



Reaktivierung Baunatal-Großenritte – Kassel-Wilhelmshöhe

Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr der Stadt Kassel am 06.09.2022

Schriftlicher Bericht des NVV zur Reaktivierung der Bahnstrecke Kassel-Wilhelmshöhe – Baunatal-Großenritte

1 Aufgabenstellung

Die Stadt Baunatal hat in einem Stadtverordnetenbeschluss die Prüfung der Reaktivierung der Bahnstrecke Kassel-Wilhelmshöhe – Baunatal-Großenritte (Kassel-Naumburger-Eisenbahnstrecke) für Züge des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) beschlossen. Ziel sollte die Verkürzung der Fahrzeit von derzeit 25 bis 28 Minuten auf der Relation Baunatal-Stadtmitte – Kassel-Wilhelmshöhe auf unter 20 Minuten sowie die Einrichtung einer direkten Anbindung an den Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe sein. Mit diesem Angebot sollte die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) hergestellt werden.

2 Betriebs- und Fahrzeugvarianten

Die fahrplan- und fahrzeugtechnische Anbindung Baunatals wurde für zwei Varianten untersucht:

- Durchbindung der im 1-Stunden-Takt verkehrenden Bahnlinie RB4 Korbach – Kassel-Wilhelmshöhe nach Baunatal-Großenritte. Zur Zeit sind auf der Linie RB4 Triebfahrzeuge mit Dieselantrieb im Einsatz. In dieser Fahrplanvariante müssen die Fernbahnsteige in Wilhelmshöhe mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm angefahren werden. Die Fahrzeuge haben eine Einstiegshöhe von 55 cm, um im Netz der Kurhessenbahn einen niveaugleichen Einstieg zu ermöglichen.
- Neue RegioTram-Linie Kassel Hbf – Kassel-Wilhelmshöhe – Baunatal-Großenritte im 1-Stunden-Takt. In dieser Variante ist für die Verbindung von / nach Kassel Hbf eine Nutzung der Regionalbahnsteige (Ostseite in Wilhelmshöhe) mittels Kreuzung der Fernbahngleise erforderlich. Die RegioTram-Fahrzeuge haben eine Einstiegshöhe von 38 cm. Dieses Niveau soll perspektivisch auch an den Regionalbahnsteigen in Wilhelmshöhe realisiert werden. In dieser Variante ist ein rein elektrischer Betrieb unterstellt.

3 Haltepunkte

Entlang des untersuchten Abschnitts sollen folgende Haltepunkte bedient und hierzu neu errichtet bzw. bestehende an die neue Situation angepasst werden:

- Schulzentrum Brückenhof: Neubau
- Nordshausen: Neubau zwischen den Straßen Am Klosterhof und Obere Bornwiesenstraße
- Altenbauna: Reaktivierung des bestehenden Bahnhofs
- Baunatal Stadtmitte und Größenritte: Es sind ergänzend zu den vorhandenen Tram-Haltestellen zusätzliche Bahnsteige für einen barrierefreien Einstieg in der Eisenbahnvariante mit 55 cm und in der RegioTram-Variante mit 38 cm hohen Bahnsteigen zu errichten.

4 Elektrifizierung

Für die RegioTram-Variante ist eine Elektrifizierung des Abschnitts zwischen Wilhelmshöhe und Altenbauna notwendig. Bei Verwendung von Wechselstrom (Bahnstrom) können auch Güterzüge bis zum VW-Werk (VW-Verkehr) elektrisch verkehren. Alternativ kann auch für diesen Abschnitt der kostengünstigere Einsatz von Gleichstrom (Tramverkehr) umgesetzt werden. Die vorhandene Elektrifizierung des Abschnitts zwischen Altenbauna und Größenritte ist bereits mit Gleichstrom für den Einsatz von Tram-/RegioTram-Fahrzeugen ausgelegt.

