



**NETZE**

# Mandatsträgerversammlung

Kurve Kassel

---

**10. Februar 2022 | Online (MS-Teams)**

- 1. Allgemeines, Projektauftrag, Runder Tisch**
2. Trassenfindungsprozess und Variantenentscheid
3. Parlamentarische Befassung im Deutschen Bundestag
4. Ausblick
5. Ihre Fragen

# Ihre Ansprechpartner im Projekt Kurve Kassel



**Leiter Technik Portfolio  
Kassel/Frankfurt**

Marco Rasbieler



**Projektkommunikation**

Cornelia Rohr



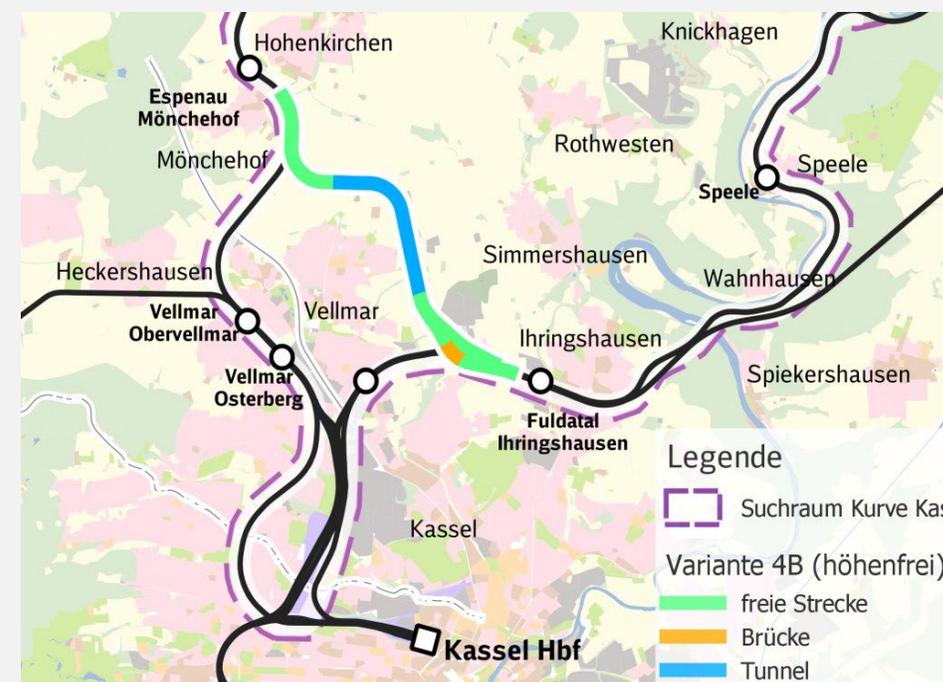
**Projektleiter Kurve Kassel**

Dirk Schütz

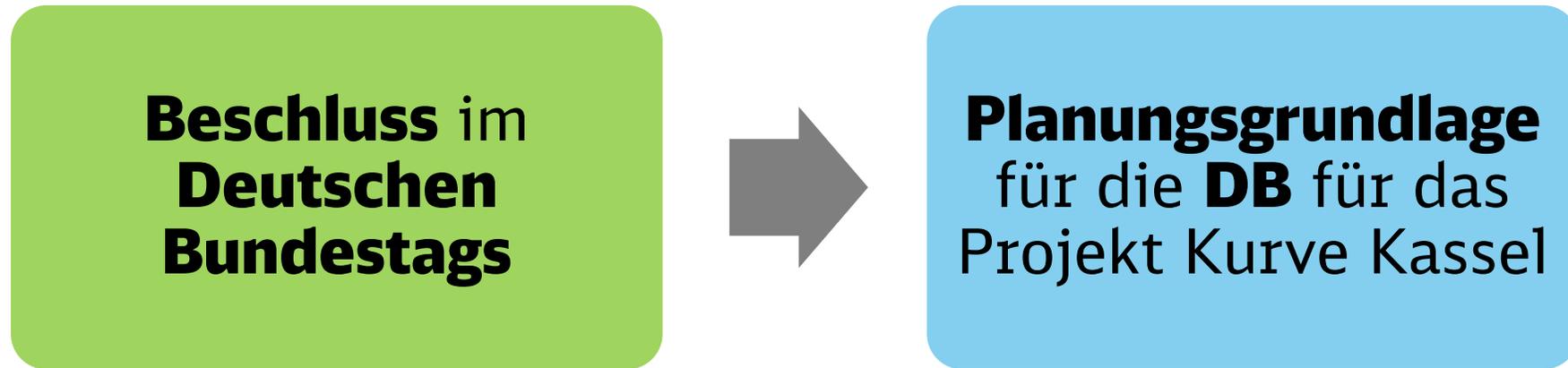
**DB Netz AG**  
**Projekt NBS Kurve Kassel (I.NI-MI-K-I)**  
**Kölnische Str. 81**  
**34117 Kassel**

E-Mail: [kurve-kassel@deutschebahn.com](mailto:kurve-kassel@deutschebahn.com)

Internet: <https://www.kurve-kassel.de/>



# Grundlage für die Planung von Aus- und Neubauprojekten der Bahn ist ein Beschluss im Deutschen Bundestag



**Gesetzesgrundlage** ist der **Bundesverkehrswegeplan 2030** (BVWP) vom August 2016

- BVWP-Vorgaben definieren die **verkehrlichen Projektziele** und die **Referenzvariante**, auf deren Basis die **volkswirtschaftliche Bewertung** erfolgt
- Die weitere Planung muss diese Ziele erfüllen (verkehrliche, volkswirtschaftliche Ziele, Belange der Umwelt, der Menschen)

# Der Bundesverkehrswegeplan ist die verbindliche Planungsgrundlage für die Deutsche Bahn

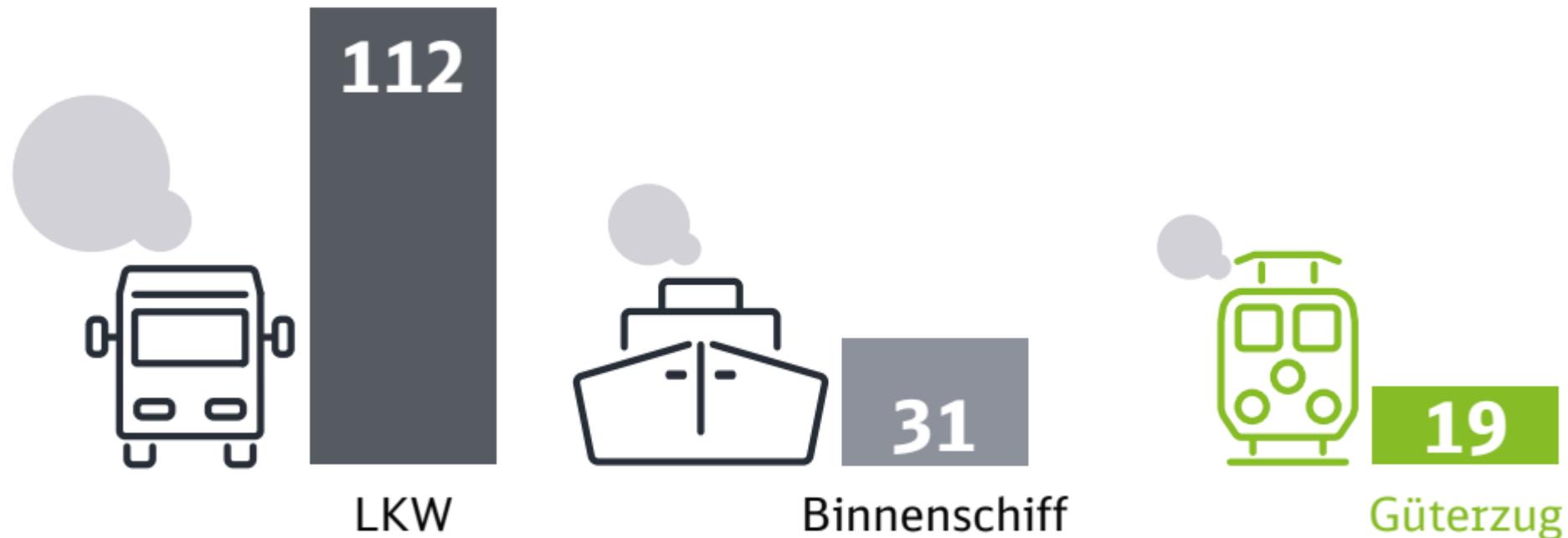
## Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

