

CDU-Fraktion in der Dadina
Uwe Schuchmann
Vorsitzender
Rostocker Str. 14
64372 Ober-Ramstadt
Uwe.Schuchmann@gmx.de
Tel. (0 61 54) 4 07 90 17

Antrag zur Sitzung der Verbandsversammlung am 29.06.2012:

„Systemoffene, ergebnisoffene und gleichberechtigte Untersuchung der normalspurigen Stadt-Land-Bahn für den Korridor Groß-Zimmern – Roßdorf – Darmstadt“

Die Verbandsversammlung möge beschließen:

Der Dadina-Vorstand wird beauftragt, die laufende Untersuchung zur Schienenverbindung nach Groß-Zimmern zu erweitern. Es wird systemoffen, ergebnisoffen, gleichberechtigt und mit der gleichen Tiefe auch ein Stadt-Land-Bahn-System in 1.435 mm Spurweite auf dieser Strecke untersucht. Die Kosten sind in einen Nachtragshaushaltsplan einzustellen. Die beiliegenden Materialien (siehe Anlagenverzeichnis) sind dem Planungsbüro zu übergeben.

Eckpunkte:

- 1. Wiederaufbau der Schienenverbindung Groß-Zimmern – Darmstadt Ostbahnhof (ausschließlich) in Normalspur 1.435 mm. Hierbei erfolgt keine Festlegung, ob dieser Abschnitt gemäß Eisenbahn-Betriebsordnung (EBO) oder Straßenbahn-Betriebsordnung (BOStrab) wiederaufgebaut wird.**
- 2. Verknüpfung mit den DB-Gleisen im Ostbahnhof und Mitbenutzung bzw. Anschluss an dieselben, Ausfädelung am Ostbahnhof Richtung Innenstadt.**
- 3. Wiederaufbau der Straßenbahnstrecke Darmstadt Ostbahnhofs-Vorplatz – Marktplatz/Friedensplatz in Normalspur 1.435 mm (als mögliche erste Baustufe).**
- 4. Als mögliche zweite Baustufe Umbau einer der vorhandenen Meterspurstraßenbahnstrecken (a. Marktplatz – Berliner Allee – Hauptbahnhof, b. Marktplatz – Willy-Brandt-Platz – Hauptbahnhof) mit Drei-/Vier-Schienengleis, wobei alternativ auch der für 2013 vorgesehene Gleisaustausch in der Bismarckstraße nur in Normalspur durchgeführt werden könnte.**
- 5. Einsatz von Normalspur-Fahrzeugen mit Zulassung nach EBO und BOStrab, die wie die auf Normalspur fahrende Magdeburger Straßenbahn nicht breiter sind als die heutigen Darmstädter Straßenbahnen.**
- 6. Auch ein eventueller Dieseltram-Betrieb auf der Außenstrecke Groß-Zimmern – Ostbahnhof wie auf der Regio-Tram-Linie 4 Wolfhagen – Kassel Hbf ist zu erwägen. Dieseltrams könnten auch von Groß-Zimmern über Darmstadt Ost und Nord zum Hauptbahnhof Darmstadt sowie zu Stationen in Frankfurt fahren.**
- 7. Nutzung von Synergieeffekten durch eine europaweite Ausschreibung des Betriebs der Normalspur-Tram Groß-Zimmern – Darmstadt Innenstadt – Hbf, evtl. in Verbindung mit der in Planung befindlichen Regionaltangente West des RMV, die ebenfalls die Zweisystemtechnik BOStrab/EBO nutzen soll, oder mit einer der Ausschreibungen der Kasseler Regio-Tram.**

Begründungen:

Der Aufbau eines Stadt-Land-Bahn-System für die Region Darmstadt wurde bisher nicht durch eine Machbarkeitsstudie untersucht. In der Öffentlichkeit werden vermeintliche Probleme genannt („Die 1-Meter-43-Bahn passt nicht in die Stadt.“ oder „Stellen Sie sich vor, auf dem Luisenplatz fährt ein Zug“), die in anderen Städten nicht als Hemmnisse, sondern als Chancen gesehen werden bzw. deren Faktengehalt objektiv unzutreffend ist. Nach Einschätzung der Antragsteller gibt es derart viele gute Argumente für eine Stadt-Land-Bahn, dass eine gleichberechtigte Untersuchung die Vor- und Nachteile beider Systeme für Stadt und Landkreis aufzeigen soll.

Zu 1: Nach Einschätzung der Antragsteller gibt es hier, wenn überhaupt, nur geringe Kostenunterschiede zwischen Meter- und Normalspur.

Zu 2: Die Mitbenutzung der DB-Gleise im Ostbahnhof erscheint kostenmäßig und betrieblich günstiger als der Neubau einer Unterführung/Überführung für die Meterspur-Straßenbahn, zudem ist der Umstieg zwischen Odenwaldbahn und Groß-Zimmerner Strecke für die Fahrgäste niveaugleich und so bequemer. Auch im Südkopf des Heilbronner Hauptbahnhofs kreuzt die S 4 die vielbefahrene DB-Hauptstrecke Heilbronn – Stuttgart niveaugleich (siehe Anlage a). Die Zugdichte von dortiger S 4 und DB-Regionalverkehr zusammen (siehe Anlage c.) entspricht etwa der von Stadt-Land-Bahn (8 Fahrten/ Stunde + Richtung) und Odenwaldbahn im Ostbahnhof (siehe Anlage d.). Für die Direktzüge der Odenwaldbahn musste der Darmstädter Nordbahnhof umgebaut werden (u. a. zusätzlich: 3 Weichen, 1 Kreuzungsweiche, mehrere Signale) – alles war pünktlich zum Dez. 2005 fertig.

Zu 3: Die meterspurigen Gleise in der Landgraf-Georg-Straße können nicht mehr verwendet werden. Ein Wiederaufbau in Normalspur ist, wenn überhaupt, nur geringfügig teurer als in Meterspur.

Zu 4: In einer ersten Baustufe könnte die Groß-Zimmerner Strecke bis zum Marktplatz/ Friedensplatz geführt werden, da hier nur wenige Eingriffe in das Meterspurnetz erforderlich sind. In einer zweiten Ausbaustufe, auch in Verbindung mit der Odenwaldbahn, könnte für die Verbindung Innenstadt – Hauptbahnhof eine der vorhandenen ÖPNV-Trassen genutzt werden. Auch hier wäre der Neubau-/Umbauebedarf streckenmäßig geringer als in Kassel (dort 6 km).

