

# REGIO-TRAM KASSEL GUTES VORBILD FÜR GIEßEN?

Walter Bien

Liebe Unterstützer\*innen der Verkehrswende in Gießen,

ich freue mich sehr, dass es am Abend dieser Veranstaltung doch noch ein paar gibt, die sich diesen hoffentlich nicht langweiligen Vortrag von mir anhören wollen. Ich bitte erst mal ein bisschen um Nachsicht, denn das ist für mich eine ziemlich ungewohnte Situation, hier auf der Straße zu sprechen.

Also, alles was jetzt hier daneben geht, hat natürlich etwas damit zu tun, dass ich normalerweise Vorträge in geschlossenen Räumen halte; also hinter mir eine Powerpointpräsentation – geht heute alles mal nicht.

## **Für das Thema Regiotram habe ich mir vier Punkte vorgenommen:**

Ich werde nur kurz darauf eingehen, was das überhaupt ist, dieses System Regiotram. Dann zu den Erfahrungen seit über zehn Jahren in Kassel mit dem Regiotram-System – das ist das einzige in Hessen im Moment. Dann als Drittes, was können wir dafür für Gießen an Schlussfolgerungen ziehen, und was können wir daraus lernen für Gießen – insbesondere bezogen auf das, was da drüber auf dieser einen Spur (gemeint sind die Autos auf der Grünberger Straße) immer noch passiert.

Und ich ende dann mit einem kleinen Ausblick, wie ich mir vorstellen kann, wie man das noch in eine ganze Mobilitätssystematik einbinden kann, die im Jahre 2035 zur klimaneutralen Stadt Gießen beitragen soll.

---

**Diese Rede hielt Walter Bien bei der Abschlusskundgebung des Verkehrswende-Aktionstages am 20. Juni 2020 auf dem Ludwigsplatz.**



*RegioTram nach  
Hofgeismar*

Gut, fangen wir mal mit dem Thema an: Was ist überhaupt eine RegioTram? Die meisten von Euch und Ihnen werden ja wissen, was eine Straßenbahn ist. Die fährt nämlich auf der Straße rum, allerdings auf Schienen und behindert den Pkw-Verkehr, das ist die Einschätzung des ADAC vor vielen Jahren gewesen, heute nicht mehr so sehr, weil sie nicht auf abgetrennten Bahnkörpern unterwegs ist. Aber sie hat eben viel weniger Platzbedarf als die Autos, um die gleiche Menge Menschen durch die Gegend zu befördern. Und sie ist elektrisch angetrieben; deswegen kommen mir immer die Tränen, wenn mir jemand was zur modernen Elektromobilität erzählen will. Es gibt seit über 100 Jahren elektrische Straßenbahnen. Man braucht viel weniger Energie für die gleiche Transportkapazität – wir nennen das in der ÖPNV-Branche »Personenkilometer«. Und sie sind in der Regel auch etwas schneller in der Durchschnittsgeschwindigkeit als ein Bus. Das hat natürlich auch was damit zu tun, dass eine Tram mindestens teilweise auf abgegrenzten Bahnkörpern nicht hinter stehenden Autos herfahren muss und dass die Haltestellenabstände etwas größer sind als im Busverkehr.

Einen Nachteil will ich nicht verschweigen, der ist für die Situation in Gießen natürlich nachher interessant: So eine Straßenbahnstrecke fällt nicht vom Himmel. Dafür braucht man eine gewisse Bauzeit, dafür braucht man Planung und so weiter – und zu den Kosten sage ich später noch was.

Das Prinzip der Regiostraßenbahn oder Regiotram kommt daher, dass sich vor mehr als 30 Jahren ein begnadeter Ingenieur in Karlsruhe überlegte: Müssen wir denn die beiden Stromsysteme getrennt (auseinander)halten? Die Straßenbahn hat ein Stromsystem mit 750 Volt Gleichstrom – völlig (also fasst) ungefährlich, wenn man darankommt. Wer schon mal versucht hat, den Strom von großen Bahnen anzufassen, der hat das wahrscheinlich leider, leider mit dem Leben bezahlen müssen, weil nämlich die große Bahn 15.000 Volt Wechselstrom hat und das ist – ich kann nur jedem raten, davon weg zu bleiben – nicht ganz ungefährlich. Also das »Karlsruher Modell« war vor etwa 30 Jahren die Idee: Ich nehme die verschiedenen vorhandenen Schienenstrecken von Bahn und Straßenbahn, die beiden Stromsysteme und baue mir ein

Fahrzeug, das mit den zwei Systemen umgehen kann. Nämlich entweder einen Motor, der mit beiden kann, oder zwei Motoren. Das führte der Kollege Ludwig damals so ein. Das Modell ist inzwischen in Deutschland im Einsatz – durchaus auch in anderen Städten –, hat aber noch nicht so richtig für Furore gesorgt, weil natürlich auch gewisse Rahmenbedingungen passen müssen. Technische Einzelheiten finden sich auf der Wikipediaseite zu Regiotram Kassel; da ist das alles noch mal viel ausführlicher und im Einzelnen erklärt.

### ■ **Jetzt noch ein kleiner Einschub zu mir als Person:**

Ich bin seit 1977 Wahl-Gießener. Das Studium hat mich damals nach Gießen verschlagen. Ich bin in Hessen geboren und im Rhein-Main-Gebiet aufgewachsen. Dieser Beitrag gibt meine persönliche Meinung/Einschätzung wieder und hat keinen Bezug zu meinem aktuellen Arbeitgeber, der Kasseler Verkehrsgesellschaft, für die ich seit 2012 arbeite. Zuvor hatte ich 18 Jahre das Vergnügen in einer ähnlichen Organisation des ÖPNV in Frankfurt zu arbeiten. Dabei kann ich natürlich nicht verhehlen und will das auch gar nicht verschweigen, dass diese 25 Jahre Berufserfahrung in der ÖPNV-Branche, aktuell eben in Kassel, gewissen Einfluss auf mich ausgeübt haben, und vieles von dem, was ich hier erzähle, weiß ich natürlich aus beruflichen Gründen. In diesem Bereich der Mobilitätsforschung war ich auch vorher schon aktiv; also zu Zeiten, als ich noch als wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Uni Gießen in der empirischen Sozialforschung das Vergnügen hatte.

In dieser Zeit war die Stadt Gießen so freundlich und verlieh zwei Initiativen Anfang der Neunziger Jahre – die erste war für die Einführung von Carsharing 1992 und die zweite für die Einführung des (zweiten) Semestertickets in Hessen 1994 – den Umweltpreis der Stadt Gießen, und ich freue mich heute immer noch, dass ich in diesen Gruppen dabei sein durfte.

### ■ **Als Schlussbemerkung zu diesem Abschnitt muss ich feststellen, und das tut mir ein bisschen in der Seele weh, dass die Gießener Verkehrspolitik und was in Gießen politisch im Verkehrsbereich gemacht worden ist, in den 90er Jahren mit an der Spitze nicht nur in Hessen, sondern auch bundesweit war. Eben das Thema Carsharing zum Beispiel:**

Gießen war eine der ersten zehn Städte in Deutschland, die ein Carsharing-Angebot hatte. Das Marburger Carsharing-System ist, nebenbei bemerkt, auch von hier entwickelt worden, und das Semesterticket in Gießen war das zweite in Hessen, ich glaube auch eines der ersten fünf in Deutschland. Danach ist wohl auch noch einiges hier passiert, aber nach meinem Geschmack nicht mehr so viel.