- dient als wichtigstes **Steuerungsinstrument** für eine sinnvolle Bundesverkehrswegeplanung
- wird vom **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)** aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen. Er wird gesetzlich im **Bundesschienausbaugesetz** durch den Bundestag beschlossen
- ist **verkehrsübergreifend** angelegt (Straße, Schiene, Wasserstraße)
- weitere **Informationen im Projektinformationssystem** des BMVI:  
<https://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-015-v01/2-015-v01.html>

 **Auf Grundlage der Zielvorgaben aus dem BVWP und im Auftrag des Bundes startet die Deutsche Bahn die Planung gemeinsam mit der Region (Runder Tisch)**

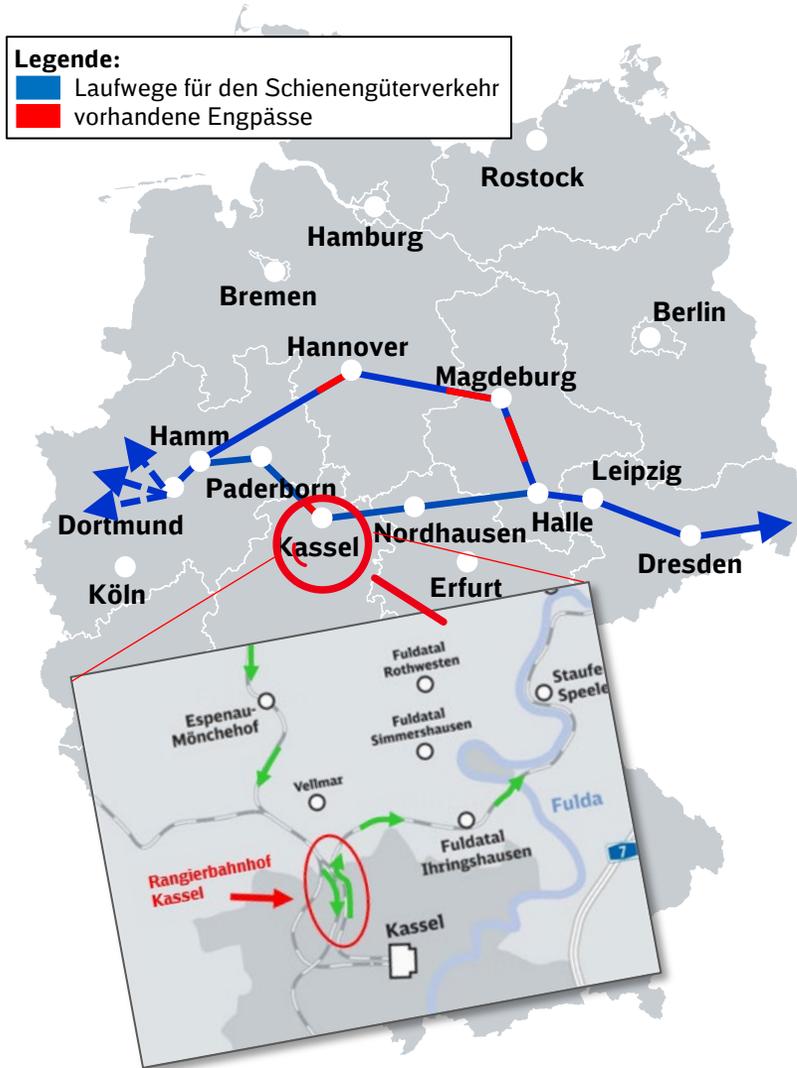
# Zur Erreichung der Klimaziele müssen mehr Güter auf die Schiene - weitere Ausbauvorhaben sind somit notwendig

**Güterverkehr:** Treibhausgas-Emissionen (CO<sub>2</sub>e)  
in Gramm pro Tonne und Kilometer (g/tkm)



CO<sub>2</sub>e: Summe der Treibhausgase Kohlendioxid, Methan und Lachgas; Quellen: Umweltbundesamt 2018 (Bezugsjahr 2018), Wert Güterzug DB AG (Bezugsjahr 2019). Deutsche Bahn AG | April 2020

# Engpässe im deutschen Streckennetz verhindern Erreichung der Klimaziele. Kurve Kassel bietet eine Lösung:



## 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)
- Für den **Schienengüterverkehr** in West-Ost-Richtung besteht **keine direkte Verbindung** der Teilstrecken „Paderborn - Kassel“ und „Kassel - Hann. Münden - Halle“
- **Vermeidung des Fahrtrichtungswechsels** im Rangierbahnhof Kassel (**Zeitersparnis mindestens 45 Minuten**)
- **Engpassbeseitigung** auf der Verbindung über Hannover und Magdeburg

## Zugzahlenprognose:

- Mit den Zugzahlen der Bundesprognose 2030 werden **32 Güterzüge pro Tag** die **Kurve Kassel nutzen**

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

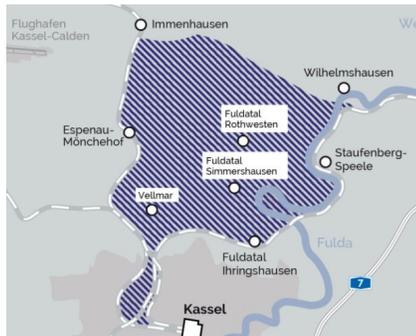


- **frühe Einbindung** der Beteiligten
- **Vorstellung** der **Arbeitsstände** der Planung
- **Klärung von Fragen** der Region
- **Einbeziehung von Vorschlägen** aus der Region
- **Informations-** und **Beratungsgremium**
- **Ergänzend** zur **Raumordnung** und **Planfeststellung**
- **60 Mitglieder** im Runden Tisch
- bisher **16 Sitzungen** des Runden Tisches
- **553 Seiten Folien**, 132 Seiten Protokoll
- darüber hinaus **6 Bürger:innen-** und **Interessengruppenveranstaltungen**

1. Allgemeines, Projektauftrag, Runder Tisch
- 2. Trassenfindungsprozess und Variantenentscheid**
3. Parlamentarische Befassung im Deutschen Bundestag
4. Ausblick
5. Ihre Fragen

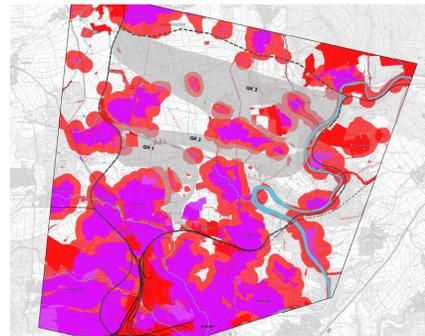
# Vom Suchraum zur Antragsvariante

## Suchraum



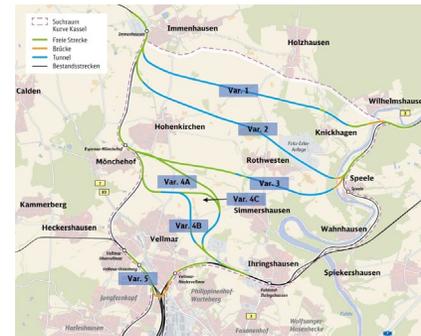
Der **Suchraum** wurde aufgrund der zu **verbindenden Strecken**, der **Topographie** und der **maximalen Länge** der **Neubaustrecke** (Kosten) abgegrenzt.

## Grobkorridore



Die **Grobkorridore** ergeben sich aus den Bereichen **geringerer Raumwiderstände**. Raumwiderstände ergeben sich u.a. aus **Siedlungsflächen** und **Naturschutzgebieten**.

## Variantenvergleich



Die in Betracht **kommenden Trassenkorridore** ergeben sich aus dem Vergleich **einzelner Segmente anhand der Kriterien**. Die besten Variantenabschnitte werden zu durchgehenden Varianten zusammengesetzt.