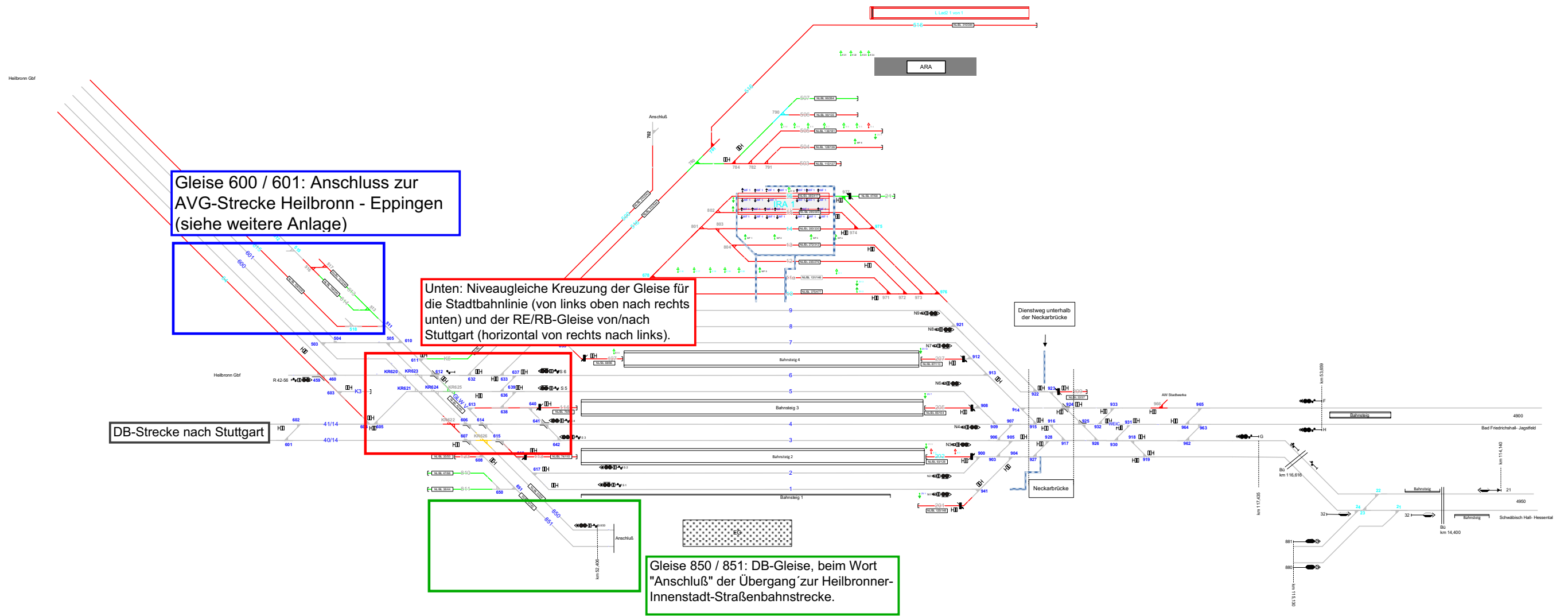
Zu 5: Den Platzbedarf und damit die städtebauliche Verträglichkeit bestimmt nicht die Spurweite, sondern die Fahrzeugbreite. Ob ein Stadt-Land-Bahn-Fahrzeug in die Stadt passt, ist also unabhängig von der Spurweite. Die heutigen Darmstädter Straßenbahnen sind breiter als 1,435 m, nämlich 2,400 m.

Zu 6: Nur der Aufbau in Normalspur eröffnet Chancen für umsteigefreie Direktverbindungen aus Groß-Zimmern und Roßdorf zum Darmstädter Nordbahnhof. Es könnten genau den Pendlern Direktverbindungen angeboten werden, die zur Zeit mit dem Auto den Rhönring befahren. Auch Verbindungen nach Frankfurt ohne Umsteigen sind nur mit Normalspur möglich. In Kassel wird auf der Außenstrecke der Regio-Tram-Linie 3 im Dieselmotortrieb gefahren, im Stadtbereich mit Gleichstrom.

Zu 7: Die Infrastrukturkosten einer normalspurigen Stadt-Land-Bahn wären durch Einsparung der Unterführung / Überführung am Ostbahnhof geringer als bei der Meterspurtram. Die Fahrzeugkosten könnten – müssen aber nicht – höher sein als bei der heutigen Darmstädter Straßenbahn. Durch gemeinsame Losbildung mit der Regio-Tram Kassel oder der in Planung befindlichen Regionaltangente West des RMV wäre eine europaweite Ausschreibung möglich, bei der nicht nur die Investitionskosten, sondern auch der Betrieb günstiger sein könnte als bei der Meterspurtram. In Kassel werden Fahrzeuge und Personalaufwand getrennt voneinander ausgeschrieben.

Anlagenverzeichnis:

- a. Gleisplan DB Netz Heilbronn Hbf mit Anmerkungen.
Quelle der Ursprungsdatei:
http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/geschaeft/infrastruktur__schiene/netz/netzzugang/dokumente/Bahnhof/SNB/T/TH__NBS.pdf
- b. Gleisplan AVG zwischen Leingarten und Anschluss an DB-Strecke in Heilbronn Hbf.
Quelle:
http://www.avg.info/fileadmin/user_upload/avg/pdf/infrastruktur/Leingarten_und_Strecke_Heilbronn_-_Leingarten.pdf
- c. Fahrplanlage Heilbronn Hbf im Mai 2012 (120525-hvz-heilbronn-hbf.pdf)
Quelle: VCD 15.05.2012
- d. Möglicher Gleisplan und Fahrplanlage Odenwaldbahn / Stadt-Land-Bahn Darmstadt Ostbahnhof (Zugfahrplan Mai 2012)
Quelle: VCD 15.05.2012
- e. Auszug aus Wikipedia vom 07.04.2012 zur Regio-Tram Kassel
- f. Internetseiten des NVV zum Regio-Tram-Prinzip und zur Dieselhybrid-Tram
- g. CDU-Pressemitteilung vom 29.03.2012: „Stadt-Land-Bahn muss bis nach Groß-Zimmern geführt werden – Ausführung in Eisenbahnspurweite schafft weitere Chancen“



Gleise 600 / 601: Anschluss zur AVG-Strecke Heilbronn - Eppingen (siehe weitere Anlage)

Unten: Niveaugleiche Kreuzung der Gleise für die Stadtbahnlinie (von links oben nach rechts unten) und der RE/RB-Gleise von/nach Stuttgart (horizontal von rechts nach links).

DB-Strecke nach Stuttgart

Gleise 850 / 851: DB-Gleise, beim Wort "Anschluß" der Übergang zur Heilbronner-Innenstadt-Straßenbahnstrecke.