Gut – kommen wir zurück nach Kassel, der documenta-Stadt. Nicht nur die 7.000 Eichen von Joseph Beuys, sondern auch die RegioTram hat Vorbildcharakter und ist was Besonderes in dieser kultur- und kunstverliebten Stadt. Die drei Strecken, die heute bedient werden durch die RegioTram, sind seit 2014 in Betrieb. Die RegioTram fährt in Kassel seit 2007, also immerhin

gibt es jetzt schon Erfahrungen über 13 Jahre. Heute werden drei Strecken mit den (z. Zt.) 28 Regiotramfahrzeugen bedient.

Die erste Strecke ist die RT3, die fährt auf der Strecke von Hofgeismar über den Hauptbahnhof durch die Fußgängerzone der Stadt Kassel – das ist nämlich einer der besonderen Punkte – zur Holländischen Straße. Die RegioTram mit der Liniennummer 4 fährt von Wolfhagen beziehungsweise Zierenberg auch wieder über den Hauptbahnhof und durch die Fußgängerzone, und die RT5 fährt von Melsungen über den Hauptbahnhof zum Auestadion am Rande der Kasseler Fußgängerzone vorbei.

Warum reite ich so auf dem Thema Fußgängerzone herum? Der Witz bei den RegioTrams, so wie ich ihn verstehe, ist nämlich genau der, dass man nicht umsteigen muss, wenn man in die Innenstadt will. Gießen hat in dieser Hinsicht besondere Vorteile. Es gibt schon mehrere Bahn-Haltepunkte auch in Gießen. Die sind jetzt nicht meilenweit von der Innenstadt/Seltersweg entfernt, aber ich habe schon öfters Leute jammern hören, die vom Gießener, ich nenne ihn jetzt mal Hauptbahnhof, weil es gibt ja noch Haltepunkte, bis zur Fußgängerzone einfach weit laufen müssten. Und auch der Haltepunkt im Einkaufsbereich Neustädter Tor ist eben nur genau für eine Linie (Marburg-Gießen) sinnvoll; das heißt für Menschen, die aus dem Norden der Stadt Gießen kommen, ist das interessant.

Das RegioTram-Liniennetz, das durch die hiesige Verkehrswende-Initiative auch ausgearbeitet worden ist, würde viele Ortschaften im Speckgürtel der Stadt Gießen an die Innenstadt anbinden, und dann bräuchte man eben nicht umzusteigen. Umsteigen wird in der Regel insbesondere von den Menschen, die drüben auf der Spur in ihren Autos sitzen, gehasst wie die Pest. Die wollen nicht umsteigen müssen. Die wollen mit ihrem Fahrzeug von zu Hause von der Tür bis an den Arbeitsplatz oder an den Einkaufsort, an Kulturstandorte, und da soll dann eine schöne Tiefgarage oder ein Parkplatz sein und der Fußweg möglichst höchstens 50 Meter betragen.

Soweit zum Problem des Umsteigens. Was können wir lernen aus dem Kasseler Beispiel zum Thema Klimaneutralität in Gießen? Straßenbahn und auch RegioTrams sind elektrische Fahrzeuge. Damit sind wir schon mal dem heutigen Pkw-Verkehr, im Moment jedenfalls mit den vielen Verbrennungsmotoren, noch Lichtjahre voraus. Wir brauchen für eine Tram viel weniger Platz. Die Straßenbahn in Form der RegioTram verbindet eben die Stadt, auch die Innenstadt – also Stellen, die man gerne erreichen will, egal ob zum Arbeiten, zum Einkaufen, in der Freizeit – direkt mit vielen Ortschaften rund herum durch das Netz.

Man kann dabei Schienenwege nutzen, die es schon gibt. Da hat Gießen jetzt den kleinen Nachteil, dass es im Moment keine Schienenwege für eine innerstädtische Tram gibt, das heißt, man müsste auch die Schienenwege für die Tram erst bauen. Aber die vielen vorhandenen Bahnlinien wären eben ein großer Vorteil. Und das Thema Schienen in der Fußgängerzone ist ja in Kassel auch nicht ganz unbekannt. Was nicht mehr so viele wissen – schon 1953 ist in

Kassel die erste Fußgängerzone, die legendäre Treppenstraße, eingerichtet worden (nicht besonders fußgängerfreundlich meiner Ansicht nach). Also man kennt sich in Kassel durchaus auch mit dem Thema Fußgängerzone aus, und die jetzige Fußgängerzone wird im Prinzip von ganz vielen Straßenbahnen und RegioTrams bedient.

### Fragen aus der Diskussion

*Gibt es für Kassel Zahlen, wie sich die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel aufteilt zwischen Fuß, Rad, Bus, Tram und Auto in der Innenstadt? Ja, aber nur für die Wohnbevölkerung – zuletzt aus Befragungen aus dem Jahr 2017.*

*Haben sich die Zahlen verändert auf den Linien der RegioTram, als dies eingeführt wurde? Ist mir leider nicht bekannt.*

Ich habe mich vorhin gewundert, als ich hier in der Grünberger Straße nach oben geguckt und nachgedacht habe, ist denn überhaupt genug Platz auf den Gießener Straßen? Aber wer mal hier auf den abgesperrten Straßen nach oben guckt, der wird sehen, dass es hier fünf Fahrspuren gibt nur für Autos, nämlich zwei in beiden Richtungen, und dann in der Mitte ist in der Regel noch mal eine Abbiegespur. Und dann gibt es auf jeder Seite einen schmalen Fußgängerweg, also einen Bürgersteig, wie das so schön heißt, auf dem Autos parken. Wäre zwar normalerweise breit genug für Fußgänger\*innen, aber wenn da Autos drauf parken, ist das schöne Leben für Fußgänger\*innen vorbei, und Fahrradwege gibt's schon mal gar nicht.

In Kassel gab es eine ähnliche Situation mit der Friedrich-Ebert-Straße (FES) mitten in der Kasseler Innenstadt, die dann völlig umgestaltet wurde, vor vier oder fünf Jahren wurde das eingeweiht. Die Straße sah genauso aus wie die Grünberger Straße an dieser Stelle. Wer sich das im Internet gern mal angucken will, alles auch auf Wikipedia. Mit besonderem Engagement des damaligen (grünen) Stadtbaurats wurde die FES umgebaut – und sie wurde wunderbar. Es gibt jetzt eine Fahrspur in jede Richtung für Pkw, in der Mitte noch eine eigene Fahrspur für Noteinsätze. Sie hat auf beiden Seiten einen eigenen Fahrradstreifen nur für Fahrräder. Und auf den beiden Autospuren fährt auch die Straßenbahn – ist da zwar keine RegioTram-Linie, wäre aber im Prinzip auch überhaupt kein Problem. Über die Steuerung der Ampeln an Beginn und Ende der FES wird der Tram- und Pkw-Verkehr sozusagen einsortiert. Natürlich gibt es auf beiden Seiten auch noch Bürgersteige, die breit genug sind.

