



---

**VORLAGE** für die *Verbandsversammlung* am 03.12.2018 **Nr. 370/18**

**TOP 6: Entwicklung des SPNV-Korridors Paderborn - Kassel**

öffentlich  nicht öffentlich

Beschlussvorlage  Mitteilungsvorlage

Berichterstatter: Herr Volmer

**Beschlussvorschlag:**

1. Die nph-Verbandsversammlung empfiehlt dem NWL, die Konzeption des Szenarios 4 im Korridor Paderborn – Kassel vorrangig voranzutreiben.  
Folgende Eckpunkte werden eingefordert:
  - Einrichtung eines umsteigefreien Studenttaktes zwischen Paderborn und Kassel
  - Mindestens jedoch Erhalt der heutigen Fahrten in Tagesrandlage
  
2. Die nph-Verbandsversammlung fordert den NWL auf, das KC ITF prüfen zu lassen, unter welchen Voraussetzungen das Szenario 4 ganz oder teilweise bereits vor der möglichen Umsetzungen im Dezember 2028 realisiert werden kann.

---

**Dr. Ulrich Conradi**  
- **Verbandsvorsteher** -

## **Erläuterungsbericht:**

Die Verbindung zwischen Paderborn und Kassel ist für das gesamte Hochstift von wesentlicher Bedeutung. Neben dem Oberzentrum Kassel ist eine Verbindung zum Fernbahnhof Kassel – Wilhelmshöhe wichtig. Hier besteht Zugang zu den Zügen des Fernverkehrs nach Süddeutschland mit den Metropolen Frankfurt (Main), Stuttgart und München. Ebenfalls werden über Kassel – Wilhelmshöhe die südlichen Ziele in den neuen Bundesländern, wie Erfurt, Leipzig und Dresden, erreicht.

Diese Vorlage beschreibt das Verkehrsangebot zwischen Paderborn und Kassel in vier verschiedenen Szenarien. Das erste Szenario zeigt den Status quo, welcher bis zum 08.12.2018 gültig sein wird. Mit dem Jahresfahrplan 2019 (ab 09.12.2018) wird es Änderungen geben, welche Auswirkungen auf diesen Abschnitt haben (Szenario 2). In Szenario 3 werden mögliche Änderungen beschrieben, die mit der Einführung eines RE zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Eisenach zusammenhängen. Das Szenario 4 stellt das RRX-Zielkonzept gemäß dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan dar.

An Szenario 4 schließt sich ein Absatz an, in dem behandelt wird, wie das RRX-Zielkonzept nach BVWP zügiger umgesetzt werden kann.

### **Szenario 1**

Derzeit wird die Linie RE 11 durch die DB Regio im 2-Stunden-Takt bedient. Auf Grund der IC Linie 50 werden zwei Abfahrten nicht durch die RE 11 (11:49 Uhr und 17:49 Uhr), sondern durch den IC angeboten. Eine weitere Abfahrt des Fernverkehrs erfolgt um 10:49 Uhr mit einem direkten ICE nach München. Neben der Linie RE 11 besteht die Möglichkeit, mit der RB 89 nach Warburg zu fahren und dort in die Linie RE 17 umzusteigen (s. Abb. 1). Leider bestehen immer noch drei Taktlücken je Richtung, in denen keine Fahrt von Paderborn nach Kassel möglich ist. Ebenfalls ist ein großer Abstand zwischen zwei Fahrten des Nahverkehrs zu bemängeln: So ist nach der Abfahrt RE 11 um 09:50 Uhr die folgende Fahrt nach Kassel erst um 13:50 Uhr.