- Legende periphere Anlagen**
- E 1 - Elektrant
 - WF 1 - Wasserfüllstände
 - Zv 1 - Zugvorheizanlage
 - Innenreinigungsanlage
 - Ladestraße
- Legende Anlagennutzung**
(Gleise, Weichen, periphere Anlagen)
- 5 - verfügbare Anlagen
 - 5 - genutzte Anlagen
 - 5 - Dispogleis
 - 5 - keine Serviceeinrichtung

Heilbronn Hbf
Kreuzungsbelegung HVZ morgens
Fahrplan 2012

Zugfolgezeit DB Netz: 1 - 3 Minuten
Tramfolgezeit: 3 Minuten

**16 Fahrten von 06:11 bis 07:03
über niveaugleiche Kreuzung**

Ri. Darmstadt Nord

	RB	RB	RB	RB	IRE	RB	RE	RB	RE	RE	RB	
	19141	19143	39911	19103	19147	19105	4928	39900	4802	4924	19102	
	5 59	6 18	6 38	6 53	7 12	7 25	7 48	7 22	6 59	6 39	6 33	
	59	18	38	53	12	25	48	22	59	39	33	
	59	18	38	53	12	25	48	22	59	39	33	
S 4 nach Leingarten	55	54									53	53
S 4 nach Leingarten	18	17									16	16
S 4 nach Leingarten	31	30									29	29
S 4 nach Leingarten	45	45									44	44
S 4 nach Leingarten	56	56									55	55
S 4 nach Leingarten	02	00									00	00
S 4 nach Leingarten	25	24									24	24
S 4 von Leingarten												
S 4 von Leingarten	5 50	50	51								52	53
S 4 von Leingarten	6 10	10	11								11	12
S 4 von Leingarten	6 31	31	32								33	33
S 4 von Leingarten	6 34	34	34								35	36
S 4 von Leingarten	6 49	49	50								50	51
S 4 von Leingarten	7 01	01	02								03	04
S 4 von Leingarten	7 09	09	09								10	11
S 4 von Leingarten	7 23	23	23								24	25
Böckingen							47	21	58	38	32	
Sonnenbrunnen	00	19	39	54	13	26						
	RB	RB	RB	RB	IRE	RB	RE	RB	RE	RE	RB	
	19141	19143	39911	19103	19147	19105	4928	39900	4802	4924	19102	

Die Stadtbahn S 4 durchfährt die DB-Gleise in Heilbronn Hbf ohne Halt. Sie hält an ihren eigenen Bahnsteigen am Vorplatz.

**Heilbronn Hbf
Bahnhofs-Vorplatz**

S 4 von Harmonie	5 53											
S 4 von Harmonie	6 16											
S 4 von Harmonie	6 29											
S 4 von Harmonie	6 44											
S 4 von Harmonie	6 55											
S 4 von Harmonie	7 00											
S 4 von Harmonie	7 24											
S 4 nach Harmonie	5 53											
S 4 nach Harmonie	6 12											
S 4 nach Harmonie	6 33											
S 4 nach Harmonie	6 36											
S 4 nach Harmonie	6 51											
S 4 nach Harmonie	7 04											
S 4 nach Harmonie	7 11											
S 4 nach Harmonie	7 25											

Fahrplanstand: Mai 2012
www.bahn.de/kursbuch
www.avq-bahn.info



Kreisverband Darmstadt-Dieburg e. V.

Stadt-Land-Bahn Groß-Zimmern
 Gleisbelegung HVZ nachmittags
SLB-Maximalbelegung
5-Minuten-Raster mit Lücken
 Zugfolgezeit DB Netz: 3 Minuten
 Tramfolgezeit: 5 Minuten
8 Fahrten /h + Richtung
entspricht Kapazität
des 7,5-Min-Takts

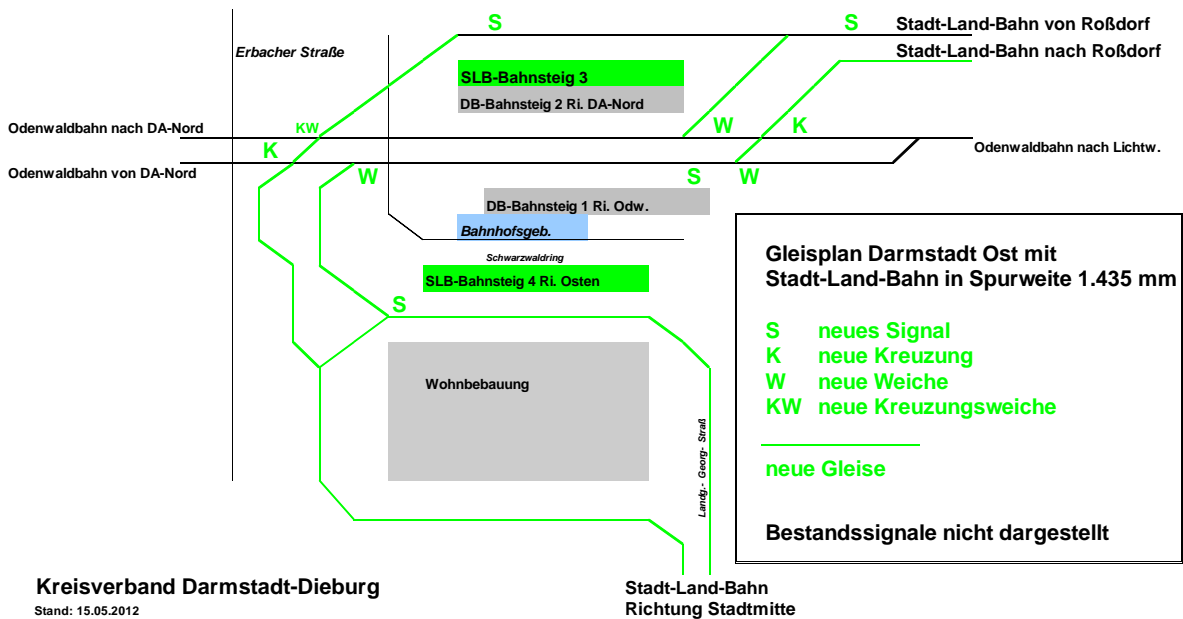
Die Stadt-Land-Bahn durchfährt die DB-Gleise im Ostbahnhof ohne Halt. Sie hält an ihren eigenen Bahnsteigen.

		Ri. Darmstadt Nord				Ri. Odenwald	
		S	E	R	E	S	E
		R	B	R	B	SE /	RB
		08		46			
		47	12			07	45
SLB 1 nach Stadtmitte	04						
SLB 1 nach Stadtmitte	19						
SLB 1 nach Stadtmitte	24						
SLB 1 nach Stadtmitte	29						
SLB 1 nach Stadtmitte	34						
SLB 1 nach Stadtmitte	39						
SLB 1 nach Stadtmitte	54						
SLB 1 nach Stadtmitte	59						
SLB 1 von Stadtmitte	14						
SLB 1 wendet	07						
SLB 1 von Stadtmitte	17						
SLB 1 von Stadtmitte	22						
SLB 1 von Stadtmitte	27						
SLB 1 von Stadtmitte	32						
SLB 1	49						
SLB 1 wendet	42						
SLB 1 von Stadtmitte	52						
SLB 1 von Stadtmitte	57						
		48	15				



Kreisverband Darmstadt-Dieburg e. V.