### **So ich komme zu meinem letzten Punkt – ein kleiner Ausblick, was ich mir für Gießen wünschen würde und was ich mir vorstellen könnte.**

Es werden ja gerne mal die Kosten eines Tramsystems diskutiert und auch nach vorn geschoben – von wegen das sei alles völlig utopisch, was ihr euch da ausgedacht habt, so in Richtung der Verkehrswende-Initiative. Der Kollege bei der Gießener Stadtverwaltung, der die Zahl 10 Mio. € pro Streckenkilometer in den Raum gestellt hat, dem kann ich nur ausdrücklich Recht geben. Das ist eine Größenordnung, über die bei solchen Projekten geredet wird. Ich habe jetzt nicht hochgerechnet, was das gesamte RegioTramnetz in Gießen, weil ja auch das Straßenbahnnetz noch neu gebaut werden müsste, kosten würde.

### **Ich würde dazu nur gern ein Argument ergänzen:**

In der Regel und erst recht, wenn wir das in Gießen als Modellstadt versuchen würden, werden 80 bis 90 Prozent der Infrastrukturkosten durch Bundesregierung und Landesregierung getragen und vielleicht könnte man es auch mal in Europa versuchen, da muss man nur heftig

hinterher sein. Das heißt, die Stadt Gießen muss natürlich nicht hundert Prozent dieser Kosten aufwenden, damit wäre sie auch wahrscheinlich überfordert, denn selbst unsere Steuermittel, die wir hier einzahlen, würden dafür nicht ausreichen – aber das Argument von oben habe ich deshalb nicht verstanden.

Zum Schluss möchte ich mit einem persönlichen Appell enden. Die Initiative hat hier auch auf das Thema soziale Aspekte bei Mobilität hingewiesen. Hinter »Soziale Aspekte« verbirgt sich dann oft das Thema Nulltarif. Ich bin als Marketing- und Vertriebsmensch, auch wenn ich privat da drüber nachdenke, nicht der Meinung, dass man Mobilitätsaufwendungen kostenlos zur Verfügung stellen sollte – und zwar für niemanden.

Denn Verkehr ist auch immer Aufwand, das kostet Geld, und ich glaube, dass die soziale Thematik sich ganz anders lösen lässt. Natürlich möchte ich Menschen, die sozial nicht so gebauchpinselt sind, genauso oft und genauso viel in der Straßenbahn bzw. in der RegioTram sehen, wie diejenigen, die sich auch einen Tesla leisten könnten. Das heißt, ich würde denen dann halt einen »vernünftigen Preis« anbieten. In Kassel zum Beispiel wurde eine neue »Sozialkarte« eingeführt, die 35 € im Monat kostet und für Kassel plus Umland gilt. Das ist ungefähr der Teil, der für Mobilität auch im Hartz-IV-Satz enthalten ist.

Noch lieber wäre mir, das ist jetzt ein ganz persönliches Anliegen, wenn es ein bedingungsloses Grundeinkommen gäbe. Damit könnte man auch die Kosten für Mobilität gut abdecken – und zwar auch die fürs Fahrradfahren und Zu-Fuß-Gehen. Da kann man sich dann vielleicht mal ein zusätzliches Paar Schuhe leisten – um es auf die Spitze zu treiben – oder auch die eine oder andere Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln machen.

### **Also mein abschließender Appell an die Gießener Politik – das kam ja bei dieser Veranstaltung auch heute schon vor:**

Bitte doch noch ein bisschen mehr zuzuhören und natürlich schneller und deutlicher aktiv zu werden. Das muss ich als Bürger dieser Stadt fordern. Ich wohne hier wenige Meter um die Ecke und bin auch geplagt vom Pkw-Verkehr. Ich fahre seit 25 Jahren selbst kein eigenes Auto mehr, nur noch ausnahmsweise ab und zu mal Carsharing. Also ich würde mir deshalb schon wünschen, dass das alles wieder ein bisschen Schwung nimmt, und zwar den gleichen Schwung, der heute hier bei der Veranstaltung zu sehen war, den nämlich diese vielen aktiven Menschen, die hier versammelt sind, auf die Beine gebracht haben, und das finde ich, ist das entscheidende Beispiel, was auch wahrscheinlich alle, die hier sitzen, geben. Wir müssen mit gutem Beispiel auch vorangehen, und Verhaltensänderungen fangen hier auf der Straße an. Und nur wenn wir das gemeinsam machen, werden wir auch andere damit beeindrucken – und vielleicht auch einen Teil von denen, die da drüben mit ihren Autos noch an uns entlangfahren, dazu bringen, wenigstens ab und zu mal weniger zu fahren.

*Du hast erzählt, dass sich auf der Friedrich-Ebert-Straße in Kassel Tram und Autos die Fahrspuren teilen – und dann angedeutet, dass die Grünberger Straße sehr ähnlich gestaltet werden könnte. Aber dann steht die Tram doch selbst auch im Stau? Dazu muss man über Ampelsteuerung die ein- und ausfahrenden Fahrzeuge (Auto, Tram) regulieren.*

*Gibt es Umfragen und Untersuchungen, wie Anwohner\*innen und Geschäfte die Tram beurteilen?*

*Leider nein – glaube ich (aber ich weiß es nicht genau).*

# NEUSTRUKTURIERUNG DES IN MITTELHESSEN SCHIENENVERKEHRS

## Vorschläge von Pro Bahn

Thomas Kraft

1. Einführung in eine komplett neue Nahverkehrsplanung für den Schienenverkehr in Mittelhessen anstelle des heutigen Status quo

Wie soll der Schienenpersonennahverkehr im Bestandsnetz in einer Region aussehen? Diese Frage wird in der Region Mittelhessen in den letzten Jahren endlich verstärkter diskutiert, nachdem Verbände wie der Fahrgastverband PRO BAHN mit dem Gesamtthema lange alleine auf weiter Flur standen. Mehrere Nachteile hat die Region, weswegen das Thema Verkehrswende in Mittelhessen noch nicht wirklich in Gang gekommen ist. Zum einen führen die Fernverkehrsmagistralen mit den Schnellfahrstrecken an der Region vorbei. Zum anderen liegt Mittelhessen am Rande des Verbundgebiets des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), welcher sich nur völlig unzureichend für die Region einsetzt. Eben die Verkehrsverbände, darunter mit deutlichem Vorrang der RMV, sie sind es jedoch, die gemäß den Rechtsgrundlagen im Nahverkehr in Hessen die alleinige Verantwortung tragen, wenn es um die europaweite Ausschreibung und die Auftragsvergabe von Nahverkehrsleistungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen geht.

Die Zielsetzungen des RMV für Mittelhessen sind klar. Es geht im Wesentlichen um den Erhalt des aktuellen Status. Wesentliche Veränderungen gegenüber dem heutigen System sind für Mittelhessen nicht vorgesehen, man verweigert sich. Allenfalls wird es auf einzelnen Relationen wie dem Mittelhessen-Express etwas größere Züge geben. Der große Wurf, dass deutlich mehr Menschen den Zug anstelle des Autos nutzen können, dieser soll nach dem bisherigen Denken nicht in Angriff genommen werden.

