

## LOSSETALBAHN – Ein Neuanfang nach 20 Jahren

Zur Erschließung des Raumes zwischen dem Oberzentrum Kassel und dem Mittelzentrum Eschwege wurde am 15. März 1880 die 50 km lange Kassel-Waldkappeler-Bahn als Nebenbahn in Staatsbahnregie durchgängig in Betrieb genommen. Allerdings wies die Streckenführung vom östlichen Stadtrand Kassels (Bettenhausen) bis zum Kasseler Hauptbahnhof einen topographisch begründeten Umweg von 9 km gegenüber der Straßenverbindung auf, der die Eisenbahn in der späteren Konkurrenz mit dem Automobil entscheidend benachteiligte. Wegen dieses gravierenden Nachteils wurde der Personenverkehr auf der Schiene 1985 schließlich eingestellt. Danach verkehrten auf der Kassel-Waldkappeler-Bahn nur noch Güterzüge.

Eine immer wieder geforderte Reaktivierung der Bestandsbahnstrecke mit modernen Dieseldieselmotoren wurde stets mit einer nicht von der Hand zu weisenden Begründung der Unrentabilität abgelehnt. Die vereinzelt sehr dezentralen Lagen der Bahnhalte, eine sich von der Schiene entfernende Siedlungsentwicklung und die ungünstige Streckeneinfädung nach Kassel waren zu unvorteilhafte Parameter, um nur über ein moderneres Fahrzeugkonzept Attraktivität zu erzeugen.

Der in 1988 veröffentlichte Generalverkehrsplan der Stadt Kassel sah auf Wunsch der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) den Ausbau der Tram in östlicher Richtung bis zum Stadtrand vor, mit der richtungweisenden Option einer Verlängerung bis Kaufungen bzw. Hessisch Lichtenau.



Mit dem Abschluss der Verträge zum Bau der „Straßenbahn“ nach Baunatal 1990 kam auch Schwung in die Diskussion zur Erschließung der östlichen Kasseler Randgemeinden mit der Tram. Im selben Jahr begann die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft auf eigene Rechnung mit der Vorplanung für eine Lossetalbahn. Nach diesen ersten Vorarbeiten bildeten sich eine Arbeitsgruppe, bestehend aus den beteiligten Verkehrsunternehmen, sowie eine Lenkungsgruppe aus den beteiligten Kommunen und Kreisen. Im Zwischenbericht von 1991 wurde die Wiederinbetriebnahme eines Teilabschnittes und eine Verknüpfung mit dem Kasseler Tram-Netz vorgeschlagen. Der Schienengüterverkehr sollte überlagernd beibehalten werden. Nachdem die Gebietskörperschaften auf dieser Grundlage die Fortsetzung des Planungsprozesses beschlossen hatten, belegte eine Kosten-Nutzen-Untersuchung die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens.

Der Streckenneubau bzw. -ausbau wurde in vier Bauabschnitte geteilt und von 1998 bis 2006 und realisiert.

In Hessisch Lichtenau und Kaufungen wurden neue Innenstadtabschnitte mit Haltestellen konzipiert, die rechtlich als reine Straßenbahnstrecke gewidmet sind. Davon verlaufen etwa 200 m straßenbündig, der Rest verfügt über einen eigenen Bahnkörper. In Helsa und Hessisch Lichtenau wurden zur Variation der Taktichte Wendeschleifen angelegt. In Oberkaufungen dient ein Abstellgleis auch zum Wenden von Verstärkerfahrten in der Verkehrsspitze.



Es wurden alle Schienen der Bestandsstrecke ausgetauscht, und die ehemals für einen umfangreichen Güterverkehr angelegten Gleisanlagen stark vereinfacht. Die als Nebenbahn klassifizierte Strecke ist nun fast durchgängig für eine Geschwindigkeit von 80 km/h im Personen- und 60 km/h im Güterverkehr zugelassen.

Noch vorhandene Stationsgebäude in Oberkaufungen und Fürstenhagen wurden nicht mit erworben. Entsprechend sind sie auch funktional nicht in den neuen Betrieb integriert. Das nach dem Krieg neu errichtete Bahnhofsgebäude in Helsa musste dem Neubau der Gleisanlagen weichen und der Bahnhof in Eschenstruth wurde an einen Verein veräußert. Zusammen mit den Anliegerkommunen wurde das vom Straßenbahnbild Kassels abweichende Erscheinungsbild der neuen Stationen entwickelt und festgelegt. Hintergrund war die Förderung der lokalen Identifikation mit der Lossetalbahn. Die Gemeinden sollten sich auch für diesen Teil ihres Ortsbildes mitverantwortlich fühlen.

Alle Haltestellen wurden barrierefrei errichtet. Die Einstiegshöhe beträgt 25 cm bei einem Gleisachsabstand von 1,25 m. Die Haltestellen Kaufungen Gesamtschule und Helsa Bahnhof sind so angelegt, dass „Cross Platform“ in den Bus umgestiegen werden kann. Durch die P+R-Anlagen an den Haltestellen Papierfabrik, Niederkaufungen und Oberkaufungen Bahnhof, Helsa, Fürstenhagen und Orthopädische Klinik hat sich der Erschließungsradius der Bahnlinie zusätzlich erweitert.