Stand: 15.05.2012



Kreisverband Darmstadt-Dieburg
 Stand: 15.05.2012

RegioTram Kassel

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Die **RegioTram** ist ein Stadtbahnsystem in Kassel und Umgebung. Das Tram-Train-System nach dem Karlsruher Modell ist im Jahr 2007 in Betrieb genommen worden. Mit besonderen RegioTram-Fahrzeugen werden durchgehende Fahrten zwischen dem Schienennetz der Deutschen Bahn und dem innerstädtischen Straßenbahnnetz angeboten, wodurch ein Umstieg vom Zug in die Straßenbahn entfallen kann. Das Projekt wird unter anderem vom Nordhessischen Verkehrsverbund, der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft, deren Tochterunternehmen Regionalbahn Kassel (RBK) und der Deutschen Bahn betrieben. Betrieben wird die RegioTram von der RegioTram Betriebsgesellschaft mbH, ein Joint-Venture von RBK und DB Regio, welche per Ausschreibung ermittelt wurde.

Inhaltsverzeichnis

- 1 Konzept
- 2 Geschichte
- 3 Liniennetz
- 4 Infrastruktur
- 5 Benutzte Eisenbahn-Strecken
 - 5.1 Kassel–Warburg (RT3)
 - 5.2 Kassel–Wolfhagen (RT4)
 - 5.3 Kassel–Melsungen (RT5)
 - 5.4 Kassel–Treysa (RT9)
- 6 Verknüpfungspunkte Eisenbahn-Straßenbahn
 - 6.1 Kassel Hauptbahnhof
 - 6.2 Straßenbahnnetz
- 7 Aktuelle Ausbaumaßnahmen
- 8 Ehemalige Planungen
 - 8.1 Abzweig Lohfelden
 - 8.2 Abzweig Vellmar West
- 9 Fahrzeuge
- 10 Siehe auch
- 11 Einzelnachweise
- 12 Weblinks



RegioTram im Mai 2005 im Kasseler Hauptbahnhof



Beschilderung an der Haltestelle Rudolf-Schwander-Straße



RegioTram im Hauptbahnhof

Konzept

Zur Umsetzung des Projektes RegioTram im Öffentlichen Personennahverkehr in Kassel gehören verschiedene, ineinandergreifende Maßnahmen. Ziel ist die Verknüpfung des Straßenbahnnetzes in Kassel mit dem Eisenbahnnetz, so dass Zweisystemfahrzeuge vom Straßenbahnnetz auf Eisenbahnschienen ins Umland fahren können. Kernbestandteil des Kasseler Projekts ist eine neu geschaffene Verknüpfung zwischen beiden Systemen am Hauptbahnhof Kassel.

Geschichte

Seit 10. Juni 2001 fand auf der Strecke Warburg–Kassel Hbf ein Vorlaufbetrieb mit zunächst sechs von der Saarbahn ausgeliehenen Triebwagen statt. Dadurch wurde der vorherige Regionalbahn-Fahrplan von Stadtbahnfahrzeugen bedient. Zugleich wurde der für den RegioTram-Betrieb vorgesehene 30-Minuten-Takt realisiert. Die seit Juli 2004 ausgelieferten Fahrzeuge vom Typ RegioCitadis, die von Alstom LHB in Salzgitter hergestellt werden, haben diesen Vorlaufbetrieb ab 8. Mai 2005 übernommen, die geliehenen Saarbahn-Fahrzeuge wurden daraufhin zurückgegeben.



RegioTram zwischen Kassel und Warburg

Ab 29. Januar 2006 verkehrten erste RegioTrams im Kasseler Straßenbahnnetz. Die Hybrid-Fahrzeuge verbanden in den Hauptverkehrszeiten die Kasseler Innenstadt über die Lossetalbahn mit Hessisch Lichtenau, dem Endpunkt der Straßenbahnlinie. Die dieselelektrischen Fahrzeuge benutzten zwischen Ober- und Niederkaufungen eine Direktverbindung über die Waldkappeler Bahn, die nicht elektrifiziert ist. Dies bedeutete im Gegensatz zur Straßenbahn – die alle Haltestellen bedient – eine Verkürzung der Fahrzeit. Im August 2007 wurde der Einsatz von RegioTram-Fahrzeugen auf dieser Linie durch einen durchgehenden Einsatz herkömmlicher Kasseler Straßenbahnwagen ersetzt. Die ehemaligen Fahrten über die nichtelektrifizierte Waldkappeler Bahn wurden durch Straßenbahn-Expressfahrten, die nicht alle Haltestellen entlang der Strecke bedienen, ersetzt.



RegioTram RT9 im Bahnhof Wabern

Seit 1. Juni 2006 verkehrten RegioTram-Züge zwischen Kassel Hauptbahnhof und Melsungen über Baunatal, Guxhagen und Körle. Die RegioTram-Linie 5 verkehrt dabei abwechselnd einmal und zweimal stündlich. Die RT-Triebwagen wurden durch Regionalexpress (stündlich; Kassel–Fulda) und Regionalbahnen (Kassel–Bebra (–Fulda)) der Deutschen Bahn ergänzt. Seit dem 10. Dezember 2006 erfolgt auf Grund eines Betreiberwechsels die Ergänzung der RegioTram durch Züge der Cantus Verkehrsgesellschaft (stündlich; Kassel–Bebra–Bad Hersfeld–Fulda bzw. Kassel–Bebra–Bad Hersfeld).

Der Vorlaufbetrieb zwischen Kassel und Wolfhagen (RT4) über Ahnatal und Zierenberg begann am 10. Dezember 2006.

Zwischen 16. September 2007 und dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 verkehrte die RT9 im Vorlaufbetrieb von Kassel Hbf nach Treysa.

Der Vorlaufbetrieb für die RT4 endete am 19. August 2007, seitdem verkehrt diese weiter bis in die Innenstadt (Innenstadtring). Die Linien RT3 und RT5 folgten am 16. September 2007 und fahren seitdem durch die Innenstadt bis in die Leipziger Straße. Seit Dezember 2007 ist der Vorlaufbetrieb auf der RT9 beendet, seitdem fährt diese Linie durch die Innenstadt bis zur Leipziger Straße. Die RT3 verkehrt zum Auestadion, zeitweise auch die RT5. Der vollständige Ausbau der Infrastruktur mit einem 30-Minuten-Takt auf allen Linien wird frühestens im Jahr 2014 realisiert sein: Dann werden die bislang auf der RT9 fahrenden Fahrzeuge durch dann eingesetzte Regionalbahnen^[1] für die übrigen RT-Linien frei.

