



**Helfen Sie mit,
die Ausbreitung
des Coronavirus
einzudämmen.**

- 1.** An der Anmeldung bitte Meldebogen abgeben.
- 2.** Beim Betreten des Raum bitte immer Hände desinfizieren.
- 3.** Bei Bewegung im Raum bitte Mund-Nase-Maske tragen. Am Sitzplatz kann diese abgelegt werden.
- 4.** Bitte nur den zugewiesenen Sitzplatz verwenden und Tische nicht verrücken.
- 5.** Bitte immer 1,5 m Abstand zu allen Personen halten.



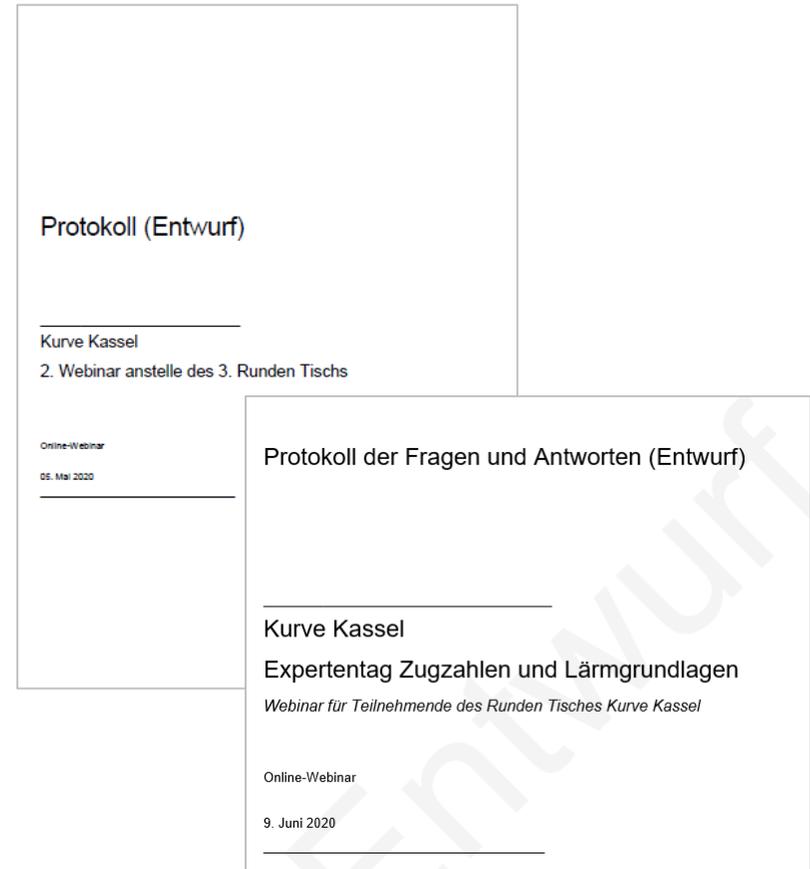
5. Runder Tisch Kurve Kassel

Agenda

1. Allgemeines
2. Projektleiterwechsel im Projekt Kasseler Kurve
3. Rückblick 3. und 4. Runder Tisch sowie Expertentag
 - 3.1 Strecke Altenbeken - Northeim - Nordhausen
 - 3.2 Zugzahlen 2030
 - 3.3 Lärmschutz
4. Arbeitsstand und nächste Planungsschritte; Status Variantenoptimierung
5. Ausblick (6.+7. Runder Tisch)
6. Abstimmung der gemeinsamen Botschaften

Verabschiedung Protokoll vom 2. Webinar (05.05.2020) und Expertentag (09.06.2020)

- Die Protokollentwürfe wurde allen Teilnehmern mit der Bitte um Rückmeldung zur Verfügung gestellt
- Rückmeldung zum Protokoll zum Expertentag: Auf Seite 2 im Protokoll falscher Bezug auf Folie 12 → Korrektur: Folie 11
- Keine Rückmeldung zum Protokoll zum 2. Webinar (05.05.2020)



Die Protokolle vom 05.05.2020 und 09.06.2020 werden verabschiedet

Agenda

1. Allgemeines
2. Projektleiterwechsel im Projekt Kasseler Kurve
3. Rückblick 3. und 4. Runder Tisch sowie Expertentag
4. Arbeitsstand und nächste Planungsschritte; Status Variantenoptimierung
5. Ausblick (6.+7. Runder Tisch)
6. Abstimmung der gemeinsamen Botschaften

Verantwortungswechsel 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

Agenda

1. Allgemeines
2. Projektleiterwechsel im Projekt Kasseler Kurve
3. Rückblick 3. und 4. Runder Tisch sowie Expertentag
 - 3.1 Strecke Altenbeken - Northeim - Nordhausen
 - 3.2 Zugzahlen 2030
 - 3.3 Lärmschutz
4. Arbeitsstand und nächste Planungsschritte; Status Variantenoptimierung
5. Ausblick (6.+7. Runder Tisch)
6. Abstimmung der gemeinsamen Botschaften

Schreiben der Bürgerinitiativen vom 07.06.2020

„Forderung durch die Bürgerinitiativen“ (1/2)

Aussage	Anmerkung DB
<p>1. (...) Wir verlangen deshalb, dass alle Maßnahmen benannt werden, die mittelfristig für die Sanierung und den Erhalt der Betriebsfähigkeit der Strecke erforderlich sind. (...)</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ Die Kosten der weiträumigen Umfahrung abzüglich der Erhaltungs- und Ersatzkosten sind am 3. Runden Tisch präsentiert worden (vgl. Folie 32).
<p>2.) Wir verlangen, dass zum jetzigen Zeitpunkt Kostenschätzungen für die Realisierung der einzelnen Varianten der Kurve Kassel vorgelegt werden (...)</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ Kosten für die Vorzugsvarianten können zeitlich erst ermittelt werden, wenn alle Bauwerke (Länge Brücken und Tunnel, Lage der Stützwände, Schallschutzwände) feststehen. Optimierungen werden bis zum Schluss der Variantenbewertung vorgenommen. Dies kann Auswirkungen auf die Bauwerke haben. Daher ist die Kostenermittlung der letzte Schritt der Untersuchungen.▪ Die DB geht auch von höheren Kosten als 80 Mio. Euro aus, aber auch von größtenteils deutlich geringeren als bei dem Laufweg Altenbeken – Northeim - Nordhausen.

Schreiben der Bürgerinitiativen vom 07.06.2020

„Forderung durch die Bürgerinitiativen“ (2/2)

Aussage	Anmerkung DB
<p>3.) Wir verlangen eine umfassende Analyse und Bewertung der Vorteile, die sich bei der Nutzung der Alternativstrecke Altenbeken - Northeim - Nordhausen durch die im Vergleich zu einer Kurve Kassel um 32 Kilometer kürzere Linienführung ergeben. (...)</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ Eine Nutzen-Kosten-Analyse gem. BVWP hat der Bund nicht an die Bundesgutachter beauftragt.
<p>Solange alle diese Fragen nicht geklärt sind, ist die Fortsetzung der Planung für die Kurve Kassel aus unserer Sicht nicht zu rechtfertigen.</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ Es besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag des Bundestages für alle BVWP-Projekte, auch für die Kurve Kassel. Zur Ermittlung der besten Variante müssen entsprechende Untersuchungen und Planungen durchgeführt werden.▪ Es ist aber nicht davon auszugehen, dass die weiträumige Umfahrung Vorteile gegenüber den Suchraumvarianten hat<ul style="list-style-type: none">– voraussichtlich teurer;– längere Fahrzeit<p><i>(Ergebnisvorstellung siehe Folie 14)</i></p>

Titel „Ärger um Protestplakate – Bürgerinitiative „Keine Kurve Kassel“ soll Banner abhängen“ (1/2)

Aussage	Anmerkung DB
<p>Titelbild: „Achtung! Bald fährt die Regiotram nur noch 1x pro Stunde“ (...) Mit der Kurve Kassel wird der Güterverkehr immens steigen, was sicher einen Nachteil für den ÖPNV ergibt. Es entstehen mehr Verspätungen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit Realisierung der Kurve Kassel wird der Nahverkehr und damit auch die RegioTram nicht beeinträchtigt. Durch entsprechende Untersuchungen (EBWU) wird die Gesamtkapazität je Variante ermittelt und bewertet. ▪ Varianten die die Zugzahlen 2030 (inkl. Nahverkehr) nicht abfahren können werden ausgeschlossen.
<p>Täglich 260 Züge (+100 mehr als bisher), alle 6 Minuten Schrankenschließung (auch eine Gefahr für Kinder).</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zugzahlen steigen 2018 auf 2030 von 159 Züge auf 238 Züge (+79), davon 42 Güterzüge); vgl. Expertentag Folie 18. ▪ Die Schrankenanlagen erfüllen auch bei steigenden Schrankenschließzeiten alle Sicherheitsanforderungen. ▪ Überlegungen zu weiterführenden Maßnahmen am Bahnübergang Immenhausen für die Fußgänger müssen weiter untersucht werden.

HNA vom 06.08.2020

Titel „Ärger um Protestplakate – Bürgerinitiative „Keine Kurve Kassel“ soll Banner abhängen“ (2/2)

Aussage	Anmerkung DB
Kosten und Nutzen stünden in keinem Verhältnis	<ul style="list-style-type: none">▪ Bund hat Kosten/Nutzen-Untersuchung für die Kurve Kassel vorgenommen, Projekt ist hoch wirtschaftlich (vgl. https://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-015-v01/2-015-v01.html#h1_nutzen)

HNA vom 13.08.2020

Titel „Güterzugstrecke stößt weiter auf Ablehnung - Bürgerinitiativen „Keine Kurve Kassel“ bitten Kreistag des Landkreises Kassel um Unterstützung“

Aussage	Anmerkung DB
... nachdem in den vergangenen Monaten coronabedingt keine Präsenzveranstaltungen für den „Runden Tisch“ stattfinden konnten und die Bahn stattdessen auf Online-Formate setzte, sind jetzt gleich mehrere Termine für den Runden Tisch in kurzen Abständen geplant.	<ul style="list-style-type: none">▪ Gemeinsamer Austausch ist nach wie vor wichtig, in Zeiten von Corona überwiegend rechtlich virtuell möglich.▪ Zur besseren Planung der Beteiligten werden die Termine langfristig bekannt gegeben.▪ Dabei werden Ferien und Sitzungswochen des Bundestag und des Landtag berücksichtigt.