---

**PRO BAHN Regionalverband  
Mittelhessen  
Postfach 10 07 28  
35337 Gießen  
Telefon 06441/9631899  
Fax: 06441/5669880  
E-Mail: mittelhessen@pro-  
bahn-hessen.de**



## 2. Aktuelle Situation

Die aktuelle Situation ist wie folgt:

- Seit dem Fahrplanwechsel im Mai 1996 werden die durchgängigen RE-Züge zwischen Frankfurt und Kassel (heute RE 30) mit Doppelstockzügen betrieben.
- Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2006 wird im Netz 3 in Gießen geflügelt und gekoppelt, damals wurde der Mittelhessen-Express eingeführt.
- Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 wird im Netz 2 in Gießen geflügelt und gekoppelt. Damals erfolgte die Aufgabe der umsteigefreien Direktverbindungen zwischen Gießen und Köln.

## 3. PRO BAHN Mittelhessen steigt mit Konzeptidee ein

Der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen hat schon seit Jahren die Forderung nach umfassenden Änderungen erhoben und im Jahr 2019 ein eigenes Konzept vorgelegt. Die Gedanken dieses Konzepts sollen die Verantwortlichen auf den verschiedenen Ebenen der Politik sowie der Aufsichtsgremien der Verkehrswirtschaft dazu bewegen, den Schienenpersonenverkehr für Mittelhessen komplett neu zu denken statt den altbackenen Bestand einfach neu auszuschreiben. Der Blick geht dabei auch über die Grenzen von Hessen hinaus. Denn gerade die Verbindung über die Dillstrecke von und nach Nordrhein-Westfalen bedarf einer intensiven Betrachtung. Der RMV betreibt hierzu seit jeher fundamentale Totalverweigerung und gesellschaftsschädliche Vernachlässigung.

*Talent 2 von Bombardier, die auf dem Mittelhessen-Express, RB 40, RB 41 und RB 49 fahren.*

*Fotos: Thomas Kraft*



Daher verbindet PRO BAHN Mittelhessen mit seinem Konzept eine deutliche Botschaft: Ein weiter so mit marginalen Änderungen als Mindestanforderung zur Bändigung der Kapazitätsprobleme darf es nicht geben. Mittelhessen braucht ab den 20er Jahren des 21. Jahrhunderts ein neues Schienenpersonennahverkehrskonzept für die Main-Weser-Bahn und die Dillstrecke, als Zulauf auf die Metropole Frankfurt.

Es wird daher beschrieben, wie sich PRO BAHN mit den Akteurinnen und Akteuren vor Ort für Fahrgastinteressen die Zukunft der Region im Schienenpersonenverkehr auf den bestehenden Hauptstrecken vorstellt.

Teilweise bestehender Zeitdruck im Ausschreibungsverfahren lässt sich im Notfall durch zeitlich befristete Verlängerungen der bestehenden Verkehrsverträge entschärfen. Gemäß dem weisen Satz: »Gründlichkeit geht vor Schnelligkeit«, lautet der Appell an alle Verantwortlichen, sich lieber einen Moment zur substantiellen Planung länger Zeit zu lassen und dann die Entscheidung über das SPNV-Hauptnetz der Region Mittelhessen zu treffen.

#### 4. Geforderte Häufigkeit der Fahrten auf den einzelnen Verkehrsachsen

- a) Verkehrsachse Gießen-Siegen
  - 1x/Stunde RE Köln–Siegen–Gießen–Frankfurt am Main
  - 1x/Stunde RB Siegen–Gießen–Frankfurt am Main (zwischen Gießen und Frankfurt beschleunigt)
  - 1x/Stunde RB Dillenburg–Gießen (Mo.–Fr. 6–18 Uhr)
- b) Verkehrsachse Marburg-Kassel
  - 1x/Stunde RE Kassel–Marburg–Frankfurt am Main
  - 1x/Stunde RB Kassel–Marburg–Gießen–Frankfurt am Main (zwischen Gießen und Frankfurt beschleunigt)
- c) Verkehrsachse Marburg-Gießen
  - 1x/Stunde RE Kassel–Marburg–Gießen–Frankfurt am Main
  - 1x/Stunde RE Marburg–Gießen–Frankfurt am Main
  - 1x/Stunde RB Kassel–Marburg–Gießen–Frankfurt am Main (zwischen Gießen und Frankfurt beschleunigt)
  - 1x/Stunde RB Marburg-Gießen (Mo–Fr 6-22 Uhr)
- d) Verkehrsachse Gießen-Friedberg
  - 1x/Stunde RE Köln–Siegen / Kassel–Marburg–Gießen–Frankfurt am Main
  - 1x/Stunde RE Marburg-Gießen-Frankfurt, gemeinsam mit RB Kassel-Marburg-/Siegen-Gießen-Frankfurt (Zwischen Gießen und Frankfurt beschleunigt)
  - 2x/Stunde S-Bahn Gießen–Friedberg–Frankfurt-Süd

Die gute Idee, in Gießen mit seiner Knotenpunktfunktion als Keilbahnhof und dem Zulauf von Schienenstrecken aus fünf Himmelsrichtungen, um zu Koppeln und zu Flügeln, diese Idee möchte PRO BAHN Mittelhessen nicht nur beibehalten, sondern auch fortentwickelt wissen



*Flirt-Zug der RE 98/RE 99 von Stadler und daneben die Lint der RB 45 (Vogelsberg- und Lahntalbahn).*

## 5. Grundsätze der Konzeption

Der Grundgedanke ist, die Nahverkehrslinien RE 30, RE 98, RE 99, RB 40 und RB 41 mit dem gleichen Zugtyp auszuschreiben, und zwar ausnahmslos mit Doppelstockgarnituren. Bei den Doppelstockzügen hat sich seit ihrer Renaissance nach der Wiedervereinigung in den 1990er Jahren in der Entwicklung einiges getan. Die damalige Waggonbau Görlitz, heute Bombardier, lieferte die erste Generation, welche heute in modernisierter Form noch teilweise auf der Main-Weser-Bahn im Einsatz sind. Die Züge haben an einem Ende weiterhin eine Lok.

Heute gibt es z.B. den Zugtyp »Twindex« von Bombardier. Dieser hat keine Lok mehr, sondern zwei Steuerwagen. Der Antrieb ist in die Steuerwagen integriert. Diese Züge sind in der Beschleunigung besser und viel flexibler einsetzbar. Ähnliche Konzepte bieten andere Hersteller, z.B. die Firma Stadler. Entsprechende Fahrzeuge werden im Netz in und um Berlin durch die ODEG (Ostdeutsche Eisenbahn) eingesetzt. Ein Wettbewerb mit verschiedenen Herstellern ist also gegeben.

Daher fordert der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen den ausschließlichen Einsatz von solchen Doppelstockzügen auf den SPNV-Linien RE 30, RE 98, RE 99, RB 40 und RB 41. Zur

besseren Kennzeichnung haben wir in unserem Konzept auch die Bezeichnung RB 43 vorgesehen.