5 Baunatal-Großenritte – Schauenburg-Hoof

Der Streckenabschnitt zwischen Baunatal-Großenritte und Schauenburg-Hoof wurde einer Grob- bewertung unterzogen. Der 8 km lange Streckenabschnitt mit 20 Bahnübergängen, engen Kurven- radien und hohem Neigungswinkel erlaubt nur Höchstgeschwindigkeiten von 40 km/h. Eine signifi- kante Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit sowie die Einrichtung einer ferngesteuerten Leit- und Sicherungstechnik käme einem Neubau gleich. Zudem ist die Erschließungswirkung vor- handener oder potenzieller Stationen niedrig, so dass auch nur mit einer vergleichsweise geringen Fahrgastnachfrage gerechnet werden kann, weshalb keine weitere Detailuntersuchung im Rahmen der Machbarkeitsstudie vorgenommen wurde.

6 Übersicht Untersuchungsergebnis

Kriterium	Variante Eisenbahn	Variante RegioTram
Fahrzeit Größenritte – Wil- helmshöhe (Tram 29 Minuten)	22 Minuten	21 Minuten
Netzeinbindung	Schnelle Verbindung Baunatal - Obervellmar	Schnelle Verbindung Baunatal - Kassel Hbf
Erschließung	Keine zusätzliche Erschließung durch neue Halte (Brückenkopf, Nordshausen, Altenbauna Bf), aber Fahrzeitverkürzung	
Fahrzeitänderung Tram	+ 3 Minuten (32 statt 29 Minu- ten) wegen Zugkreuzung in B- Stadtmitte; bei Verspätungen zusätzliche Standzeit	Keine; bei Verspätungen zu- sätzliche Standzeit
Ausfall Tramfahrten	6 von 24 Fahrten Tramlinie 2	14 von 24 Fahrten Tramlinie 2
Betriebsqualität Wendezeiten	Großenritte: 42 Minuten	Großenritte: 7 Minuten Kassel Hbf: 3 Minuten; Ver- spätungsübertragung auf Rückrichtung
Betriebsqualität Einfädelung in Wilhelmshöhe	Einbindung auf Ferngleisen bei Verspätung im Nah- und Fernverkehr ggf. zusätzliche Wartezeiten für freies Gleis	Kreuzung Fern- und durchge- hende Hauptgütergleise; bei Verspätung ggf. zusätzliche Wartezeiten für Kreuzungen
Zeitfenster Güterverkehr VW- Werk bei 1-h-Takt im SPNV	45 Minuten; bei Verspätungen SPNV ggf. kürzere Bedie- nungsfenster	30 Minuten; bei Verspätungen SPNV ggf. kürzere Bedie- nungsfenster

7 Risiken einer Reaktivierung

Die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Kassel – Baunatal-Großenritte ist mit Risiken in Bezug auf Fahrzeugzulassung, Betriebsqualität und Wirtschaftlichkeit verbunden:

- Aufgrund der Betriebsweise sowohl nach Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) wie nach Betriebsordnung Straßenbahn (BOStrab) im Bereich der Haltepunkte im Abschnitt Altenbauna – Größenritte sind bei Eisenbahnfahrzeugen zusätzliche Ausstattungsmerkmale (Bremslicht, Warn Glocke, Signalgeber) für den BOStrab-Bereich notwendig. Eine entsprechende Zulassung der technischen Aufsichtsbehörde beim RP Darmstadt für die zusätzlichen Ausstattungsmerk- male oder eine Ausnahmegenehmigung zum Verzicht auf die zusätzlichen Ausstattungsmerk- male ist hierzu notwendig.
- In Baunatal-Stadtmitte ist bei Einsatz eines Eisenbahnfahrzeugs ein beidseitig nutzbarer Mittel- bahnsteig für VT mit 55 cm Höhe östlich der vorhandenen Bahnsteige notwendig. Im Bereich

der Tram-Haltestelle ist zudem der Einbau eines 4-Schienen-Gleises erforderlich, um die breiteren Eisenbahnfahrzeuge aus dem Wartebereich der Tram-Fahrgäste herauszuschwenken. Es ist eine Detailprüfung notwendig, ob dieser zusätzliche Mittelbahnsteig einschließlich Anrampung und gesichertem Reisendenüberweg mit zusätzlichem zweigleisigem Abschnitt und zusätzlicher Weiche zwischen den bestehenden Tram-Haltestellen und der Kirchbaunaer Straße unter dem Aspekt der Flächenverfügbarkeit und städtebaulichen Integration realisiert werden kann.