Agenda

1. Allgemeines
2. Projektleiterwechsel im Projekt Kasseler Kurve
3. Rückblick 3. und 4. Runder Tisch sowie Expertentag
 - 3.1 Strecke Altenbeken - Northeim - Nordhausen
 - 3.2 Zugzahlen 2030
 - 3.3 Lärmschutz
4. Arbeitsstand und nächste Planungsschritte; Status Variantenoptimierung
5. Ausblick (6.+7. Runder Tisch)
6. Abstimmung der gemeinsamen Botschaften

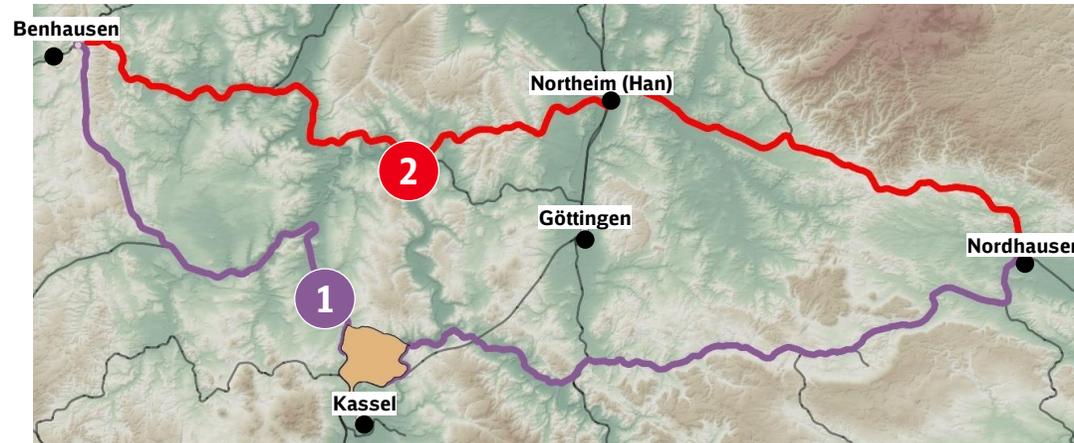
Betrachtung Altenbeken – Northeim - Nordhausen

Streckenausbau unter Beibehaltung der weitgehenden Eingleisigkeit

Gewerkeweise Zusammenstellung der Kosten:

Gewerk	Bemerkungen	gesamte Haushalts-relevante Projektkosten BVWP (Gesamtprojektkosten, ggf. mit Ersatzanteilen, inkl. der gesamten Planungskosten)	darunter Erhaltungs- und Ersatzkosten	Bewertungsrelevante Ausbau- / Neubaukosten (Aus- und Neubaukosten, inkl. noch zu tätiger Planungskosten für Aus- / Neubau)
Durchlässe	in Oberbau enthalten	0,0	0,0	0,0
Bahnübergänge		9,0	0,0	9,0
Oberbau / Unterbau		27,3	7,4	19,9
Leit- und Sicherungstechnik inkl. Tk und Kabeltiefbau		54,7	8,7	46,0
Eisenbahnüberführungen		42,7	0,0	42,7
Straßenüberführungen		8,2	0,0	8,2
Tunnel		64,7	28,9	35,9
Lärmschutz		33,2	0,0	33,2
Oberleitung / Bahnstrom		125,7	0,0	125,7
Sonstige Maßnahmen	z.B. Grunderwerb und Ausgleichsmaßnahmen	16,4	0,3	16,2
Risiko / Unvorhergesehenes	10%	37,8	4,5	33,3
Planungskosten	18%	75,6	8,9	66,6
Gesamtkosten		495,3	58,6	436,7

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



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

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

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 **ingleisigen Abschnitten** (Ottbergen - Northeim sowie Walkenried - Nordhausen). Durch **häufigeres Anfahren** des Güterzuges ist der **Energieverbrauch höher**.

Bei einer Begegnung zweier Züge auf einer eingleisigen Strecke sind Überholungsgleise notwendig um Fahrzeiten zu verkürzen

Problem:

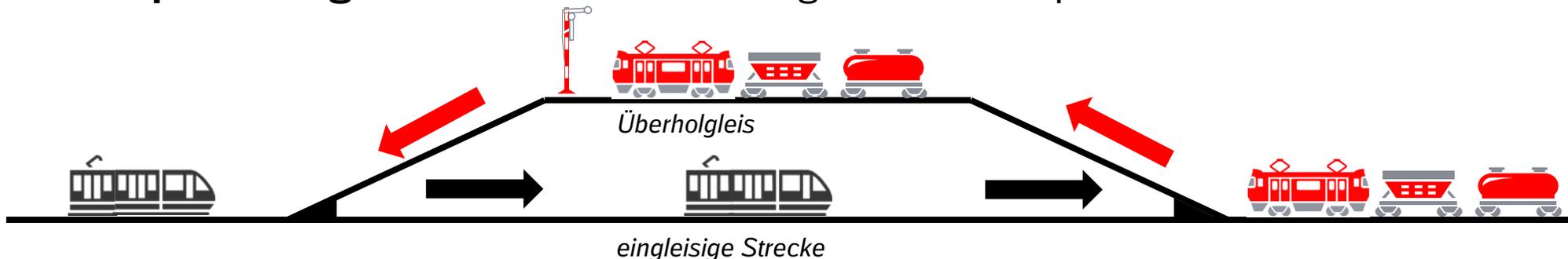
Auf einer **eingleisigen Strecke** können sich **keine Züge begegnen!** Die Kapazität ist dadurch stark eingeschränkt. **Zugwartezeiten vor den eingleisigen Abschnitten** sind **sehr hoch.**



Lösung:

Durch die Schaffung **zusätzlicher** und ausreichend langer **Überholgleise** können **zusätzliche Zugbegegnungsmöglichkeiten** geschaffen werden.

Begegnungsvorgänge im Überholgleis **steigern den Energiebedarf** für zusätzliches Anfahren und **fahrplanbedingte Wartezeiten** im Überholgleis sind einzuplanen.



Altenbeken – Northeim – Nordhausen:

Weitere Betrachtung im Trassenfindungsprozess nicht sinnvoll

Im Vergleich:



32 Güterzüge pro Tag*



Kosten auf Basis einer Analyse gem. BVWP-Methodik (Kostenstand 2015)

Projektbezogene Kosten	436,7 Mio. EUR
Investkosten (inkl. Erhaltungs-/Ersatzkosten)	495,3 Mio. EUR
zzgl. zusätzlicher Instandhaltungs-Kosten für 279 km Oberleitung und 17 km zusätzliche Gleise	

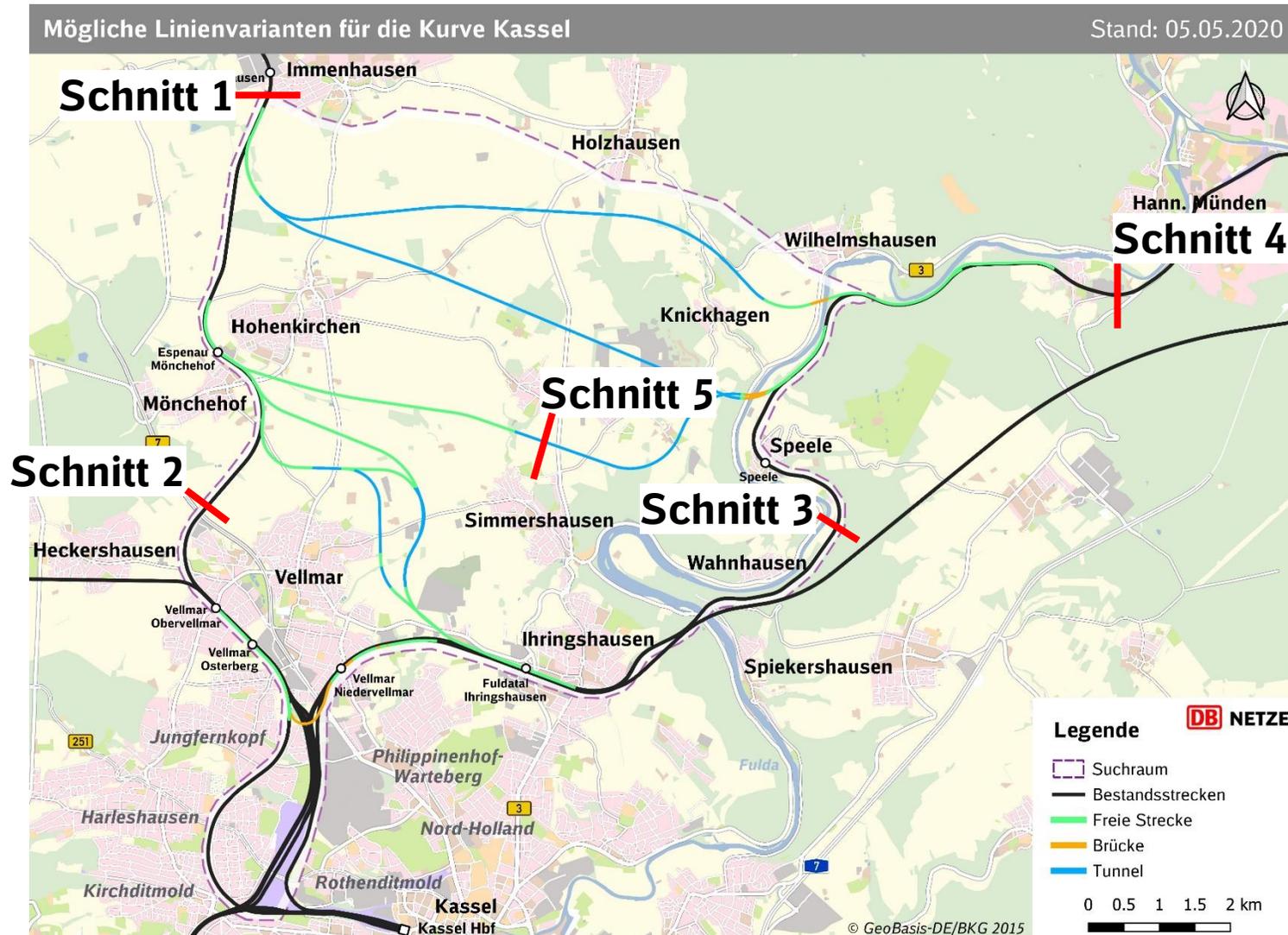
Fazit:

- **Weitere Untersuchungen** an der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen können aufgrund des **Projektauftrag des Bundes** und der **vorliegenden Untersuchungsergebnisse** derzeit **nicht unternommen** werden.
- Für den alternativen Laufweg ergeben sich **keine Fahrzeitvorteile**, trotz des kürzeren Laufweges.
- Eine **abschließende Aussage** zur Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen ist **nach Festlegung der Antragsvariante im Suchraum** möglich und wird textlich auch im Raumordnungs-verfahren berücksichtigt.