Auf den Strecken der RT3 und RT4 wurden am 13. Dezember 2008 die neuen Haltestellen Kassel-Jungfernkopf und Vellmar-Osterberg/EKZ in Betrieb genommen. Am 25. April 2009 folgte die Haltestelle Kassel-Kirchditmold im selben Streckenabschnitt.

In Melsungen wurde am 20. Mai 2011 auf der Strecke der RT5 die neue Haltestelle Melsungen-Bartenwetterbrücke in Betrieb genommen.

Liniennetz

Linie	Verlauf	Fahrzeit	Inbetriebnahme
RT3	(Warburg –) Hümme – Hofgeismar – Immenhausen – Vellmar - Kassel Hauptbahnhof – Kassel, Auestadion	(66 Min.)/49 Min.	2005
RT4	Wolfhagen – Zierenberg – Vellmar – Kassel Hauptbahnhof – Kassel, Am Stern	52 Min.	2006
RT5	Melsungen – Guxhagen – Wilhelmshöhe – Kassel Hauptbahnhof – Kassel, Leipziger Straße	56 Min.	2006
RT9	Treysa – Borken – Wilhelmshöhe – Kassel Hauptbahnhof – Kassel, Leipziger Straße	81 Min.	2007

Abweichungen im Liniennetz:

- Die Linienendpunkte in Kassel ändern sich teilweise in der HVZ
- Der Abschnitt Hofgeismar-Hümme–Warburg wird nur in der HVZ von RegioTrams befahren, ansonsten ist Hofgeismar-Hümme der Endpunkt von RT-Linie 3

Infrastruktur

Zur Realisierung der RegioTram gehört auch die Ausdehnung des Straßenbahnnetzes, z. B. die Verlängerung über Bettenhausen hinaus nach Kaufungen und über Helsa nach Hessisch Lichtenau, sowie der Neu- und Umbau von Haltestellen und der Ausbau von Eisenbahninfrastruktur. Da die RegioCitadis-Fahrzeuge über stärkere Beschleunigungs- und Bremsfähigkeiten als die bisherigen Regionalzüge der DB verfügen, konnten im Kasseler Umland neue Stationen eingerichtet werden. Des Weiteren wurden in der Stadt Kassel neue Infrastrukturen aufgebaut. Die größten Maßnahmen waren durch die breiteren und längeren RT-Fahrzeuge (2,65 m / 37 m gegenüber 2,3–2,4 m / 30 m der bisherigen Tramfahrzeuge) nötig geworden. Darüber hinaus wurde eine neue Innenstadtstrecke (Rudolf-Schwander-Straße, mit Haltestelle Scheidemannplatz), die Abzweigung an der Lutherkirche und die Verlegung der dortigen Station Lutherplatz bis Ende 2004 umgesetzt. Die Neubaustrecke wird seit dem 19. August 2007 auch von den Straßenbahn-Linien (SL) 7 und 5E (vorher 9) genutzt, da die bisherige Tunnelstation am Hauptbahnhof (eröffnet 1968) geschlossen wurde^[2]. Zur Verzweigung der RegioTram-Linie am Scheidemannplatz im Anschluss an die Rampe wurde dort im Frühjahr 2005 ein Gleisdreieck eingebaut.



Haltestelle Scheidemannplatz
(Aufnahme 8. Mai 2005)

Die RegioTramfahrzeuge verkehren, wie die Straßenbahn auch, im Stadtnetz weitgehend auf ÖPNV-

Spuren und werden so nicht vom Individualverkehr beeinträchtigt. Die einzige Ausnahme ist ein kurzer Streckenabschnitt in der Leipziger Straße an der Haltestelle Kirchgassen, wo die Schienen im Individualspurbereich verlaufen, aber signalgesteuert sind und somit auch nicht vom Individualverkehr beeinträchtigt werden.

Durch die Einführung dieses neuen Verkehrsmittels wurde die Anpassung der Takte aller anschließenden Verkehrsmittel erforderlich. Da zwei RT-Linien mit jeweils 30-Minuten-Takt in die Leipziger Straße fahren sollen, bilden diese mit der SL 4 einen 7,5-Minuten-Takt, so dass die SL 8 verkürzt werden kann. Durch den in der Hauptverkehrszeit dichten Straßenbahntakt der anderen Linien ist eine spezielle Anpassung nur in der Schwachverkehrszeit erforderlich, um die Anschlüsse zu gewährleisten.

Der Integrale Taktfahrplan 2006 für Nordhessen sieht eine bessere Verknüpfung von Regional- und Fernverkehr vor, da die Regionalbahnen des konventionellen SPNV nicht mehr alle Halte im nahen Kasseler Umland abzudecken brauchen und so den regionalen Schienennahverkehr erheblich beschleunigen.

Benutzte Eisenbahn-Strecken

Die RegioTrams befahren folgende Bahnstrecken:

Kassel–Warburg (RT3)

Die Züge der RegioTram-Linie 3 befahren im Abschnitt Warburg–Kassel Hauptbahnhof die Bahnstrecke Kassel–Warburg. Auf dieser Bahnstrecke verkehren neben den RegioTrams auch Regionalzüge und InterCitys der Deutschen Bahn.

Kassel–Wolfhagen (RT4)

Die Züge der RegioTram-Linie 4 befahren im Abschnitt Wolfhagen–Vellmar-Obervellmar die Bahnstrecke Volkmarsen–Vellmar-Obervellmar. Diese Strecke ist nicht elektrifiziert. Auf dieser Bahnstrecke verkehren neben den RegioTrams auch Regionalzüge in Richtung Korbach. Ab Vellmar-Obervellmar bis Kassel Hauptbahnhof befahren die RegioTrams die Bahnstrecke Warburg–Kassel.

Kassel–Melsungen (RT5)

Die Züge der RegioTram-Linie 5 befahren im Abschnitt Melsungen–Kassel Hauptbahnhof die Bahnstrecke Bebra–Kassel. Auf dieser Bahnstrecke verkehren neben den RegioTrams auch Regionalzüge in Richtung Fulda und InterCitys in Richtung Eisenach.

Kassel–Treysa (RT9)

Die Züge der RegioTram-Linie 9 befahren im Abschnitt Treysa–Kassel Hauptbahnhof die Main-Weser-Bahn. Auf dieser Bahnstrecke verkehren neben den RegioTrams auch Regionalzüge in Richtung Gießen und InterCitys in Richtung Frankfurt am Main. Diese Strecke wird von den RegioTram-Zügen noch bis Dezember 2014 befahren; danach kommen Regionalbahnen der HLB (Stadler Flirt)^[1] zum Einsatz.