### 6. Ausreichende Reserve und ständige Stationierung/Bereitschaft in Gießen

Ob man den heutigen Fahrplan betrachtet oder das von PRO BAHN Mittelhessen hier beschriebene Konzept: Es handelt sich so oder so um Regionalzugverkehr, welcher auf längeren Distanzen unterwegs ist. Insbesondere das Flügeln und Kuppeln in Gießen stellt den Fahrplan, aber insbesondere den Alltagsbetrieb vor Herausforderungen. So dürfen für das Kuppeln in Gießen die Züge nicht zu viel Verspätung einfahren. Das passiert aber auch schon heute und wäre nicht ein Problem eines neuen Konzepts.

Muss in jedem Fall auf den verspäteten Zug gewartet werden, dann kann es sein, dass der pünktlichere Zug bzw. dessen Fahrgäste über eine längere Zeit im Bahnhof stehen bleibt. Das sorgt schnell für Unmut bei den Fahrgästen. Daher müssten in Gießen immer ausreichend Züge bereitstehen, um bei deutlichen Verspätungen für die Weiterfahrt nach Frankfurt einen Ersatzzug anzukoppeln. Das erfordert natürlich auch eine passende Personalreserve.

Letztlich heißt dies, dass die Reserve, die Zahl der Ersatzzüge ausreichend hoch sein muss. Die Ausschreibungen der 1990er und 2000er Jahre waren davon geprägt, auch unter dem Zwang des Sparens, dass man nur ganz wenige Ersatzzüge in einem SPNV-Linienbündel vorgesehen hatte. Sind mal Züge in der Revision, in der Inspektion, zur Reparatur, ergibt sich gleichzeitig ein Unfall, dann führt das heute schnell zu Triebfahrzeugausfällen.

Das System des Doppelstockzugs mit Einzelwaggons ist hier deutlich flexibler. Wenn man nun für solch ein umfassendes Fahrplanangebot den gleichen Zugtyp beschafft, kann auch besser untereinander getauscht werden. Sollte eine Ausschreibung in zwei Bündeln erfolgen und diese an zwei verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen gehen, dann muss es trotzdem möglich sein, Züge untereinander auszutauschen (Stichwort Fahrzeugpool).

### 7. Zusammenfassung der Änderungen in den SPNV-Linienführungen

Änderung 1:

Die RB 41 wird von Treysa nach Norden verlängert, mit allen Unterwegshalten bis nach Kassel Hbf. und ersetzt damit die Leistungen für die kleinen Stationen, welche heute durch die langsam fahrende RE 98 erbracht werden. Es wird damit auch für alle kleinen Unterwegshalte ein 60-Minuten-Takt gewährleistet, im Abschnitt Wabern-Treysa wird seit 2015 nur noch alle 2 Stunden gefahren.

Es wird als RE 30-kurz noch eine Verstärkung Frankfurt–Gießen–Marburg eingepflegt, so dass letztlich dreiteilige Garnituren ab Frankfurt (Main) Hbf. starten, welche in Gießen geteilt werden.

Die RB 43 hält zwischen Gießen und Marburg an jeder Station.

#### Änderung 2:

Der RE 98 wird in den RE 30 integriert, hält genau an den gleichen Stationen und bildet damit einen doppelt so dichten Takt, als der heutige RE 30. Im Normalfall ist dies dann ein 60-Minuten-Takt, in der Hauptverkehrszeit wird daraus ein 30-Minuten-Takt.

#### Änderung 3:

Die RB 40 wird mit der Leistung der heutigen RB 95 verknüpft. Es entstehen somit weitere umsteigefreie Direktverbindungen Frankfurt–Gießen–Wetzlar–Siegen und das im 60-Minuten-Takt. Somit wird der augenblicklich unbefriedigende Umstieg in Dillenburg zwischen der RB 40 und der RB 95 aufgehoben. Die im Lahn-Dill-Kreis liegenden Unterwegshalte Sechshelden, Rodenbach und Dillbrecht sowie das südwestfälische Rudersdorf werden umsteigefrei nach Süden, d.h. Wetzlar, Gießen und Frankfurt angebunden.

#### Änderung 4:

Die Direktverbindungen zwischen Gießen und Köln müssen wiederhergestellt werden. Durch die Wegnahme des RE 9 zwischen Köln und Aachen im Rahmen des RRX-Konzepts in Nordrhein-Westfalen, werden die RE-Züge auf der Siegstrecke (Rhein-Sieg-Express /RSX) nur noch zwischen Köln und Siegen fahren. Damit entfällt eines der Hauptargumente, weswegen ab Ende 2009 der RE-Verkehr in Siegen gebrochen wurde. Der Bedarf an Zugverbindungen zwischen Mittelhessen und Köln ist weiterhin uneingeschränkt gegeben. Daher wird eine durchgängige Verbindung Frankfurt–Gießen–Siegen–Köln als sinnvoll angesehen. In Deutschland sind RE-Züge teilweise auf noch längeren Strecken und mit mehr Zeitaufwand unterwegs. Die durchgängige Verkehrsleistung Frankfurt–Köln über Gießen ist hier als RE 99 (einschließlich Siegstrecke) bezeichnet.

#### Änderung 5:

Es werden in Gießen »alle Regionalzüge« geflügelt und gekoppelt, das heißt »alle Doppelstock-Züge«. Somit entstehen auch im Nahverkehr zwischen dem Lahn-Dill-Kreis, insbesondere der Sonderstatusstadt Wetzlar und Frankfurt Hbf. doppelt so viele umsteigefreie Direktverbindungen als heute. Aktuell muss bei jeder zweiten Fahrt in Gießen zwischen den endenden RE 99 der HLB und den RE 30 der Main-Weser-Bahn umgestiegen werden. Das gilt für beide Fahrtrichtungen. Die Umsteigezeit beträgt nur 7 Minuten.

#### Änderung 6:

Die Nahverkehrsleistung zwischen Gießen und Friedberg mit allen Unterwegshalten wird aus der heutigen Leistung des Mittelhessen-Express herausgenommen, und die Züge der RB 40 und RB 41 fahren wie von 2006 bis 2010 wieder als wirkliche schnellere Verbindungen zwischen Gießen und Frankfurt mit einem sauberen Takt und Halten lediglich in Butzbach, Bad Nauheim, Friedberg und Frankfurt-West.

## 8. Positive Einzeleffekte einer solchen umfassenden Systemänderung

Effekt 1:

Zwischen Marburg, Gießen und Frankfurt entsteht ein sauberer 30-Minuten-Takt mit schnellen Re-Zügen.

Effekt 2:

Durch die Flügelung der Züge im Bahnhof Gießen werden keine unnötigen Trassen im Zulauf auf Frankfurt belegt, sowie die Kapazität zielführend verwendet.

Effekt 3:

Zwischen Friedberg und Gießen fährt alle 30 Minuten ein Zug mit Halt an allen Unterwegsstationen und direkter Anbindung an die Frankfurter Innenstadt mit dem S-Bahn-Tunnel.

Effekt 4:

In Mittelhessen werden alle Stationen mindestens alle 60 Minuten umsteigefrei mit mindestens zwei der benachbarten Oberzentren (Siegen, Wetzlar, Gießen, Marburg, Kassel und Frankfurt am Main) verbunden.

Effekt 5:

Von der Dillstrecke bzw. Wetzlar kommend, ergeben sich fast nur noch umsteigefreie Verbindungen von und in Richtung Frankfurt.