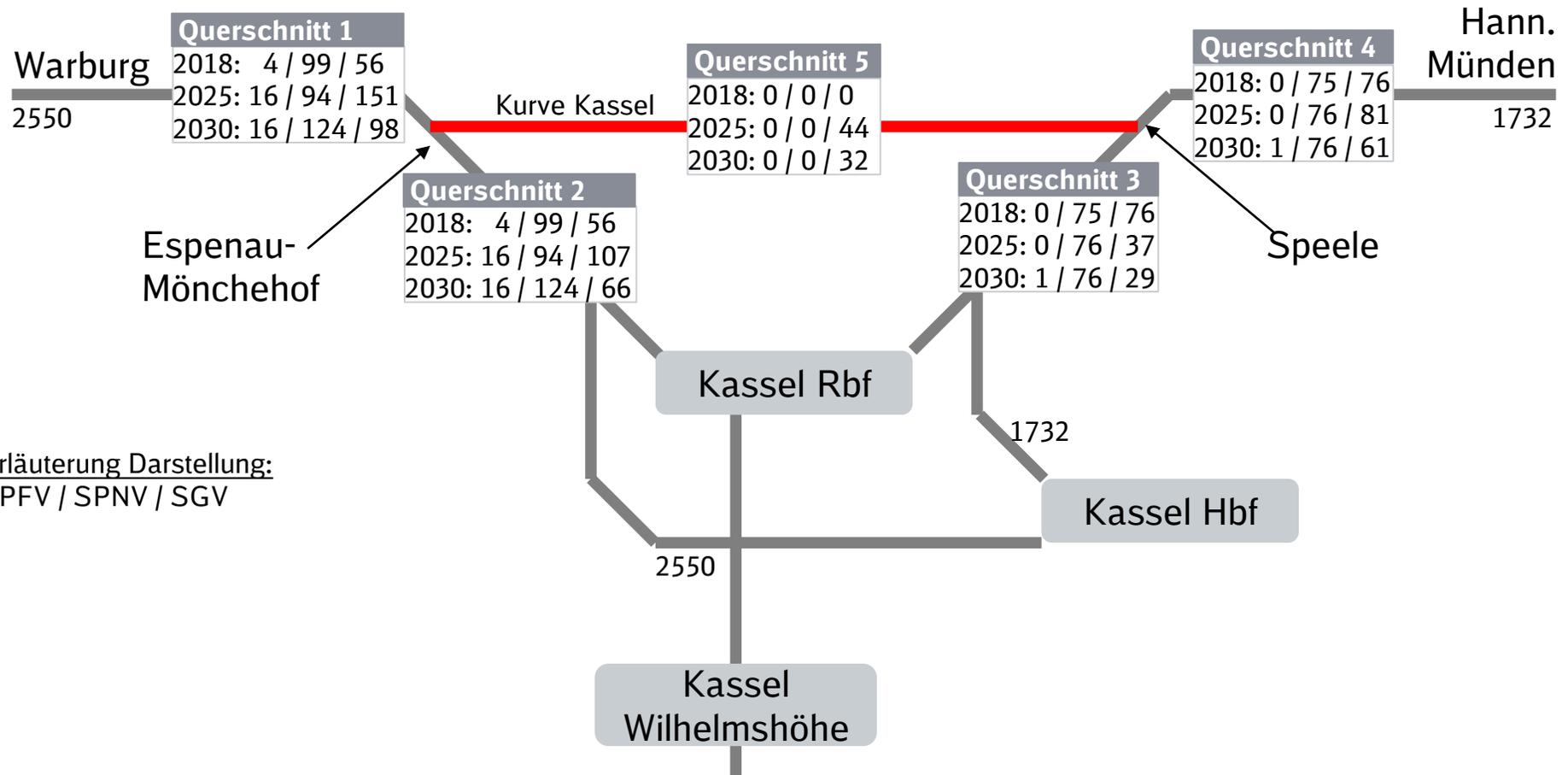
Agenda

1. Allgemeines
2. Projektleiterwechsel im Projekt Kasseler Kurve
3. Rückblick 3. und 4. Runder Tisch sowie Expertentag
 - 3.1 Strecke Altenbeken - Northeim - Nordhausen
 - 3.2** Zugzahlen 2030
 - 3.3 Lärmschutz
4. Arbeitsstand und nächste Planungsschritte; Status Variantenoptimierung
5. Ausblick (6.+7. Runder Tisch)
6. Abstimmung der gemeinsamen Botschaften

Mögliche Linienvarianten für die Kurve Kassel mit Querschnitten für die Zugzahldarstellung



Übersicht **Zugzahlen 2018(IST) und 2025/2030 (BVWP-Prognose)** für Variante Espenau-Mönchehof - Speele (24h)



Agenda

1. Allgemeines
2. Projektleiterwechsel im Projekt Kasseler Kurve
3. Rückblick 3. und 4. Runder Tisch sowie Expertentag
 - 3.1 Strecke Altenbeken - Northeim - Nordhausen
 - 3.2 Zugzahlen 2030
 - 3.3** Lärmschutz
4. Arbeitsstand und nächste Planungsschritte; Status Variantenoptimierung
5. Ausblick (6.+7. Runder Tisch)
6. Abstimmung der gemeinsamen Botschaften

Lärmsanierung des Bundes auf dem Laufweg Altenbeken - Warburg - Kassel



Welche Kriterien finden bei der Maßnahmen- auswahl im Lärmsanierungsprogramm des Bundes Anwendung?

Die Priorisierung der Lärmsanierungsmaßnahmen erfolgt auf Basis verschiedener Faktoren:

- Lärmpegel
- Anzahl der Betroffenen
- Gewichtung nach Lärmbelastung der Betroffenen
- Verhältnismäßigkeit der Lärmsanierungsmaßnahmen
- der örtliche, zeitliche oder sachliche Zusammenhang einer weniger dringlichen Maßnahme mit zeitlich vorrangigen Maßnahmen

Lärmsanierung des Bundes auf dem Laufweg Altenbeken - Warburg - Kassel



Wie ist der Bearbeitungsstand der Streckenabschnitte?

Strecke Altenbeken – Warburg (2970)

- Die Bearbeitung im Rahmen der Lärmsanierung wurde begonnen. Aktuell finden **schalltechnisch Untersuchungen** statt.
- Mit Hilfe dieser Untersuchungen wird beurteilt, **ob bzw. welche** Maßnahmen in diesem Abschnitt förderfähig sind.

Strecke Warburg – Kassel (2550)

- Bearbeitung des Abschnitts wurde im Rahmen der Lärmsanierung noch **nicht begonnen**.
- Die **Abarbeitungsreihenfolge** aller Abschnitte erfolgt anhand der **Priorisierungskennziffer** (PKZ), die durch den Bund ermittelt wurde.

Weitere Informationen zur Lärmsanierung unter:

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>

Schallschutzmaßnahmen der Lärmvorsorge an Bestandsstrecken nur unter bestimmten Voraussetzungen projektveranlasst

Grundlage: 16. BImSchV – Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)

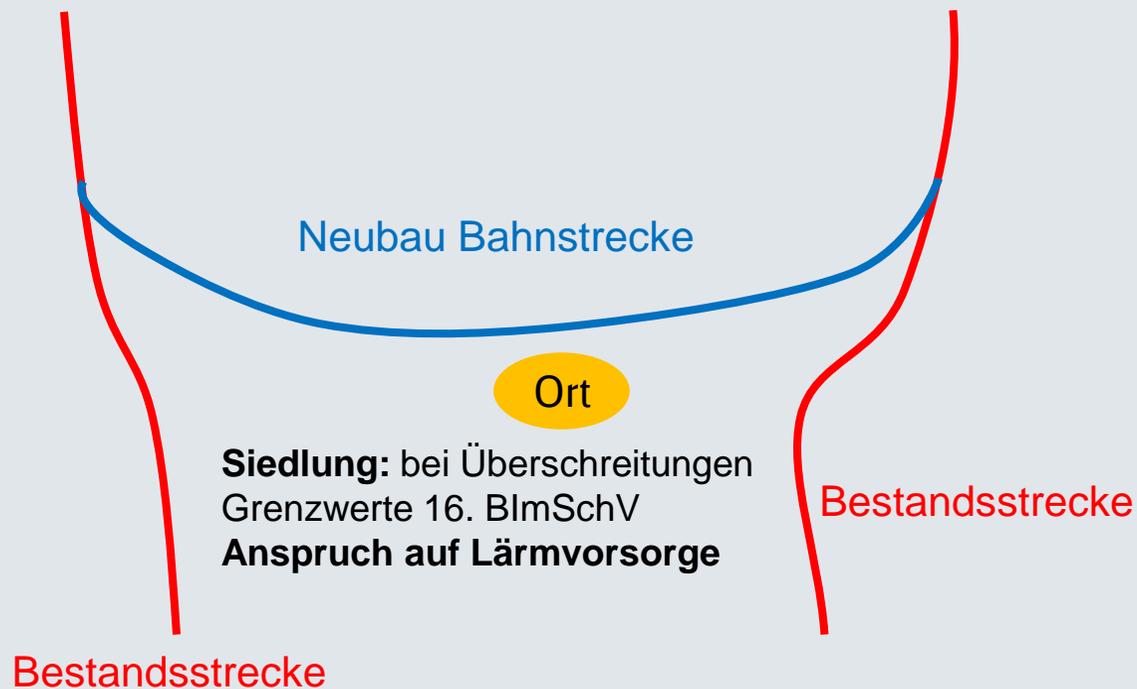
- gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen der Eisenbahn und Straßenbahnen
- Eine Änderung ist **wesentlich**, wenn
 - ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird, oder
 - durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel um mind. 3 dB(A) oder auf mind. 70 dB(A) am Tage oder mind. 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird, oder wenn der Beurteilungspegel von mind. 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht weiter erhöht wird.

Lärmvorsorge nach 16. BImSchV

Fall 1

Neubau von Bahnstrecke

→ **Lärmvorsorge** bei Grenzwertüberschreitungen der 16. BImSchV in **Siedlungen** der **Neubaustrecke**



Lärmvorsorge nach 16. BImSchV

Fall 2

Erweiterung eines Schienenweges um ein oder mehrere durchgehende Gleise

Wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV

→ **Lärmvorsorge bei Grenzwertüberschreitungen** der 16. BImSchV in **Siedlungen**

→ nach Vorgabe des Eisenbahn-Bundesamtes¹ (EBA) sind **alle Gleise (Bestandsgleise und Neubaugleise)** zu berücksichtigen



Siedlung: bei Überschreitungen Grenzwerte 16. BImSchV
Anspruch auf **Lärmvorsorge** für Emissionen **aller** Gleise
(**Bestandsgleise und neues Gleis**)

Fall 3

Erheblicher baulicher Eingriff (Überholgleis, Änderung der Lage der Bestandsgleise)

→ Betrachtung des **Einzelfall** zur Lärmvorsorge notwendig.

