

- 2.) Der Vorstand informiert über den E-Mail-Verteiler über aktuelle, wichtige oder interessante Themen aus dem Bereich der Eisenbahn in Nordhessen.

Aus dem Kreis der Mitglieder gab es Kritik am Zustand der Toiletten : der Vorstand wird den Vermieter (die DB) dahingehend ansprechen. Weiterhin wurde der Wunsch geäußert, ein ICE-Werk zu besichtigen. Eine naheliegende Möglichkeit wäre, das neue Werk in Köln – Nippes zu besuchen, wenn es denn im Oktober wirklich planmäßig eingeweiht wird.

Die Mitgliederversammlung endete um 20:53. Das ist zwar keine neue Rekordzeit, aber dafür gab es gute Gespräche und Gedankenaustausche!

Der neue Vorstand bedankt sich für das Vertrauen der Mitglieder und wird alles daran setzen, auch 2017 wieder ein informatives und spannendes Programm auf die Beine zu stellen.

VC

Verkehrspolitik

Für einen neuen Schienen-Personen-Nahverkehr nach Baunatal

Im September 2017 jährt sich die Einstellung des Personenverkehrs auf der Kassel-Naumburger-Eisenbahn von Kassel nach Naumburg zum vierzigsten Mal.

1977 fuhr der letzte Zug vom VW-Werk Baunatal zum Kasseler Hauptbahnhof.

Seit 1995 fährt die Kasseler Straßenbahn bis Baunatal-Großenritte; sie hat in den gut 20 Jahren ihres Betriebs die Beförderungszahlen vervielfacht. Sie erschließt aus dem Baunatal im Wesentlichen den Kasseler Süden und die Innenstadt.

Die Infrastruktur der kommunalen Kassel-Naumburger-Eisenbahn, heute Hessische Landesbahn, ist von Kassel-Wilhelmshöhe über Kassel-Niederzwehren West, Kassel-Nordshausen, Altenbauna VW-Werk und Großenritte nicht nur erhalten geblieben, sondern technisch in einem ausgezeichneten Zustand in Betrieb gehalten worden:

Für den schweren Güterverkehr vom Kasseler Rangierbahnhof bis ins VW-Werk in Altenbauna, ab dort für die die Trasse mitnutzende Straßenbahn, die Werkstattfahrten von Eisenbahnfahrzeugen vieler regionaler Eisenbahnunternehmen nach Großenritte und nicht zuletzt den Museumszug „Hessencourier“, weiter nach Naumburg.

Ab Großenritte weiter nach Elgershausen und Hoof kann von einer ordentlichen Streckenunterhaltung auf einfachem Niveau, ohne weitere Signalisierung gesprochen werden. Die Trassierung über den Hoofer Berg ist anspruchsvoll für Unterhaltung und Betrieb.

Eisenbahnbetrieb, und nicht speziell eine weitere Regiotramlinie soll hier vorrangig zuerst betrachtet werden:

Vom ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe sind es sieben ausgezeichnete unterhaltene Streckenkilometer bis zum Bahnhof Altenbauna Baunatal. Die Strecke passiert das Schulzentrum Brückenhof, bestehend aus den beiden Landkreisschulen, dem Georg-Christoph-Lichtenberg-Gymnasium und der beruflichen Willy-Brandt-Schule mit insgesamt täglich deutlich über 2.000 Schülerinnen und Schülern sowie mit über 200 Lehrkräften. Die Willy-Brandt-Schule hat ein Einzugsgebiet von über 100 km! Eine Bahnverbindung für sie wird derzeit mühsam mit Umstieg in Kassel-Oberzwehren erreicht.

Eine Bahnansbindung wäre für das Gymnasium und für die Berufsschule wäre ein großer Gewinn.

