



NETZE

10. Runder Tisch

Kurve Kassel

28. Juni 2021 | MS Teams

1. Allgemeines

2. Regierungspräsidium Kassel zum Raumordnungsverfahren
3. Vortrag Bundesgutachter
4. Beantwortung Anfragen und offenen Punkte
5. Ausblick
6. Abstimmung Gemeinsame Botschaften

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

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



Aktueller Stand Protokoll 9. Runder Tisch

- Das Protokoll zum 9. Runden Tisch wurde am 18. Mai 2021 versendet.
- **ohne Einwände**

Protokoll (Entwurf)

Kurve Kassel
9. Runder Tisch

29. März 2021

Entwurf

> Das offene Protokoll vom 9. Runden Tisch wurde ohne Einwände verabschiedet.

1. Allgemeines
- 2. Regierungspräsidium Kassel zum Raumordnungsverfahren**
3. Vortrag Bundesgutachter
4. Beantwortung Anfragen und offenen Punkte
5. Ausblick
6. Abstimmung Gemeinsame Botschaften

Das Raumordnungsverfahren (ROV)

Funktion und Ablauf des Raumordnungsverfahrens

Gliederung des Vortrags

- ❖ **Rechtsgrundlage und Funktion des ROV**
- ❖ **Inhalt des ROV**
- ❖ **Vorbereitung des ROV**
- ❖ **Durchführung und Abschluss des ROV**
- ❖ **Frühe/ informelle Beteiligung durch die Vorhabenträgerin**



Das Raumordnungsverfahren

Rechtsgrundlage und Funktion

Rechtsgrundlage des ROV

§ 15 Raumordnungsgesetz (ROG)

„Die für Raumordnung zuständige Landesbehörde prüft nach Maßgabe der folgenden Absätze in einem besonderen Verfahren die Raumverträglichkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen im Sinne von § 1 der Raumordnungsverordnung (Raumordnungsverfahren)“

§ 1 Nr. 9 Raumordnungsverordnung (RoV)

„Neubau und wesentliche Trassenänderungen von Schienenstrecken der Eisenbahn des Bundes sowie Neubau von Rangierbahnhöfen und von Umschlagseinrichtungen für den kombinierten Verkehr“

§ 49 Gesetz ü. d. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

„Für das Raumordnungsverfahren bei Vorhaben, für die nach diesem Gesetz die UVP-Pflicht besteht, wird die Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Planungsstand des jeweiligen Vorhabens, einschließlich der Standortalternativen nach § 15 Absatz 1 Satz 3 des Raumordnungsgesetzes, durchgeführt“

Funktion des ROV

❖ Prüfung

- ❖ der Raumverträglichkeit raumbedeutsamer Vorhaben
 - ❖ Raumordnungsfaktoren
 - ❖ Umweltfaktoren
- ❖ der Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung (LEP, Regionalplan...)

❖ Das ROV

- ❖ ist ein behördeninternes Abstimmungsverfahren
- ❖ hat keine unmittelbare Rechtswirkung

❖ Öffentlichkeit wird beteiligt (ROG, UVPG, VwVfG)





Das Raumordnungsverfahren

Inhalt

Inhalt des ROV

Durch das ROV wird festgestellt / geprüft,

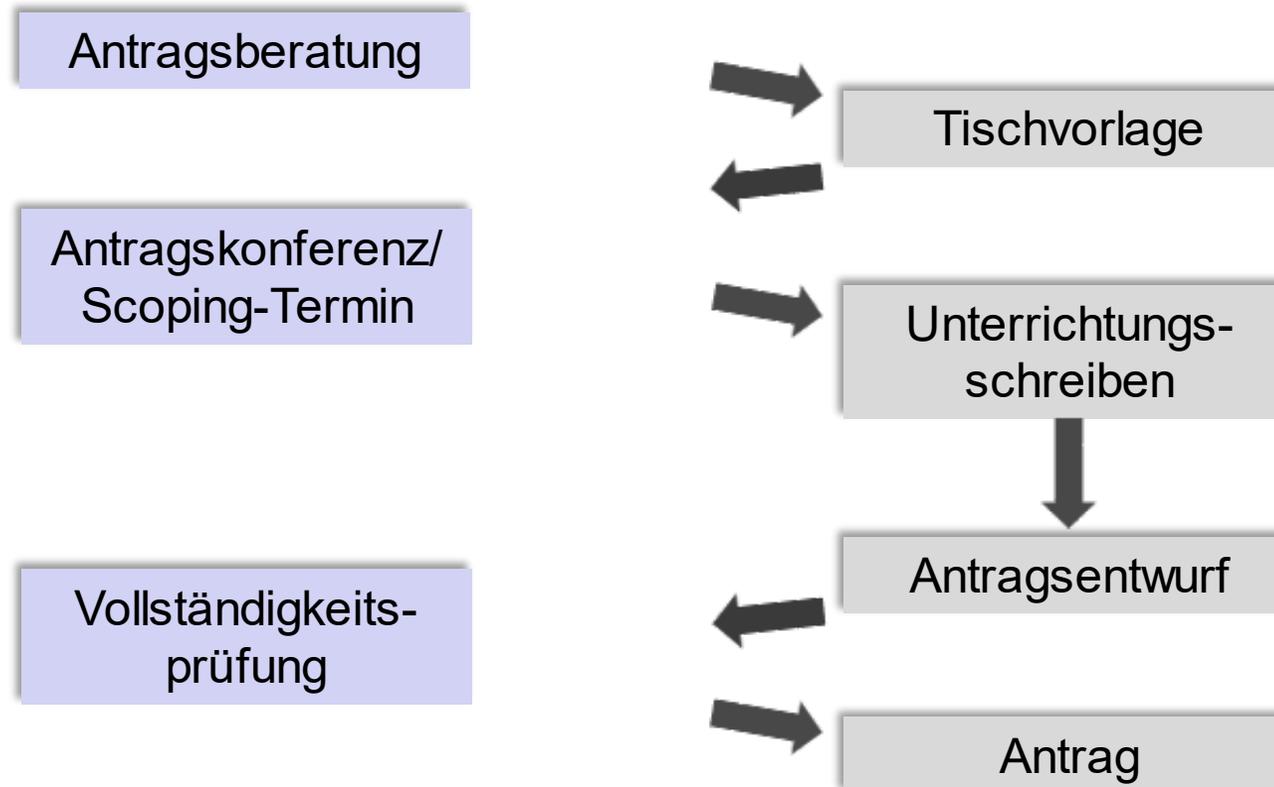
- ❖ ob das Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt
- ❖ wie das Vorhaben mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abgestimmt und durchgeführt werden kann werden
- ❖ ob der Zweck des Vorhabens mit geringerer Eingriffswirkung erreicht werden kann (Alternativenprüfung)
- ❖ dass / ob andere rechtliche Rahmenseetzungen beachtet werden



