



Neubaustrecke Kurve Kassel

IHK Kassel-Marburg: Information zur 5. Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur, Verkehr und Logistik, 26.11.2020

Verantwortliche im Projekt Kurve Kassel



**Leiter Technik
Portfolio Kassel/Frankfurt**
Marco Rasbieler



**Projektleiter Kurve Kassel
und Projekte KIB-Kassel**
Dirk Schütz

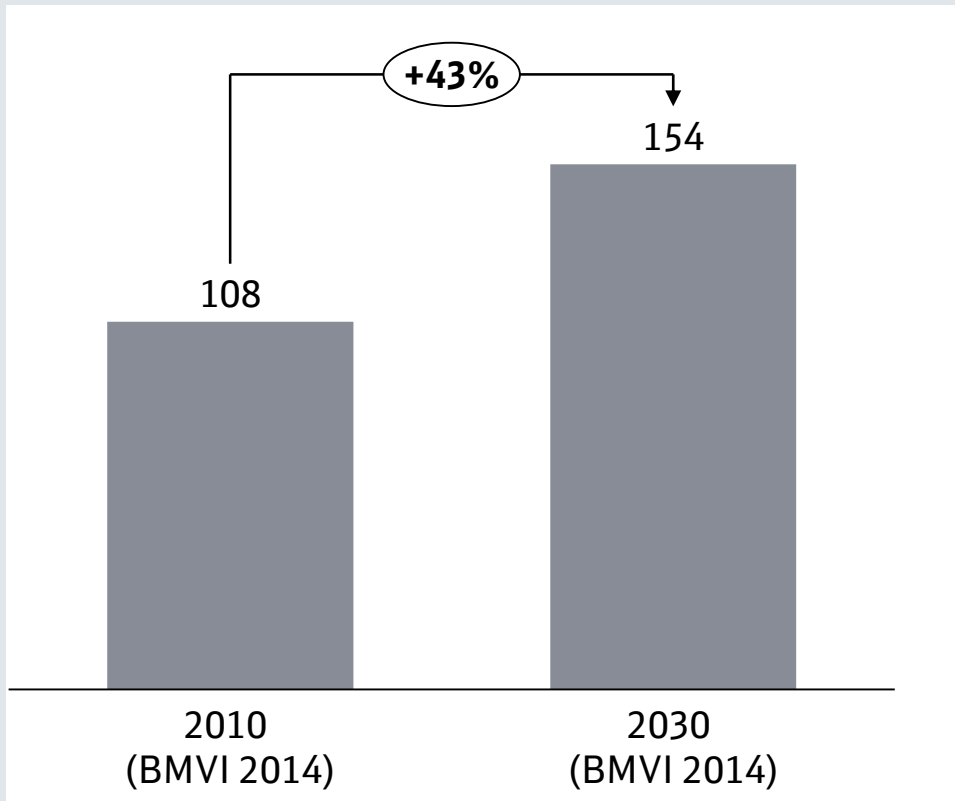


Projektkommunikation
Christin Gerstner

DB Netz AG
Projekt NBS Kurve Kassel (I.NI-MI-K-I)
Kölnische Str. 81
34117 Kassel
E-Mail: kurve-kassel@deutschebahn.com

Steigerung des Transportaufkommens und Einhaltung der Klimaschutzziele nur bei gleichzeitiger Reduzierung der Emission möglich

Transportleistungsprognose in Mrd. tkm

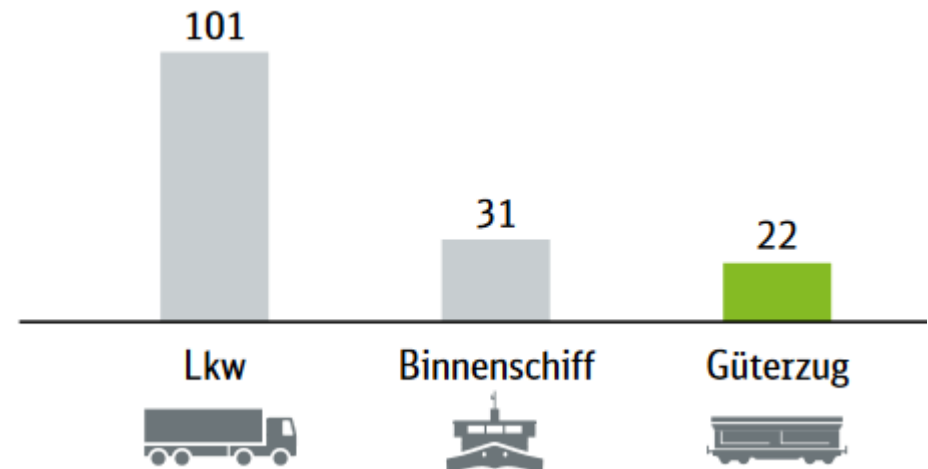


BMVI 2014: Verkehrsverflechtung 2030; BMVI 2014
(Grundlage für BVWP 2030)

