

U n t e r s u c h u n g

zur Wirtschaftlichkeit

einer Reaktivierung von Abschnitten der

Waldkappeler Bahntrasse

***Präsentation im Ausschuss für Stadtentwicklung
und Verkehr am 27. Januar 2011***

Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG

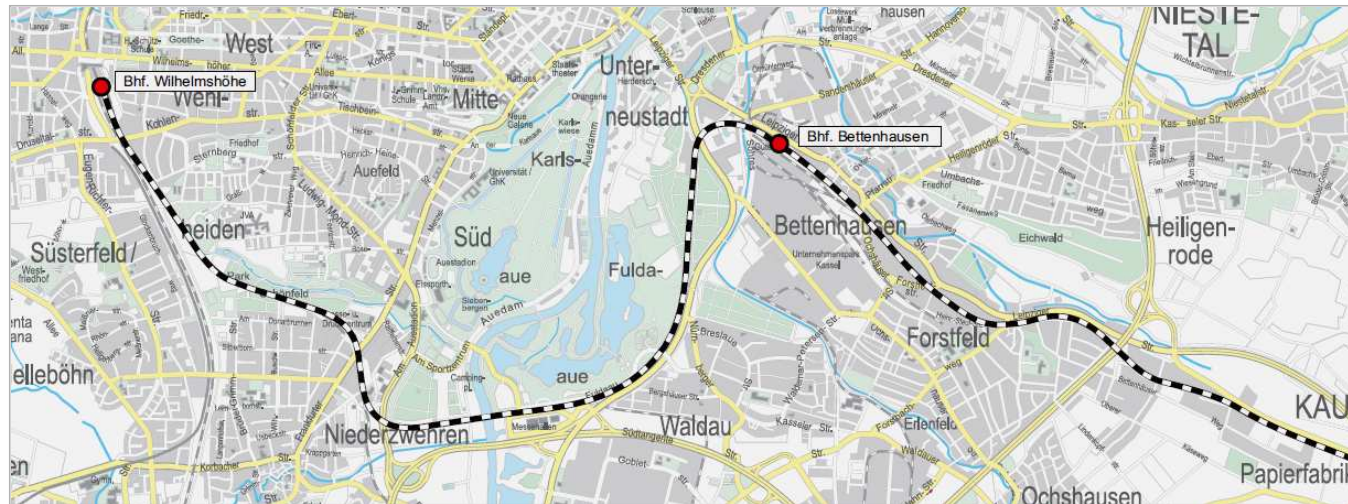


Anlass der Untersuchung

- ▶ Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 29.01.2007:

„Der Magistrat wird aufgefordert, Möglichkeiten zur Reaktivierung der „Waldkappeler Bahntrasse“ vom ICE-Bahnhof über Niederzwehren bis nach Bettenhausen zu untersuchen. Dabei soll vor allem die Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung von Fördermitteln geprüft werden. Kostspielige Gutachten sollen nicht eingeholt werden – die Fachleute der KVG/KVC sollen die Prüfung hausintern durchführen. Dabei ist nicht nur eine Verlängerung der RegioTramstrecke zu untersuchen; vielmehr sind auch private Finanzierungs- und Betreibermodelle zu prüfen.“

Verlauf der Waldkappeler Bahn in Kassel



Ziele der Streckenreaktivierung

- ▶ Verbesserung der Anbindung Messehallen und DEZ.
- ▶ Verbesserung der Verbindung zwischen dem Kasseler Osten, Waldau und Niederzwehren/der Südstadt zum Bahnhof Wilhelmshöhe.
- ▶ Reduzierung der Durchfahrten Königsstraße.