Auf dieser 20 km langen Strecke sind der häufige Wechsel der Betriebsordnungen BOStrab und EBO sowie die gemeinsame Führung von Tram und EBO-Güterverkehr herausragend. Wegen dieser spezifischen Anforderungen konnte auf die günstige Haltestellen-Taschenlösung der Baunatal-Strecke nicht zurückgegriffen werden. Ein Passieren der BOStrab-Haltestellenbereiche mit nur 20 km/h hätte auf der eingleisigen Strecke, in Verbindung mit dem 15-Minuten-Takt der Tram in der Hauptverkehrszeit, große Probleme beim Durchschleusen eines Güterzuges erzeugt. Ohne die zusätzliche Einrichtung teurer Überholungsstellen wäre diese Taktung nicht haltbar gewesen. Obgleich der Güterverkehr während der Planung für den vierten Bauabschnitt eingestellt wurde, musste für alle EBO-Abschnitte eine Lösung umgesetzt werden, die einen freizügigen, diskriminierungsfreien Betrieb von Personen- und Güterverkehr ermöglicht.



Als Lösung wurde in den EBO-Haltestellen ein Vierschienengleis eingebaut. Mit dieser Entzerrung von Straßenbahn- und Eisenbahnverkehr im Haltestellenbereich können auch die Güterzüge die Bahnsteige mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h passieren. Diese aufwändige Lösung betrifft allerdings lediglich sechs von 18 Haltestellen, die restlichen liegen in

reinen BOStrab gewidmeten Abschnitten. Die EBO-Haltestellen im eingleisigen Abschnitt erhielten aufgrund der Bedienung mit Einrichtungsfahrzeugen an gegenüberliegenden Außenbahnsteigen gar ein Sechsschienengleis. Hier wird das Verschwenken, wie beim Vierschienengleis, mit herstücklosen Weichen erreicht.

Der im Personenverkehr betriebene Abschnitt ist mit 600 V Gleichstrom elektrifiziert. Acht Gleichrichterunterwerke (UW) im Abstand von 1850 bis 3000 m gewährleisten eine gleichmäßig ausreichende Stromversorgung. Die Versorgung erfolgt aus den 20-kV-Netzen der örtlichen Energieversorgungsunternehmen. Über eine Fernwirkanlage in der Leitstelle wird die Funktionstüchtigkeit der Unterwerke überwacht. Deren Dimensionierung ist so bemessen, dass der Betrieb auch bei Ausfall eines UW aufrechterhalten werden kann.

Mit 5,20 m liegt die Fahrdrathöhe außerhalb des EBO-Lichtraumprofils. Sie ist als Hochkettenfahrleitung in nachgespannter Bauweise mit Aluminiumauslegern an Seitenmasten ausgeführt. In Ausnahmefällen wurden Mittelmaste verwendet.

Sämtliche mechanischen Stellwerke sowie ortsbediente Schranken und Weichen wurden abgebaut. Am Bahnhof Oberkaufungen und in Fürstenhagen wurden elektronische Stellwerke mit abgesetztem Fahrdienstleiterarbeitsplatz für den Ortsbetrieb im Störfall errichtet. Die Fernsteuerung dieser Stellwerke wurde in die zentrale Betriebssteuerung der KVG in Kassel-Wilhelmshöhe integriert.

Die Strecke wird mit konventioneller Eisenbahnsignaltechnik gesichert. In diese ist auch die Einfädung der BOStrab-Abschnitte eingegliedert. Die neue Signalisierung stellt für den Güterverkehr eine erhebliche Vereinfachung und Steigerung der Wirtschaftlichkeit dar. 17 Bahnübergänge mit unterschiedlichen Sicherungsarten gibt es auf der Lossetalbahn. Untergeordnete Übergänge sind ohne eine technische Sicherung, stark frequentierte an Landesstraßen sind mit Schrankenanlagen, teilweise sogar mit Vollschraken versehen. Alle anderen sind mit Lichtzeichenanlagen und größtenteils mit Halbschraken ausgerüstet. Der Aufwand der Sicherungstechnik liegt, gemessen am gesamten Investitionsvolumen der Infrastruktur, bei etwa 25 %.



Der Erfolg dieses modernen Erschließungskonzeptes ließ nicht lange auf sich warten. Allein zwischen 1999 und 2001 stiegen die Fahrgastzahlen gegenüber dem Busverkehr um 50 %.

Auftraggeber:	Regionalbahn Kassel GmbH
Baukosten:	60 Mio. €
Planungsvolumen:	3,8 Mio. €
Leistungsphasen:	1 – 9
Planung:	1997 – 2006
Fertigstellung:	2006

**Ansprechpartner des Auftraggebers:**

Reiner Blobel  
Fon: +49 (0)561 3089-301  
Mail: reiner.blobel@kvg.de