Das Raumordnungsverfahren

Vorbereitung

Vorbereitung des ROV

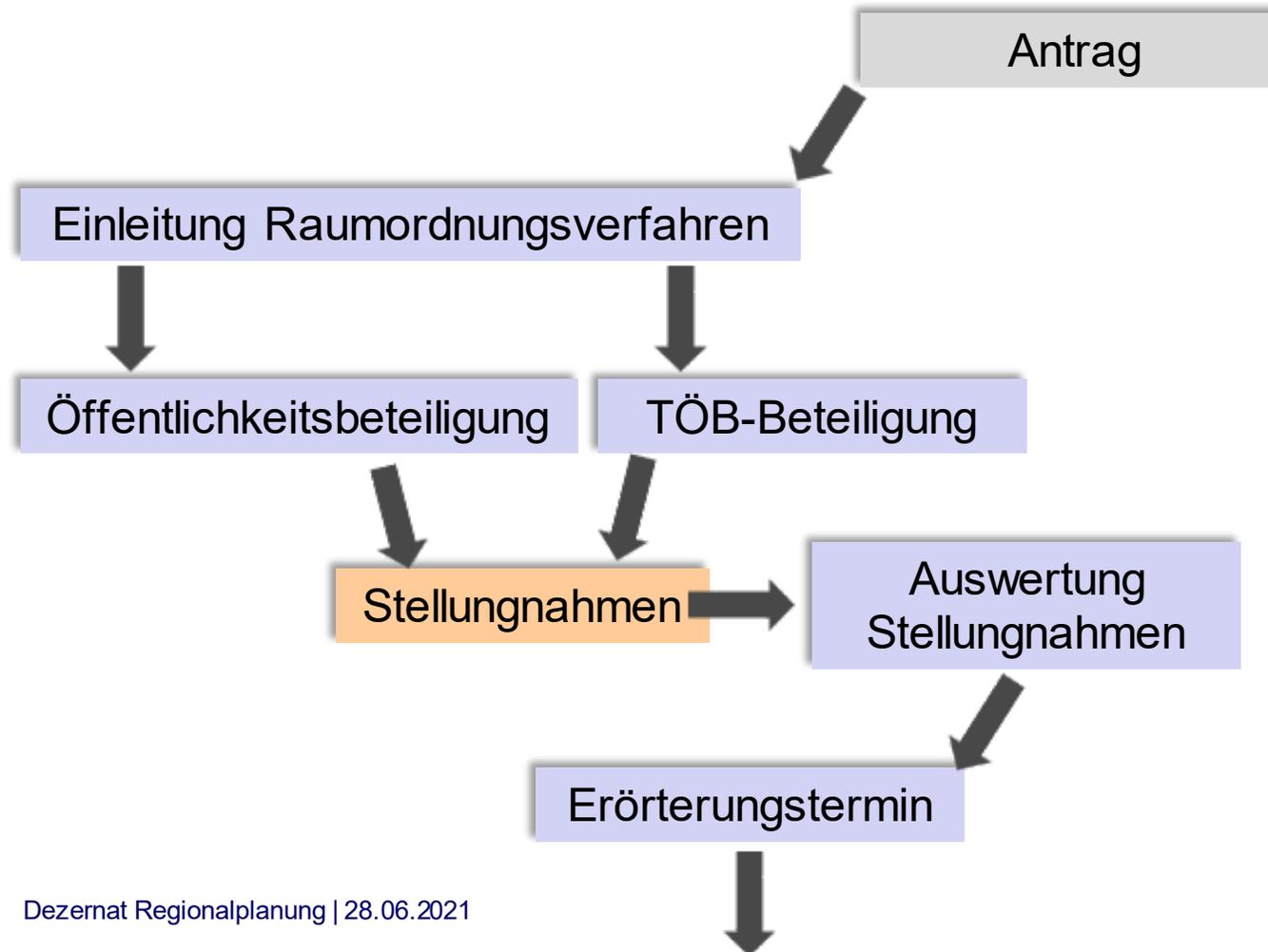




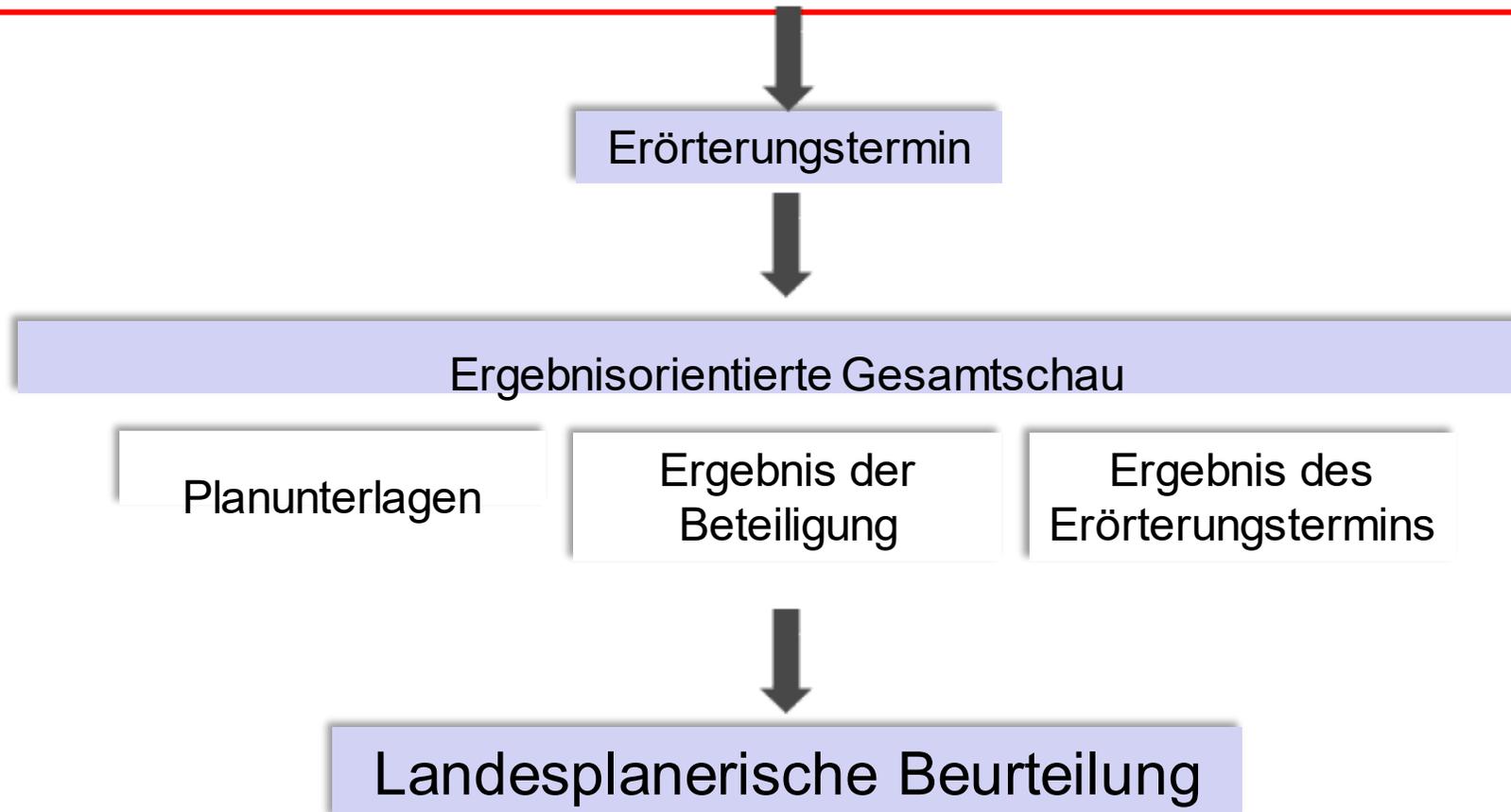
Das Raumordnungsverfahren

Durchführung und Abschluss

Durchführung des ROV



Abschluss des ROV



Landesplanerische Beurteilung

- ❖ Feststellung, ob und ggf. wie das beantragte Vorhaben raumordnerisch verträglich ist.
- ❖ Ist ein „sonstiges Erfordernis der Raumordnung“.
- ❖ Kein Verwaltungsakt, daher nicht gesondert gerichtlich überprüfbar.



Das Raumordnungsverfahren

Frühe/ informelle Beteiligung durch die Vorhabenträgerin

Frühe/ informelle Beteiligung

- ❖ **Rechtsgrundlage sind § 25 VwVfG und § 25 HVwVfG**
- ❖ **Die Behörde wirkt darauf hin, dass die Vorhabenträgerin die betroffene Öffentlichkeit informiert.**
- ❖ **Die Vorhabenträgerin unterrichtet frühzeitig die betroffene Öffentlichkeit**
 - ❖ über die Ziele des Vorhabens,
 - ❖ die Mittel, es zu verwirklichen,
 - ❖ die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens.



Frühe/ informelle Beteiligung

- ❖ Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung soll möglichst bereits vor Antragsstellung stattfinden.
- ❖ Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden.
- ❖ Die Vorhabenträgerin soll das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung der betroffenen Öffentlichkeit und der Behörde spätestens mit der Antragstellung mitteilen.

Frühe/ informelle Beteiligung

- **Inhalt und Durchführung sind Sache der Vorhabenträgerin.**
- **Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ist nicht Bestandteil des ROV.**



Frühe/ informelle Beteiligung

Die oberen Landesplanungsbehörden

- ❖ sind Verfahrensführer eines noch durchzuführenden ROV.
- ❖ sind nicht Beteiligte der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung der Vorhabenträgerin.
- ❖ bewerten die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung der Vorhabenträgerin nicht.
- ❖ können Schreiben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung der Vorhabenträgerin erst im Rahmens der Durchführung des ROV prüfen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Fragen?

Kontakt:

Markus Schäfer
Regierungspräsidium Kassel
Tel: 0561-106-3110
markus.schaefer@rpks.hessen.de

1. Allgemeines
2. Regierungspräsidium Kassel zum Raumordnungsverfahren
- 3. Vortrag Bundesgutachter**
4. Beantwortung Anfragen und offenen Punkte
5. Ausblick
6. Abstimmung Gemeinsame Botschaften

Bundesverkehrswegeplan 2030 - Vorgehen und Bewertung aus der Sicht des Güterverkehrs

Prognose – Zugzahlen – Methodik BVWP

28.06.2021

Inhalt

1. Vorgehen BVWP

2. Verkehrsverflechtungsprognose 2030

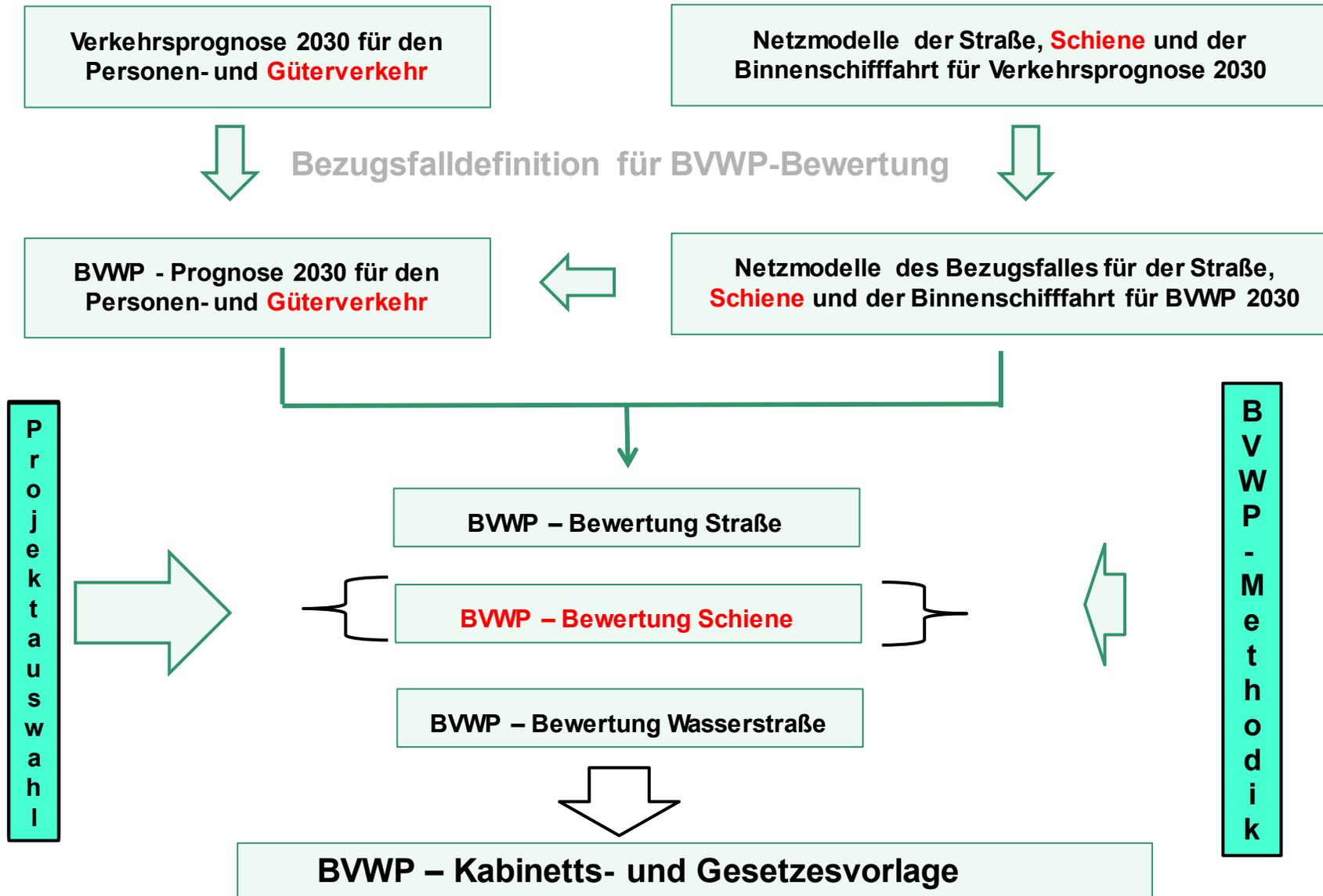
3. SGV-Zugzahlenprognose (Schritte 1 – 5)