Effekt 6:

Insbesondere im Zulauf auf Frankfurt müssen die Fahrgäste sich in Gießen nicht in einen anderen, auch schon überfüllten Nahverkehrszug begeben, sie können auf ihrem Sitzplatz sitzen bleiben.

Effekt 7:

Durch die Bündelung der heutigen Leistung »Kurzer RE 99« und »RE 30« zu einem größeren Zug zwischen Gießen und Frankfurt ergeben sich deutliche Kapazitätsausweitungen, ohne dass neue Relationen auf der stark belasteten Strecke eingerechnet werden müssen.

Effekt 8:

Mittelhessen erhält seine umsteigefreie Verbindung nach Köln wieder zurück.

Effekt 9:

Attraktive Verbindung Frankfurt–Gießen–Siegen–Köln zum Nahverkehrstarif.

Effekt 10:

In Siegen besteht ein direkter Übergang von der RB 40 (Mittelhessen-Express) auf den RE 99 (dann Rhein-Sieg-Express) von und in Richtung Köln.

## 9. Übergangszeit bis zur Fertigstellung des Bahnsteigausbaus, bevor die S-Bahn bis Gießen verlängert werden kann

Es ist uns klar, dass bis zu einem Start der Neuvergabe der Gesamtleistung mit den heutigen Bezeichnungen Mittelhessen-Express und Main-Lahn-Sieg-Express ein Bahnsteigausbau zwischen Friedberg und Gießen nicht umsetzbar ist. Daher kann für mehrere Jahre die Verkehrsleistung der Regionalbahn zwischen Gießen und Friedberg ausgekoppelt und in einem extra Vertrag mit kurzer Laufzeit bis Ausbauende vergeben werden. Die in den Konzepten des RMV als Linie RB 37 bezeichneten Verbindungen können so übergangsweise erbracht werden.

Es sollte dann mit Bestandsfahrzeugen, welche ja durch die schrittweise Umstellung der anderen Relationen auf Doppelstockzüge frei werden, alternativ durch frei werdende Züge aus anderen Bundesländern erbracht werden.

Dass sich hierbei ggf. für einen überschaubaren Zeitraum mal mehr Verbindungen ergeben, welche nur zwischen Gießen und Friedberg verkehren, und der Frankfurter Hbf. nicht umsteigefrei zu erreichen ist, das ist für die Fahrgäste aufgrund der anvisierten Zielsetzung hinnehmbar. Man muss nur konsequent an dem Ausbauziel festhalten.

## 10. Fazit

Das von PRO BAHN Mittelhessen erstellte Konzept ist ein in sich geschlossenes, verzahntes Gesamtkonzept, mit welchem die Verkehrswende wirklich einen deutlichen Schritt vorangebracht wird. Es ist im überschaubaren Erweiterungsrahmen gehalten und hat sicherlich noch Luft nach oben. Insbesondere durch Streckenausbauten und anderen Optimierungen muss versucht werden, in einem zweiten Schritt noch mehr Kapazitäten auf die Schiene zu bringen. Diesen Gedanken steht der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen konstruktiv gegenüber. Es gilt, eine Verkehrsinfrastruktur für das Jahr 2100 zu schaffen, und darauf muss heute jede Ausschreibung von Schienenpersonennahverkehrsleistungen ausgerichtet sein.

# LAHN-CITY-BAHN

## REGIOTRAM FÜR MITTELHESSEN

Reinhard Bayer

Die in Marburg angedachte Seilbahn besticht durch ihre direkte Linie von der Stadt zu den Lahnbergen, mit den regionalen Bahn- und Buslinien am Bahnhof ist sie jedoch nicht verknüpft. Mindestens die Hälfte der auf den Lahnbergen arbeitenden und studierenden Menschen kommt jedoch aus dem Umland Marburgs.

Eine RegioTram ist das Verkehrsmittel, welches ebenso direkt und schnell von der Stadt und vom Bahnhof zu den Lahnbergen führt und noch optimaler die Verbindung in die Region herstellen kann!

Eine RegioTram fährt sowohl auf DB-Gleisen als auch abseits davon als Stadt- oder Straßenbahn. Kassel, Karlsruhe und viele andere Städte in Deutschland und Europa haben es längst vorgemacht.

In Marburg und in Gießen sind die Universitätskliniken UKGM die größten Arbeitgeber. Beide haben zusammen insgesamt 9.600 Arbeitsplätze, also über 4000 an jedem Standort, rund ebenso viele Studierende und über 1000 Tagespatienten. Am Marburger Standort auf den Lahnbergen sind zudem weitere große Fakultäten wie Natur- und Geowissenschaften angesiedelt, so dass die Zahl von 10.000 Personen, die täglich auf die Lahnberge fahren, sicher zu niedrig gegriffen ist. Für die Marburger Lahnberge sind somit bei 20 Prozent ÖPNV-Anteil mindestens 2000 Fahrgäste je Richtung, also 4000 als tägliches Potential anzunehmen.

Der entscheidende Vorteil der RegioTram ist die durchgehende Verknüpfung mit dem Bahnnetz und den Busnetzen der Region. Von allen 8 Bahnlinien\*, die Gießen und Marburg bedienen, sind dann die beiden Klinikstandorte mit nur

---

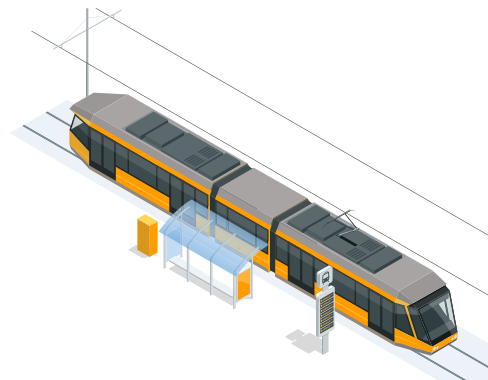
**\*Strecken:**

- Siegen – Wetzlar – Gießen
- Limburg – Wetzlar – Gießen
- Frankfurt/Hanau – Friedberg – Gießen – Marburg
- Gelnhausen – Gießen
- Alsfeld – Gießen
- Schwalmstadt – Marburg – Gießen
- Korbach – Frankenberg – Marburg
- Biedenkopf – Marburg

einem einzigen Umstieg in den jeweiligen Hauptbahnhöfen zu erreichen. Das Gleiche gilt für fast alle Regional- und Stadtbuslinien in Marburg und Gießen.

Regio-Trams können wie Straßenbahnen bis zu 10 Prozent Steigung im Reibungsbetrieb befahren und sie können 25-Meter-Radien durchfahren. Somit sollte in Marburg die kürzestmögliche Trasse von der Main-Weser-Bahn zu den Lahnbergen ausgewählt werden, die auch den Marburger Hbf. anbindet:

Auf den DB-Gleisen von Süden/Gießen kommend, kann die Regio-Tram ab der Überführung der Rudolf-Bultmann-Str. an den Ostrand des Bahngeländes geführt werden und auf einer Rampe ansteigen bis auf die Geländehöhe des Ortenbergsteges, wo auch die Haltestelle Hbf. angelegt wird. Gleiches gilt aus Richtung Norden/Cöbbe ab der Überführung Neue Kasseler Straße/Panoramastraße.