## Vorzugsvariante



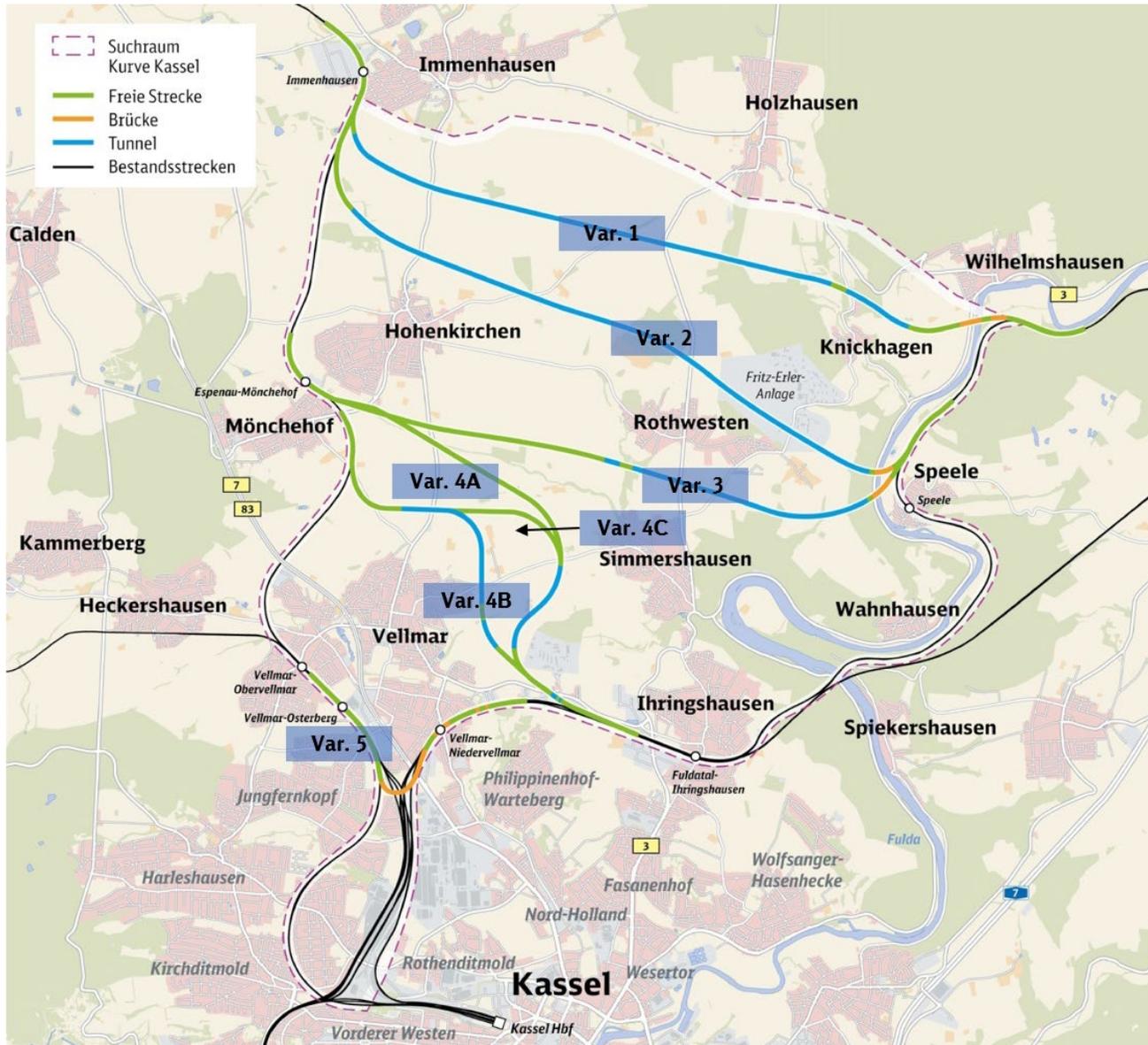
Die **Vorzugsvariante** ist das Ergebnis des intensiven **Vergleichs** der Varianten auf Basis der Kriterien aus **Umwelt** und **Raumordnung** sowie der **verkehrlichen und volkswirtschaftlichen** Bewertungen.

## Raumordnungsverfahren



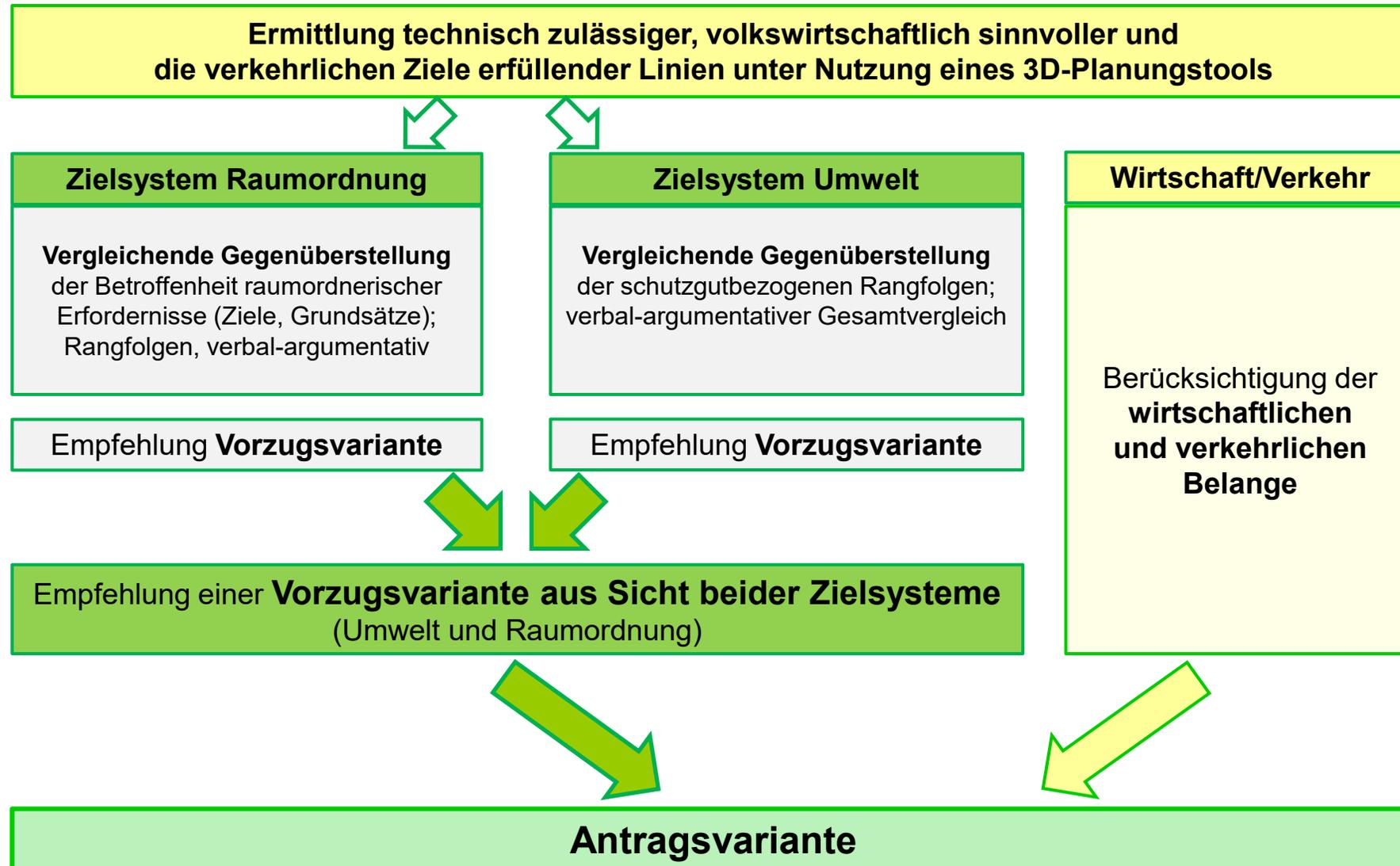
Die **Vorzugsvariante** wird durch das **Regierungspräsidium Kassel** und den zuständigen **Fachbehörden** geprüft und **öffentlich ausgelegt**. **Bürger** und **Kommunen** können entsprechende **Stellungnahmen** einreichen, die in **Erörterungsterminen** besprochen werden können.