4. Bewertung

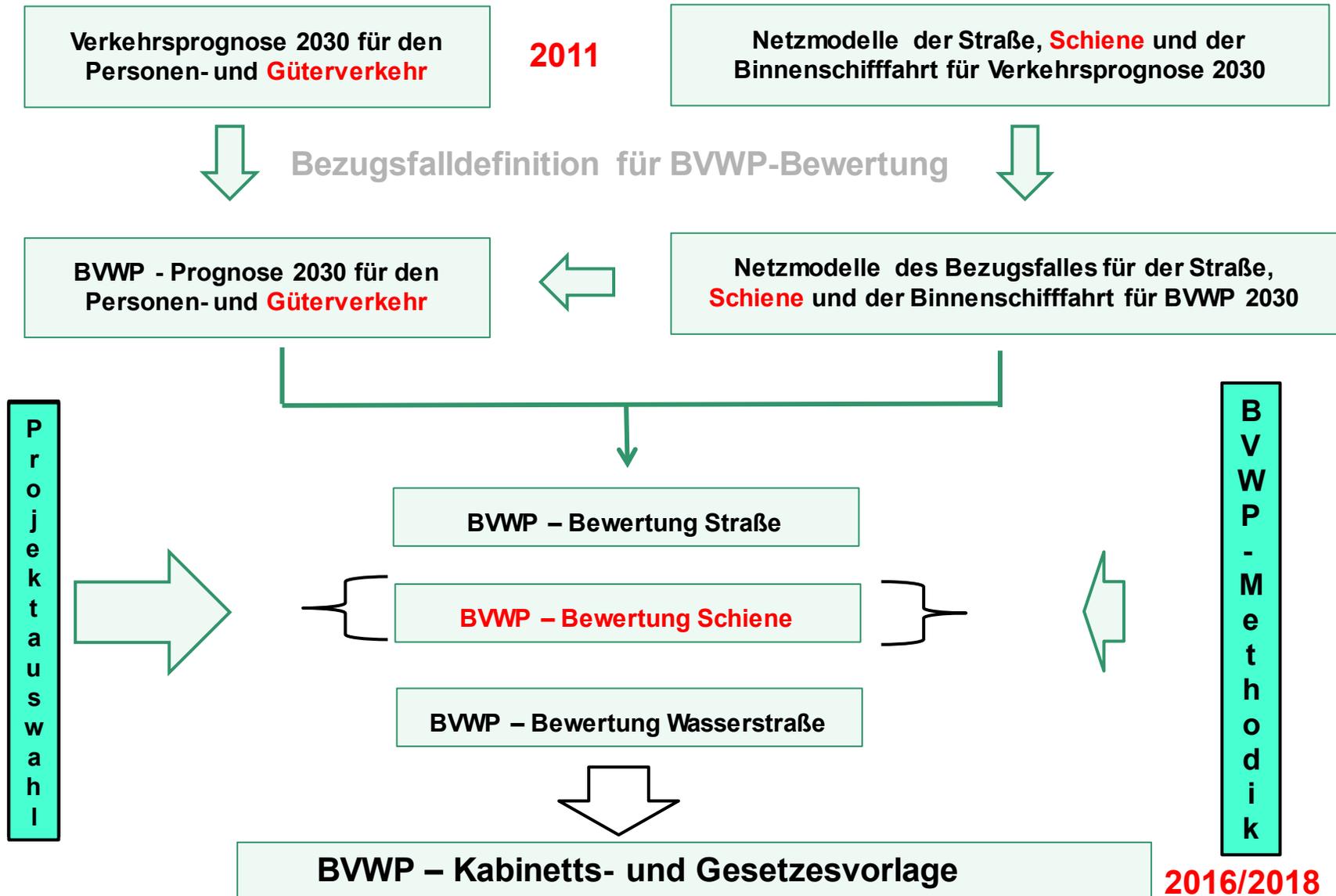
I. Vorgehen BVWP – Begründung BVWP

- Investitionen in die Infrastruktur (BVWP) benötigen einen Wirtschaftlichkeitsnachweis;
BHO, § 7, II: Für alle finanzwirksamen Maßnahmen sind angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen
 - BVWP-Methodik seit Ende der 70er/Anfang der 80er
 - einheitliches Bewertungsverfahren für alle Verkehrsträger mit einheitlichen Bewertungsansätzen; weitgehende Harmonisierung
 - Beurteilungskriterium: Nutzen-Kosten-Verhältnis – Verhältnis von Nutzen- und Kosten(kapital)barwerten
 - Verfahren wird kontinuierlich aktualisiert (i.d.R. alle 5 Jahre)
 - aktuell: BVWP 2030 (Stand 2018)
 - nächste Bedarfsplanüberprüfung: 2023/2024
 - Folgende erforderliche Bausteine
 - einheitliche Bewertungsmethodik
 - einheitliche Kostenansätze, Zinssätze, Bewertungszeitpunkte, Infrastrukturnetze etc.
 - einheitliche Nachfrage, weitgehend harmonisiertes Vorgehen bei der Angebotsermittlung (#Züge, #Lkw, #Schiffe, umgel. Nachfragematrizen, Verkehrsmittelwahlmodelle etc.)

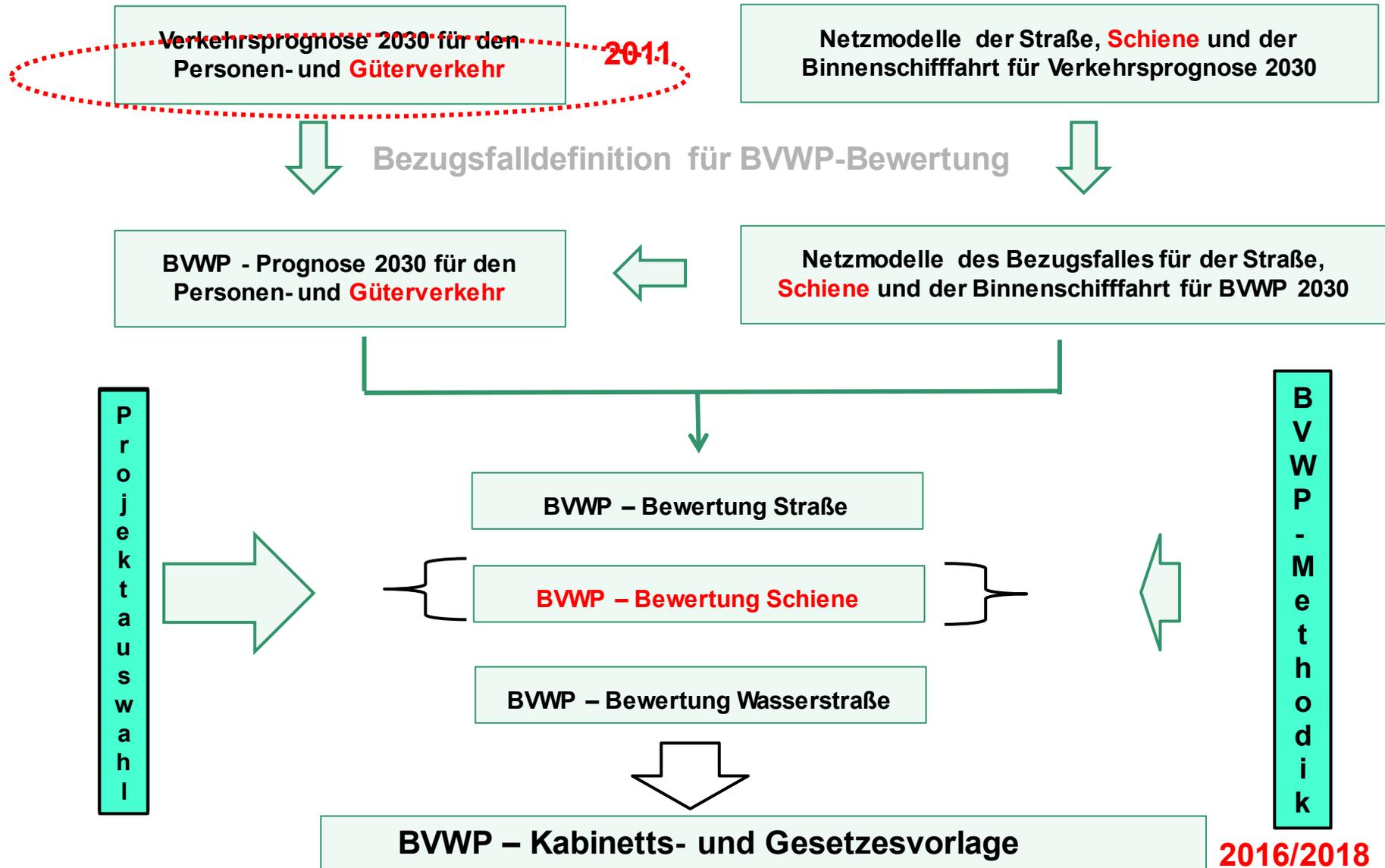
I. Vorgehen BVWP – Schematischer Ablauf der Bundesverkehrswegeplanung