## Ab Ortenbergsteg sind vier Varianten möglich

Variante 1: Durchgehende Befahrung der Dürerstraße und weiter folgend der Forststraße, Umfahrung des Heizwerkes, dann führt sie nach Süden zu den vier Haltestellen Uni-Klinik, Chemie, Biologie und zur Endhaltestelle Vorklinik/Bot. Garten. In der Dürerstraße bestehen jedoch zwei bauliche Engstellen.

Entfernung 3200 m vom Hbf. bis Klinik, Fahrzeit gemittelt bei 30 km/h ca. 6 Min, bei 40 km/h ca. 5 Min.

Der Höhenunterschied Ortenbergsteg–Lahnberge beträgt rund 180 Meter, was bei ca. 3 km Strecke eine durchschnittliche Steigung von 6 Prozent ergibt. Dies entspricht der Steigung der Höllentalbahn bei Freiburg zwischen Hirschsprung und Hinterzarten.

Variante 2: Ab Ortenbergsteg führt sie in einem Rechtsbogen über den Nordrand des Sportplatzes in die Schützenstraße und folgt dieser bis zum Ortenbergplatz. Hier entsteht die Haltestelle Psych. Klinik/Zahnklinik. Weiter in einem Linksbogen durch die Hans-Sachs-Straße in die Dürerstr. nach Osten.

Hierdurch würden die Psych. Klinik und die Zahnklinik angebunden. Weiter wie die Variante 1.

*Untio dolomet mo que preste  
doloreh endebis della volupist,  
quid elenti officae nem num  
iliquia peribernate nihilit ut ad  
estiam quid quaepudia vel  
iumenda dellabo. Itatem qui  
inte eius destori busanis*





Variante 2a: Ab Ortenbergplatz führt die Trasse eventuell mit kurzem Tunnelabschnitt nach Osten in den Wald und folgt den ansteigenden Höhenlinien nach Norden und Osten entlang dem Taleinschnitt bis zum Uni-Heizwerk (erhöhter Eingriff in den Waldbestand). Weiter wie die Variante 1.

Variante 3: Die Trasse bleibt auf Bahn-Niveau und wird unter dem Ortenberg in einen Tunnel geführt, der am östlichen Ende der Dürerstr. aus der Erde tritt. Dann weiter wie die Variante 1.

Neben den Nachteilen, dass weder Psych. Klinik, Zahnklinik noch Labor anbindbar sind, wird die Tunnelstrecke von rund 750 m höchstwahrscheinlich nicht finanzierbar sein.

## Sechs Linien sind aus dem Marburger Umland möglich

Sollten die vom Landkreis Marburg-Biedenkopf betriebenen Untersuchungen der Bahnstrecke Hartenrod–Niederwalgern–Marburg zur Wiederinbetriebnahme des Bahnverkehrs führen, dann können auch diese Bahnen – sollten Regio-Trams zum Einsatz kommen – direkt bis zu den Lahnbergen durchfahren.

Bei Umstellung weiterer Strecken im Marburger Umland auf RegioTram-Betrieb – von Biedenkopf, Frankenberg, Homberg (Ohm) – ergeben diese mit den Strecken aus der Marburger Innenstadt, Hartenrod und Gießen insgesamt sechs Linien. Würde jede im Stundentakt verkehren, ergäbe sich ein 10-Min.-Takt, würde jede im 30-Min.-Takt betrieben, ergäbe sich folglich ein 5-Min.-Takt zwischen Hauptbahnhof und den Lahnbergen.

### **Verbindungsmöglichkeit zur Marburger Innenstadt:**

In Marburg kann ca. 1 km südlich des Hbf. eine Ausfädelung/Abzweigung in die Innenstadt entstehen, z. B. via Erlenring-Brücke, Universitätsstraße zum Schulzentrum Süd.

### **Klinik-Bahntrasse in Gießen:**

In Gießen gelingt die Anbindung der Klinikspforte bei Ausfädelung aus dem westlichsten Gleis des Hauptbahnhofes (Gleis 5 oder 6/7/8) über die Straßen Margarethenhütte, Kliniksbrücke und Klinikstraße bis zum Haupteingang des Uni-Klinikums an der Einmündung der Gaffkystraße. Eine weitere Haltestelle ist



im Kreuzungsbereich mit der Frankfurter Straße vorzusehen. (Umstieg zu den Buslinien 1, 10, 11, 378, 379).

#### **Linien aus dem Gießener Umland:**

Von Norden kann die RegioTram aus Marburg und die zur Reaktivierung anstehende Lumdaltalbahn die Klinik als Endpunkt anfahren. Die Lumdaltalbahn könnte zusätzlich von Lollar über die ehemalige Bahnstrecke Wettenberg–Wißmar/Launsbach verkehren und ab da durch die Gießener Weststadt über den Bahnhof Gießen-Oswaldsgarten zum Hauptbahnhof und weiter wie oben zur Gießener Klinik fahren.

#### **Vogelsbergbahn – Solmbachtalbahn**

Trotz des dichten Fahrplans auf der Vogelsbergbahn in den Hauptverkehrszeiten sind die Züge zwischen Grünberg und Gießen und vor allem die eingleisige Strecke häufig überlastet, was zu deutlichen Verspätungen mit verpassten Anschlüssen führt.

Daher sind weitere Bahnhöfe mit Kreuzungsmöglichkeiten (wieder-)herzustellen sowie mehrere zweigleisige Abschnitte zu prüfen. Zudem bietet es sich an, das Fahrplankonzept im Abschnitt Mücke–Gießen zu überdenken. Ergänzend zu den schnelleren Regionalzügen Fuld–Gießen kann eine RegioTram von (Neuhaus–)Mücke–Gießen alle kleineren Stationen bedienen, auch die neu geplanten Reiskirchen-Lindenstruth, Buseck-Gewerbegebiet, Gießen-Rödgen, Gießen-Alter Flughafen, Gießen-Marshall-Siedlung. Ab der Rödgener Straße oder ab der Licher Straße soll die RegioTram als Straßenbahn in die Gießener Innenstadt mindestens bis zum Berliner Platz fahren.

Eine Weiterführung über Oswaldsgarten, Rodheimer Str., Schunk, ehem. Bf. Heuchelheim-Kinzenbach und weiter der ehemaligen Bahnstrecke folgend über Lahnau, Wetzlar, Albshausen, Solmbachtal bis Brandoberndorf zur bestehenden Taunusbahn erscheint heute als Zukunftsvision.