Ausgangssituation Verkehrserschließung

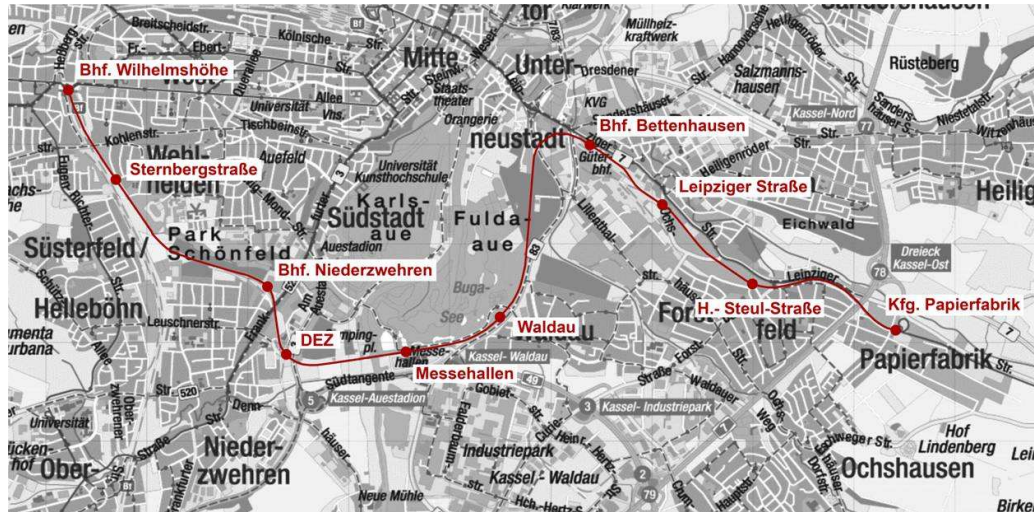
- ▶ Messehallen und BuGa-Gelände sind über Busverkehre angebunden.
- ▶ Das DEZ ist über eine Buslinie und die Tram-Haltestelle Leuschnerstraße gut angebunden.
- ▶ Der Stadtteil Waldau wird von mehreren Buslinien bedient. Die Anbindung ist relativ komplex.
- ▶ Es besteht eine Tangentialverbindung mit Bussen zwischen dem Vorderen Westen, der Südstadt und Waldau.
- ▶ Die Lossetalbahn läuft parallel zu Teilabschnitten der Waldkappeler Bahn.

Variantenübersicht



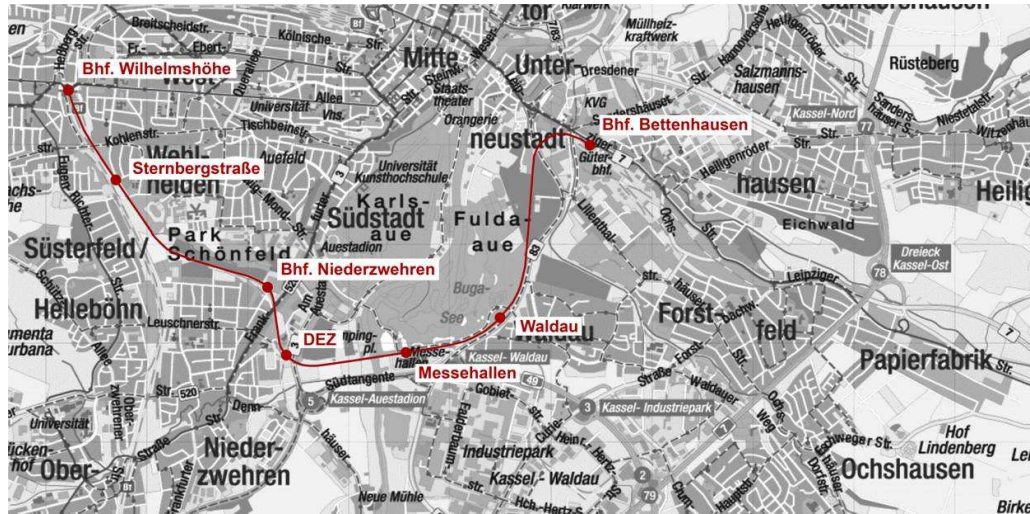
- █ Variante 1: Bahnhof Wilhelmshöhe - Papierfabrik
- █ Variante 2: Bahnhof Wilhelmshöhe - Bahnhof Bettenhausen
- █ Variante 3: Bahnhof Wilhelmshöhe - Waitzstraße
- █ Variante 4: Auestadion - Waldau Zentrum
- █ Variante 5 und 6: Auestadion - Messehallen
- █ Variante 7: Hallenbad Ost - Kasseler Straße