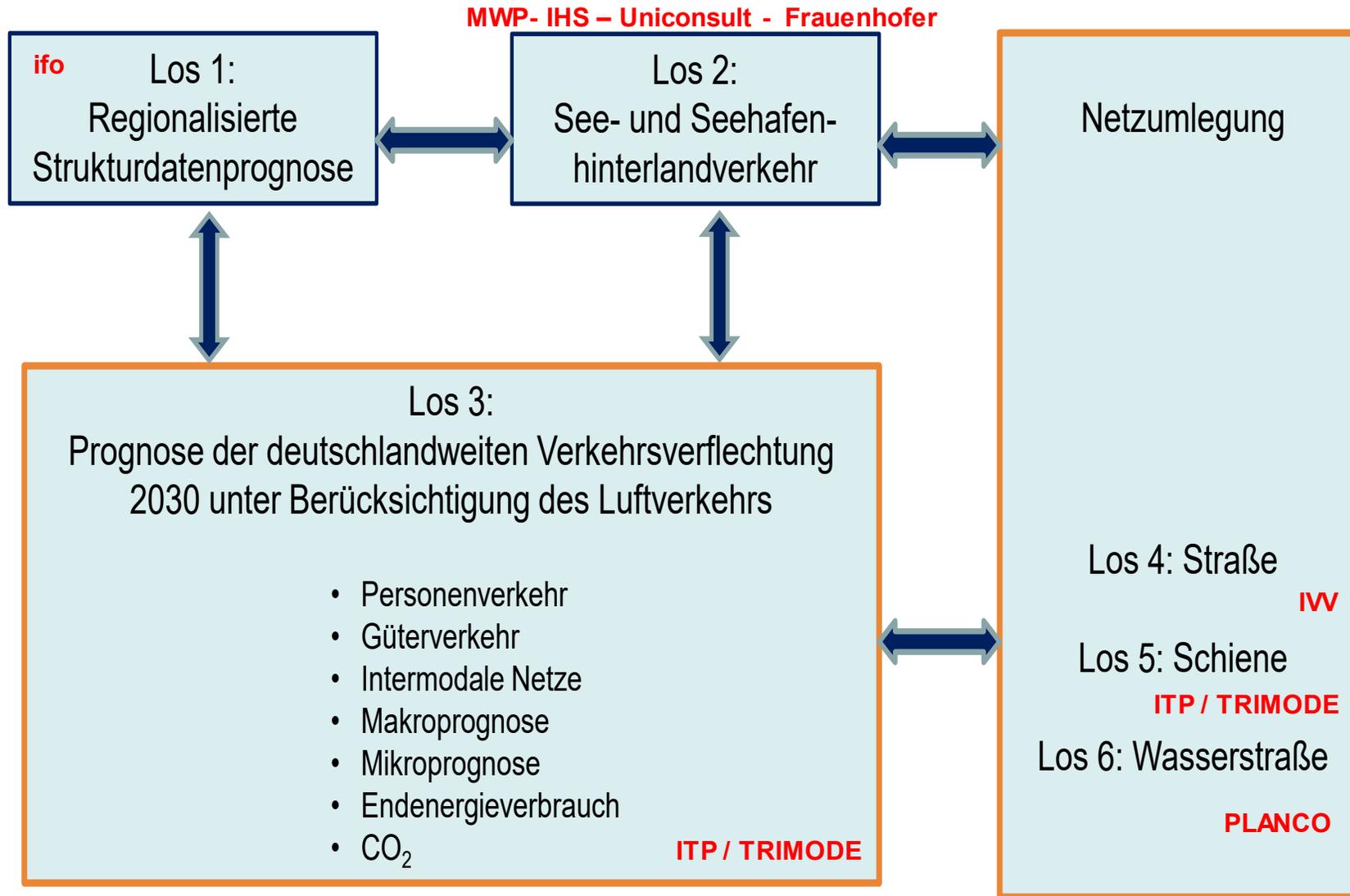
I. Vorgehen BVWP – Schematischer Ablauf der Bundesverkehrswegeplanung



I. Vorgehen BVWP – Schematischer Ablauf der Bundesverkehrswegeplanung



2. Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Ablauf



2. Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Strukturdaten

(1)

- Prognose basiert auf der Entwicklungserwartung relevanter Strukturdaten zwischen dem Analysejahr 2010 und dem Prognosejahr 2030 (Quelle: ifo Institut)
- BIP Entwicklung in Deutschland regionalisiert nach Kreisen im Ausland nach Ländern bzw. NUTS 2 Regionen (Regierungsbezirke) und 29 Wirtschaftsbereiche

	2010	2030	Wachstum 2010-2030 in % p.a.	Wachstum 2010 – 2030 in %
BIP in Mrd. € (Preisstand 2000)				
Deutschland	2.178	2.732	1,1 %	25 %
restl. EU	6.400	8.604	1,5 %	34 %
Außenhandel Deutschland in Mrd. € (Preisstand 2000)				
Export	658	1.342	3,6 %	104 %
Import	548	1.198	4,0 %	219 %

2. Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Strukturdaten

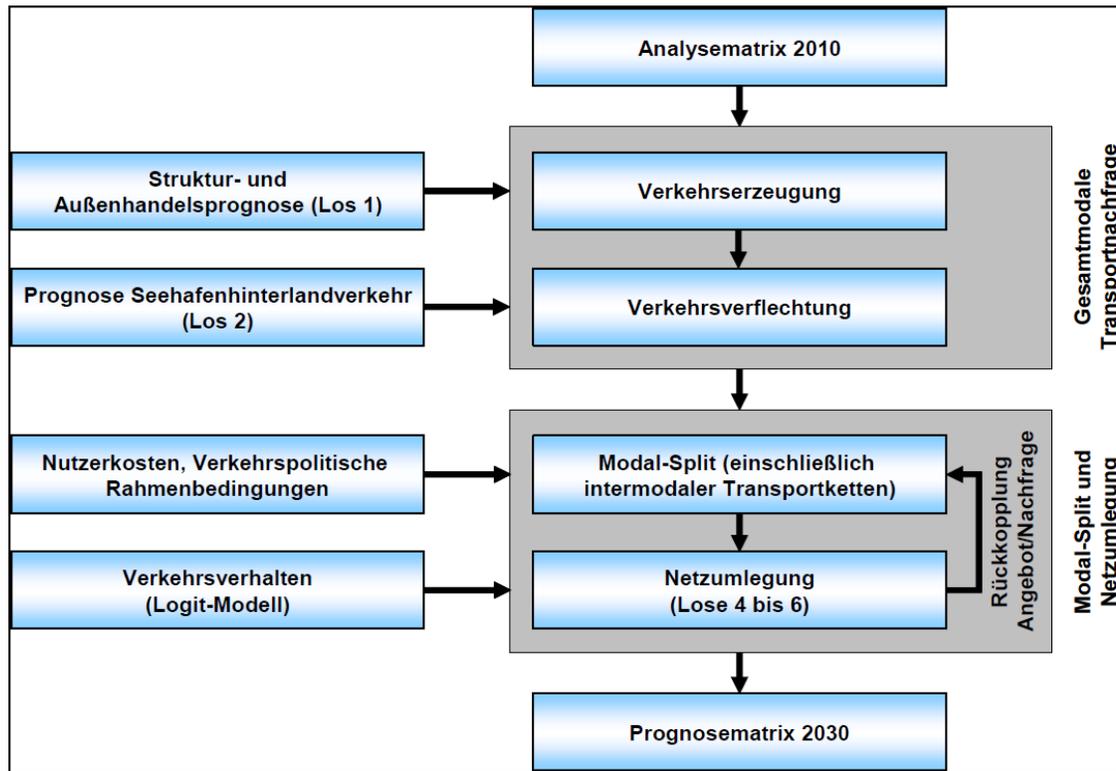
(2)

Energiepolitische Rahmendaten

Prognosen dürfen auch sinken

	2010	2030	2010-2030 (%)	
			Insg.	p.a.
Weltrohölpreis (USD/barrel, real)	79	120	51,9	2,1
Mineralölproduktenabsatz (Mio. t)	105,9	80,9	-23,6	-1,3
Rohstahlproduktion (Mio. t)	43,8	50,0	14,1	0,7
Steinkohlenabsatz (Mio. t)	60,2	46,5	-22,7	-1,3
- Kraftwerke	44,1	32,0	-27,4	-1,6
- Industrie	16,1	14,5	-9,8	-0,5
Steinkohleneinfuhr (Mio. t)	44,7	46,5	4,0	0,2
Braunkohleverbrauch in Mio. t	51,6	25,0	- 51,6	-3,6

2. Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Methodik Güterverkehr



- Basis der Zugzahlen ist eine Nachfrageprognose des Verkehrs
- Prognose basiert auf aufbereiteter Analysematrix 2010 (öffentliche Daten von destatis, KBA)
 - in DE nach Kreisen, Ausland größer
 - nach 25 Gütergruppen
 - konventionell, komb. Verkehr
 - Seehafenhinterlandverkehr oder nicht
 - Intermodale Transportketten im KV
- Prognose berücksichtigt
 - Veränderung der wirtschaftl. Strukturdaten (Bevölkerung, regionales BIP)
 - Außenhandelsentwicklung
 - Modal-Split-Veränderungen auf Basis von Infrastrukturveränderungen; Rückkoppelung mit anderen Netzen
- Methodisches Verfahren bereits mehrfach für unterschiedliche Auftraggeber umgesetzt
- Qualitätskontrolle durch externe Fachgutachter

2. Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Prognose Güterverkehr

(1)

	2010		2030		Veränderung 2010-2030	
	Mio. t	Anteil in %	Mio. t	Anteil in %	insgesamt in %	in % p.a.
Gesamtverkehr nach Verkehrsträgern						
Schiene	358,9	9,7%	443,7	10,2%	23,6%	1,1%
Straße	3.116,1	84,1%	3.639,1	83,5%	16,8%	0,8%
Binnenschiff	229,6	6,2%	275,6	6,3%	20,0%	0,9%
Summe	3.704,7	100,0%	4.358,4	100,0%	17,6%	0,8%
davon Seehafenhinterlandverkehr	286,6	7,7%	441,4	10,1%	54,0%	2,2%
Kombinierte Verkehre (KV)						
Kombinierter Verkehr gesamt	96,9	100,0%	173,7	100,0%	79,3%	3,0%
dv. Seehafenhinterlandverkehr	45,0	46,4%	83,8	48,2%	86,2%	3,2%
dv. KV per Schiene	75,1	77,5%	136,1	78,4%	81,4%	3,0%
dv. Seehafenhinterlandverkehr	31,4	32,4%	59,1	34,0%	88,6%	3,2%
dv. KV per Binnenschiff	21,8	22,5%	37,6	21,6%	72,3%	2,8%
dv. Seehafenhinterlandverkehr	13,6	14,1%	24,6	14,2%	80,8%	3,0%
Seehafenhinterlandverkehr mit Containern auf der Straße	37,8		65,9		74,1%	