Verknüpfungspunkte Eisenbahn-Straßenbahn

Kassel Hauptbahnhof

Zur Verbindung des Eisenbahnnetzes mit dem Straßenbahnnetz im Kasseler Hauptbahnhof (ein Kopfbahnhof) wurden verschiedene Möglichkeiten geprüft: Die Variante mit den umfangreichsten Umbauten sah die Durchbindung durch das Bahnhofsgebäude auf gleichem Niveau vor, wurde jedoch aus Gründen des Denkmalschutzes nicht weiter verfolgt. Ein anderer Vorschlag führte die Trasse niveaugleich um den Südflügel (ehemalige Postumschlaghalle) zu den derzeitigen Bussteigen des Regionalverkehrs am Bahnhofsvorplatz.

Beim letztlich umgesetzten Plan wird der Hauptbahnhof unterfahren: Im Gleisvorfeld (westlich des Bahnhofs) wurde eine Rampe mit der RegioTram-Haltestelle auf Untergeschossebene umgebaut und ein Tunnel unter dem Bahnhofsgebäude zur bestehenden Straßenbahnrampe in der Kurfürstenstraße (östlich des Gebäudes) vorgetrieben. Die Bauarbeiten hierfür wurden am 12. August 2005 begonnen, der Tunnel wird seit dem 19. August 2007 regulär durchfahren.

Ursprünglich war es geplant, die RegioTram-Haltestelle in der Lage der heutigen Gleise 3–5 zu bauen. Hierfür wäre aber ein Umbau der Leit- und Sicherungstechnik des Bahnhofes nötig, um den übrigen Verkehr nicht zu stark einzuschränken. Da die DB Netz AG diesen Stellwerksumbau aber nicht rechtzeitig bewältigen konnte, wurden die beiden vorgesehenen RT-Bahnsteige in die Mitte des Bahnhofs (Gleise 4–6) gelegt. Dies hat nicht nur Nachteile; z. B. wirkt das Gesamtensemble harmonischer und die Technikräume, die unterhalb der Gleise 1–4 liegen, brauchten nicht verlegt zu werden.

Die Baukosten für den Umbau betragen etwa 25,6 Mio. Euro.

Außer der Verbindung am Kasseler Hauptbahnhof existieren in der Region Kassel zwei weitere Übergänge zwischen Eisenbahn- und Straßenbahnnetz:

- zwischen dem Straßenbahnnetz und der Bahnstrecke Kassel–Waldkappel in Kaufungen (früher RT2, jetzt Straßenbahnlinie 4)
- zwischen dem Straßenbahnnetz und der Kassel-Naumburger Eisenbahn in Altenbauna (Straßenbahnlinie 5)

Straßenbahnnetz

Im Straßenbahnnetz sind zurzeit nur wenige Strecken von den RegioTram-Fahrzeugen befahrbar, da die größere Fahrzeugbreite Begegnungen der Fahrzeuge unmöglich macht. Nur der Innenstadtring und die Strecke nach Hess. Lichtenau sowie die Frankfurter Straße Richtung Mattenberg bis zur Haltestelle „Auestadion“ sind befahrbar. Als nächstes ist die Strecke zur Holländischen Straße vorgesehen.

Das Netz umfasst 122 km Strecke, davon 6 km Neubaustrecke.



Tiefbahnsteige der RegioTram im Hauptbahnhof



Eine RegioTram verlässt den Tunnel unter dem Bahnhofsgebäude stadteinwärts

Aktuelle Ausbaumaßnahmen

Im Dezember des Jahres 2011 wurde die neue Haltestelle Ahnatal-Casselbreite auf der Strecke der RT4 Richtung Wolfhagen eingeweiht^[3]. Außerdem wird ab dem Bahnhof Vellmar-Obervellmar (welcher derzeit um ein drittes Gleis erweitert wird), die bis nach Korbach bestehende Trasse bis Ahnatal zweispurig ausgebaut. Damit soll der Takt der Linien RT3 und RT4 dichter werden können^[4].

Ehemalige Planungen

Abzweig Lohfelden

Diese Strecke soll einmal von der Straßenbahnstrecke in der Leipziger Straße nach der Haltestelle Lindenberg abzweigen. Die Trasse führt dann in eine Seitenstraße, bis sie die alte Söhrebahn erreicht. Dieser Strecke folgend würde die Bahn bis ins Zentrum Lohfeldens fahren. Die Strecke ist als Straßenbahnstrecke geplant, allerdings soll es in Lohfelden keine Wendeschleife geben, so dass die Strecke mit Zweirichtungsfahrzeugen befahren werden würde. Die Strecke ist fertig geplant, der Bau der Planung von 1998 wurde von der Gemeinde Lohfelden verworfen. Ein neuer Plan seit 2010 sieht die Weiterführung über Vollmarshausen nach Söhrewald vor, so dass auch Buslinien ersetzt werden können^[5]

Abzweig Vellmar West

Im Gegensatz zu früheren Publikationen findet die Strecke heute keine Erwähnung mehr in den Ausbauplanungen. Es war geplant, zwischen Kassel-Harleshausen und Vellmar-Obervellmar die als „Harleshäuser Kurve“ bezeichnete Eisenbahnstrecke zu verlassen und als Straßenbahn ca. vier weitere Stationen nach Westen zu fahren. Es sollte auch eine Verbindung zur dann nur wenige hundert Meter entfernten Straßenbahnlinie nach Vellmar Nord entstehen, mit Fahrtmöglichkeit von Vellmar Nord nach Vellmar West.

Fahrzeuge

Für das Projekt RegioTram wurden durch die Regionalbahn Kassel GmbH (RBK) 28 Fahrzeuge vom Typ Alstom RegioCitadis (Dreiteiliger, achtschiger Niederflur-Gelenktriebwagen) beschafft.

Die Fahrzeuge wurden ab 2004 in zwei verschiedenen Ausführungen geliefert. Beide Versionen können im Kasseler Straßenbahnnetz (Gleichstrom, 600 V) eingesetzt werden. 18 Fahrzeuge (Wagen 701–718) können als so genannte E/E-Wagen zusätzlich im elektrifizierten Eisenbahnnetz (Wechselstrom, 15 kV / 16,7 Hz) verkehren, die übrigen zehn Fahrzeuge (Wagen 751–760) besitzen als so genannte E/D-Wagen hingegen einen Dieselmotor für den Einsatz auf nicht elektrifizierten Strecken.

Letztgenannte sind die ersten in zweistelliger Stückzahl hergestellten Dieselhybrid-Straßenbahnfahrzeuge. Der Einsatz im Kasseler Projekt bedeutet zudem die erstmalige Verwendung eines derartigen Fahrzeugs im Normalstromnetz.

Der „roll-out“ des ersten RegioCitadis’ fand am 6. Juli 2004 statt. Die Fahrzeuge sind nach Märchenfiguren benannt, um Nordhessen und Kassel als geografischen Mittelpunkt der Grimmschen Märchenwelt bekannter zu machen.

Die E/E-Wagen fahren auf den Linien RT3, RT5 und RT9. Die E/D-Wagen fahren hauptsächlich auf der RT4 Kassel–Wolfhagen sowie in ihren Umläufen auch auf den anderen Linien.