CO₂e-Emissionen im Verkehrsmittelvergleich

Güterverkehr

in Gramm pro Tonne und Kilometer (g/tkm)



Quelle: UBA, 2016: TREMOD 5.63
Wert Nahverkehrs-/Fern-/Güterzug: DB AG
(Bezugsjahr 2014)

Der steigende Güterverkehr erfordert eine neue Infrastruktur im Bereich nördlich von Kassel





Überregionale Problemstellung:

- Bereits **heute Engpässe** mit großen **Überlastungen** und Wartezeiten
- **Mehrverkehre können** zukünftig auf der Verbindung Hamm-Hannover-Halle **nicht aufgenommen werden**

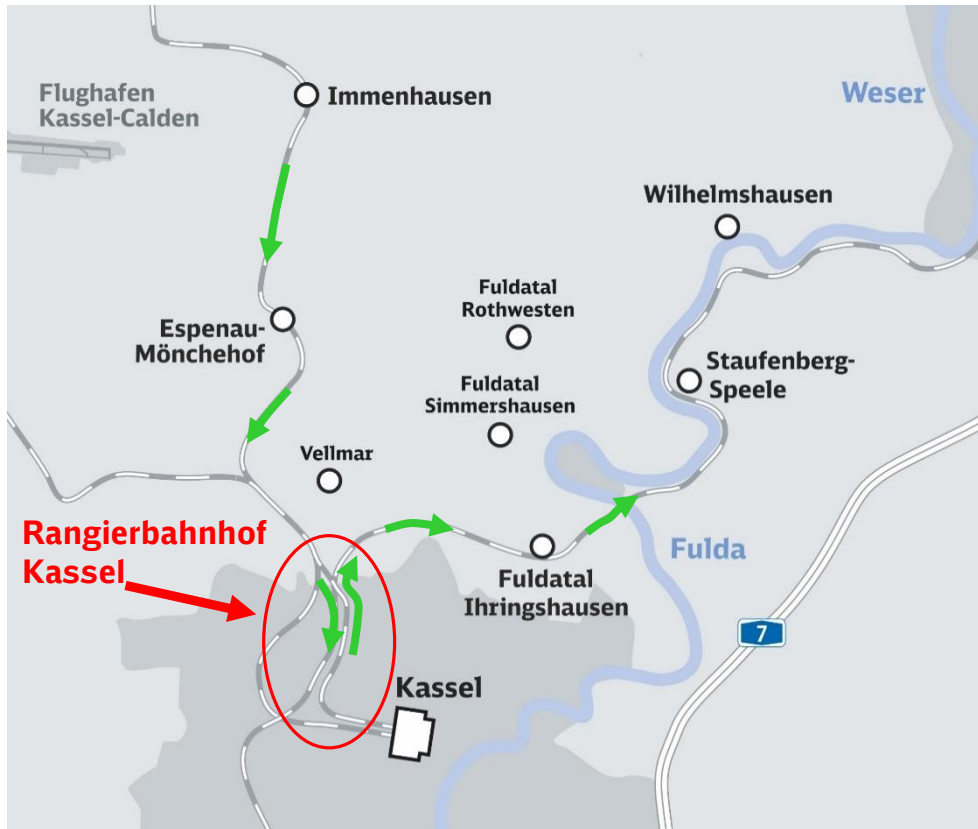
Erwartete Wirkung der Maßnahme Kurve Kassel:

- **Laufwegverkürzung** zwischen Ruhrgebiet und Mitteldeutschland von ca. 20 km (ca. 5 % Prozent der bisherigen Gesamtstrecke)
- **Vermeidung des Fahrtrichtungswechsels** im Rangierbahnhof Kassel (**Zeitersparnis bis zu 40 Minuten**)
- **Engpassbeseitigung** auf der Verbindung über Hannover und Magdeburg

Legende:

-  Laufwege für den Schienengüterverkehr
-  vorhandene Engpässe

Die heutige Streckenführung mit dem Fahrtrichtungswechsel über den Rangierbahnhof Kassel verlängert die Fahrzeit um bis zu 40 Minuten



Maßnahmenbeschreibung des Bundes:

- **1-gleisige** Neubaustrecke Mönchehof - Ihringshausen
- **Höhengleiche** Einbindung in die Bestandsstrecken

Regionale Problemstellung:

- Für den **Schienengüterverkehr** in West-Ost-Richtung besteht **keine direkte Verbindung** der Teilstrecken „Paderborn - Kassel“ und „Kassel - Hann. Münden - Halle“.
- **Zeit- und kostenintensiver Fahrtrichtungswechsel** im Rangierbahnhof Kassel erforderlich (bis zu 40 Minuten)

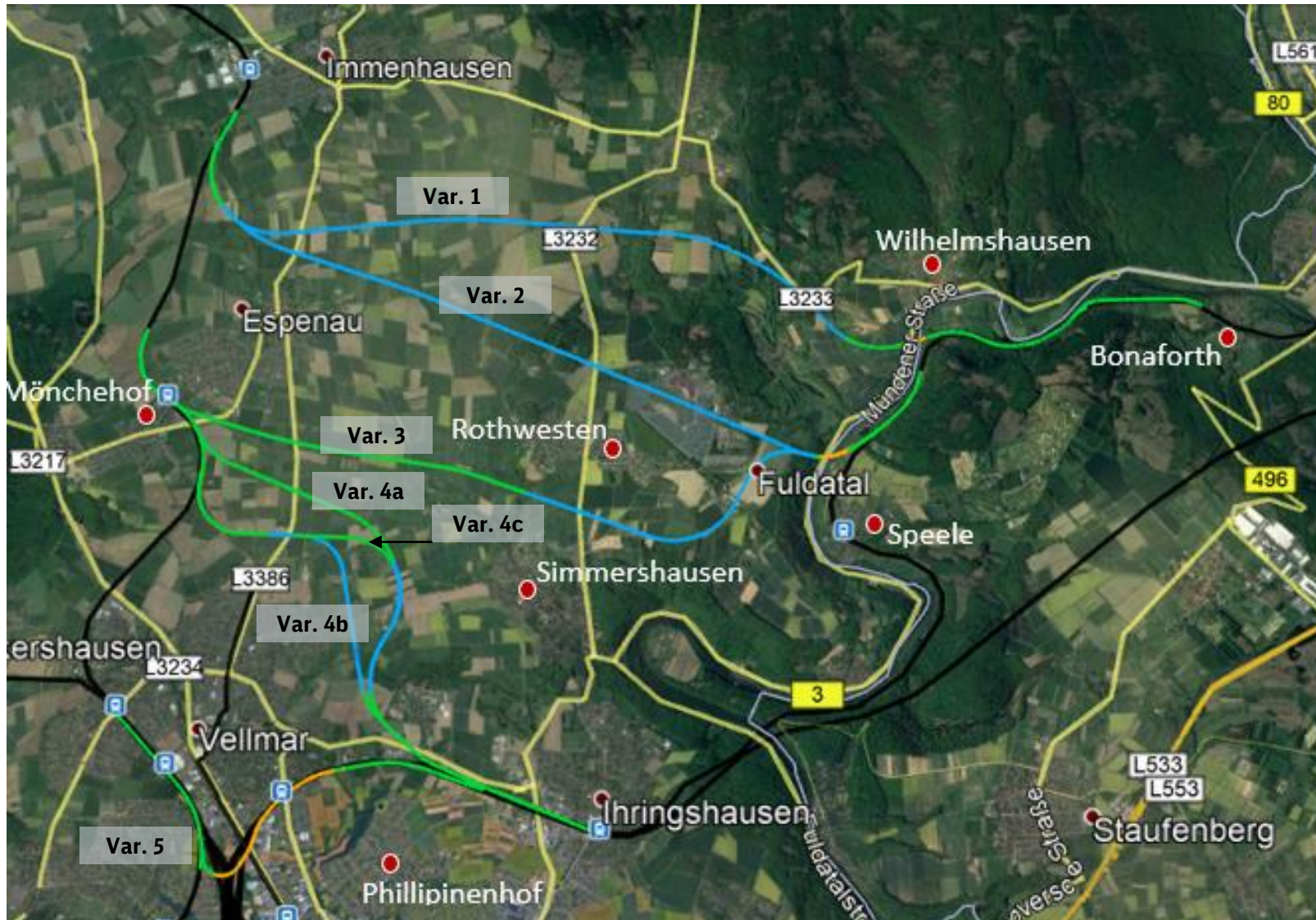
› Auf Grundlage der Zielvorgaben des Bundes startet die DB Netz AG ihre Planungen

Ein Runder Tisch ist seit 2019 eingerichtet. Er ist das Herzstück der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Projekt



- **frühe Einbindung** der Beteiligten
- **Vorstellung** der **Arbeitsstände** der Planung
- **Klärung von Fragen** der Region
- **Einbeziehung von Vorschlägen** aus der Region
- **Vertiefung in Expertentagen**
- **Informations- und Beratungsgremium**
- **Ergänzend** zur **Raumordnung** und **Planfeststellung**

Aktuell werden im Projekt 7 Varianten untersucht.