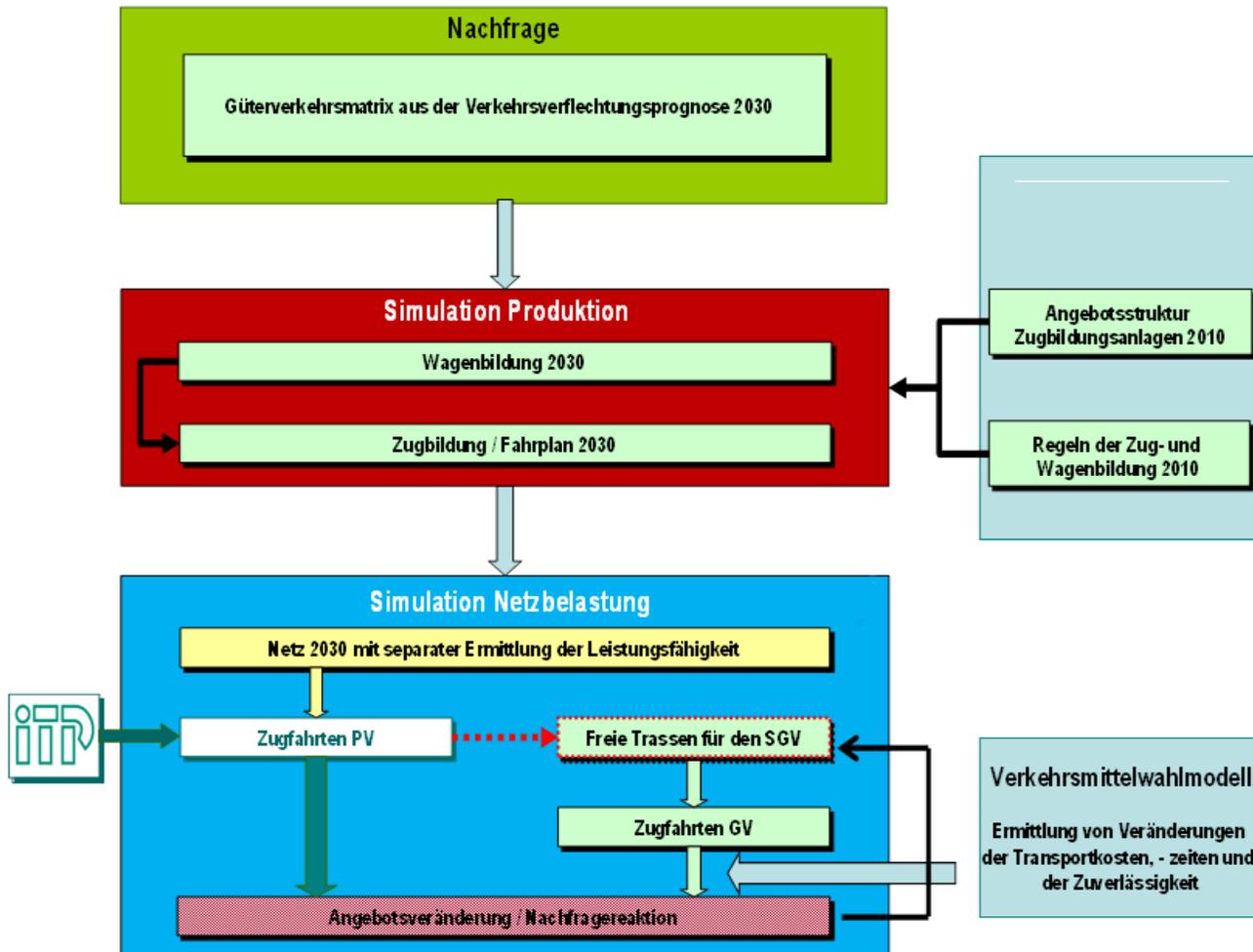
2. Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Prognose Güterverkehr (2)

Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern (2010-2019) und Prognose 2030 in 1.000 t

Jahr	Bahn	Binnenschiff	Strasse	Summe
2010	355,7	229,6	3.125,8	3.711,1
2011	374,7	222,0	3.363,5	3.960,2
2012	366,1	223,2	3.286,7	3.876,0
2013	373,7	226,9	3.362,1	3.962,7
2014	365,0	228,5	3.489,5	4.083,0
2015	367,3	221,4	3.494,9	4.083,6
2016	396,0	221,3	3.599,8	4.217,1
2017	400,2	222,7	3.685,5	4.308,4
2018	402,2	197,9	3.753,1	4.353,3
2019	390,8	204,1	3.769,7	4.364,6
2030	443,7	275,6	3.639,1	4.358,4
Abweichung 2019 / 2030	-12%	-26%	+4%	0%

Quelle: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Tabellen/gueterbefoerderung-lr.html>

3. SGV-Zugzahlenprognose – Methodik



- Einsatz eines Wagen- und Zugbildungsmodells; seit 1990 in der BWWP eingesetzt wird (WIZUG)
- Regeln für Wagen- und Zugbildung in Abstimmung mit EVU's
 - Beladungsstrukturen nach Gütergruppen und Produktionssystemen (Containerzüge, sonstige KV-Züge, RoLa, Ganzzüge, schwere Ganzzüge und Einzelwagenverkehr)
- infrastrukturelle Restriktionen (wie z.B. streckenspezifische Maximalzuglängen, Steigungsverhältnisse und Lichtraumprofile)
- Annahmen zu Zuglänge je Produktionssystem im Direktverkehr (z.B. Mindestgrößen) und sich hieraus ergebende
- Zuglauf- und Zugbildungsprozesse über Knoten- und Rangierbahnhöfe, wenn ein Direktverkehr aus Aufkommensgründen nicht möglich ist.

5. SGV-Zugzahlenprognose – Schritt 1: Zonierung

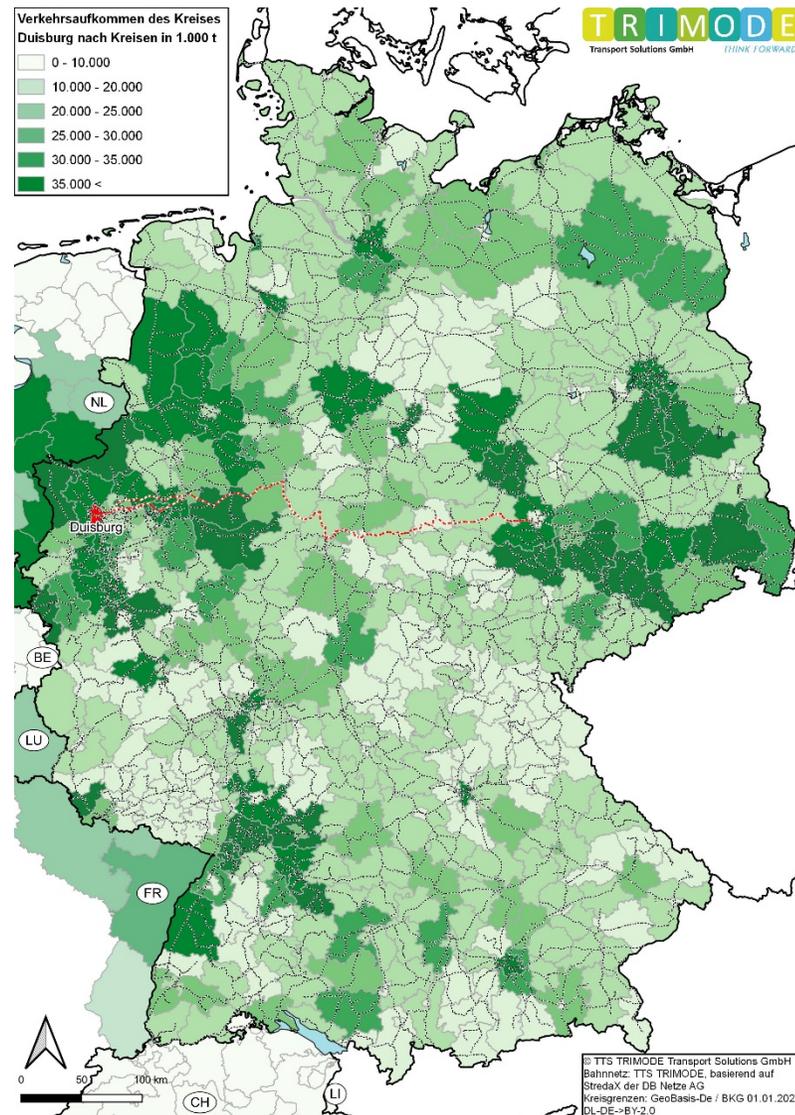
(1)

Eingabeparameter

Zonale Verflechtungsmatrizen
Schienengüterverkehr

3. SGV-Zugzahlenprognose – Schritt 1: Zonierung

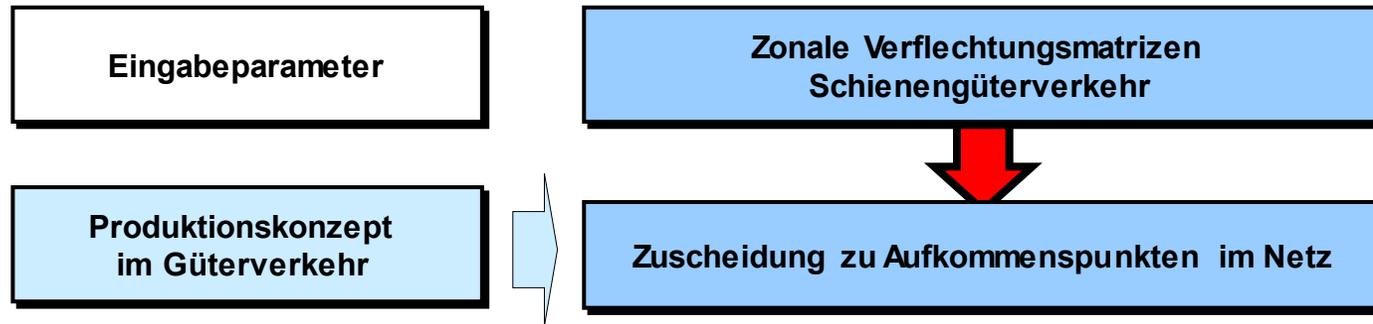
(2)



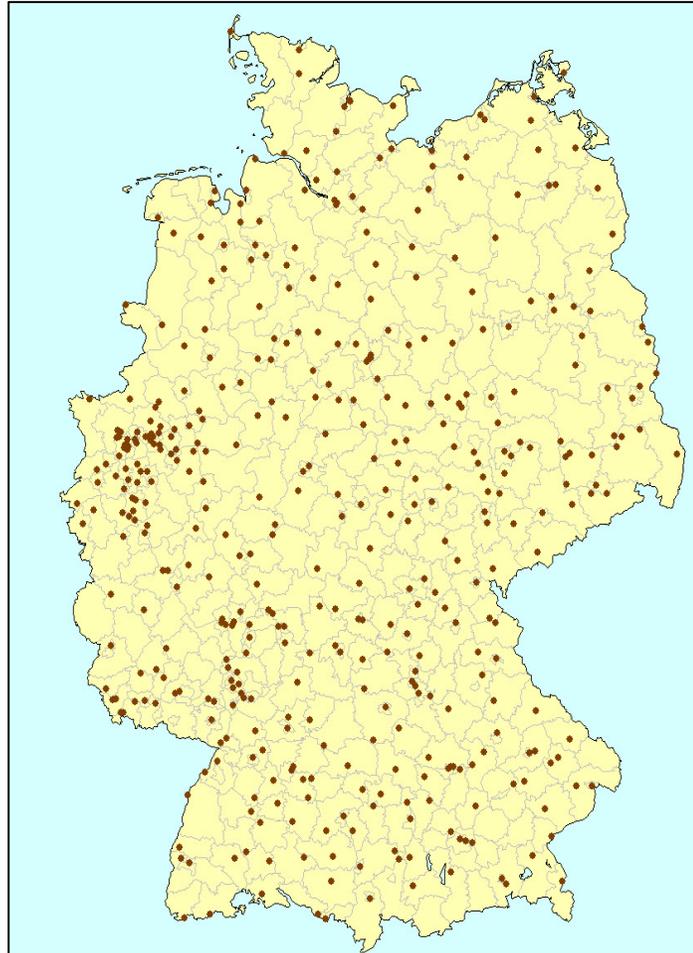
- SGV-Verkehre werden aus der Verkehrsprognose übernommen
 - relational nach Kreisen
 - Gütergruppen
 - Produktionssystemen
 - Konventionelle Ladung – kombinierter Verkehr
 - Seehafenhinterlandverkehr ja/nein
- Beispiel: SGV-Verkehre von/nach Duisburg (Deutschlandweit und benachbarte Ausland im Westen)
- dargestellt ist in der Karte auch der Schienenweg zwischen dem Raum Duisburg (Rhein-Ruhr) - Leipzig/Halle (Sachsen)