Es können bis zu vier Wagen zusammen gekuppelt und in Mehrfachtraktion gefahren werden. Im Eisenbahnverkehr sollen in den morgendlichen Spitzen Dreifachtraktionen gefahren werden, wobei die dritte Einheit im Hauptbahnhof abgekuppelt wird. Im Innenstadtverkehr ist zu diesen Zeiten eine Doppeltraktion vorgesehen. Aufgrund der Breite der Fahrzeuge können die Wagen bisher im Stadtgebiet nur in der Innenstadt (bis Auestadion) und auf der Strecke nach Hess. Lichtenau eingesetzt werden, die restlichen Strecken des Straßenbahnnetzes verfügen nicht über einen ausreichend großen Gleisabstand. Diese Strecken dürfen aber ohne Gegenverkehr passiert werden.

Im Baureihenschema der DB finden sich die Fahrzeuge als DBAG-Baureihe 452 (E/E) und 689 (E/D).

Während des Vorlaufbetriebes kamen von der Saarbahn in Saarbrücken ausgeliehene Bombardier Fahrzeuge zum Einsatz. Diese Fahrzeuge waren Zweisystemfahrzeuge, kamen aber nur unter Bahnstrom zum Einsatz.

Siehe auch

- Eisenbahnen in Nordhessen

Einzelnachweise

1. Jürgen Eikelberg: *Stadler liefert vier weitere FLIRT an die HLB*. In: *Eisenbahnjournal – Zughalt.de*. 15. Dezember 2011, abgerufen am 4. Januar 2012 (deutsch).
2. <http://www.eisenbahn-tunnelportale.de/lb/inhalt/tunnelportale/h3101.html>
3. http://www.tram-kassel.de/rtn/rtnnews/rtn2011/rtn11_f.htm (2012-02-21 eingesehen)
4. NVV-Pressemitteilung Letzte und wichtigste Baumaßnahme für die RegioTram beginnt – 1. Spatenstich für das 3. Gleis in Obervellmar mit allen Kooperationspartnern abgerufen am 29. Dezember 2010, 13:08 MEZ
5. <http://www.hna.de/nachrichten/kreis-kassel/lohfelden/gemeinde-will-entscheidung-ueber-vorstudie-herbst-faellen-684153.html#598697> Bericht der HNA vom 22. März 2010

Weblinks

- Offizielle Webseite der RT
- TRAM-KASSEL - Private Website mit vielen fundierten Berichten über die RegioTram
- Bus-Tram.de - Die Internetseite für den ÖPNV in Kassel und Göttingen

Von „http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=RegioTram_Kassel&oldid=101765486“

Kategorien: Strassenbahn Kassel | Stadtbahn-System (Deutschland) | Schienenverkehr (Hessen) | Nordhessen

-
- Diese Seite wurde zuletzt am 7. April 2012 um 08:59 Uhr geändert.
 - Der Text ist unter der Lizenz „Creative Commons Attribution/Share Alike“ verfügbar; zusätzliche Bedingungen können anwendbar sein. Einzelheiten sind in den Nutzungsbedingungen beschrieben.
Wikipedia® ist eine eingetragene Marke der Wikimedia Foundation Inc.



Gemeinsam mehr bewegen.

Die neue Infrastruktur: Begrenzter Aufwand-großer Nutzen

Das neue RegioTram-Netz hat den großen Vorteil, dass die vorhandene Schieneninfrastruktur effizient genutzt werden kann. Nur sechs Kilometer neue Gleise sind erforderlich, um ein neues Verkehrssystem mit insgesamt ca. 184 Kilometern Streckenlänge zu schaffen. Mit begrenztem Aufwand kann somit ein großer Effekt erzielt werden. Das spart Investitionsmittel, die anderweitig bestens für die RegioTram genutzt werden können.



Leichter Zugang für alle: Mit barrierefrei angelegten Stationen und Bahnsteigen, die einen stufenlosen Einstieg ermöglichen.



Optimale Mobilität im RegioTram-Netz mit neuen Park + Ride-Anlagen und neuen Busbahnhöfen.

Einrichtung zahlreicher neuer Stationen und Modernisierung der Haltestellen

Im Rahmen der Einführung der RegioTram wird die vorhandene Infrastruktur modernisiert und erweitert. Haltestellen und Bahnhöfe werden so neu gestaltet, dass sie barrierefreien Zugang bieten und die Fahrgäste ohne Stufen in die Fahrzeuge einsteigen können – bequem für alle und ein großer Vorteil für alle mobilitätseingeschränkten Menschen und für Fahrgäste, die mit dem Kinderwagen oder Fahrrad unterwegs sind. Auch die Anknüpfung an Bus und Auto wird an vielen Haltestellen optimiert, indem neue Park + Ride-Anlagen und neue Busbahnhöfe gebaut werden. Zahlreiche neue Stationen entstehen, verdichten das RegioTram-Netz und verbessern somit die Mobilität in Beruf und Freizeit.

Streckenerneuerung für dichtere Takte

Um im RegioTram-Netz schnellere Verbindungen zu ermöglichen, werden Strecken modernisiert. Die Strecken werden mit neuen Signalanlagen und neuer Sicherungstechnik ausgerüstet und zum Teil neu angelegt, weil Bahnübergänge nicht mehr benötigt werden. Auf den neuen Strecken kann dann ein 30-Minuten-Takt angeboten werden. Auch die RegionalExpress-Züge können auf den von der RegioTram befahrenen Strecken schneller fahren. Denn sie müssen nicht mehr so oft halten, da die RegioTram die Orte bedarfsgerecht bedient.

Weitere Informationen



Gemeinsam mehr bewegen.

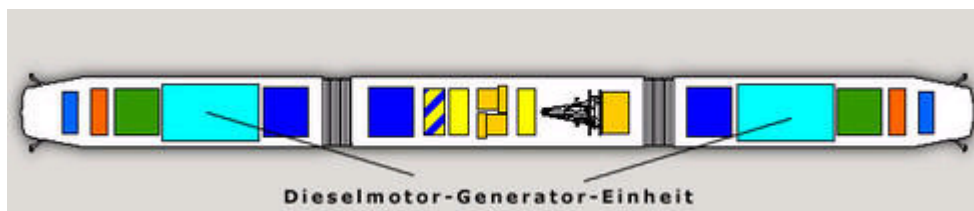
Weltneuheit: Die Dieselhybrid-Fahrzeuge

Die Dieselhybrid-Fahrzeuge sind eine Weltneuheit. Dieser richtungsweisende Fahrzeugtyp kommt in Nordhessen weltweit zum ersten Mal in Serie zum Einsatz. Die Dieselhybrid-Fahrzeuge bedienen seit Ende 2006 den Streckenast Kassel – Wolfhagen, der von Obervellmar nach Wolfhagen nicht elektrifiziert ist. Im Streckennetz der Kasseler Straßenbahn werden die Dieselhybrid-Fahrzeuge mit 600 Volt Gleichstrom über Oberleitungen versorgt und fahren im nicht elektrifizierten Schienennetz mit Dieselmotorantrieb.