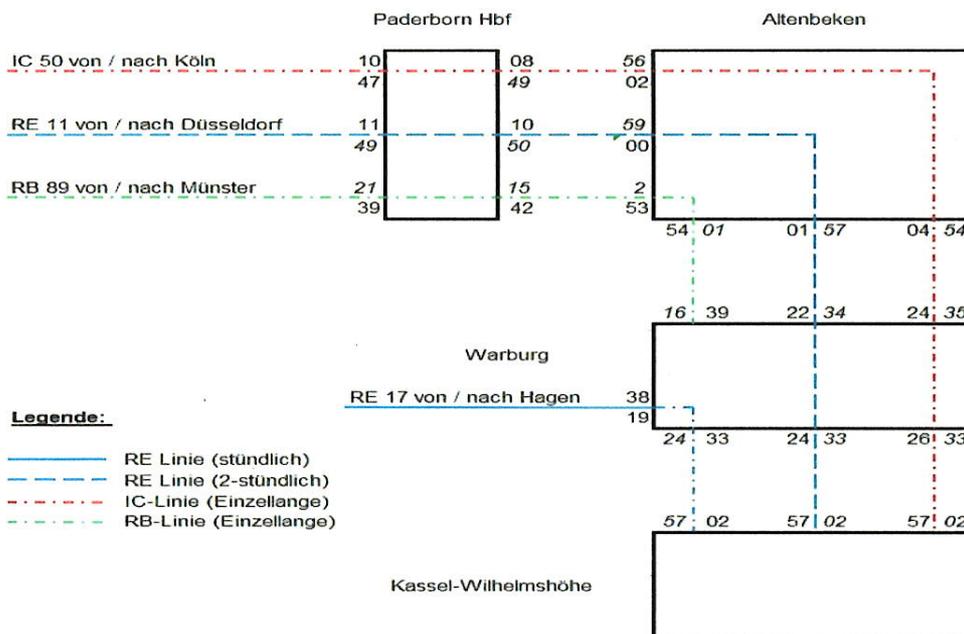


Abb.1: Netzgrafik im Status-Quo

### Szenario 2

Mit dem Jahresfahrplan 2019 wird Abellio den Betrieb auf der Linie RE 11 aufnehmen. Hierzu werden neue Fahrzeuge eingesetzt (s. hierzu auch die Vorlage 364/18 aus der nph-Verbandsversammlung vom 27.09.2018). Jedoch bleibt der Fahrplan der RE 11 im Abschnitt Paderborn – Kassel gleich. Das neue Betriebsprogramm sieht aber ab dem Fahrplanwechsel am 09.12.2018 vor, dass der Abschnitt zwischen Paderborn und Düsseldorf durch die RE 11 nahezu stündlich bedient wird.

Auf der Linie RE 17 werden hingegen im Abschnitt Warburg – Kassel-Wilhelmshöhe zusätzliche Fahrten angeboten. Dies führt dazu, dass in Richtung Kassel eine und in Richtung Paderborn zwei zusätzliche Fahrtmöglichkeiten je Tag gibt (18:42 Uhr ab Paderborn bzw. 10:02 Uhr und 20:02 Uhr ab Kassel-Wilhelmshöhe).

### Szenario 3

Seitens des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) und der Nahverkehrsgesellschaft Thüringen (NVS) bestehen Überlegungen einen neuen RE zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Eisenach einzuführen. Dieser soll in Eisenach direkten Anschluss an den ICE nach Dresden über Erfurt und Leipzig haben. Um diesen Anschluss zu erreichen, ist es erforderlich, dass der neue RE den Taktknoten in Kassel-Wilhelmshöhe zur geraden Stunde (das heißt z.B. 10 oder 12 Uhr) erreicht. Aus dem Gebiet des nph kommt zu diesem Taktknoten die RE 17 aus Hagen (via Warburg) an.

Auf Grund der stärkeren Fahrgastnachfrage der RE 11 bestehen Überlegungen seitens des NWL, die Fahrlagen der RE 11 und RB 89 / RE 17 zu tauschen. Dies würde bedeuten, dass die RE 11 zwischen Paderborn und Kassel um 60 Minuten versetzt fährt.

Wegen der sich derzeit überlagernden Fahrlagen von RE 11 und der IC Linie 50 bietet die Drehung der RE 11 die Chance, mehr Verbindungen nach Kassel anbieten zu können und Taktlücken schließen zu können. Jedoch hat das Verschieben der Taktlage um 60 Minuten zur Folge, dass der vollständige Bedienungszeitraum mit dem bestehenden Angebot an Fahrten nicht mehr abgedeckt werden kann. Aus angebotsplanerischer Sicht des nph sind die heutigen Bedienungszeiträume aber mindestens erforderlich. Daher wird der NWL aufgefordert, bei einer möglichen Angebotsanpassung die heutigen Bedienungszeiträume mindestens anzubieten.