5. SGV-Zugzahlenprognose – Schritt 2: Anbindungen

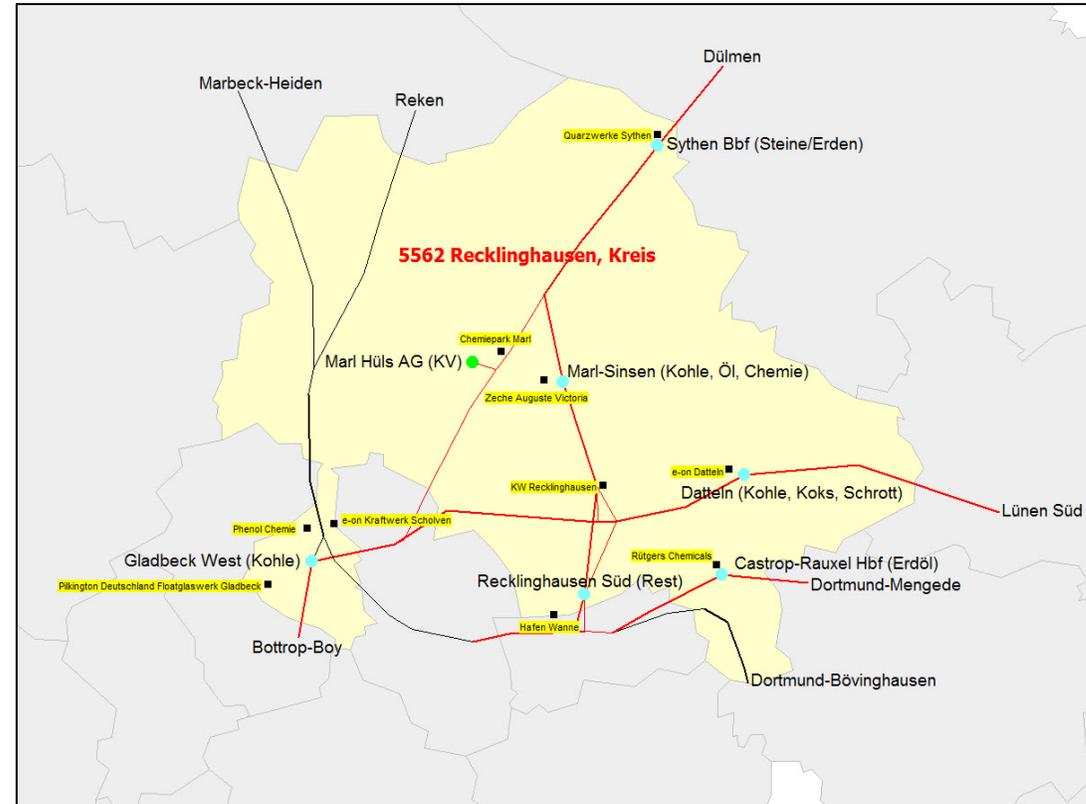
(1)



Einspeisepunkte für den Güterverkehr



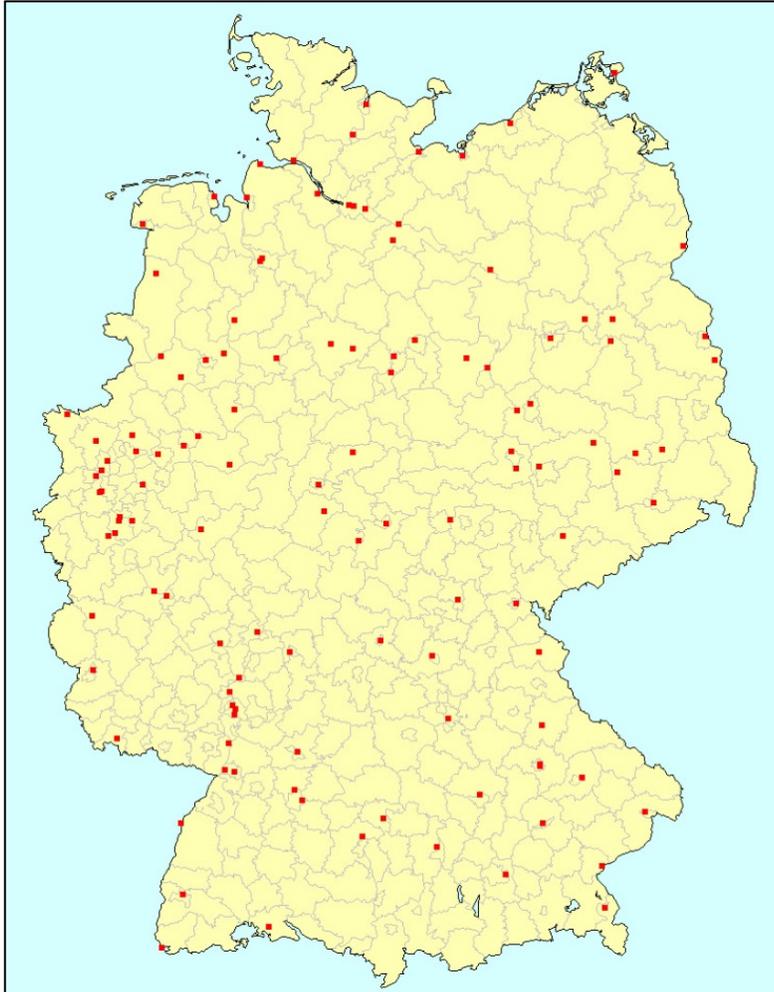
- mindestens 1 Bedienpunkt pro Kreis; nicht jede Verladestelle wird angebunden (350 in DE)
- Aufteilung nach Produktionssystem, Gütergruppe und Versandrichtung



- spezielle Datenbank für Industriestandorte
- Auswahl der Einspeisepunkte gemäß Lage der Industriestandorte

5. SGV-Zugzahlenprognose – Schritt 2: Anbindungen

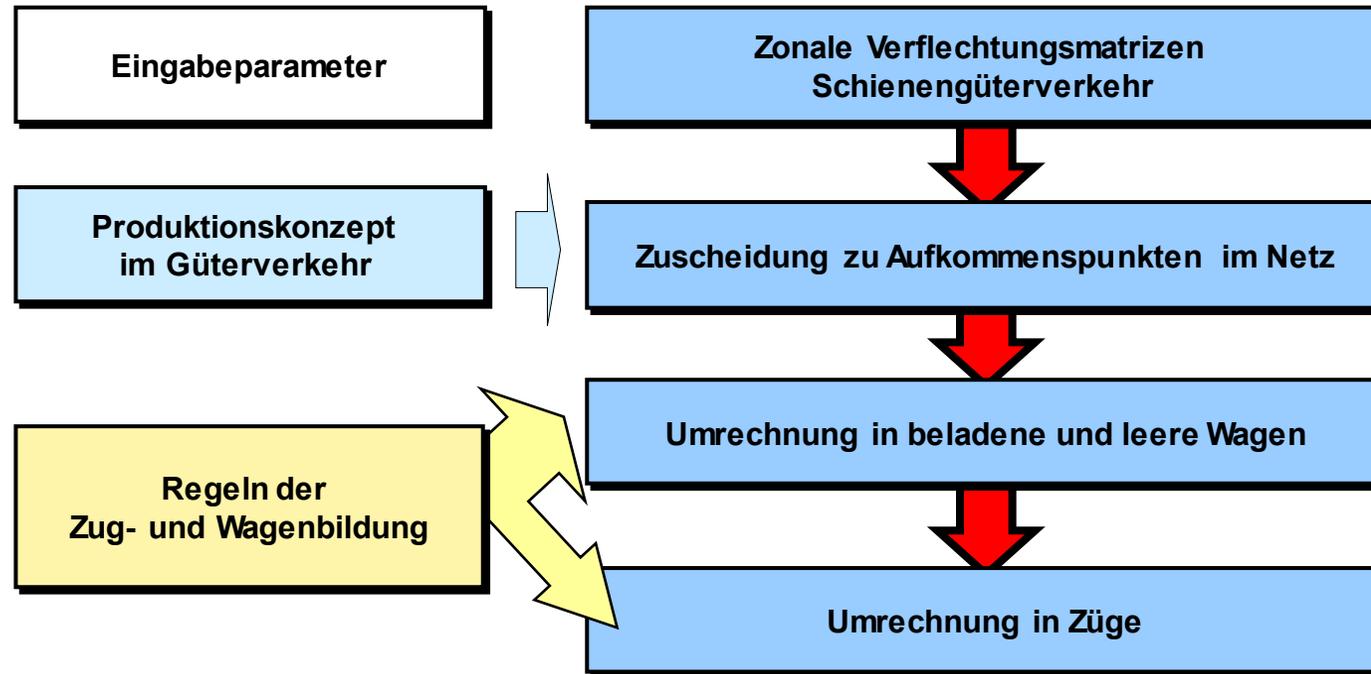
(3)



- Europaweit über 250 KV-Terminals aufgenommen
- In fast jeder Verkehrszelle ein KV-Terminal
- Im Bezugsfall keine 100 KV-Terminals; damit mehr als Verdoppelung