Im Streckenkilometer 7 liegt das Volkswagenwerk mit dem gut erhaltenen Bahnhof samt Bahnsteigen des ehemaligen Bahnhofs Altenbauna und dem umfangreichen weiten Gleisnetz Volkswagens. Über 16.000 Beschäftigte, auch aus Kassel und der weiteren Region, haben heute zwei bescheidene und wenig genutzte Anbindungen an das Straßenbahnnetz in der Porschestraße und der „Schleife“, beide am nordwestlichen Zipfel des ausgedehnten Werksareals. Der Service anderer Großunternehmen, mit dem Schienenverkehr ins Werk zu fahren, wäre eine große Attraktivitätssteigerung für den umweltschonenden Anreiseverkehr. Aber auch das erhaltene großzügige Bahnhofsareal, das vor dem Umbau steht, wäre nach wie vor ideal als Park&Ride-Bahnhof.



So könnte es dereinst am Bahnhof Altenbauna aussehen ... Foto: Dr. K.-P. Lorenz

Heute gibt es mit der Straßenbahnlinie 4 von Kassel-Wilhelmshöhe eine nur sehr bescheidene Straßenbahnverbindung ins Werk, meist verbunden mit Umstieg am Mattenberg. Viele Taxifahrten und Shuttleangebote des Werks zeugen von der geringen Attraktivität einer Tramfahrt bis Baunatal.

In einer Stunde und 34 Minuten ist man von Wolfsburg mit dem Früh-ICE ohne Umstieg in Kassel-Wilhelmshöhe, und braucht dann fast eine weitere Stunde, um mit Fußwegen und Tram an der Hauptwache Volkswagens in Baunatal zu sein.

Eine direkte Bahnverbindung von Kassel -Wilhelmshöhe würde für die sieben Kilometer 11 Minuten benötigen! Das würde die Bahnnutzung zwischen den VW-Werken erheblich attraktiver gestalten!

Von den über 16.000 Mitarbeitern kommt ein nicht geringer Anteil aus dem Nordkreis Kassel.

Es gibt aber keine Westumfahrung Kassels, wie auch die Fahrt durch Oberzwehren für den Individualverkehrsteilnehmer und für wie die Anlieger eine Belastung darstellen.

Allerdings gibt es bereits eine sehr gut ausgebauten Eisenbahnstrecke von Oberzellmar direkt über Kassel-Wilhelmshöhe und von dort weiter über die „Naumburger Kleinbahn“ nach VW in Altenbauna VW.

Sie wird mit gutem Erfolg von den Zügen aus Westfalen und Hofgeismar genutzt: 16 Minuten von der ehemaligen Kreisstadt bis Kassel-Wilhelmshöhe, und auch von den Regionalexpress-Zügen von Korbach, Wolfhagen und Zierenberg.

Die Fahrzeit von Oberzellmar, groß und neu ausgebaut, nach Kassel-Wilhelmshöhe beträgt sieben Minuten.

Selbst mit einem guten Aufenthalt in Wilhelmshöhe, mit einer Verknüpfung zu den Straßenbahnen, könnte man rechnen: Vellmar-VW Baunatal VW im Triebwagen in gut einer Viertelstunde!

Eine Schienenverkehrsverbindung Vellmar- Baunatal wäre ein hoch attraktives Verkehrsangebot und eine substantielle Entlastung Kasseler Stadtteile vom Straßenverkehr.

Für die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Schiene nach Baunatal sprächen damit einige vier verlockende Potenziale:

- Durchmesserverkehr der Arbeitnehmer durch und aus Kassel in die VW-Stadt,
- hochwertige Anbindung an den ICE-Verkehr,
- Schülerverkehr auf der Schiene ins Schulzentrum Brückenhof Landkreisgymnasium.

Zudem bestünde in Wilhelmshöhe eine hervorragende Verknüpfung mit den Regiotrams aus Melsungen, den Regionalzügen von Hann. Münden, den Regionalbahnen von Treysa, Wabern und dem Nahverkehr aus dem Westfälischen.

Die Schienenverkehrsverbindung ins Baunatal ließe sich weiterdenken – schließlich fahren seit annähernd zehn Jahren werktäglich leere Triebwagen von Kassel-Wilhelmshöhe bis Großensitte, in die dortige Werkstatt.

Die Haltestelle Stadtmitte Baunatal ist nicht nur mit einem Dreischienengleis für Straßenbahnen und Eisenbahnen ausgestattet, sie ist mit ihrem Parkhaus ein günstiger Umsteigepunkt und Tor in die Stadt: Die Stadthalle, das Rathaus, die Rundsporthalle und das Kino sind nur wenige Schritte entfernt.

