



HESSISCHER LANDTAG

18. 02. 2020

Kleine Anfrage

Torsten Felstehausen (DIE LINKE) vom 31.01.2022**Programm „Fit for 55“****und**

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Mit dem Programm „Fit for 55“ hat die EU-Kommission ein weitreichendes Programm zu Reduzierung von klimaschädlichen Treibhausgasen zur Diskussion gestellt. Eine wesentliche Reduktion des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor kann nur erreicht werden, wenn vermehrt Güter auf die Schiene verlagert wird. Pro Tonnenkilometer verursachen Güterzüge 80 % weniger CO₂ als Lkw.

Die Diskussionen um die „Kurve Kassel“ zeigen jedoch, dass auch bei Schienenneubaustrecken mit einem erheblichen Widerspruch zu rechnen ist. Daher scheint es sinnvoll vor allem bestehende Schienenverbindungen zu ertüchtigen.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Bei der in dieser Kleinen Anfrage in Bezug genommenen Eisenbahnstrecke Kassel – Warburg handelt es sich um Schieneninfrastruktur des Bundes, die durch die ebenfalls bundeseigene DB Netz AG betrieben wird. Ebenso handelt es sich beim angesprochenen Projekt der „Kurve Kassel“ um ein aufgeführtes Infrastrukturausbauvorhaben des Bundes. Der Bund leitet den Bedarf für die Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan her und stellt ihn auf der Grundlage des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes fest. Bei Realisierung wird die Kurve Kassel durch die DB Netz AG gebaut und betrieben werden.

Um die Fragen beantworten zu können, wurde daher die DB Netz AG um eine Stellungnahme gebeten.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Wie viele Güterzüge mit welcher Gütermenge in Tonnen verkehrten in der Zeit von 2016 bis 2021 auf der Eisenbahnhauptstrecke Kassel – Vellmar – Espenau – Immenhausen – Grebenstein – Hofgeismar – Liebenau – Warburg? (Bitte nach Jahren und wenn vorhanden streckenabschnittsbezogen angeben)

Nach Auskunft der DB Netz AG seien entsprechende Zahlen für die Jahre 2016 und 2017 nicht verfügbar. Für die Jahre 2018 bis 2021 können die durchschnittlichen Zug-zahlen (Summe beider Richtungen, über 24 Stunden) aus einer repräsentativen Wo-che folgender Tabelle entnommen werden:

		Güterzüge 2018	Güterzüge 2019	Güterzüge 2020	Güterzüge 2021
Warburg (Westf.)	Liebenau (Bz. Kassel)	53	89	58	63
Liebenau (Bz. Kassel)	Lamerden	54	90	59	63
Lamerden	Hofgeismar-Hümme	54	90	59	63
Hofgeismar-Hümme	Hofgeismar	54	89	59	62
Hofgeismar	Grebenstein	54	89	59	63
Grebenstein	Immenhausen	56	89	59	65
Immenhausen	Espenau-Mönchehof	55	90	58	65
Espenau-Mönchehof	Vellmar-Obervellmar	55	90	58	65
Vellmar-Obervellmar	Kassel Rbf. Abzw. Berg	56	91	60	65

Die erhöhten Werte im Jahr 2019 seien dadurch begründet, dass auf parallelen Strecken Baustellen stattgefunden hätten und daher zusätzliche umgeleitete Züge über diesen Streckenabschnitt verkehrt seien. Die leicht veränderten Zahlen zwischen den einzelnen Streckenabschnitten resultierten daher, dass z. B. Güterzüge für Bahnbaustellen an einem Unterwegsbahnhof geendet oder begonnen hätten.

Seitens der DB Netz AG könnten keine Angaben zu den Gütermengen in Tonnen gemacht werden, da entsprechende Informationen dort nicht vorlägen.

Frage 2. Welche Züge im Personennah- und Personenfernverkehr verkehren regelmäßig auf der Strecke Kassel – Warburg?