Legende

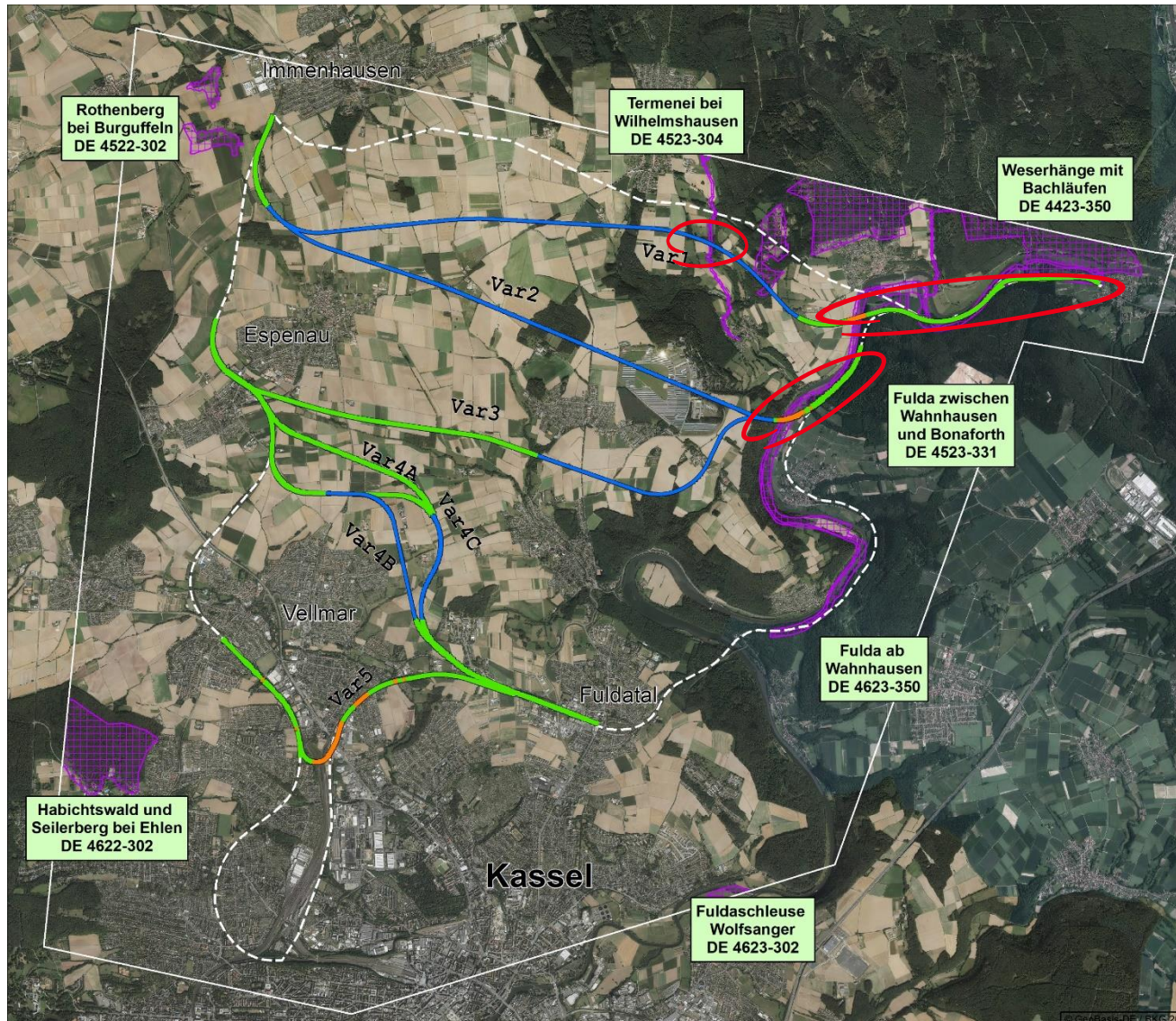
Freie Strecke aus

- Erdbauwerke:
Damm, Einschnitt
oder
- Ingenieurbauwerke:
Trog, Stützbauwerk
oder
- Kombination aus
beiden