5. SGV-Zugzahlenprognose – Schritt 3: Wagen- und Zugbildung

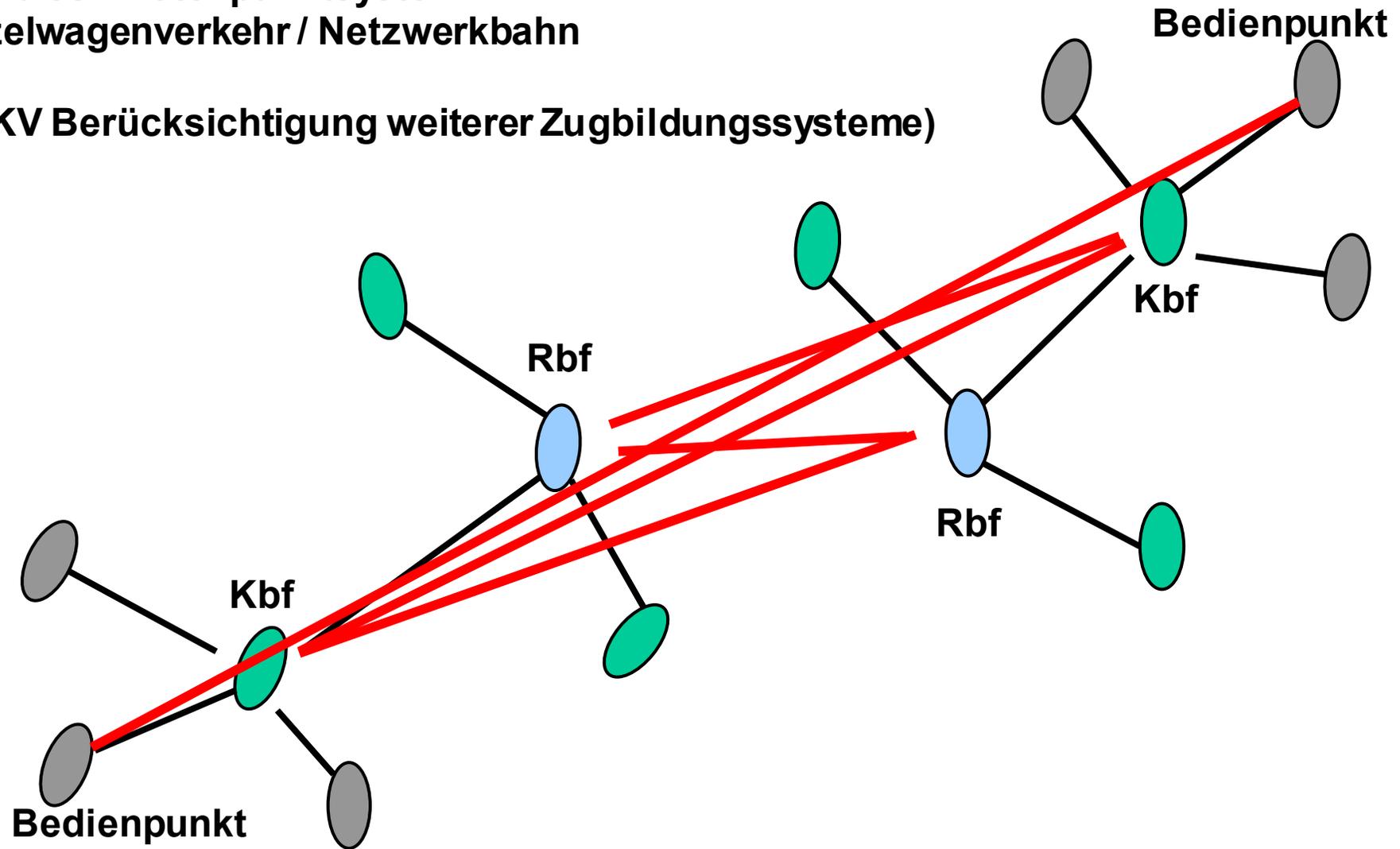
(1)



5. SGV-Zugzahlenprognose – Schritt 3: Wagen- und Zugbildung (3)

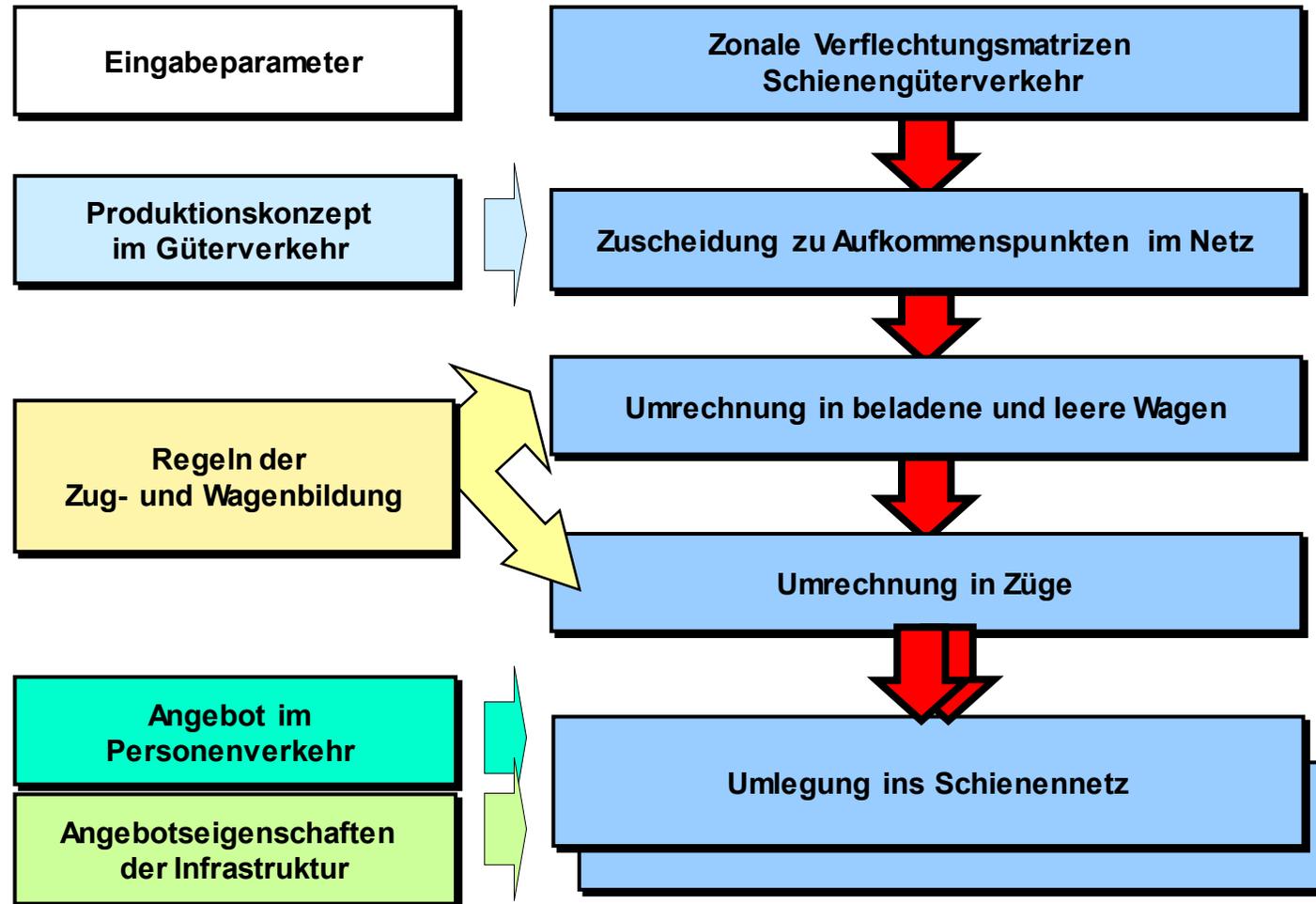
Flexibles Knotenpunktsystem im Einzelwagenverkehr / Netzwerkbahn

(im KV Berücksichtigung weiterer Zugbildungssysteme)



5. SGV-Zugzahlenprognose – Schritt 4: Umlegung

(1)



5. SGV-Zugzahlenprognose – Schritt 4: Umlegung – Netzmodell

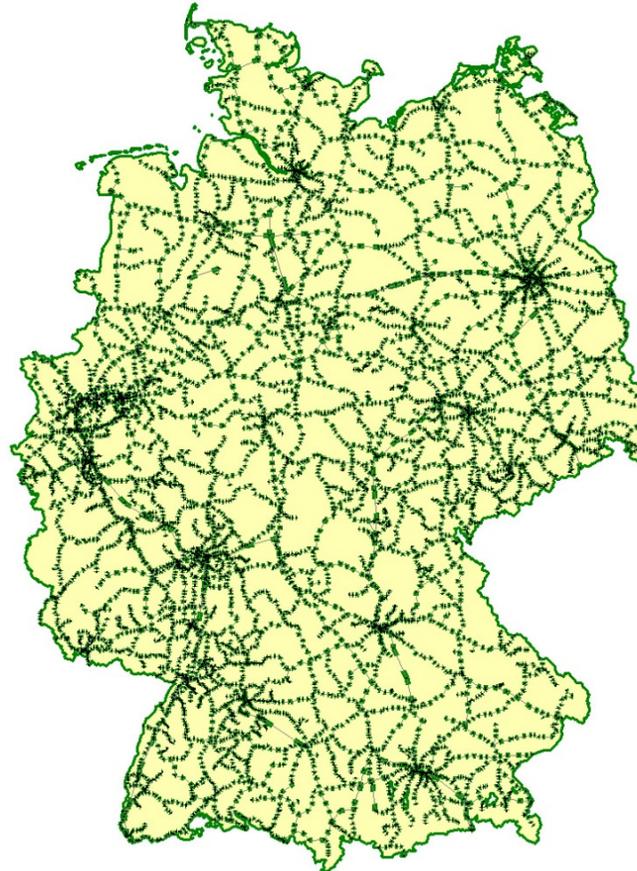
(2)

Knoten und Kanten im Netzmodell



- 22.094 Knoten (9.229 in Deutschland)
- 26.251 Kanten (10.805 in Deutschland)