- In der Eisenbahnvariante erfolgt die Zugkreuzung mit den Tramverkehren im Bahnhof Baunatal-Stadtmitte. Hierzu muss die Standzeit der Tramverkehre in beiden Richtungen auf 3 Minuten erhöht werden.
- Die Tramlinie 2 verkehrt Montag bis Freitag zur Hauptverkehrszeit zwischen Größenritte und Schulzentrum Brückenhof. Dadurch wird das bestehende Angebot von einem 15-Minuten-Takt auf einen 7,5 –Minuten-Takt verdichtet. Mit Einführung eines Eisenbahn- oder RegioTram-Verkehrs kann die Tramlinie 2 nicht mehr im 15-Minuten-Takt verkehren. Einige Fahrten der Tramlinie 2 müssen entfallen, um Trassenkonflikte wegen eingleisiger Streckenabschnitte mit der neuen SPNV-Linie zu vermeiden, aber auch, weil die jeweilige Rückleistung der ausgefallenen Leistung der Tramlinie 2 zusätzlich entfällt.
- Mit der sukzessiven Umsetzung des Deutschlandtakts im Eisenbahnverkehr ändern sich die Fahrlagen einiger Fernverkehrslinien sowie Nahverkehrslinien. Zudem bestehen Planungen zur Angebotsausweitung im Schienennahverkehr seitens des NVV, die bislang noch nicht im Deutschlandtakt berücksichtigt sind, und kapazitätserweiternde Maßnahmen (u.a. Weichenverbindungen, zusätzliche Abstellgleise, Zwischensignale zur Doppelbelegung von Bahnsteigen) erfordern.
- Eine wirtschaftliche Beschaffung weiterer RegioTram-Fahrzeuge ist nur bei einer größeren Stückzahl möglich, da hohe Einmalkosten für die Anpassung der bestehenden Grundplattform für RegioTram-Fahrzeuge (kombinierter Einsatz im EBO- wie im BOStrab-Bereich) auf die Anforderungen im Netz der Kasseler Verkehrs-AG zu finanzieren sind. Die bestehenden 28 RegioTram-Fahrzeuge sollen durch ein umfassendes Refit für einen Einsatz bis Ende 2045 ertüchtigt werden. Derzeit gibt es keine Planungen seitens des NVV, weitere RegioTram-Fahrzeuge früher zu beschaffen.
- Die Einbindung der Verkehre in das Eisenbahnnetz führt zwangsläufig auch zu Abhängigkeiten in Bezug auf die Betriebsqualität. Auf dem Abschnitt Wilhelmshöhe – Altenbauna sind geringe, auf dem Abschnitt Altenbauna – Größenritte sind hingegen keine Fahrzeitenpuffer vorhanden, um Verspätungen abzubauen. In der RT-Varianten betragen die Wendezeiten in Größenritte 7 Minuten und in Kassel Hbf nur 3 Minuten, so dass auch hier kein Verspätungsabbau möglich ist. RegioTram- und Tramverkehr kreuzen sich in Größenritte (eingleisiger Abschnitt). Eine Übertragung der Verspätung auf den Tramverkehr ist vorprogrammiert.
- Der Fahrzeugbedarf (ohne Reserve) steigt in der Eisenbahnvariante um einen zusätzlichen Triebwagen, in der RegioTram-Variante um ebenfalls ein zusätzliches Fahrzeug bei einer vom Gutachter unterstellten Kurzwende in Kassel Hbf von drei Minuten. Eine Kurzwende von drei Minuten ist nur an den RegioTram-Bahnsteigen in Kassel Hbf (tief) zulässig. Ein zuverlässiger Fahrplan ist mit einer derartig knappen Wendezeit nicht zu gewährleisten. Eine Wende auf den übernächsten Takt erfordert hingegen wiederum zusätzliche Rangierfahrten zum Abräumen und Bereitstellen des Zuges, was wiederum Kapazitäten in der Bahnhofsbelegung aufzehrt.