# Vom Trassenfindungsprozess zur Vorzugsvariante



- **7 mögliche Varianten** ermittelt und fortlaufend **optimiert**
- **bewertet** in den **Zielsystemen**:
  - Raumordnung
  - Umwelt
  - Wirtschaft/Verkehr
- in **80 Kriterien** (Umwelt und Raumordnung) und **10 Kriterien** (Verkehr/Wirtschaft) wurde **jede Variante bewertet**
- **Siedlungsflächen** und **Schutzgüter** der Umwelt wurden überwiegend **umfahren** oder **ausgespart**

# Methodische Vorgehensweise: Der Weg zur Antragsvariante auf einen Blick



# Variantenvergleich im Zielsystem Umwelt

Schutzgut	Kriterien	Anbindungsvarianten						
		Var1	Var2	Var3	Var4A	Var4B	Var4C	Var5
Menschen, insbesondere der menschlichen Gesundheit (ohne LS)	Bewertung qualitativ	++	++	+	+	+	+	--
		1	1	2	2	2	2	5
Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	Bewertung qualitativ	--	0	0	+	+	+	++
		5	3	3	2	2	2	1
Fläche	Bewertung qualitativ	0	++	--	--	0	--	+
		3	1	5	5	3	5	2
Boden	Bewertung qualitativ	0	++	--	-	+	-	+
		3	1	5	4	2	4	2
Wasser	Bewertung qualitativ	--	-	0	+	++	++	++
		5	4	3	2	1	1	1
Luft und Klima	Bewertung qualitativ	++	++	0	+	--	0	--
		1	1	3	2	5	3	5
Landschaft	Bewertung qualitativ	--	0	-	+	++	+	++
		5	3	4	2	1	2	1
Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	Bewertung qualitativ	++	++	++	++	++	++	++
		1	1	1	1	1	1	1
Gesamt Ø	Bewertung qualitativ	3,00	1,88	3,25	2,50	2,13	2,50	2,25
		--	++	--	0	++	0	+
Rangfolge Umwelt (fachlich)		6	1	7	4	1	4	3
Umwelt rechtlich (FFH-Genehmigungsrisiko)								
Äquidistanzen		2,15	2,43	2,70	2,98	3,25		

## Punkte

++ = 1
+ = 2
0 = 3
- = 4
-- = 5

# Variantenvergleich im Zielsystem Raumordnung

Belang	Kriterien	Anbindungsvarianten						
		Var1	Var2	Var3	Var4A	Var4B	Var4C	Var5
Siedlung und Gewerbe	Bewertung qualitativ	++	+	0	+	+	+	-
		1	2	3	2	2	2	4
Natur und Landschaft	Bewertung qualitativ	-	+	--	+	++	+	++
		4	2	5	2	1	2	1
Land- und Forstwirtschaft sowie Rohstoffsicherung	Bewertung qualitativ	+	+	--	-	+	-	+
		2	2	5	4	2	4	2
Regionaler Grünzug und Klimafunktionen	Bewertung qualitativ	++	++	0	-	-	--	+
		1	1	3	4	4	5	2
Wasser	Bewertung qualitativ	-	0	--	++	++	++	++
		4	3	5	1	1	1	1
Gesamt	Bewertung qualitativ	2,40	2,00	4,20	2,60	2,00	2,80	2,00
		++	++	--	+	++	+	++
Rangfolge Raumordnung		4	1	7	5	1	6	1

**Punkte**

++ = 1
+ = 2
0 = 3
- = 4
-- = 5

<b>Äquidistanzen</b>	<b>2,44</b>	<b>2,88</b>	<b>3,32</b>	<b>3,76</b>	<b>4,20</b>
----------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Varianten 4 mit höhenfreier Anbindung Ihringshausen

# Variantenvergleich im Zielsystem Verkehr/(Volks-)wirtschaft

Bereich	Bewertungskriterien	Einheit	Anbindungsvarianten						
			Var1	Var2	Var3	Var4A	Var4B	Var4C	Var5
Technik <sup>2</sup>	<b>Geo- und hydrogeologische Verhältnisse sowie geogene Risiken</b>	Risikoklasse	5	2	5	3	1	1	0
	<b>Bauliche Kriterien</b>								
	<b>Bauzeit</b>	Zeit [Jahre]	8,7	8,5	6,3	4,1	4,9	4,1	5,4
	<b>Beeinträchtigung Schienenverkehrs (Sperrpausenbedarf)</b>	Länge [m]	3.781	1.761	2.210	2.043	1.393	1.393	5.890
	<b>Beeinträchtigung Straßenverkehrs (BE-Konzepte, Entsorgungstransporte)</b>	Gesamttransport von BE-Flächen [Mio. m <sup>3</sup> x km]	44,0	51,4	28,5	8,4	8,2	12,0	1,4
		Bautätigkeit im Wohngebiet [m]	0	0	183	183	0	0	1.979
(Volks-)wirtschaft	<b>NKV &gt;= 1,0</b> Ausschlusskriterium	erfüllt [ja/nein]	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
	<b>Kosten<sup>4</sup></b> (Bau- und Planungskosten)	Kosten [Mio. EUR]	600-665	560-625	360-395	200-225	200-225	220-240	240-270
Verkehr/ Betrieb	<b>Kapazität (EBWU)</b>	betriebliche Bewertung	uneingeschränkt erfüllt						erfüllt
	<b>Betriebliche Flexibilität</b>	Anzahl Netzverknüpfungen	1	1	1	2	2	2	2
	<b>Trassierung des Laufweges<sup>3</sup>: Grenzlast &gt; 1780 to</b> Ausschlusskr.	erfüllt [ja/nein]	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
	<b>Transportzeit / Fahrzeit</b> (Laufweg Altenbeken - Nordhausen)	Zeit <sup>1</sup>	2:30h	2:30h	2:33h	2:36h	2:36h	2:36h	2:40h
<b>Bewertung</b>									

(1) Größenunterschied kleiner 10%, daher gleich bewertet. (2) Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) ist im Schutzgut Boden berücksichtigt.  
 (3) ohne gesicherte Durchfahrt, Baureihe BR193 (4) Preisstand 2016, ohne Nominalisierung

➤ **Variante 4B / 4C** schneiden **am besten** ab, da sie ausschließlich „grüne“ Bewertungen aufweisen.

# Finale Gesamtbewertung für das Raumordnungsverfahren

Untersuchungs- aspekt	Anbindungsvarianten						
	Var1	Var2	Var3	Var4A	Var4B	Var4C	Var5
Hauptuntersuchungen Umwelt und Raumordnung							
Zielsystem Raumordnung	++	++	--	+	++	0	++
Zielsystem Umwelt	--	++	--	-	++	0	+
Genehmigungsrisiko Natura 2000 (FFH/VSG)	sehr hoch	hoch	hoch	keine	keine	keine	keine
Ergebnis Umwelt- und Raumordnung	Ausschluss	Ausschluss	Ausschluss	0	++	0	++
Hauptuntersuchungen Verkehr/Wirtschaft							
Zielsystem Verkehr/(Volks-) Wirtschaft							
Gesamtbewertung Antragsvariante							
Gesamtergebnis							