(1) siehe Umweltleitfaden des EBA

Agenda

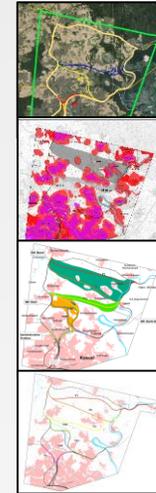
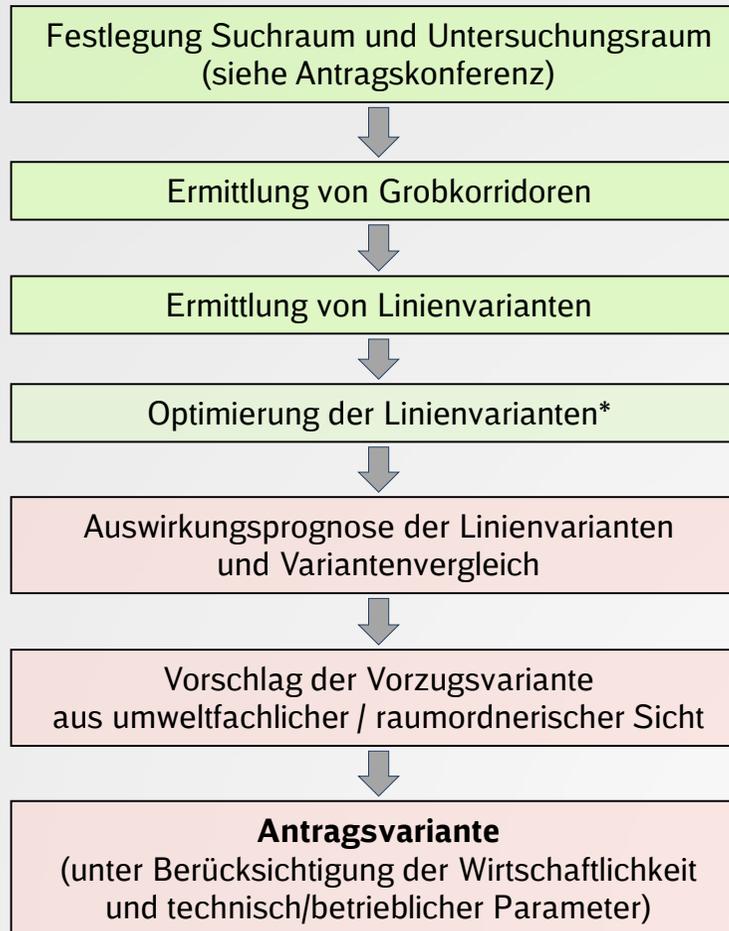
1. Allgemeines
2. Projektleiterwechsel im Projekt Kasseler Kurve
3. Rückblick 3. und 4. Runder Tisch sowie Expertentag
4. Arbeitsstand und nächste Planungsschritte; Status Variantenoptimierung
5. Ausblick (6.+7. Runder Tisch)
6. Abstimmung der gemeinsamen Botschaften

Arbeitsstand und nächste Planungsschritte Raumordnung & Umwelt

**Vorbereitende
Planungsraumanalyse**

**Raumverträglichkeitsstudie /
UVP-Bericht**

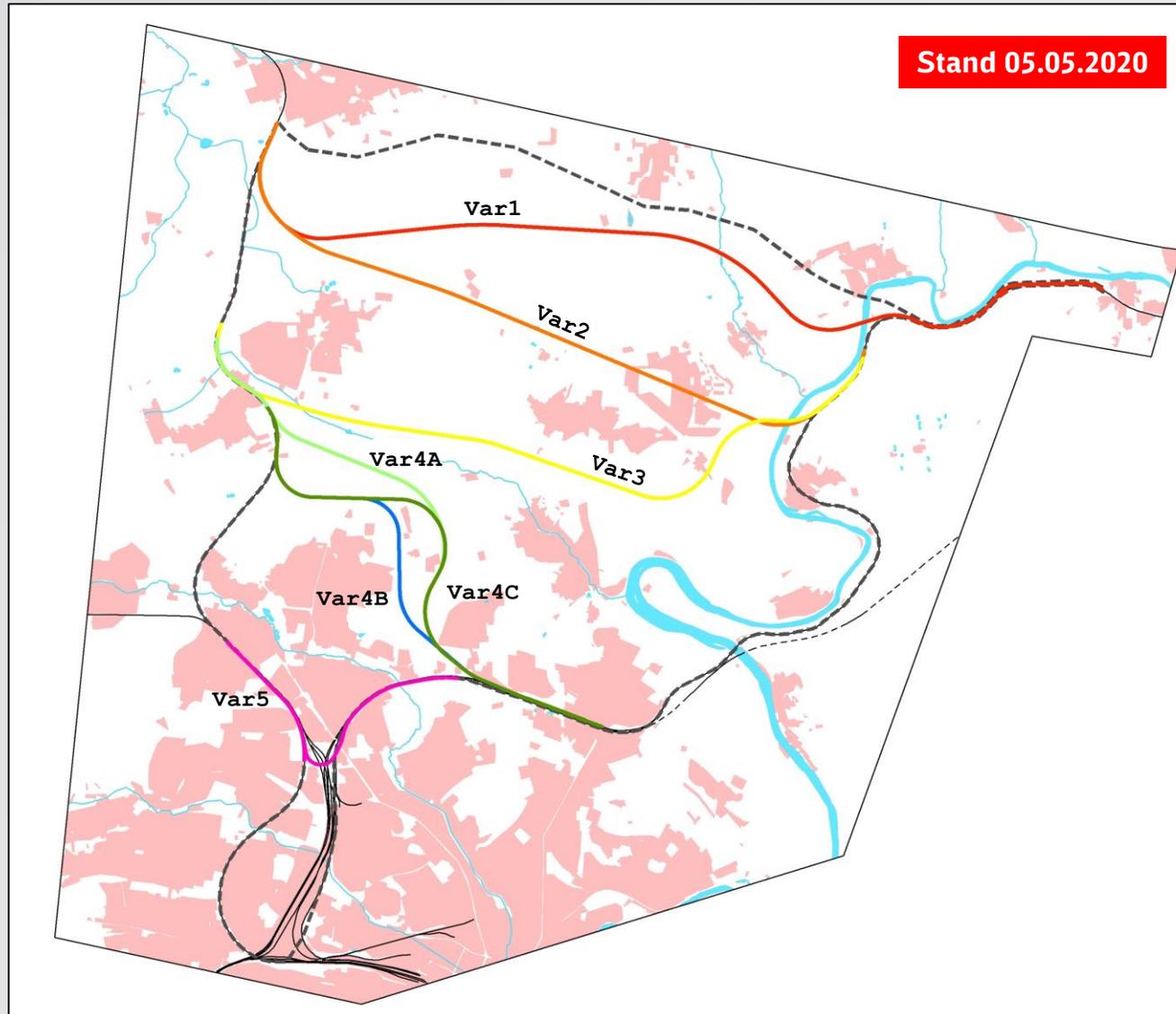
**Vertiefende
Planungsraumanalyse**



In Bearbeitung

Optimierung der Linienvarianten

Übersicht der Varianten für den Variantenvergleich



Legende

Bestand

- Suchraum
- Untersuchungsraum
- Bestandsstrecken Bahn
- Bestandsstrecken Bahn (Tunnel)
- Oberflächengewässer
- Siedlungsgebiete

Planung

- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 4A
- Variante 4B
- Variante 4C
- Variante 5