Im Jahr 2021 verkehrten Züge des Schienenpersonenverkehrs folgender Linien auf dem Streckenabschnitt Warburg - Kassel:

- Regiotram-Linie RT 1 Kassel Holländische Straße - Hofgeismar-Hümme im 30-Minuten-Takt.
- Regionalexpress-Linie RE 11 Kassel-Wilhelmshöhe - Düsseldorf im Zwei-Stunden-Takt.
- Regionalexpress-Linie RE 17 Kassel-Wilhelmshöhe - Hagen im Zwei- bis Vier-Stunden-Takt.
- Regionalbahn-Linie RB 4 von und nach Korbach: im Abschnitt Obervellmar - Kassel-Wilhelmshöhe im Stundentakt.
- Fernverkehr: einzelne ICE- und IC-Züge zwischen Nordrhein-Westfalen und Thüringen bzw. Bayern.

Frage 3. Welche Einschränkungen (Schwerlastfähigkeit, Nutzungsfrequenz, Gefahrgut) gibt es auf dieser Strecke?

Nach Auskunft der DB Netz AG liegen keine Einschränkungen vor.

Frage 4. Wie viele Bahnübergänge gibt es auf der Strecke Kassel – Warburg? (Bitte nach beschränkten und unbeschränkten Bahnübergängen aufschlüsseln)

Auf dem Streckenabschnitt Kassel - Warburg der Strecke 2550 existieren nach Angaben der DB Netz AG aktuell 16 Bahnübergänge. Alle Bahnübergänge seien beschränkte Bahnübergänge.

Frage 5. Ausgehend von der durchschnittlichen bisherigen Nutzung, wie viele zusätzliche Güterzüge könnten auf der Eisenbahnstrecke täglich verkehren?

Frage 6. Inwieweit würde eine Ausweitung des Schienengüterverkehrs auf der Strecke Kassel -Warburg den Personennah- bzw. Personenfernverkehr tangieren?

Frage 7. Welche Möglichkeiten sieht die Hessische Landesregierung, die Gütertransportleistung auf der Strecke Kassel – Warburg signifikant zu erhöhen?

Die Fragen 5 bis 7 werden wegen des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB Netz AG könne eine pauschale maximale Zugzahl für einen Streckenabschnitt nicht ermittelt werden. Die theoretische maximale Kapazitätsgrenze sei von verschiedenen Faktoren abhängig, unter anderem von der genauen zeitlichen Lage der Züge, dem Geschwindigkeitsprofil der Züge (der für die Durchfahrung eines Streckenabschnittes benötigten Zeit) sowie der Geschwindigkeit der nachfolgenden Züge. Hierbei führten gleiche Geschwindigkeiten zu einer höheren Kapazität als Züge mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Auch müssten die Güterzugtrassen auf die Nah- und Fernverkehrstrassen abgestimmt werden, da diese vertakteten Verkehre in der Regel vorrangig im Fahrplan behandelt würden.

Seitens der DB Netz AG sei im Jahr 2021 auf Basis der Zugzahlenprognose des Bundes für 2030 noch eine zusätzliche Sensitivitätsbetrachtung für den Streckenabschnitt mit steigenden Nahverkehrsangeboten durchgeführt worden. Aus dieser so genannten Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) könne abgeleitet werden, dass über die Zugzahlen 2030 (in Summe 238 Züge in 24 Stunden einschließlich der Güterzüge über die „Kurve Kassel“) hinaus weitere Zugtrassen für z. B. die Verdichtung der Regiotram-Linie 1 auf 4 Fahrten pro Stunden und Richtung verfügbar seien. Zudem sei davon auszugehen, dass noch weitere Zugtrassen in freien Fahrplanlagen konstruiert werden könnten.

Die Konstruierbarkeit weiterer Zugtrassen werde im Wesentlichen nicht vom Güterverkehr beeinflusst. Zwangspunkte ergäben sich eher durch die zeitliche Trassennutzung der Nah- und

Fernverkehrszüge selbst. Diese müssten dann angepasst werden, was zu geänderten An- und Abfahrtszeiten in den Bahnhöfen führen könne. Dabei müssten Anschlusszüge mit beachtet werden.

Aus Sicht von DB Netz bestehe damit auf dem Streckenabschnitt Kassel – Warburg kein Engpass. Auch mit Realisierung des Projektes „Kurve Kassel“ sei nicht zu erwarten, dass ein Engpass entstehen werde, was durch die entsprechenden Untersuchungen des Bundesverkehrswegeplans bestätigt wird.

Wiesbaden, 15. Februar 2022

Tarek Al-Wazir