Vorzugsvariante  
Teilsystem

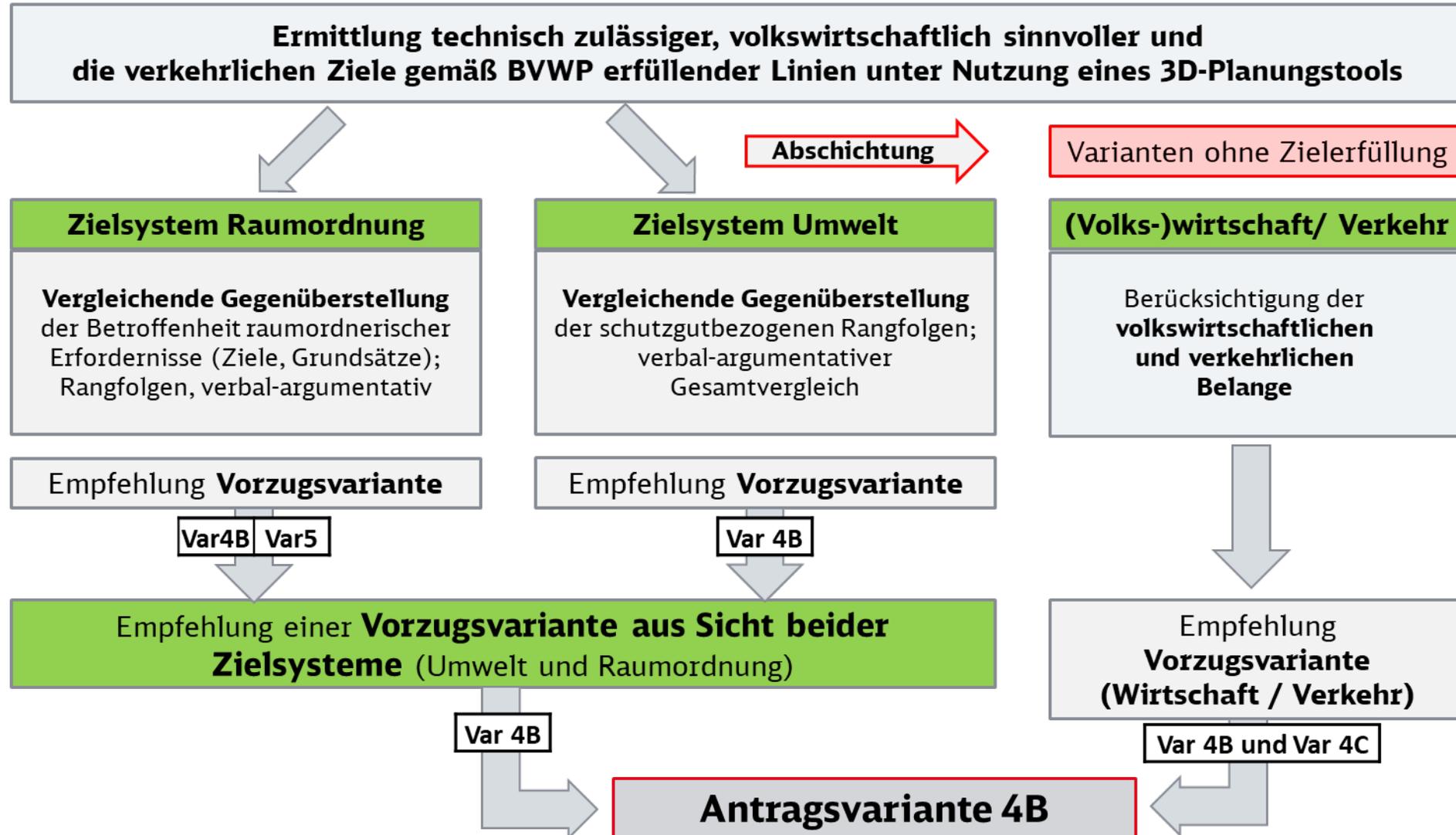
Antragsvariante

Im Rahmen des **Abwägungsprozesses** wird die Variante 5 aufgrund der

- sehr hohen Betroffenheiten durch Schall in der Bewertung ohne Schallschutz
- dem Eingriff in das **Stadtbild** sowie
- die nicht auszuschließende Beeinträchtigungen auf das **Stadtklima**

als ungünstiger bewertet.

Die **Variante 4B** liegt in **allen Zielsystemen vorne** und wird zur **Antragsvariante**.



# Variante 4b stellt die beste Lösung für Menschen und Umwelt dar und ist zudem die wirtschaftlichste Variante



**hoher Lärmausschutzwirkung durch den Tunnel, sowie geringe Neuzerschneidung der Flächen**



**keine Eingriffe in FFH-Gebieten, sowie vollständiger Ausgleich von Eingriffen in die bestehende Umwelt**



**kaum Veränderung des Stadtbildes, insbesondere im Vergleich zur Variante 5**



**geringe Beeinträchtigungen für Anwohner und Straßenverkehr während der Bauzeit**



**geringe Gesamtkosten der Variante**



**die Variante bietet Spielräume für eine zukünftige Ausweitung des Schienenpersonenverkehrs**

# Überflugfilm über die Variante 4B



## Link zum Überflugfilm auf der Homepage:

<https://www.kurve-kassel.de/>

- Menüpunkt Service
- Allgemeine Projektinformationen
- Überflugfilme Varianten
- Überflug Variante 4B

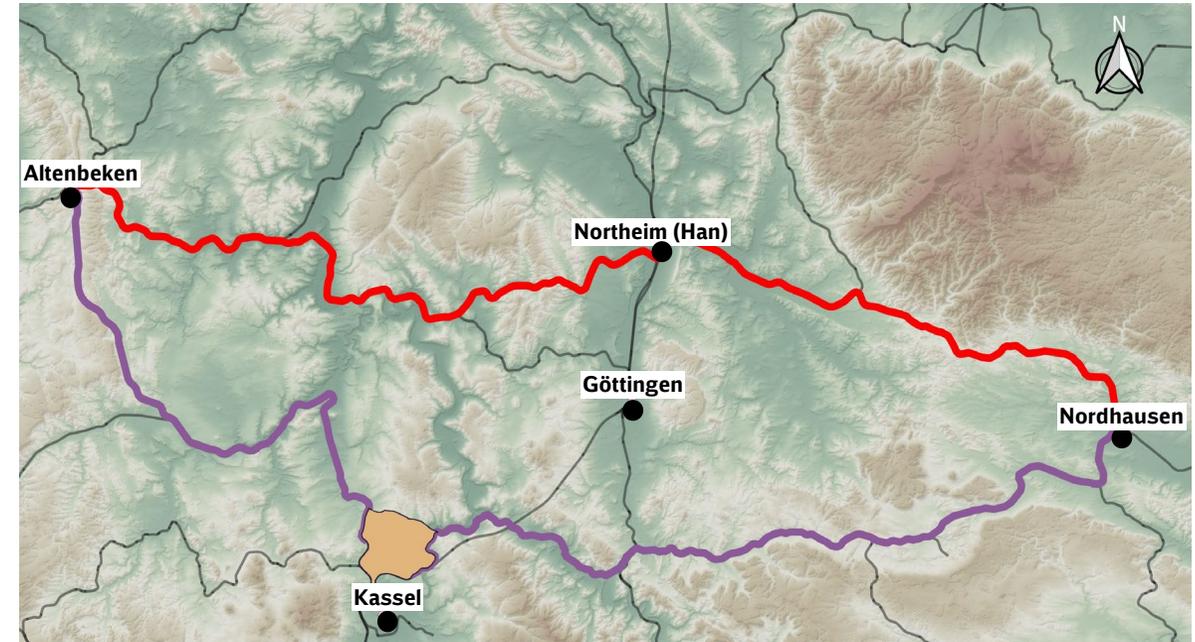
## oder Download:

- [https://www.kurve-kassel.de/service.html?file=files/videos/Ueberflug\\_Variante4b.mp4](https://www.kurve-kassel.de/service.html?file=files/videos/Ueberflug_Variante4b.mp4)

# Zudem wurde von der Region die Untersuchung des alternativen Laufweges über Northeim gefordert

## Alternative Laufweg über Northeim

- Streckenverlauf
  - Strecke 1760 Altenbeken – Langeland
  - Strecke 2974 Langeland – Ottbergen
  - Strecke 2975 Ottbergen – Northeim
  - Strecke 1810 Northeim – Nordhausen
- Laufweg: ca. 164 km
- Infrastrukturelle Eckdaten
  - ca. 83 km eingleisig
  - ca. 161 km nicht elektrifiziert
  - ca. 20 Straßenüberführungen
  - ca. 140 Eisenbahnüberführungen
  - 4 Tunnel