Variante 1



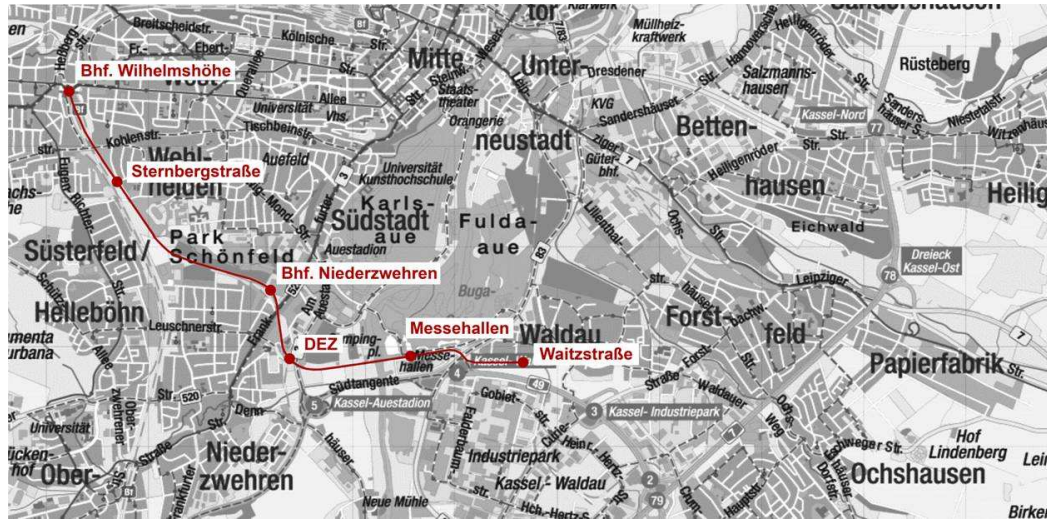
- ▶ Umstieg Kaufungen-Papierfabrik auf Lossetalbahn
- ▶ Taktfolge: 30 Minuten mit Dieseltriebwagen
- ▶ Jährlicher Zuschussbedarf: 2,6 Mio. €
- ▶ Kostendeckungsgrad: 18%

Variante 2



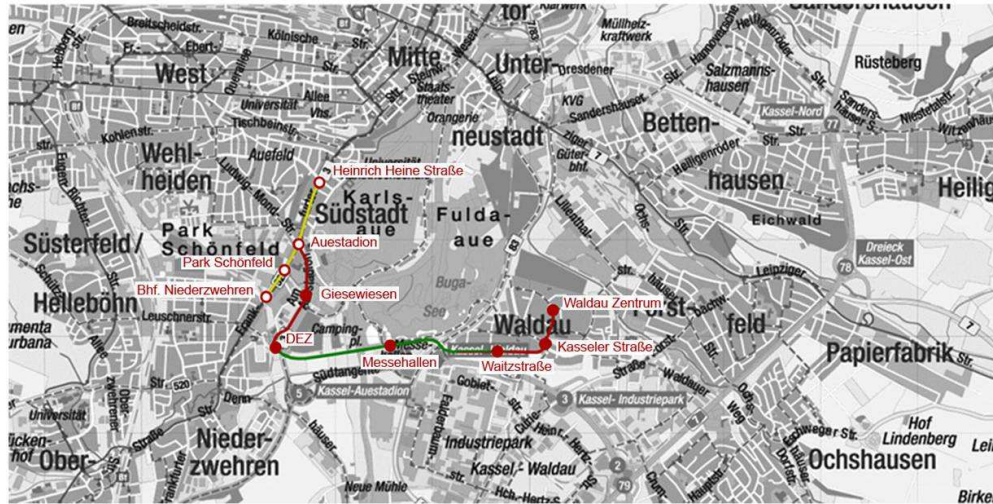
- ▶ Umstieg am Bf. Bettenhausen auf Lossetalbahn
- ▶ Taktfolge: 30 Minuten mit Diesel- oder Elektrotriebwagen
- ▶ Jährlicher Zuschussbedarf: 2,2 Mio. €
- ▶ Kostendeckungsgrad: 16%