Optimierte Varianten 1-5
und Siedlungsbereiche
Entwurf - Stand: 27.04.2020



Froelich & Sporbeck GmbH & Co. KG



1:50.000

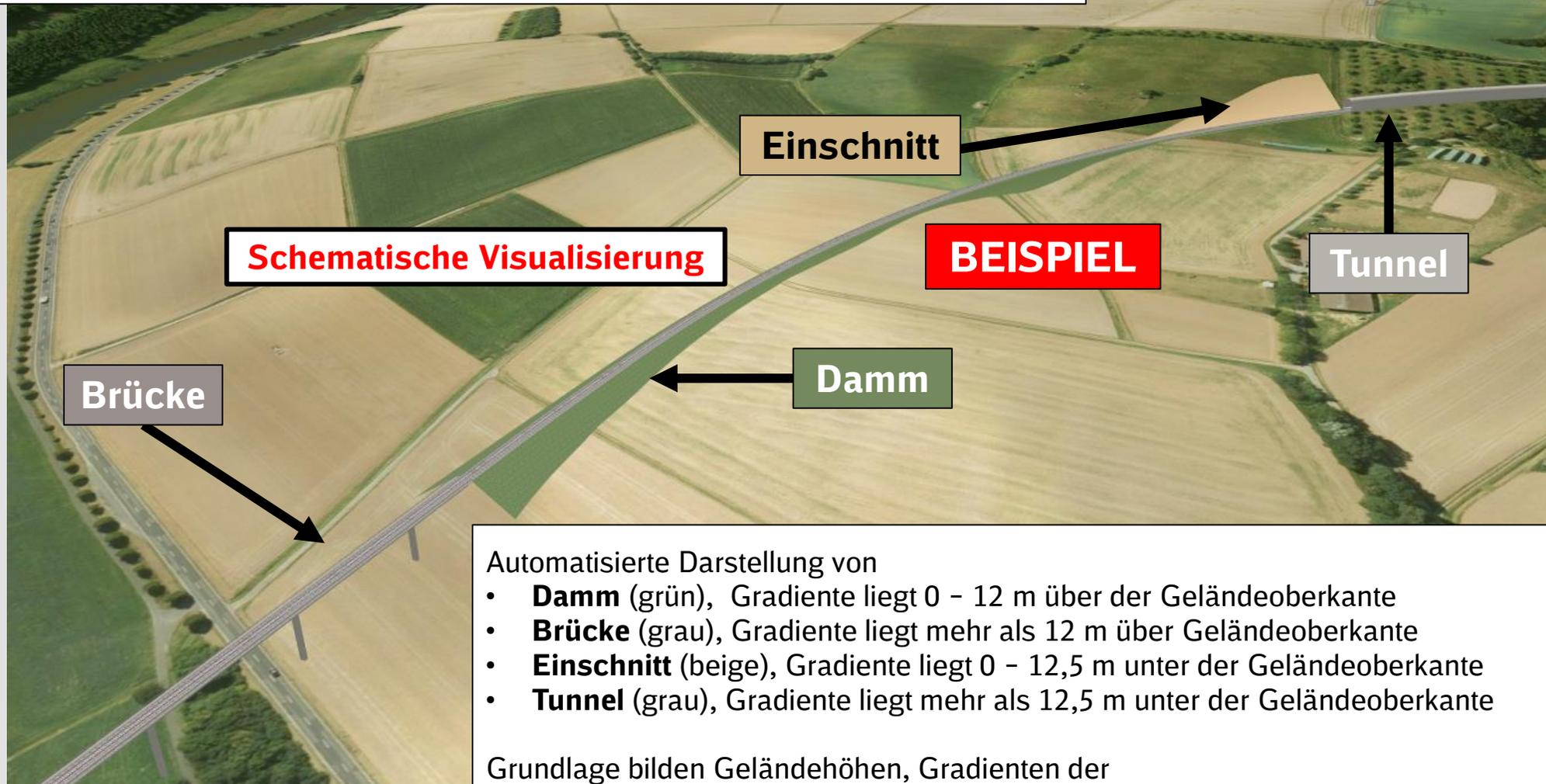
0 1,25 2,5 km

Optimierung / Anpassung der Linienvarianten

Legende und Erläuterung für die Arbeit mit



Dynamische Visualisierung von linienhafter Infrastruktur in KorFin®

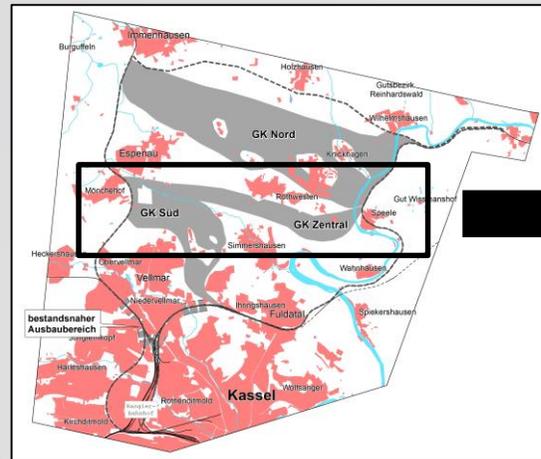


Automatisierte Darstellung von

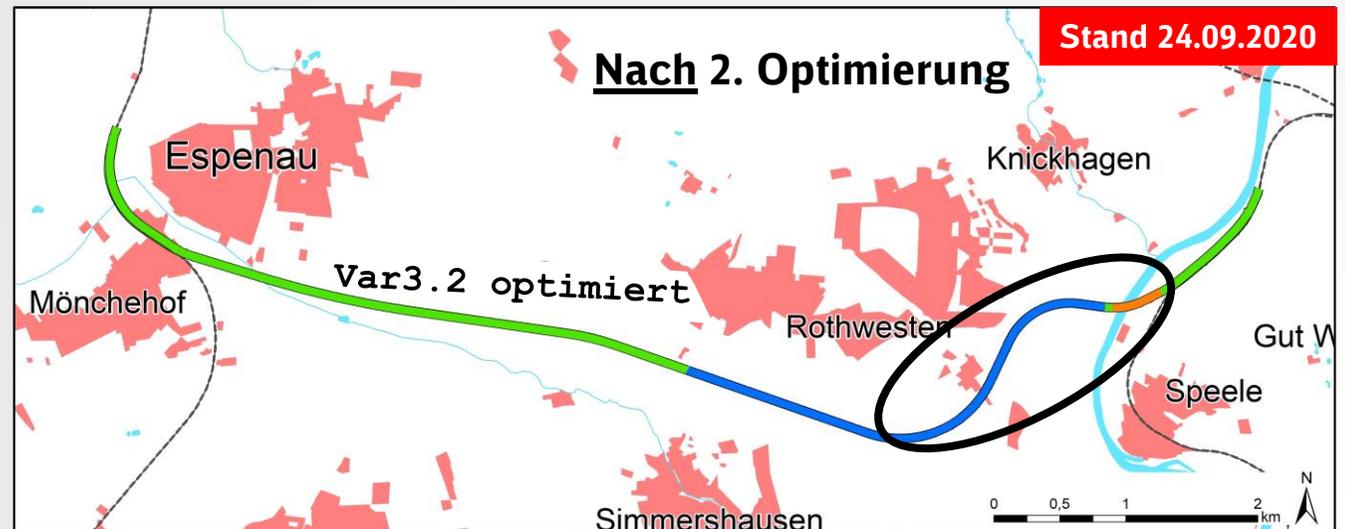
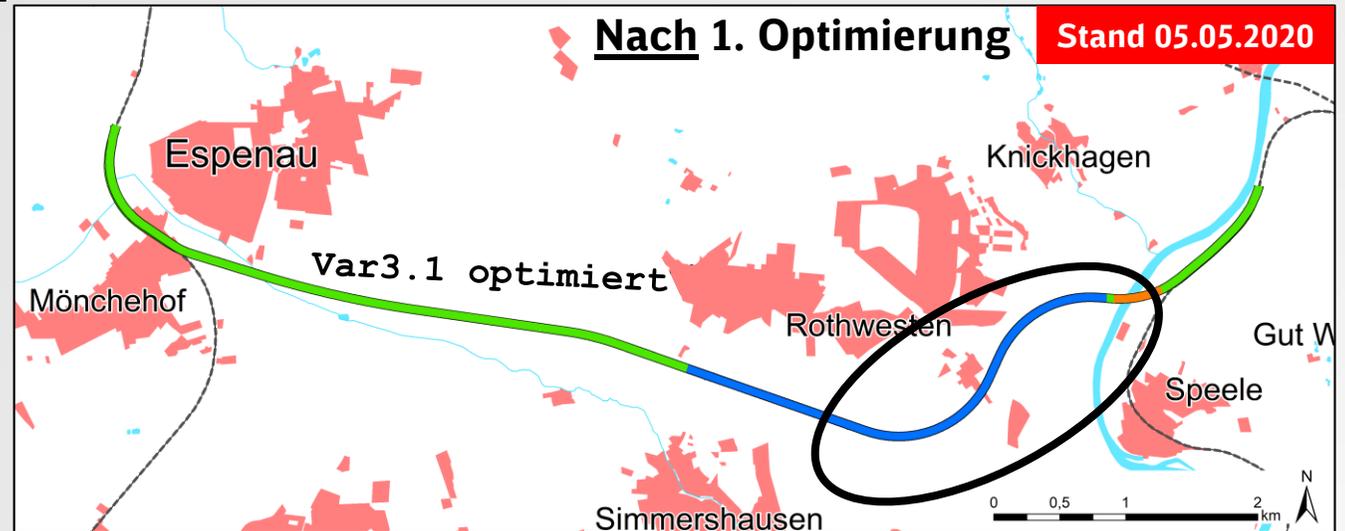
- **Damm** (grün), Gradiente liegt 0 - 12 m über der Geländeoberkante
- **Brücke** (grau), Gradiente liegt mehr als 12 m über Geländeoberkante
- **Einschnitt** (beige), Gradiente liegt 0 - 12,5 m unter der Geländeoberkante
- **Tunnel** (grau), Gradiente liegt mehr als 12,5 m unter der Geländeoberkante

Grundlage bilden Geländehöhen, Gradienten der Konstruktionslinien und die vordefinierte Maximalwerte.

Variante 3: Mönchehof Speele



Maßstab 1:50 000



Legende

Siedlungsgebiete

technische Ausführung

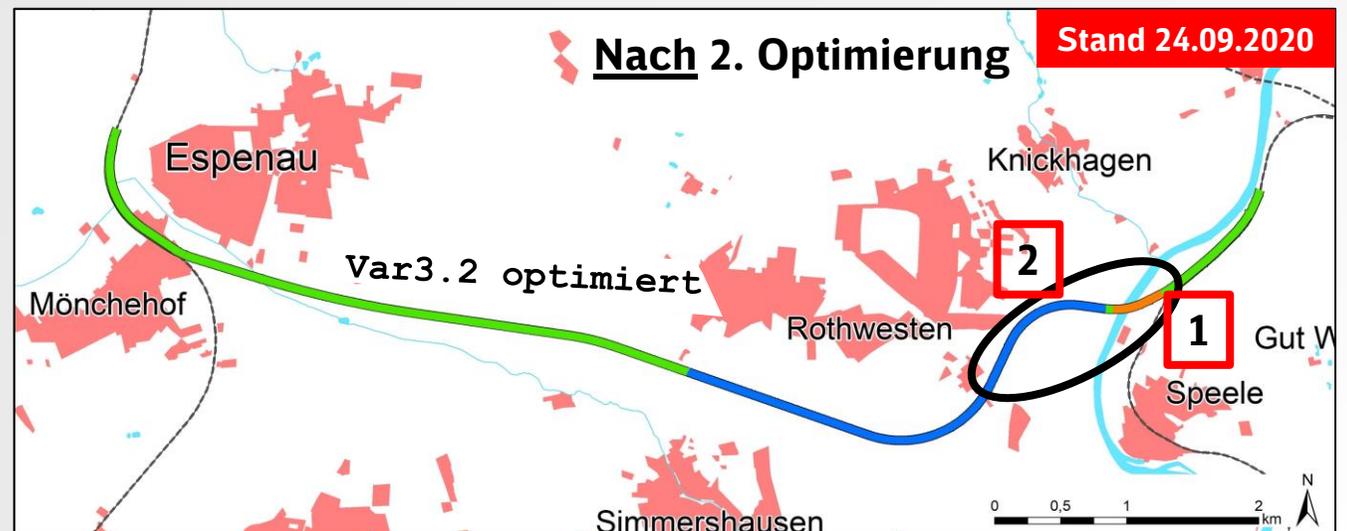
Tunnel

Brücke

oberirdische Linienführung

Optimierungsschritte Variante 3.2

1. Zur **Vermeidung** der Inanspruchnahme eines prioritären Lebensraumes im **FFH-Gebiet** wurde der **Brückenstandort um ca. 65 m nach Süden** verschoben. Die Variante befindet sich weiterhin außerhalb der 250m Abstandszone von Speele.
2. Um die vorteilhaftere Querung zu ermöglichen wurde der **Tunnelverlauf leicht angepasst**.