8 Strategie NVV

Im Sinne eines attraktiven Angebots (Mobilitäts- und Verkehrswende) strebt der NVV auf den SPNV-Strecken – bis auf wenige Ausnahmen in der Peripherie – mindestens einen 30-Minuten-Takt an.

Die derzeit noch laufenden Untersuchungen zur Kapazitätsauslastung von Strecken und den Knotenbahnhöfen Wilhelmshöhe und Kassel Hbf deuten darauf hin, dass nennenswerte weitere Verkehre über die angedachten Verdichtungen hinaus nicht mehr aufgenommen werden können. Mit den angedachten Infrastrukturmaßnahmen zwischen Kassel und Baunatal ist ein 30-Minuten-Takt zwischen Kassel und Baunatal nicht sinnvoll umsetzbar. Die gegenseitigen Beeinträchtigungen von SPNV und Tramverkehr würden deutlich verstärkt werden. Angebotsreduktionen der HVZ-Tramlinie 2 wären notwendig.

Bestehende Kapazitätsengpässe in Baunatal sollen daher mittelfristig durch längere Züge und eine Verdichtung des Taktangebots in Baunatal gelöst werden. Zur Verbesserung der Betriebsqualität im Tramverkehr sollen Infrastrukturmaßnahmen entwickelt und umgesetzt werden. Darüberhinaus soll geprüft werden, ob durch eine Ausweitung der Betriebszeiten der HVZ-Tramlinie 2 nach Baunatal über die Helleböhnstrecke die Anbindung an Wilhelmshöhe verbessert werden kann. Hierbei wird auch eine Ausweitung des bereits guten Busangebots zwischen Baunatal und Wilhelmshöhe untersucht. Hierzu haben NVV und KVG eine Arbeitsgruppe zur Entwicklung von Maßnahmen gebildet.

Auszug aus der 36. öffentlichen Sitzung
der Stadtverordnetenversammlung
vom 9. Dezember 2019

14. Januar 2020
1 von 2

Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Hessencourier-Stecke vorstellen
Antrag der Fraktion FDP, Freie Wähler und Piraten
- 101.18.1515 -

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Die Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Baunatal-Großenritte, sowie die darüber hinaus erfolgte Voruntersuchung zur Betrachtung einer möglichen Reaktivierung des weiteren Streckenabschnitts bis Naumburg sollen im Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr vorgestellt werden.

Zusätzlich sollen zu der Sitzung Vertreter des Vereins Regionalmuseum Naumburger Kleinbahn e.V. eingeladen werden, um eine Einschätzung der Reaktivierung aus ihrer Sicht vorzustellen.

Der Antrag wird satzweise zur Abstimmung gestellt.

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

Zustimmung: einstimmig

Ablehnung: --

Enthaltung: --

den

Beschluss

Satz 1 des Antrages der Fraktion FDP+FW+Piraten betr. Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Hessencourier-Stecke vorstellen, 101.18.1515, wird **zugestimmt**.

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei
Zustimmung: CDU, AfD, Kasseler Linke, FDP+FW+Piraten,
Stadtverordneter Dr. Hoppe
Ablehnung: SPD, B90/Grüne, Stadtverordneter Ernst
Enthaltung: --
den

Beschluss

Satz 2 des Antrages der Fraktion FDP+FW+Piraten betr. Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Hessencourier-Stecke vorstellen, 101.18.1515, wird **abgelehnt**.

gez. Volker Zeidler
Stadtverordnetenvorsteher



Nicole Eglin
Schriftführerin