Variante 3



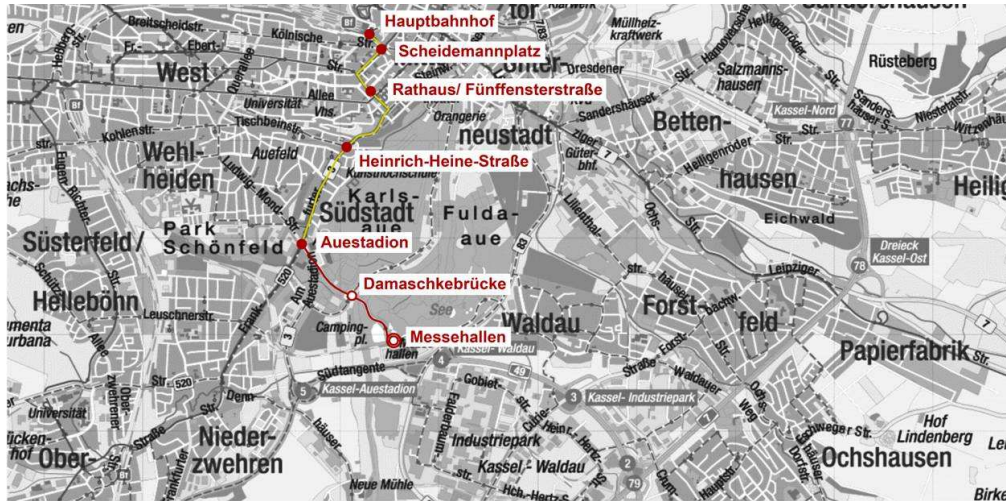
- ▶ Nutzung des Industriegleises Waldau
- ▶ Taktfolge: 30 Minuten mit Diesel- oder Elektrotriebwagen
- ▶ Jährlicher Zuschussbedarf: 1,6 Mio. €
- ▶ Kostendeckungsgrad: 11%

Variante 4



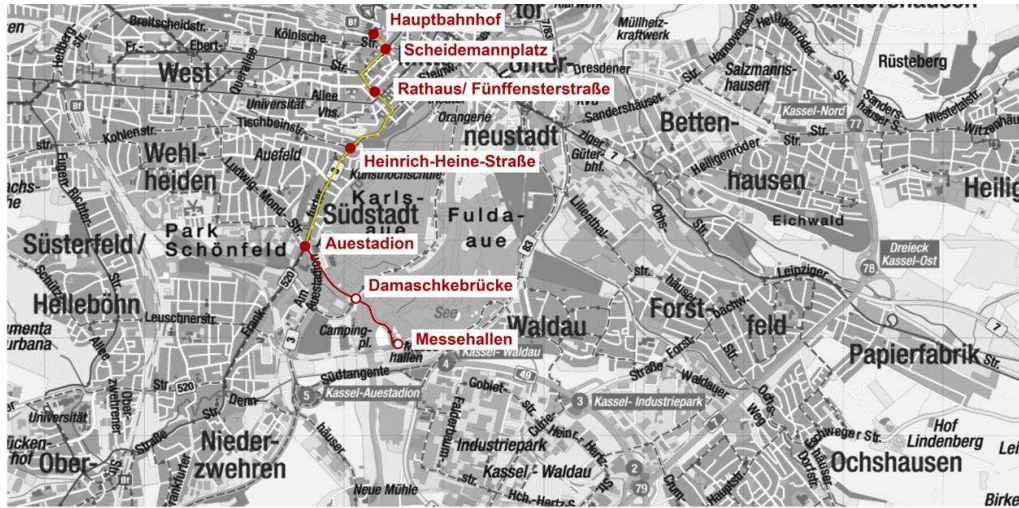
- ▶ Zwei RT-Neubauabschnitte —
- ▶ Taktfolge: 15 Minuten mit RegioTram
- ▶ Jährlicher Zuschussbedarf: 0,6 Mio. €
- ▶ Kostendeckungsgrad: 59%

Variante 5



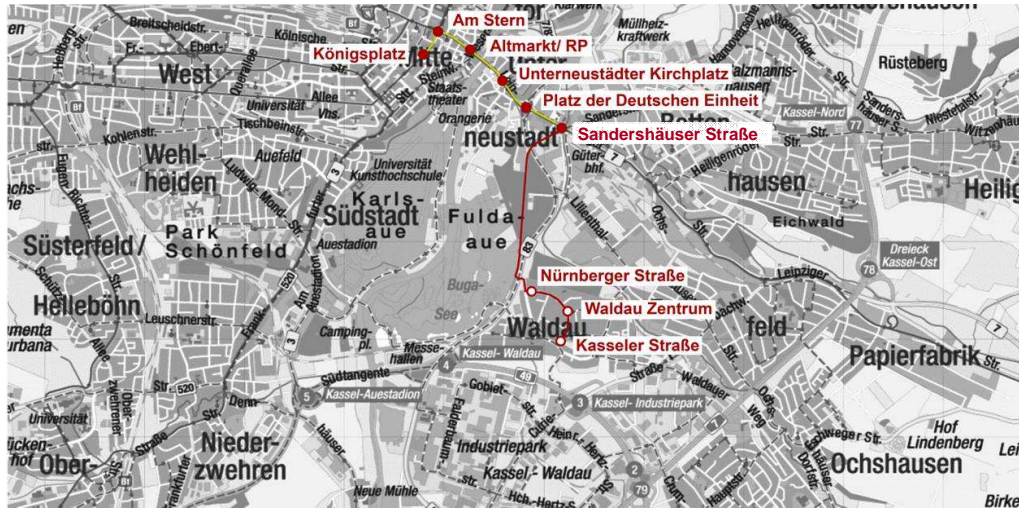
- ▶ Neubaustrecke RT-Wendegleis Auestadion - Messehallen —
- ▶ Taktfolge: 15 Minuten mit Tram oder RegioTram
- ▶ Jährlicher Zuschussbedarf: 0,3 Mio. €
- ▶ Kostendeckungsgrad: 10%