Modellsimulation Optimierung Var 3 bei Speele

**Schematische Visualisierung
des aktuellen Planungsstands**

Speele

Var3.2 optimiert
Stand 24.09.2020

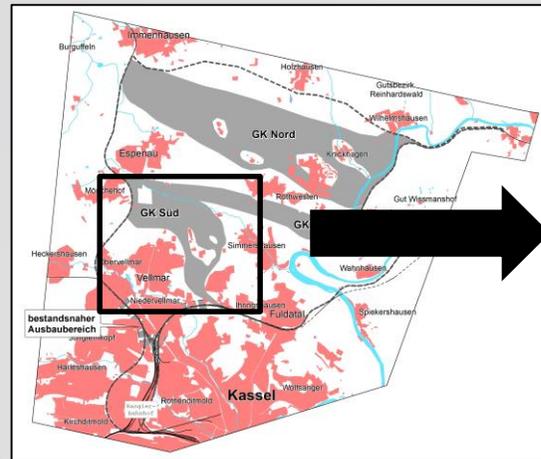
Var3.1 optimiert
Stand 05.05.2020

Gesamtlänge der Variante 3.2: ca. 12,5 km

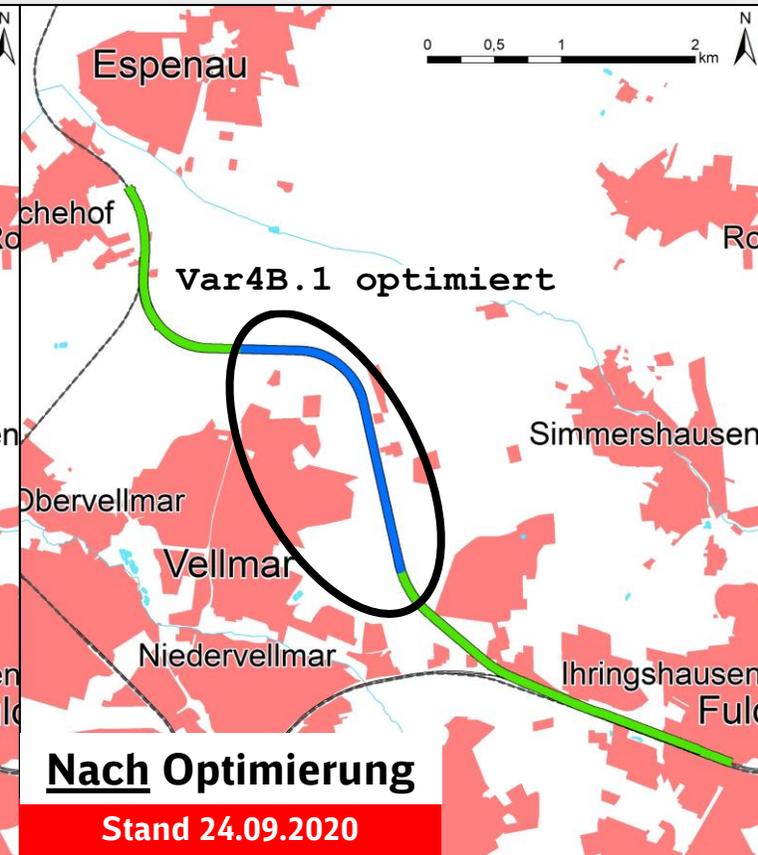
Brückenhöhe: ca. 35 m

Abstand zu Speele: ca. 400 m

Variante 4B: Mönchehof Ihringshausen



Maßstab 1:50 000

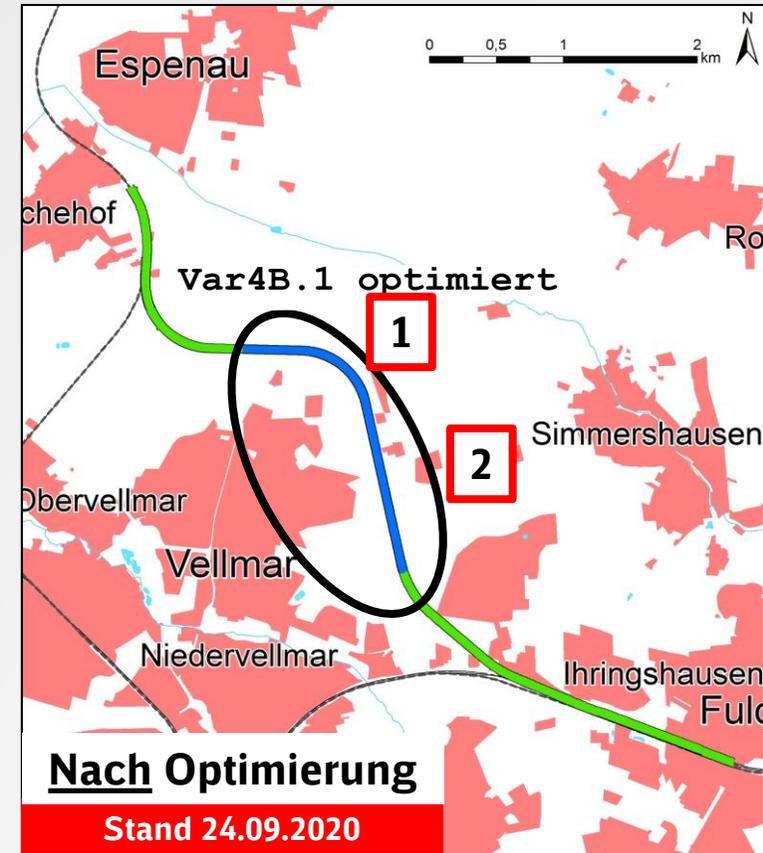


Legende

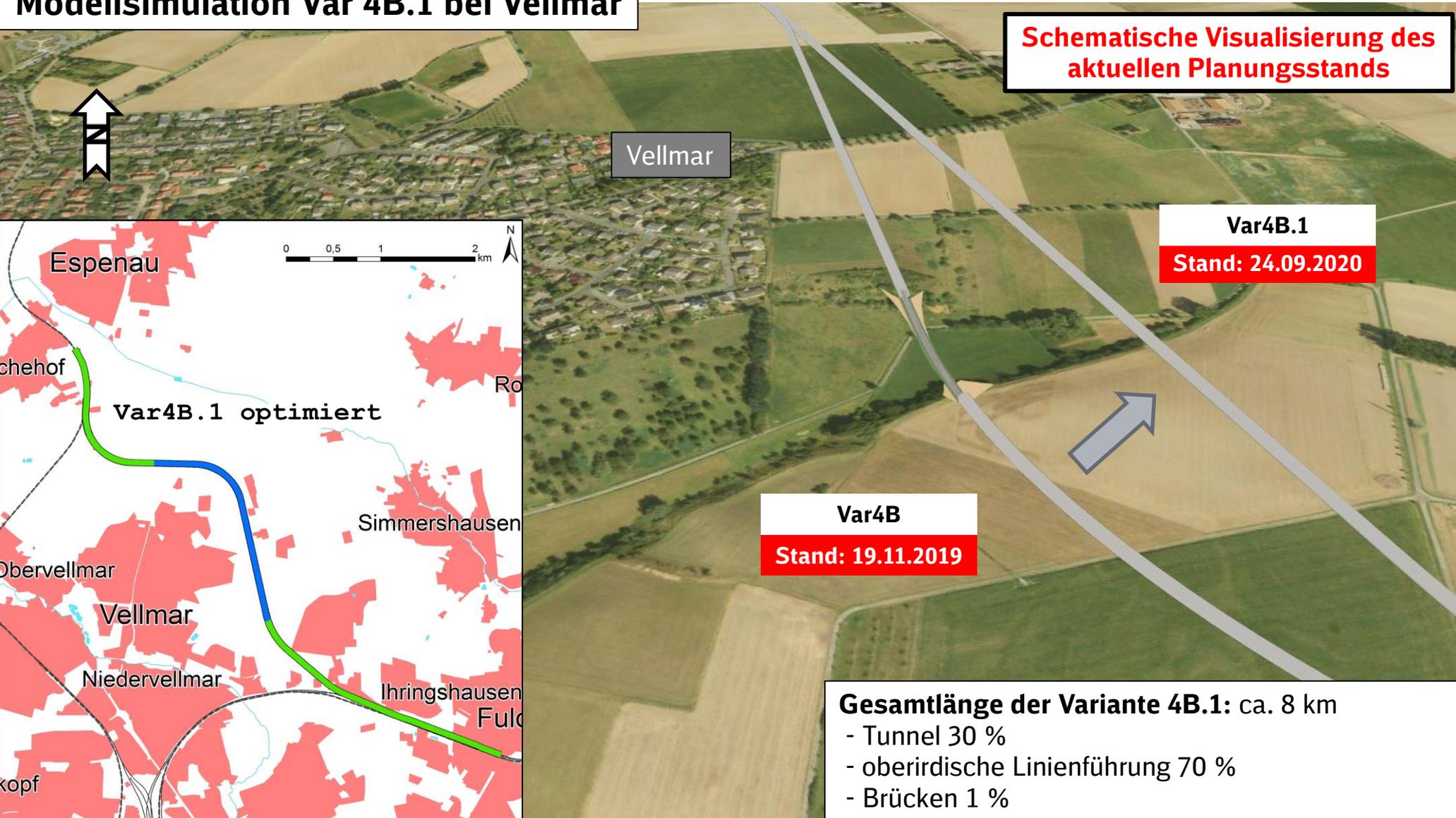
-  Siedlungsgebiete
- technische Ausführung**
-  Tunnel
-  Brücke
-  oberirdische Linienführung

Optimierungsschritte Variante 4B.1

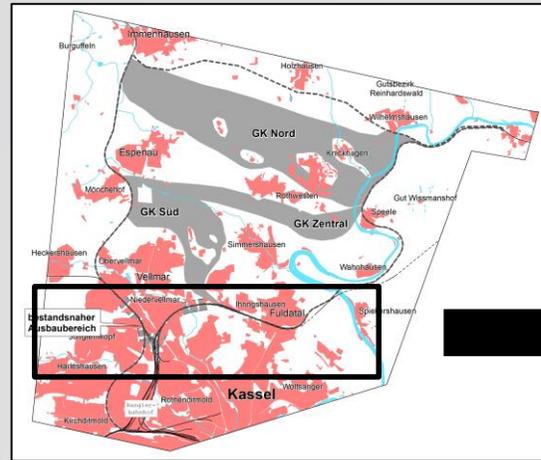
1. Zur **Vermeidung** der Inanspruchnahme eines gesetzlich geschützten **Biotops** wurde die Anpassung der Lage vorgenommen. Dadurch hat sich der **Tunnelanteil erhöht**, wodurch eine Minderung der Eingriffe ins Landschaftsbild resultiert, sowie die **Schallbetroffenheiten** am Ostrand von **Frommershausen** vermieden werden.
2. **Verschiebung** der Variante **nach Osten**, wodurch sich eine durchgängig geschlossene Variante im Bereich östlich von Frommershausen ergibt.