## Projekt Kurve Kassel (Altenbeken – Kassel – Nordhausen)

- Streckenverlauf
  - Strecke 2970 Altenbeken – Warburg
  - Strecke 2550 Warburg – Kassel
  - Strecke 1732 Kassel – Hann. Münden
  - Strecke 6343 Hann. Münden – Nordhausen
- Laufweg: ca. 198 km

# Vergleich Laufweg über Altenbeken – Northeim – Nordhausen zur Kurve Kassel

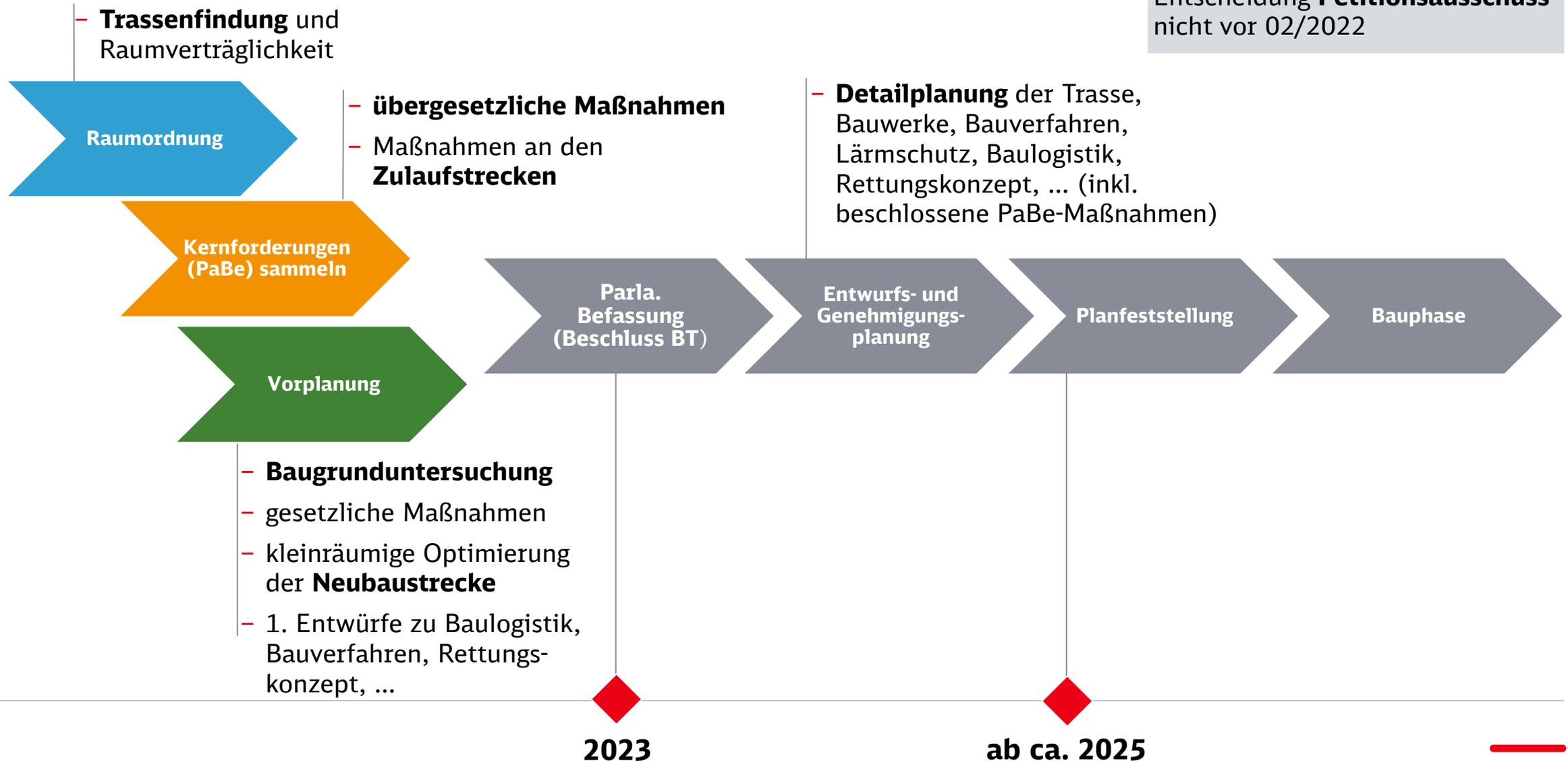
	Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen			Kurve Kassel
	Ausbauszenario 1	Ausbauszenario 2	Ausbauszenario 3	Variante 4b
<b>Umfang</b>	Ertüchtigung für Güterverkehr und durchgängige Elektrifizierung gemäß Schüssler-Plan vom 30.03.2020 mit Überhol-/ Kreuzungsgleise in Niedersachswerfen, Hardegsen und Northeim.	Zusätzliche/angepasste Überhol-/ Kreuzungsgleise in Brakel, Ottbergen, Bad Karshafen, Uslar, Hardegsen-Northeim, Walkenried und Woffleben.	Durchgängiger 2-gleisiger elektrifizierter Ausbau	Eingleisige Verbindungs-kurve (6,5 km)
<b>Fahrzeiten</b>	ca. 3:45 Stunden	ca. 2:45 Stunden	ca. 2:30 Stunden	ca. 2:36 Stunden
<b>Eingriffsintensität</b>	ca. 279 km Oberleitung, ca. 2,1 km Neubau/ Sanierung Tunneln 21 Stück Neu- und Umbauten von Straßen-/Eisenbahnbrücken	wie Ausbauszenario 1 und zusätzlich 7 Zusätzliche/ angepasste Überhol-/ Kreuzungsgleise	wie Ausbauszenario 2 und zusätzlich ca. 83 km Neubau eingleisige Strecke	ca. 6,5 km Neubau eingleisige Strecke
<b>Kapazität</b>	gering	gering	hoch	hoch
	gering, da <b>hoher Anteil an eingleisigen Streckenabschnitten (83 km)</b> und geringe Anzahl Kreuzungs- und Überholmöglichkeiten in den eingleisigen Abschnitten	gering, da <b>hoher Anteil an eingleisigen Streckenabschnitten (83 km)</b> und geringe Anzahl Kreuzungs- und Überholmöglichkeiten in den eingleisigen Abschnitten	<b>2-gleisiger Streckenausbau</b> gleichwertige Kapazität zur Kurve Kassel, jedoch kürzerer Laufweg im Vergleich zur Kurve Kassel.	<b>2-gleisige Bestandsstrecke</b> mit gleichwertiger Kapazität zum Ausbauszenario 3 und längerer Laufweg im Vergleich zum Laufweg Altenbeken-Northeim-Nordhausen
<b>Kosten</b>	ca. 437 Mio €	größer 500 Mio € (Grobabschätzung)	größer 1.000 Mio € (Grobabschätzung)	200-225 Mio €

**> Die Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen ist finanzierungs- und planrechtliche nicht genehmigungsfähig, da die Variante der Kurve Kassel einen höheren verkehrlichen Effekt hat und zudem wirtschaftlicher ist.**

1. Allgemeines, Projektauftrag, Runder Tisch
2. Trassenfindungsprozess und Variantenentscheid
- 3. Parlamentarische Befassung im Deutschen Bundestag**
4. Ausblick
5. Ihre Fragen

# Raumordnung, Parlamentarische Befassung und Vorplanung finden parallel statt

Nachrichtlich:  
Entscheidung **Petitionsausschuss**  
nicht vor 02/2022



# Die übergesetzlichen Forderungen der Region werden mit den Kommunen und im Runden Tisch vorbereitet

## Beteiligungsforum

**i** DB organisiert und berät fachlich

- 1 Vorbereitungsgespräche zwischen Kommunen und DB
- 2 Abstimmung in den Runden Tischen

Forderungen der Region zur Vorzugsvariante



Erstellt Bericht mit technischer, wirtschaftlicher und rechtlicher Bewertung



Erstellt Vorlage: Vorzugsvariante DB und regionalen Forderungen



Parlamentarische Befassung

- 1. Überlegung zum Zeitplan**
- Redaktionsschluss Mitte 2022
  - Erstellung und Abstimmung mit EBA bis Ende 2022
  - in 2023