Tunnel
(eingleisig)

Brücke

Varianten mit Beeinträchtigung eines FFH-Gebietes und Lebensraumtypen haben ein hohes Genehmigungsrisiko



Legende

Bestand

- Suchraum
- Untersuchungsraum

Natura 2000

- FFH - Gebiet

Technische Ausführung der Variante

- Brücke
- oberirdische Linienführung
- Tunnel

Übersicht FFH - Gebiete

Entwurf - Stand: 19.10.2020

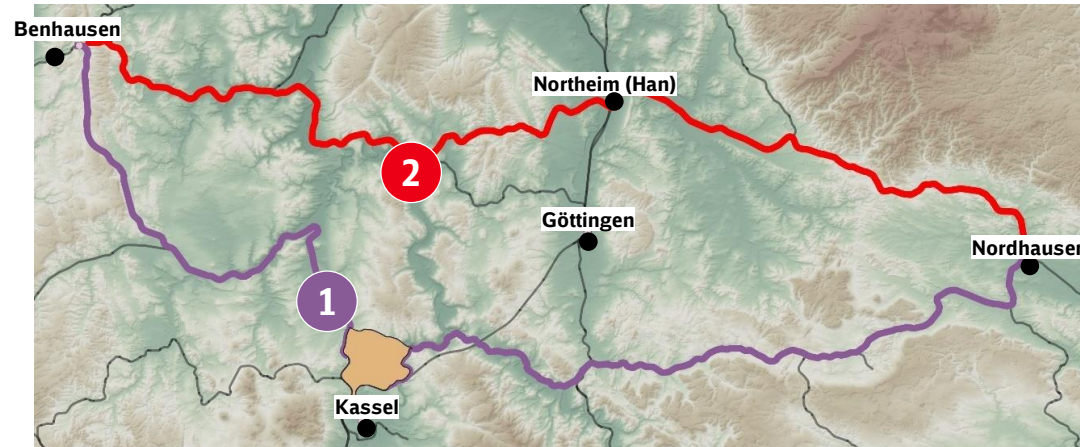
Froelich & Sporbeck GmbH & Co. KG

N

1:50.000

0 1,25 2,5 km

Untersuchung Transportzeit über **1** Kurve Kassel und alternativer Laufweg **2** Altenbeken - Northeim - Nordhausen



Laufweg	Zeitraum	Kurve Kassel ¹ (unterschiede gemäß der Variante 1 bis 5)	Alternativer Laufweg mit Infrastrukturausbau gem. Kostenbetrachtung
Benhausen – Nordhausen	Tag	2:30 h - 2:40 h	ca. 4:00 h
	Nacht	2:30 h - 2:40 h	ca. 2:45 h
Nordhausen – Benhausen	Tag	2:30 h - 2:40 h	ca. 4:00 h
	Nacht	2:30 h - 2:40 h	ca. 2:45 h
Kosten		in Ermittlung	ca. 437 Mio. EUR

lange **eingleisige Abschnitte** auf dem Laufweg **2** mit **vertaktetem Nahverkehr** bremsen der Güterverkehr **tagsüber** massiv aus.

Eine **weitere Reduzierung** der **Fahrzeit** am Tag auf rund **3 h** bedingt nochmal hohe **zusätzliche Investitionen** (hoher zweistelliger Millionenbetrag).

Insbesondere **tagsüber** ist der alternative Laufweg Altenbeken - Northeim - Nordhausen (32 km kürzer) aufgrund vieler Abhängigkeiten zum **vertakteten Nahverkehr deutlich langsamer** als der Laufweg über die Kurve Kassel. **Nahverkehr und Güterverkehr behindern** sich auf den langen **eingleisigen Abschnitten** (Ottbergen - Northeim sowie Walkenried - Nordhausen). Durch **häufigeres Anfahren** des Güterzuges ist der **Energieverbrauch höher**.

Zeitschiene und Inhalte der nächsten Termine „Runder Tisch“ (vorläufige Planung)



7. Runder Tisch (03.12.)

Präsenz und Internet

- **Detailvorstellung Varianten**
- **Vorstellung der vollständigen Variantenbewertung**
 - Umwelt
 - Raumordnung

8. Runder Tisch (18.01.)

Präsenz und Internet

- **Vorstellung der vollständigen Variantenbewertung**
 - verkehrlich/volkswirtschaftlich
- **Vertiefung Variantenbewertung/
Fragenklärung**

9. Runder Tisch (29.03.)

Präsenz und Internet

- **Variantenentscheid**

10. Runder Tisch (28.06.)

...

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**