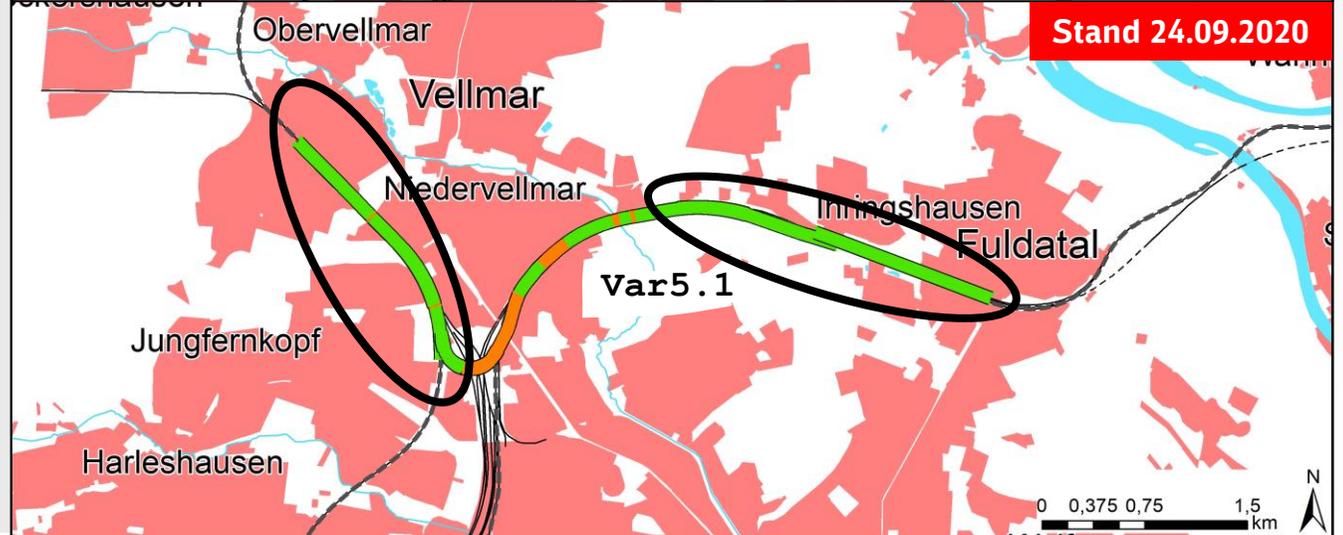
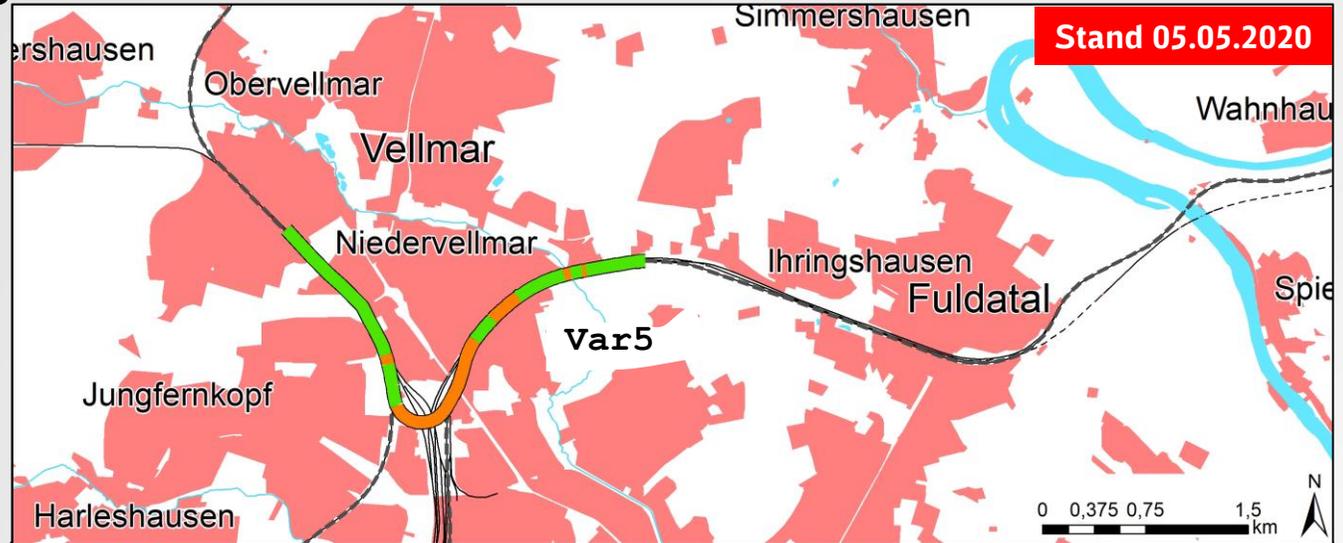
Modellsimulation Var 4B.1 bei Vellmar



Variante 5: Vellmar Ihringshausen



Maßstab 1:50 000

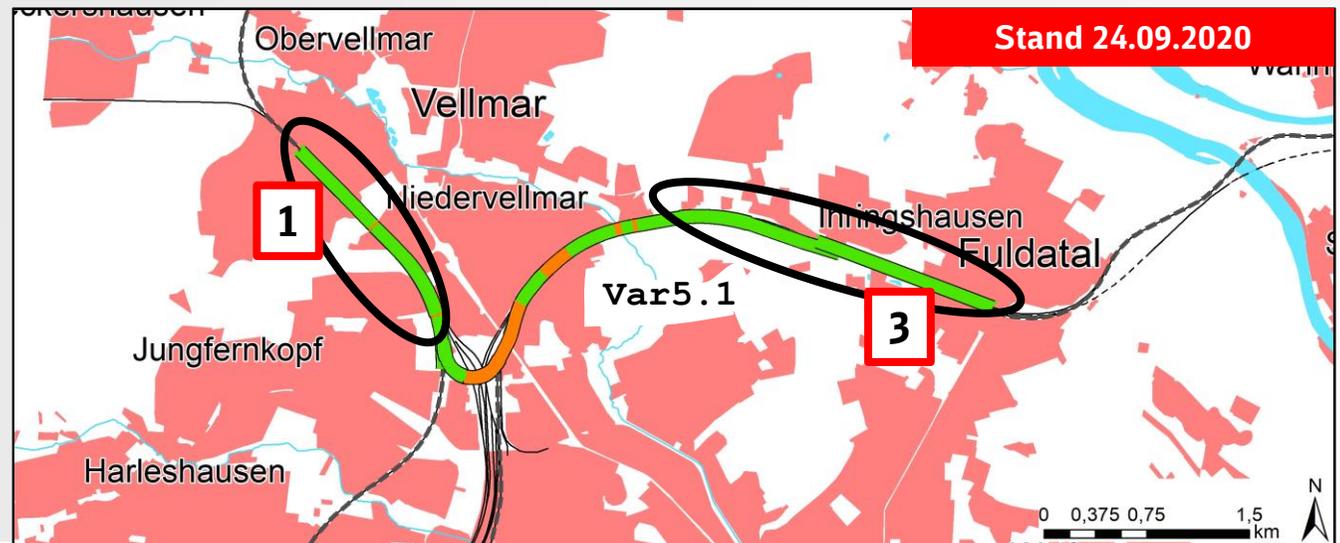


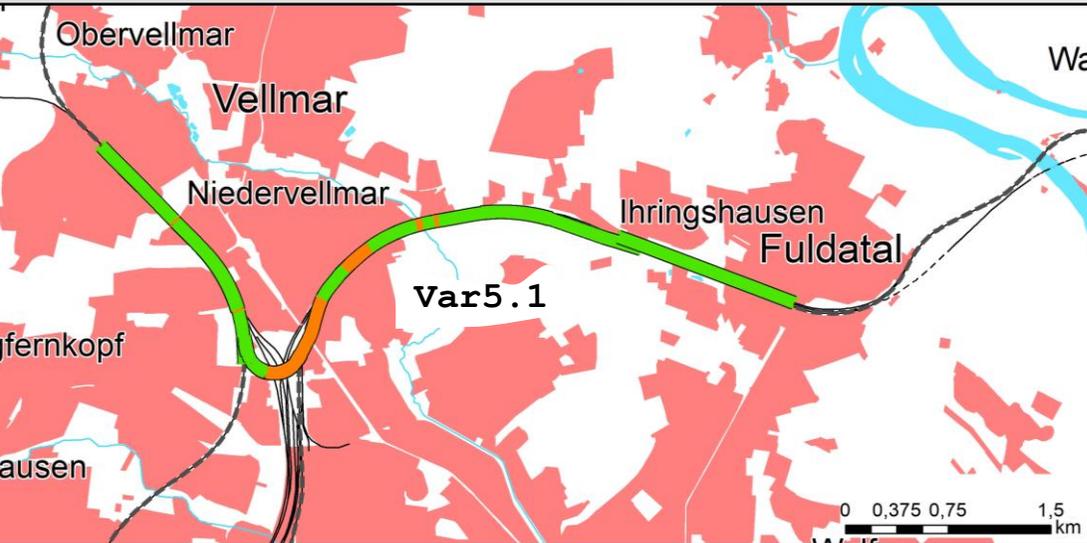
Legende

- Siedlungsgebiete
- technische Ausführung**
- Tunnel
- Brücke
- oberirdische Linienführung

Technische Anpassungen Variante 5

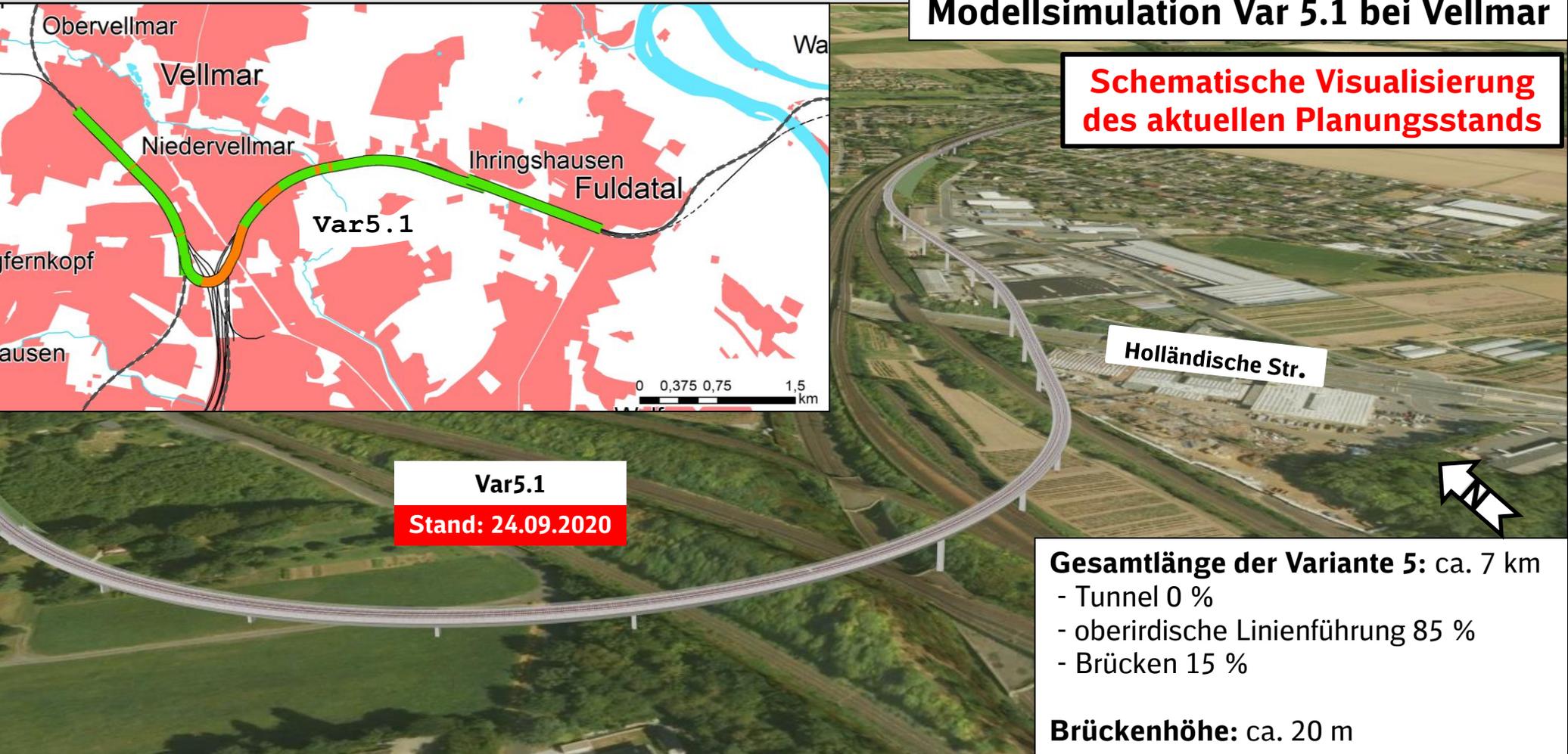
1. **Verlängerung des Überholgleises bei Niedervellmar** um notwendige Nutzlänge von 740 m herzustellen
2. **Optimierung der Längsneigung** für erforderliche Grenzlasten (Grenzlastberechnung noch offen)
3. Verlängerung eines Rangiergleises im Bereich **Ihringshausen** um zusätzliches **Überholgleis** mit einer Nutzlänge von 740 m zu erhalten