# Schritt für Schritt werden die Kernforderungen der Region erarbeitet und im Runden Tisch abgestimmt

- |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|
| 1 | <b>Bürgermeister Gespräche<br/>Herbst 2021</b>      | > | - Vorstrukturierung der bestehenden Forderungen als Grundlage für die Erörterung im Runden Tisch  |  |
| 2 | <b>11. Runder Tisch<br/>17. November 2021</b>       | > | - Abstimmung zum Vorgehen und Zeitplan, Vorstellung erster Untersuchungen der DB  |  |
| 3 | <b>Kommunale Vertretungen<br/>Frühjahr 2022</b>     | > | - Erörterung und Ergänzung des Vorschlags in den Gremien der Region   |   |
| 4 | <b>12. Runder Tisch<br/>07. März 2022</b>           | > | - Ausarbeiten von Kernforderungen gesamthaft für die Region   |   |
| 5 | <b>Kommunale Vertretungen<br/>März bis Mai 2022</b> | > | - Präsentation der Kernforderungen in den Gremien der Region  |   |
| 6 | <b>13. Runder Tisch<br/>23. Mai 2022</b>            | > | - Diskussion und Aufnahme der Ergänzungen. Festlegung des Rundes Tisches auf finale Kernforderungen der Region sofern notwendig Fortsetzung der Beratung in weiteren Runden Tischen |   |
| 7 | <b>Kommunale Vertretungen<br/>Ende Juli 2022</b>    | > | - Finale Kernforderungen werden von den kommunalen Vertretungen der Region beschlossen  |   |
| 8 | <b>DB Netz<br/>Ende 2022</b>                        | > | - Bericht für EBA und BMVI erstellen und mit Vorplanungsheft übergeben  |   |
| 9 | <b>Deutscher Bundestag<br/>vsI. 2023</b>            | > | - Parlamentarische Befassung zum Bahnprojekt Kurve Kassel   |   |

# Parlamentarische Befassung – Deutscher Bundestag entscheidet über übergesetzliche Forderungen der Region

Die in den **Kernforderungen** formulierten **Inhalte**



- müssen in die **Zuständigkeit** des **Bundes** fallen,
  - sollen in Bezug zur **Vorzugsvariante** stehen,
  - müssen preislich bewertet und **wirtschaftliche Gesichtspunkte** berücksichtigen
- 
- Nach Ermittlung der Vorzugsvariante werden im Runden Tisch die **übergesetzlichen Forderungen der Region** unter **Einbeziehung der kommunalen Vertretungen und Mandatsträger** erarbeitet
  - Der **Runde Tisch** bleibt **Dreh- und Angelpunkt** auch für die **Vorbereitung** der **Parlamentarischen Befassung**
  - Die **Kernforderungen** sollten von den **Kommunen** und **Landkreis** zur Stärkung der Forderung **einheitlich beschlossen** werden

# ENTWURF: Kernforderung I - Lärmschutz

Ort	Länge [in m]	Lärmsanierung				Lärmvorsorge			
		Näherungsweise Wandhöhe [in m]	Kosten [in Mio. €]	gelöste Schutzfälle [in Wohneinheiten]	Kosten pro gelöstem Schutzfall [-]	Näherungsweise Wandhöhe [in m]	Kosten [in Mio. €]	gelöste Schutzfälle [in Wohneinheiten]	Kosten pro gelöstem Schutzfall [-]
Ort A									
Ort B									
...									

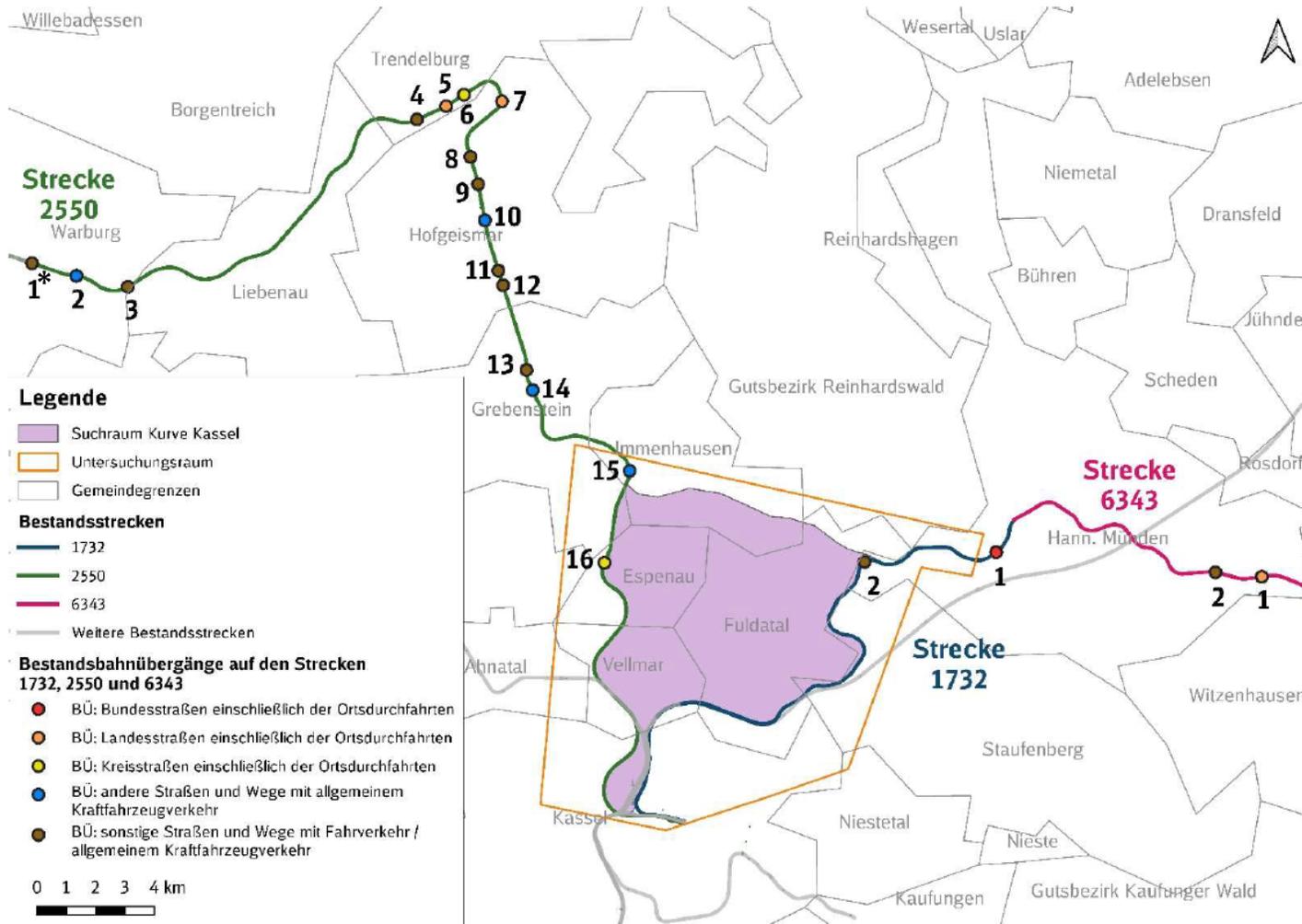
**systematischer Ansatz  
Vorschlag DB**



- Auch übergesetzliche, vom Bundestag beschlossene Maßnahmen (=Bereitstellung der Finanzierung), müssen planfestgestellt werden.
- Berechnung der Wohneinheiten überschlägig nach Grundbuchdaten (=Abschätzung der Wohneinheiten)
- Isophonenberechnung nur näherungsweise möglich (keine Schallschutzgutachten)

# Bahnübergänge (BÜ), Berechnung der Schließzeiten u. -vorgänge

## Vorstellung der Ergebnisse



Bestandsstrecke Nr. 1732 (Hannover – Kassel)

Nr.	km	Bezeichnung
1	143,7 + 15	Bundesstraßen einschließlich der Ortsdurchfahrten
2	148,6 + 22	Sonstige Straßen und Wege mit Fahrverkehr