### Szenario 4

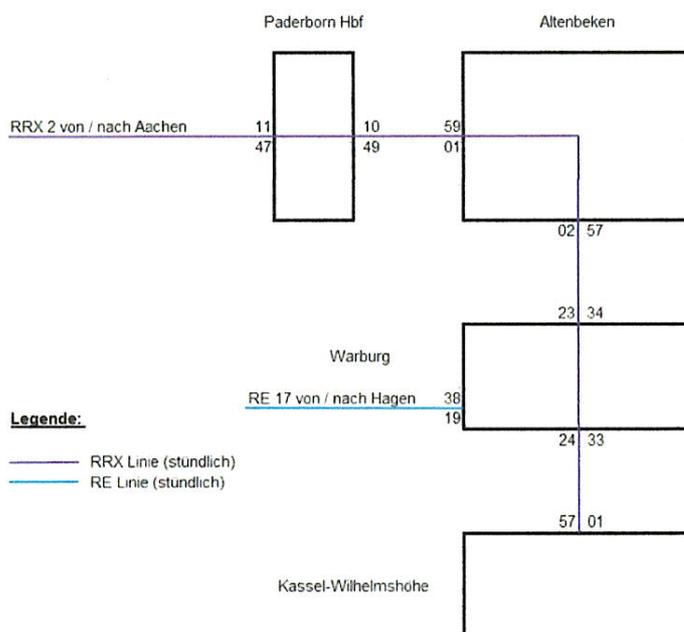


Abb.2: Netzgrafik im RRX Zielkonzept nach dem Bundesverkehrswegeplan 2030

Das Szenario 4 stellt das RRX Zielkonzept nach dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan dar (s. Abbildung 2). Mit Fertigstellung der Infrastruktur des RRX wird die Linie RE 11 in RRX 2 umbenannt. Der Bundesverkehrswegeplan sieht für den Abschnitt Paderborn – Kassel einen durchgehenden Stundentakt vor, welcher ggf. durch einzelne Fahrten des Fernverkehrs ersetzt werden kann.

Im RRX Zielkonzept ist vorgesehen, dass es keine direkten Fahrten von der oberen Ruhr mehr nach Kassel gibt. Fahrgäste aus diesem Bereich müssten dann künftig in Warburg umsteigen.

Als möglicher Umsetzungszeitpunkt für die Umsetzung des Szenarios 4 wird in Folien des NWL Dezember 2028 genannt.

Seitens des nph wird die Verbindung zwischen Paderborn und Kassel sowohl wegen des Oberzentrums Kassel als auch dem Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe als sehr wichtig eingestuft. Der nph fordert den NWL auf, für den Abschnitt Paderborn – Kassel

das RRX Zielkonzept aus dem Bundesverkehrswegeplan voranzutreiben. Dies beinhaltet die Beschaffung der hierfür erforderlichen Fahrzeuge sowie, falls erforderlich, punktueller Ausbau der Infrastruktur.

#### **Vorzeitige Umsetzung des Szenarios 4**

Das Szenario 4 basiert auf dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030. Dieser dient als Planungsgrundlage für den Bund und hat eine Gültigkeit von 2016 bis 2030. Für den umsteigefreien 60-min Takt zwischen Paderborn und Kassel sind nach Berechnungen des NWL zwei zusätzliche Fahrzeuge (sowie möglicherweise ein weiteres Fahrzeug als Reserve) erforderlich. Diese Fahrzeuge sind bislang nicht bestellt. Innerhalb des Auftrages für die RRX-Fahrzeuge, welche ab Dezember 2018 auf der Linie RE 11 eingesetzt werden sollen (siehe Vorlage 364.18), gibt es eine Option für Nachbestellungen. Diese Option muss bis Dezember 2019 gezogen sein. Zum jetzigen Zeitpunkt zeichnet sich indes nicht ab, dass diese Option für den Abschnitt Paderborn – Kassel gezogen wird.

Ab dem 09.12.2018 konnten zusätzliche Fahrten der Linie RE 17 bestellt werden. Daher ist es wahrscheinlich, dass Trassen für eine stündliche umsteigefreie Verbindung zwischen Paderborn und Kassel verfügbar sind. (Eine Trasse ist ein Zeitfenster, in dem ein bestimmter Streckenabschnitt genutzt werden darf.) Einschränkungen können bei Zeitlagen gegeben sein, in denen es Fahrten des Fernverkehrs gibt. Um eine abschließende Aussage zu den Trassen treffen zu können, wäre eine Prüfung über das KC ITF bei DB Netz erforderlich.

Wie schon im Szenario 4 beschrieben ist die stündliche umsteigefreie Verbindung von Paderborn nach Kassel von wichtiger Bedeutung. Daher fordert die nph-Verbandsversammlung den NWL auf, beim KC ITF prüfen zu lassen, unter welchen Voraussetzungen das Szenario 4 bereits deutlich vor Dezember 2028 umgesetzt werden kann.