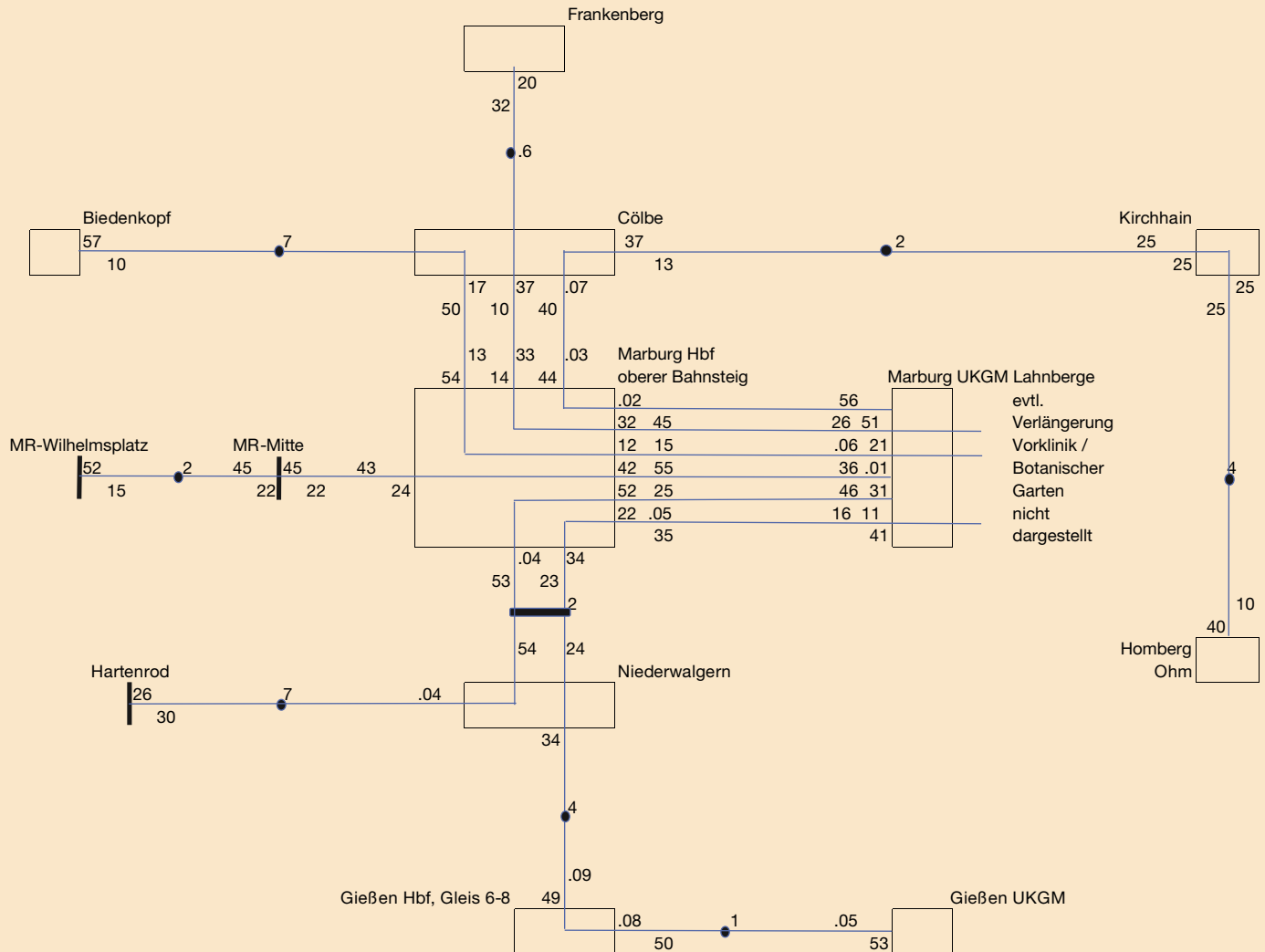
Jedoch ist es dringend angeraten, die beschriebenen Trassen zur Zukunftssicherung freizuhalten und nicht zu überbauen, da für den Raum Gießen-Wetzlar stetiger Bevölkerungszuwachs prognostiziert wird.

#### **Streckennetz bestehend – neu:**

Für das Lahn-City-Bahn-Netz sind nur wenige Strecken neu anzulegen, über 90 Prozent des Netzes sind bestehende Strecken bzw. Trassen.

## Lahn-City-Bahn im Raum Marburg

Konzept erstellt von Reinhard Bayer



In der obigen Grafik sind sechs Linien im Stundentakt dargestellt, woraus sich ein 10-Minuten-Takt zwischen Marburg Hbf. und dem UKGM auf den Marburger Lahnbergen ergibt. Bei Einsatz des Triebzuges RegioCitadis wie in Kassel ergibt sich eine Kapazität von je Linie 200, also rd. 1200 Fahrgästen je Stunde und Richtung.

In den Spitzenstunden sind daher Verdichter-Fahrten oder Doppeltraktionen vorzusehen. Ein 30-Min.-Takt je Linie ergibt einen 5-Min.-Takt zu den Lahnbergen.

Fahrzeuge für die Strecke Gießen UKGM–Marburg UKGM:

Z. B. Triebzug Regio-Citadis als elektrisches Zwei-System-Fahrzeug (Bahnstrom auf DB-Gleisen, Gleichstrom zw. Marburg Hbf und den Lahnbergen im Betrieb nach Betriebsordnung Straßenbahn, BOStrab).

Für die Linie Marburg-Wilhelmsplatz zum Marburger UKGM ist ein reines Gleichstromfahrzeug geeignet.

Für die Linien nach Biedenkopf, Frankfurt, Hartenrod und Homberg (Ohm) gibt es drei Optionen:

- Triebzug ähnlich Regio-Citadis oder elektrisches Zwei-System-Fahrzeug mit zusätzlichem Akkubetrieb.
- Triebzug ähnlich Regio-Citadis oder Siemens-Desiro-Hybrid als elektrisches Zwei-System-Fahrzeug mit zusätzlichem Dieselantrieb.
- Triebzug ähnlich Regio-Citadis oder Siemens-Desiro-Hybrid als diesel-elektrisches Gleichstrom-Fahrzeug, ausgestattet für Oberleitungsbetrieb.

Die Bahnstrecke Gießen – Butzbach ist nicht in die Betrachtungen einbezogen, da durch den viergleisigen Ausbau zwischen Frankfurt und Friedberg größere Änderungen im Betriebsablauf zu erwarten sind, die derzeit nicht präzise genug vorhersehbar sind.

## Resümee

Insgesamt wird so ein zusammenhängendes Bahnnetz aus RegioTrams und Zügen um die Städte Wetzlar, Marburg und Gießen entstehen, das der wachsenden umweltfreundlichen Mobilität in der prosperierenden mittelhessischen Region zukunftsfähig und angemessen ist.

Zur Person: Reinhard Bayer (1951 Freiburg i. Br.), M.A. Soziologie/Politikwissenschaft – RTWH Aachen, war in Aachen Fraktionsassistent der Grünen im Rat, leitete deren ÖPNV-AG, lebt seit 1990 in Gießen und war bis 2010 Verkehrskordinator in der Stadtverwaltung. Mitglied der Grünen und der Gewerkschaft ver.di.

- Weitere Veröffentlichung in: STADT, LAHN, AUTOWAHN zum Thema Marburg und die B3a
- Hrsg. Winfried Wolf ISBN 978-3-00-052275-8 Titel: Netzwerk ÖPNV – ja gerne, aber wie?
- Ist eine Regio-Tram in Marburg und Mittelhessen machbar? Nur noch als PDF-Datei beim Verfasser bestellbar: bayer.najoan@gmx.de.

Urheberrechtshinweis: Verwendung nur mit Angabe des Verfassers.