Variante 6



- ▶ Wie Variante 5, jedoch mit infrastruktureller Vereinfachung
- ▶ Taktfolge: 30 Minuten mit RegioTram
- ▶ Jährlicher Zuschussbedarf: 0,2 Mio. €
- ▶ Kostendeckungsgrad: 12%

Variante 7



- ▶ Neubau Gleisverbindung Sandershäuser Straße – Waldau
- ▶ Taktfolge: 15 Minuten mit RegioTram
- ▶ Jährliche Ersparnis: 0,2 Mio. €
- ▶ Kostendeckungsgrad: 142%

Variantenübersicht

Strecke	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5 *	Variante 6 *	Variante 7
	Bhf. Wilhelms- höhe – Kfg.- Papierfabrik	Bhf. Wilhelms- höhe – Bhf. Bettenhausen	Bhf. Wilhelms- höhe – Waitz- straße	Auestadion – Waldau Zen- trum	Hauptbahnhof – Messe- hallen	Auestadion – Messe- hallen	Sandershs. Straße – Kasseler Str. Waldau
Länge der Strecke in km	12,43	8,83	6,30	4,60	5,45	1,50	2,85
Fahrtakt in Minuten	30	30	30	15	15	30	15
Fahrzeit in Minuten	25,00	18,00	12,00	10,00	20,00	5,00	5,00
Zusätzliche Fahrgäste in Mio./J.	0,82	0,57	0,28	1,21	0,04	0,03	0,75
Baukosten in Mio. €	12,93	9,19	7,54	19,13	6,67	5,44	11,97
Bezuschussung in Mio. €	10,99	7,81	6,40	16,26	5,67	4,63	10,18
Erwartungen zusätzlicher Ein- nahmen in Mio. €/J.	0,57	0,40	0,20	0,84	0,03	0,02	0,53
Jährliches Ergebnis in Mio. €/J.	-2,55	-2,17	-1,62	-0,58	-0,26	-0,16	0,16
Kostendeckung in %	18	16	11	59	10	12	142

* Trotz temporärer Verkehrsandienung wurde eine 85%ige Förderung angenommen.
Eine Förderung ist bei temporärer Verkehrsbedienung aber eher unwahrscheinlich.

Zusammenfassung

- ▶ Variante 7 ist die wirtschaftlichste Variante, bindet aber nicht die Messehallen an.
- ▶ Die Varianten 4 und 7 bilden die Grundlage zur Tramplanung Waldau.
- ▶ Eine Reduzierung der Durchfahrten durch die Königsstraße ist mit der Waldkappeler Bahn nicht möglich, da die damit angebotene Verbindung aus dem Kasseler Osten einen zu langen Fahrweg bis zur Königsstraße bedeuten würde.

Weitere Vorgehensweise

- ▶ Derzeit liegt der Schwerpunkt der Prüfung auf der Entwicklung einer Tramanbindung von Waldau ohne Einbindung der Waldkappeler Trasse.
- ▶ Dabei wird sowohl eine Tramanbindung über den Platz der Deutschen Einheit als auch über Auestadion – Damaschkebrücke - Messehallen geprüft.
- ▶ Ausgehend vom Beschluss des Ortsbeirats soll die Untersuchung im Ortsbeirat Niederzwehren vorgestellt werden.
- ▶ Derzeit sind keine privaten Investoren bekannt, die bereit wären, sich an den Kosten einer der Varianten zu beteiligen.