Bis Großenritte ist die Bahn auch für den Eisenbahnverkehr mit eigenem neuem Bahnsteig gut ausgebaut. Auch hier besteht eine gut nachgefragte Umsteigemöglichkeit auf das Auto ins obere Baunatal, aber auch nach Edermünde Besse und Niedenstein.

Das Potenzial für einen neuen Schienenverkehr vom westlichen Baunataler Stadtgebiet und Hinterland nach Kassel-Wilhelmshöhe dürfte durchaus vorhanden sein.

Sollten hier die Kapazitäten für einen erweiterten Umstieg Bus / Auto / Eisenbahn in Zukunft nicht ausreichen, dann könnte eine Verlängerung bis zur Kreuzung der „Naumburger Kleinbahn“ mit der Landesstraße am Fuße des Hoofer Berges in den Blick genommen werden – am Entwicklungsrand des Schauenburger Ortsteils Elgershausen. Einen stark ausgebauten Busverkehr gibt es aber bereits von Naumburg über Schauenburg nach Kassel-Wilhelmshöhe.

Eine Die weitere Verkehrserschließung mit Bus und Bahn ins Obere Baunatal weiter nach Hoof in Richtung Naumburg wäre eine Aufgabe der Frage an die Schauenburger Kommunalpolitik.

Eine attraktive Verbindung Baunatal - Elgershausen existiert selbst derzeit aber im Buslinienangebot nicht mehr, was wesentlich auch der Frage nach der Finanzierung geschuldet sein dürfte.

Eine genuine Regiotramverbindung Schauenburg – Baunatal – Kassel in Ergänzung zum vorhandenen Straßenbahnangebot von „City zu City“ erscheint auf den ersten Blick nicht attraktiver als eine Verbindung und Verknüpfung Baunatals mit Kassel-Wilhelmshöhe durch Nahverkehrstriebwagen, womöglich nach Vellmar und darüber hinaus.

Die 10 zehn bis 15 Jahre alten Regiotramfahrzeuge sind fast „manufaktürlich“ in einmaligen Serien für das konzipierte RT-Netz hergestellt worden. Nur zehn Fahrzeuge (Wolfhager Linie) sind mit Dieselantrieb versehen. Sie sind nicht „nachzubestellen“. Ein Abzug auf eine Baunataler Linie ist ebenso schwer vorstellbar, wie eine neue Enddestination Großenritte statt Kassel-Innenstadt-Universität. Die Defizite des Regiotramverkehrs (Königsstraßenpassage statt geplanter Haltestelle Mauerstraße; schlechte Frequenz Auestadion) sollen hier unbeachtet bleiben.

Für den Einsatz regulärer Eisenbahntriebwagen sprechen mehrere Gründe, wie etwa die Reisequalität im Anschluss an den ICE-Verkehr. Zudem sind Nahverkehrstriebwagen aus dem DB-Konzern in folge „verloren gegangener“ Ausschreibungen gut verfügbar. Sie sind seit Jahrzehnten etwa auf der Relation Korbach – Wolfhagen – Kassel-Wilhelmshöhe im Einsatz.

Eine Verlängerung dieser Umläufe über Wilhelmshöhe hinaus wäre ein attraktiver Untersuchungsansatz, und alternativ zu einem zusätzlichen Regiotramnetz mehr als diskussionswürdig.

Die Straßenbahn im Baunatal hat regionalpolitisch und für die Entwicklung der beiden Nachbarstädte Großes geleistet: Nie war die „Erreichbarkeit“ so einfach und produktiv.

Ein Wiederanschluss Baunatals ans Eisenbahnnetz wäre ein verkehrspolitischer Mobilitätsgewinn, eine substanzelle Entlastung der Umwelt und der Bürger zuvorderst Kassels und Baunatals Altenbaunas und damit ein regionalpolitischer Gewinn!

Dr. Klaus-Peter Lorenz

Verkehrspolitischer Sprecher SPD- Fraktion Baunatal 12. Februar 2017