Modellsimulation Var 5.1 bei Vellmar

**Schematische Visualisierung
des aktuellen Planungsstands**



Var5.1

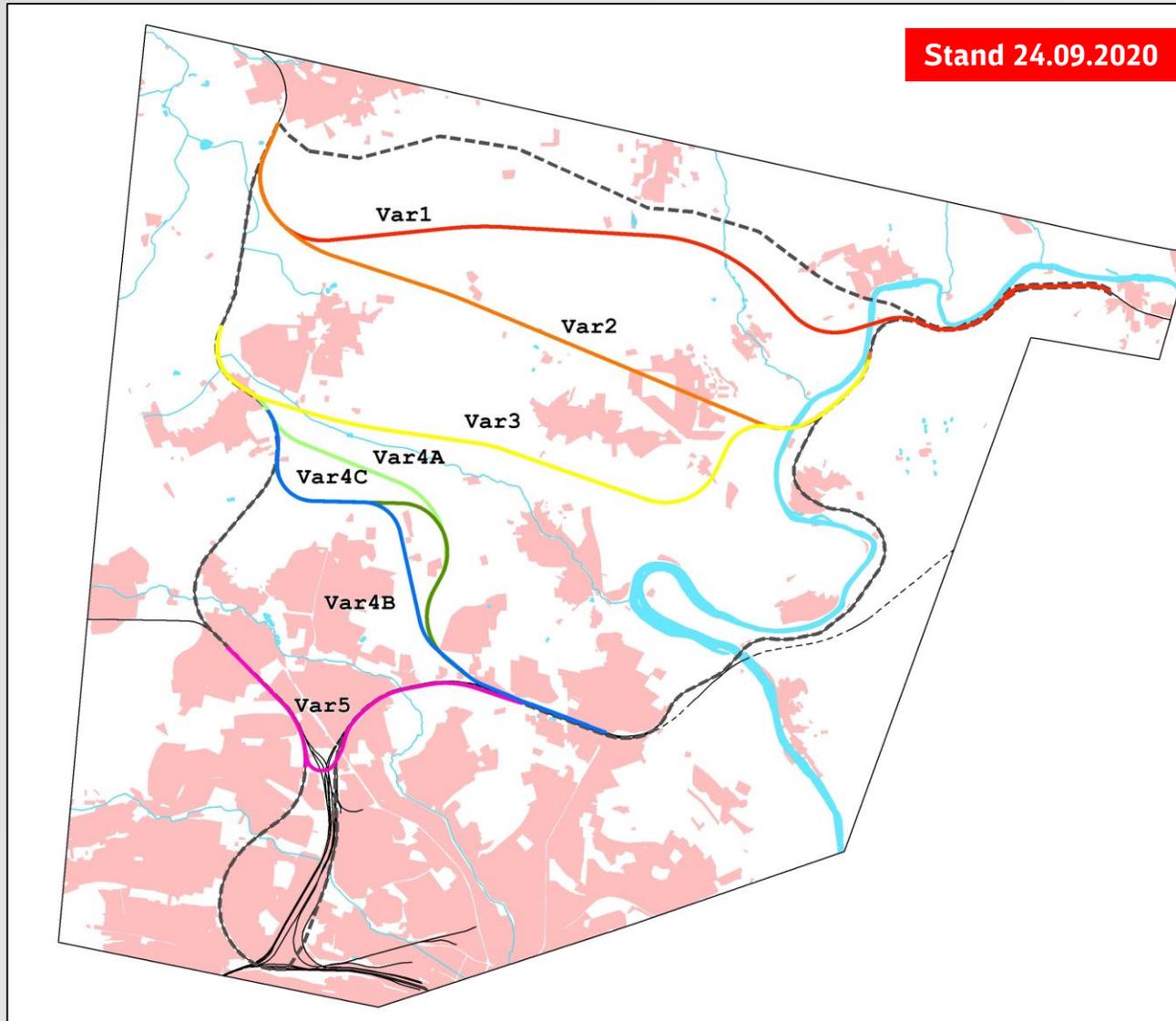
Stand: 24.09.2020

Gesamtlänge der Variante 5: ca. 7 km

- Tunnel 0 %
- oberirdische Linienführung 85 %
- Brücken 15 %

Brückenhöhe: ca. 20 m

Übersicht der Varianten für den Variantenvergleich



Legende

Bestand

- Suchraum
- Untersuchungsraum
- Bestandsstrecken Bahn
- Bestandsstrecken Bahn (Tunnel)
- Oberflächengewässer
- Siedlungsgebiete

Planung

- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 4A
- Variante 4B
- Variante 4C
- Variante 5

Optimierte Varianten 1-5
und Siedlungsbereiche
Entwurf - Stand: 24.09.2020



Froelich & Sporbeck GmbH & Co. KG



Agenda

1. Allgemeines
2. Projektleiterwechsel im Projekt Kasseler Kurve
3. Rückblick 3. und 4. Runder Tisch sowie Expertentag
4. Arbeitsstand und nächste Planungsschritte; Status Variantenoptimierung
5. Ausblick (6.+7. Runder Tisch)
6. Abstimmung der gemeinsamen Botschaften

Zeitschiene und Inhalte

der nächsten Runden Tische (vorläufige Planung)



6. Runder Tisch (19.10.)

Präsenz und Internet

- **Vertiefung Methode**
- **Vorstellung verkehrliche/volkswirtschaftliche Kriterien**
- **Überflugfilme der Varianten**

7. Runder Tisch (03.12.)

Präsenz und Internet

- **Vorstellung der vollständigen Variantenbewertung**
 - Umwelt
 - Raumordnung
 - verkehrlich/wirtschaftlich

8. Runder Tisch (noch offen)

Präsenz und Internet

- **Variantenentscheidung**

Expertentag (noch offen)

Präsenz und Internet

- **Beantwortung von Fragen zum Variantenbewertung**
- **Einblick direkt in das Planungstool (Korfin-Modell)**

Agenda

1. Allgemeines
2. Projektleiterwechsel im Projekt Kasseler Kurve
3. Rückblick 3. und 4. Runder Tisch sowie Expertentag
4. Arbeitsstand und nächste Planungsschritte; Status Variantenoptimierung
5. Ausblick (6.+7. Runder Tisch)
6. Abstimmung der gemeinsamen Botschaften

Gemeinsame Botschaften – 5. Runder Tisch (1/3)

- Am 24. September 2020 fand die fünfte Sitzung des Runden Tisches zum Bahnprojekt Kurve Kassel statt. Nachdem aufgrund der Entwicklungen zum Coronavirus SARS-CoV-2 mehrere virtuelle Veranstaltungen stattgefunden hatten, war diesmal die Teilnahme sowohl vor Ort als auch online möglich. Der Runde Tisch ist Teil der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung der DB Netz AG.
- Die DB Netz AG berichtete über den Zuständigkeitswechsel im Projekt Kasse-ler Kurve und stellte den neuen Projektleiter Herrn Dirk Schütz vor.
- In einem Rückblick auf die Webinare zum 3. und 4. Runder Tisch sowie den virtuell durchgeführten Expertentag wurden die dortigen Diskussionen fortge-setzt. Dabei ging es unter anderem um die Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen, deren gleichrangige Prüfung gefordert worden war. Weitere Diskussionspunkte waren die Themen Lärmschutz und Zugzahlen.

Gemeinsame Botschaften – 5. Runder Tisch (2/3)

- Die DB hatte die Kosten der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen in Höhe von 437 Mio. Euro bereits im März bei einer Online-Sitzung vorgestellt. Zusätzlich wurde nun die Fahrzeit dieses Laufweges dargestellt. Demnach ist die Fahrzeit insbesondere tagsüber um gut 1 bis 1,5 Stunden länger. Grund ist, dass an Engstellen auf der teilweise eingleisigen Strecke aufgrund der Vertaktung mit dem Nahverkehr mit Wartezeiten des Güterverkehrs zu rechnen ist. Die DB wird beim nächsten Runden Tisch die Fahrzeitenberechnung detailliert vorstellen.
- Um auch diese Engpässe aufzulösen, wären weitere Umbauten an den Bestandsstrecken notwendig, wodurch die Kosten der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen weiter steigen würden.
- Eine abschließende Aussage dazu, ob der Laufweg Altenbeken-Northeim-Nordhausen in Betracht kommt, ist erst nach Festlegung der Antragsvariante im Suchraum mit entsprechender Kostenbetrachtung möglich.

Gemeinsame Botschaften – 5. Runder Tisch (3/3)

- Im Anschluss wurde der Arbeitsstand, die nächste Planungsschritte sowie der Status der Variantenoptimierung im Suchraum präsentiert: Drei der nach aktuellem Kenntnisstand in Frage kommenden Varianten wurden optimiert. So wird durch Verschiebung eines Brückenstandortes ein FFH-Gebiete geschont, Tunnelverläufe angepasst, ein Tunnelanteil erhöht und zwei Überholgleise verlängert. Die Auswirkungsprognose für die optimierten Linien ist derzeit in Bearbeitung. Zu den weiteren Varianten waren keine Optimierungen sinnvoll möglich.
- Bis Ende 2020 sind noch zwei weitere Runde Tische geplant. Es sollen Visualisierungen der Varianten gezeigt und die Methodik der Variantenbewertung und des Variantenentscheids vertiefend erläutert werden. Zudem ist vorgesehen, eine Darstellung der Einfädung in die Bestandsstrecken für alle Varianten vorzustellen.
- Die Entscheidung darüber, welche Variante in das Raumordnungsverfahren eingeht und vertieft geplant wird, wird voraussichtlich 2021 getroffen werden.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

www.kurve-kassel.de