Zwei Dieselgeneratoren auf dem Dach

Die Dieselhybrid-Fahrzeuge sind mit Dieselgeneratoren von je 370 kW Leistung ausgerüstet. Diese wie auch die gesamte elektrische Ausrüstung sind auf dem Dach als Moduleinheiten installiert.

Die insgesamt vier Treibstofftanks sind zwischen den Türen in den Endwagen der dreiteiligen Zugeinheiten untergebracht. Die Tanks fassen jeweils 300 Liter Kraftstoff. Damit fährt die RegioTram etwa 900 Kilometer weit. Bis auf den Dieselgenerator auf dem Dach und einigen kleineren Abweichungen sind die Dieselhybrid-Fahrzeuge mit den Elektrohybrid-Fahrzeugen baugleich. Dies vereinfacht die Wartungs- und Reparaturmaßnahmen des RegioTram-Fuhrparks und spart Kosten.



Zweimal Strom ein RegioTram - Die Elektrohybrid-Fahrzeuge

Die Elektrohybrid-Fahrzeuge fahren sowohl im innerstädtischen Straßenbahnnetz als auch im Schienennetz der Region unter elektrischer Oberleitung. Im Straßenbahnnetz werden die Elektrohybrid-Fahrzeuge mit 600 V Gleichstrom, im Schienennetz mit 15 kV Wechselstrom gespeist. Der Systemwechsel erfolgt automatisch in der Systemwechselstelle am Kasseler Hauptbahnhof. Der Fahrgast merkt davon nichts: So wechselt das System und nicht umständlich der Fahrgast.

Wie auch beim Dieselhybrid-Fahrzeug ist die gesamte elektrische Ausrüstung einschließlich der Transformatoren sowie der fünf Klimageräte auf dem Dach untergebracht.



CDU Kreisverband Darmstadt-Dieburg

Besuchen Sie uns auf <http://www.cdu-dadi.de>

Neuigkeiten/Presse

29.03.2012, 15:03 Uhr |

Übersicht | Drucken 

Manfred Pentz: „Stadt-Land-Bahn muss bis nach Groß-Zimmern geführt werden“ - „Ausführung in Eisenbahnspurweite schafft weitere Chancen“

Die CDU im Landkreis Darmstadt-Dieburg setzt sich für den vollständigen Bau einer Schienenverbindung von Darmstadt bis Groß-Zimmern ein. Ein Bau nur bis Roßdorf ist nach Ansicht des Landtagsabgeordneten und CDU-Kreisvorsitzenden Manfred Pentz unvollständig: „Die Ostkreisbahn muss die Menschen dort abholen, wo sie wohnen. Nur ein attraktives Schienenangebot kann eine alternative zum Auto sein.“

Die CDU befürchtet, dass die Investitionskosten durch ein erforderliches Querungsbauwerk am Darmstädter Ostbahnhof die Baukosten in die Höhe treiben könnten. Nach den derzeit vorliegenden Planungen wäre ein Querungsbauwerk über oder unter der Odenwaldbahn-Strecke erforderlich. Dies würde zu einem ungünstigen Nutzen-Kosten-Faktor führen.

Bereits der Straßenbahn-Ergebnisbericht aus dem Jahr 2003 der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (Dadina) führt aus: „Es ist festzustellen, dass ein hoher Anteil der zu erwartenden Kosten durch die Trassenführung im Bereich des Darmstädter Ostbahnhofs und die damit verbundene Unterführung von Odenwaldbahn und B 26 entsteht.“ „Kosten Brücken-/Unterführungsbauwerke: 20,5 Mio. EUR der Gesamtkosten von 82,3 Mio. EUR“

Um die Kostenexplosion zu vermeiden, soll nach dem Wunsch der CDU die derzeit laufende Untersuchung um weitere Varianten erweitert werden. Nach Ansicht der CDU könnte durch eine Ausführung in Normalspur (1435 mm Spurweite) die DB-Gleise im Ostbahnhof auf einem kurzen Abschnitt mitgenutzt werden. Das Querungsbauwerk würde eingespart werden und durch die Gleisverbindung von Odenwaldbahn und „Stadt-Land-Bahn“ ersetzt. Am heutigen Bahnübergang am Ostbahnhof würden die Gleise „Stadt-Land-Bahn“ aus der Odenwaldbahn ausgefädelt werden. Von da an würden diese als normalspurige Straßenbahn zum Marktplatz in Darmstadt weitergebaut. Mittels eines Drei-Schienen-Gleises könnten von Marktplatz bis zum Darmstädter Hauptbahnhof die Gleise weiter mitgenutzt werden. Dies ist günstiger als das Querungsbauwerk.

In der Region Kassel werden bereits Hybridfahrzeuge eingesetzt, die außerhalb der Stadt von einem Dieselmotor angetrieben sind, um dann in der Stadt mit Strom zu fahren. Diese Lösung würde die Baukosten der Schienenverbindung nach Groß-Zimmern ebenfalls günstiger machen. Zudem wäre am Linienendpunkt keine platzfressende Wendeschleife erforderlich, sondern nur ein Wendegleis. Auf diese Weise würde die „Grüne Mitte“ in Groß-Zimmern an das Darmstädter Straßenbahnnetz bei einem geringstmöglichen Flächenverbrauch angeschlossen.

Als weiteren Vorteil der Gleisverbindung von „Stadt-Land-Bahn“ und Odenwaldbahn zeigt sich auch, dass durch dieses System auch Verbindungen aus Groß-Zimmern und Roßdorf zu den Arbeitsplatzschwerpunkten im Darmstädter Norden und nach Frankfurt ermöglicht werden. Ebenfalls wäre auch eine „Stadt-Land-Bahn“-Linie von Erbach in die Darmstädter Innenstadt möglich.

Um die Vorteile einer „Stadt-Land-Bahn“-Linie in die Überlegungen mit einzubeziehen, wird die CDU in der kommenden Dadina-Verbandsversammlung einen entsprechenden Antrag einbringen. „Die technischen Möglichkeiten müssen genutzt werden, um jetzt einen hohen Nutzen-Kosten-Faktor für die Ostkreisbahn zu erreichen. Es darf keine weitere Zeit mehr vergeudet werden, um die umweltschonende Mobilität mit allen Bundeszuschüssen zu sichern“, erklärte CDU-Kreisvorsitzender Manfred Pentz abschließend.

Internetverweise zum Thema:

<http://de.wikipedia.org/wiki/Tram-train>

<http://de.wikipedia.org/wiki/Regiotram>

Dieselhybrid-Regiotram: <http://www.nvv.de/1260.html>