Bestandsstrecke Nr. 2550 (Aachen – Kassel)

Nr.	km	Bezeichnung
1	293,4 + 35	Sonstige Straßen und Wege mit Fahrverkehr
2	295,0 + 54	Andere Straßen und Wege mit allgemeinem Kraftfahrzeugverkehr
3	296,9 + 53	Sonstige Straßen und Wege mit Fahrverkehr
4	309,6 + 67	Sonstige Straßen und Wege mit Fahrverkehr
5	310,7 + 67	Landesstraßen einschließlich der Ortsdurchfahrten
6	311,4 + 92	Kreisstraßen einschließlich der Ortsdurchfahrten
7	313,3 + 73	Landesstraßen einschließlich der Ortsdurchfahrten
8	315,8 + 12	Sonstige Straßen und Wege mit Fahrverkehr
9	316,7 + 84	Sonstige Straßen und Wege mit Fahrverkehr
10	318,0 + 45	Andere Straßen und Wege mit allgemeinem Kraftfahrzeugverkehr
11	319,8 + 31	Sonstige Straßen und Wege mit Fahrverkehr
12	320,3 + 55	Sonstige Straßen und Wege mit Fahrverkehr
13	323,3 + 76	Sonstige Straßen und Wege mit Fahrverkehr
14	324,1 + 70	Andere Straßen und Wege mit allgemeinem Kraftfahrzeugverkehr
15	329,1 + 89	Andere Straßen und Wege mit allgemeinem Kraftfahrzeugverkehr
16	332,4 + 87	Kreisstraßen einschließlich der Ortsdurchfahrten

Bestandsstrecke Nr. 6343 (Halle (Saale) – Hann. Münden)

Nr.	km	Bezeichnung
1	184,1 + 78	Landesstraßen einschließlich der Ortsdurchfahrten
2	185,7 + 97	Sonstige Straßen und Wege mit Fahrverkehr

\* Anrufschränke, BÜ nicht untersucht

# ENTWURF: Kernforderung II – Beseitigung Bahnübergänge

alle Bahnübergänge ohne Wirtschaftswege/Feldwege und Anrufsammelschranken

Nr.	BÜ	Ortslage	Strecke	Straßenbaulastträger				Wertungsmatrix ....	
				Bund	Land	Kreis	Gemeinde		
2	295,054	Kuhle- mühle	2550				X		
5	310,767	Eberschütz „L 3210“			X				
6	311,492	Sielen „K 68“				X			
7	313,373	Hümme „L 3210“			X				
10	318,045	Schöne- berger Str.					X		
14	324,170	Steinerne Brücke					X		
15	329,189	Immen- hausen					X		
16	332,487	Mönchehof „K 33“				X			
1	143,715	Bonaforth „B 496“	1732	X					
1	184,178	„Elleröder Str.“	6343		X				

**systematischer Ansatz  
Vorschlag DB**

### Wertungsmatrix (Vorschlag):

- Hilfeleistungsfrist
  - Feuerwehr
  - Rettungsdienst
  - Polizei
- Schulweg
- ÖPNV über Bahnübergang
- Bahnsteig-/Haltestellen-  
zugang
- Alternative Fahrt- und  
Fußwege (in zumutbarer  
Entfernung)
- Anzahl PKW/LKW-  
Querungen
- Stadtteilverbindende  
Wirkung (insbesondere  
Fußweg über Bahnübergang)
- Sonstiges (Einzelgründe)

# ENTWURF: Bisher vorgebrachte Forderungen zur parlamentarische Befassung

## Forderung

### **Kernforderung I:** Lärmschutz an den Bestandsstrecken

Aktuell ist die Region schon stark von Schienenverkehrslärm betroffen (vgl. Lärmkartierung des EBA). Mit der Zunahme der Zugzahlen wird sich dies noch verstärken. Die Region fordert daher für die Streckenabschnitte Liebenau bis Vellmar der Strecke 2550 und Vellmar bis Hann. Münden der Strecke 1732 in den Ortsdurchfahrten zusätzliche Lärmschutzwände gemäß der beigefügten Auflistung<sup>1</sup>.

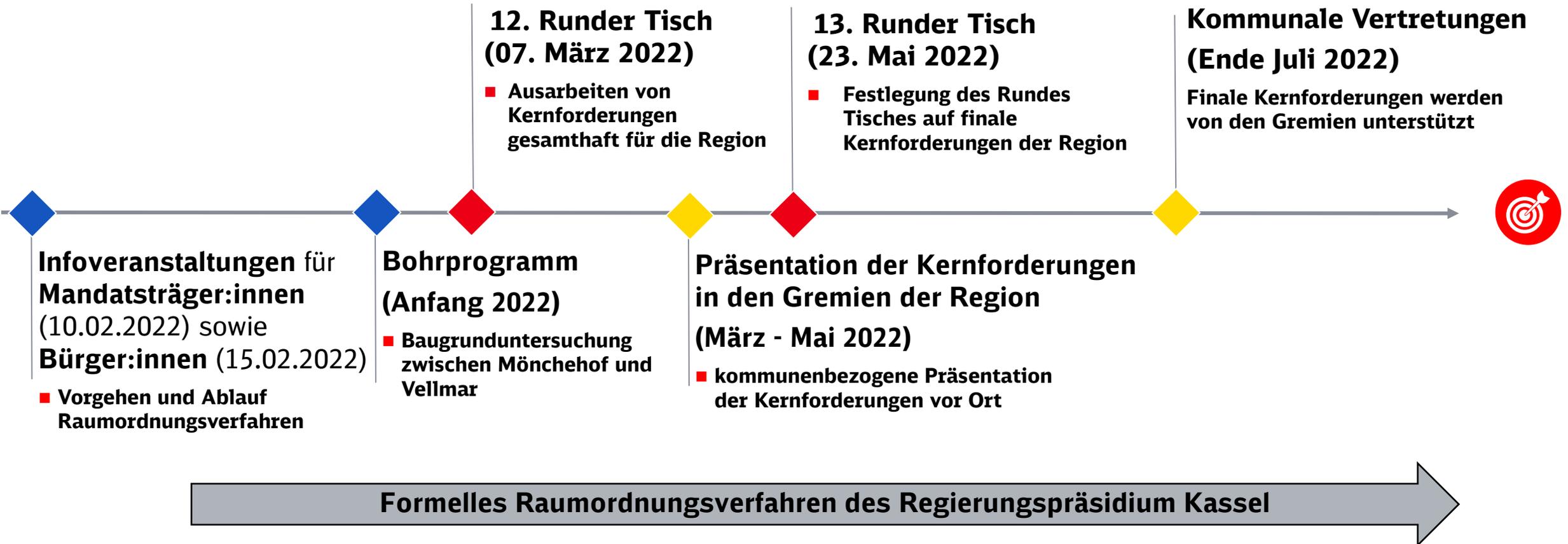
### **Kernforderung II:** Beseitigung kritischer Bahnübergänge (Schließzeiten)

Aktuell ist die Region stark von den Auswirkungen des Schienenverkehrs an 18 Bahnübergängen betroffen. Die Schließzeiten der Schranken sind hoch. Durch die Zunahme des Schienenverkehrs nehmen die Schließzeiten weiter zu. Insbesondere für Feuerwehr, Rettungsdienst und Polizei ist dies nicht hinnehmbar. Auch läuft teilweise der Schulweg über diese Bahnübergänge. Die Region fordert daher die Auflösung von **X** Bahnübergängen<sup>1</sup> an Bundes-, Landes-, Kreis- und Ortsstraßen durch den Neubau von **Y** Eisenbahn- bzw. Straßenüberführungen<sup>1</sup>. Die Maßnahmen sind nach EKrG zu finanzieren. Der Anteil der Bahn sind als Projektkosten zu finanzieren.

(1) Auflistung in Erstellung

# Zeitschiene und Inhalte

## Runder Tisch und Bürgerinformation





**NETZE**

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**

weitere Informationen unter: [www.kurve-kassel.de](http://www.kurve-kassel.de)

# Backup

---