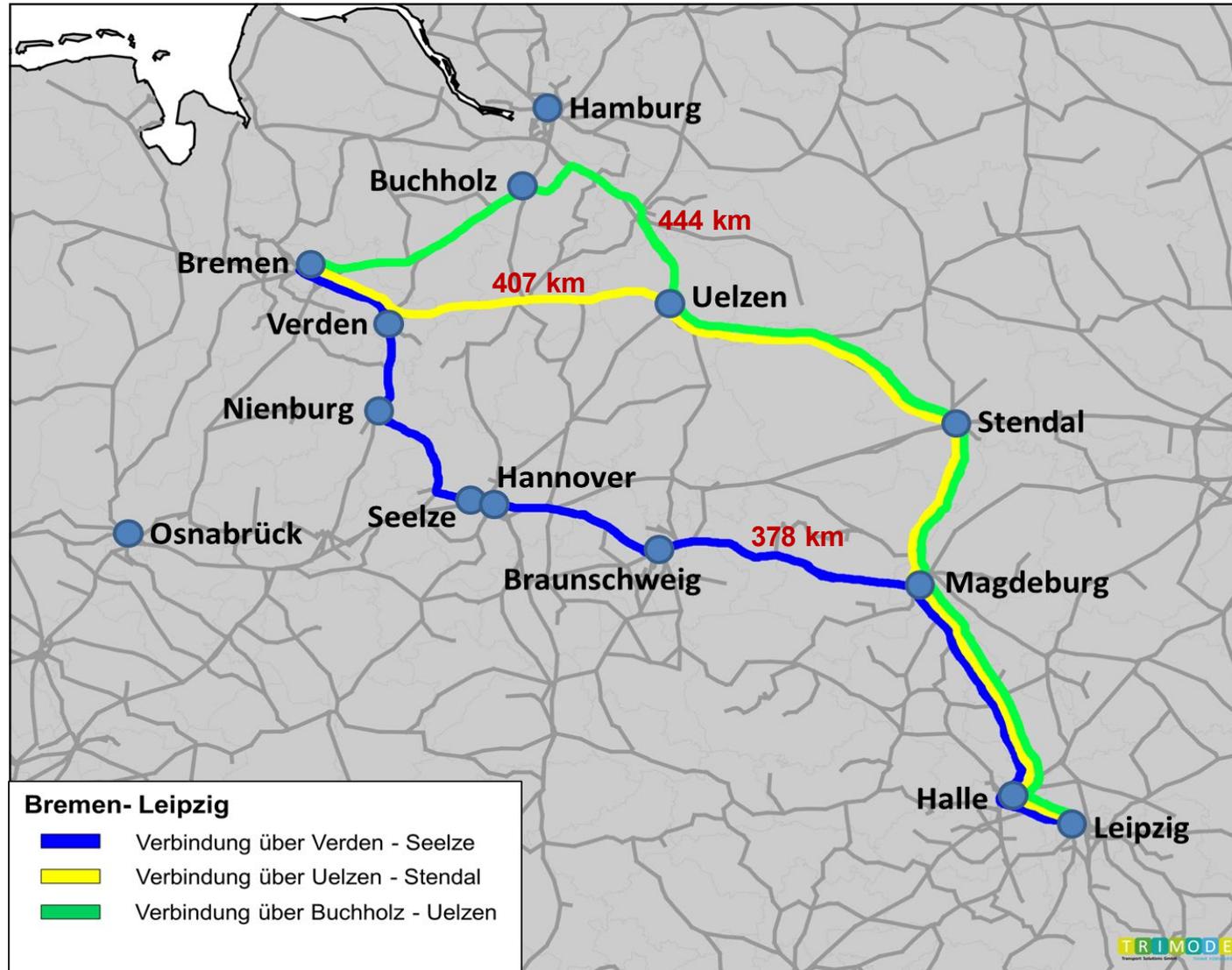
Abbiegewiderstände



Anzahl: rd. 59.000 (rd. 27.500 in Deutschland)

5. SGV-Zugzahlenprognose – Schritt 4: Umlegung – Netzmodell

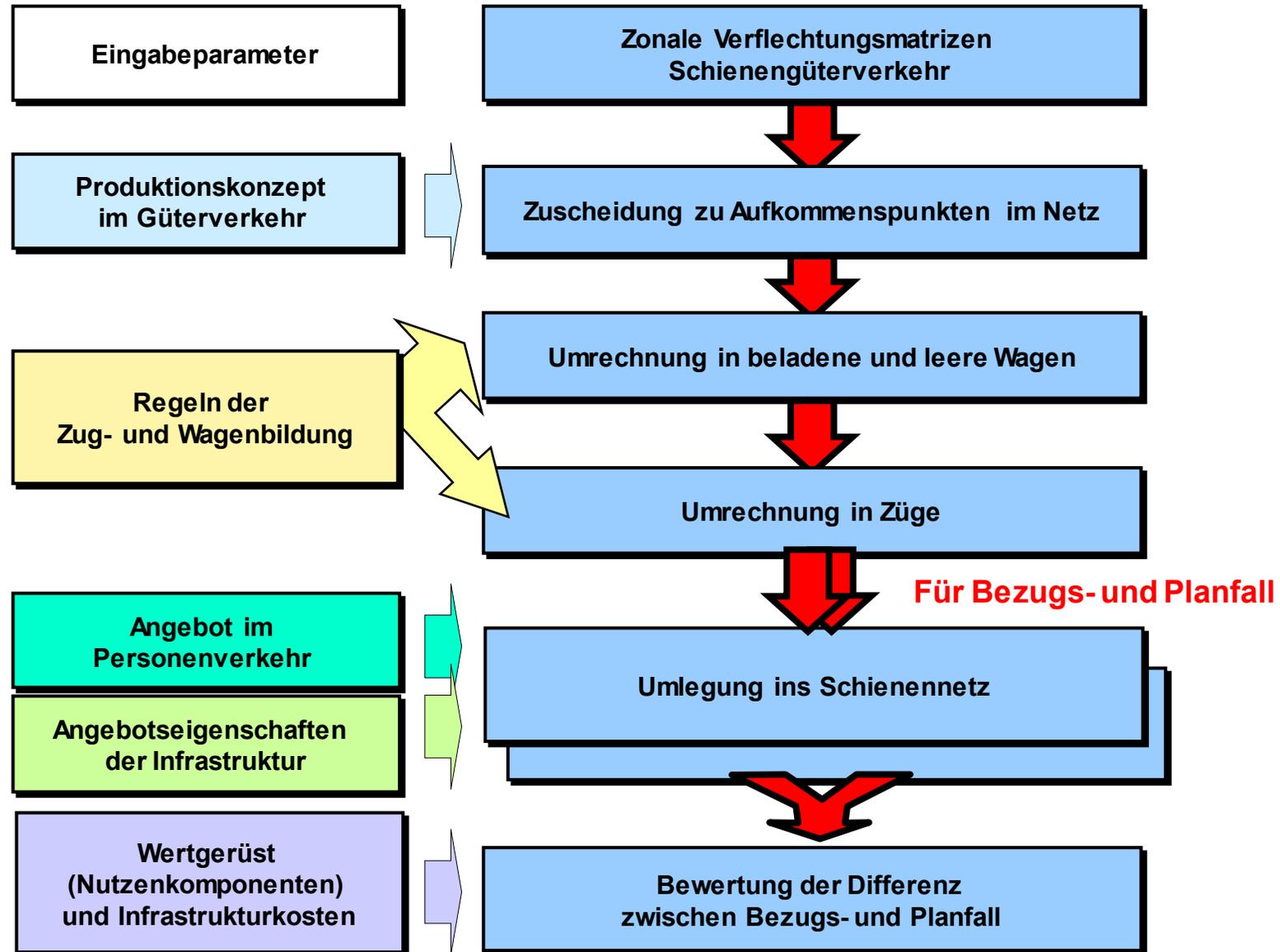
(4)



- nur Beispiel
- prinzipiell weitere Routen möglich

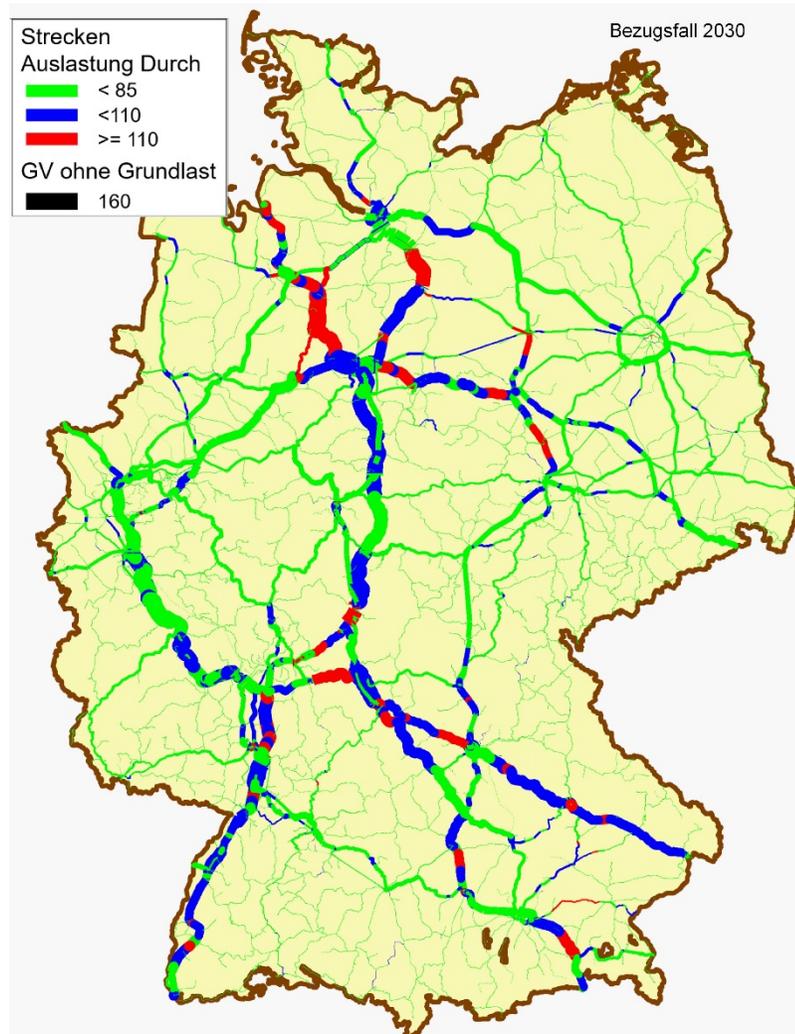
4. Bewertung – Schritt 5

(1)



6. Bewertung – Schritt 5: Umlegung Bezugsfall

(3)



Bezugsfall 2030

Umlegungsergebnis im Bezugsfall (noch ohne Ausbauprojekte des BVWP) der BVWP - nur Güterverkehr

- 431,3 Mio. t p.a.
(ggü. 443,7 Mio. t p.a. in Prognose)
- 1,2 Mio Züge p.a.
- 420 Mio Zug-km p.a.
- 6,83 Mio. Zug-h p.a.
- 204 Mrd. tkm p.a. (148 Mrd. tkm incl. p.a.)

6. Bewertung – Schritt 5: Generelle Vorgehensweise

(5)

- Nutzen = Kosteneinsparungen
= Kosten Bezugsfall – Kosten Planfall
- Nutzen ermittelt über die gesamte Lebensdauer des Projektes
- Entscheidungsgrundlage: NKV auf Barwertbasis

$$\text{NKV} = \frac{\text{Barwertsumme aller Nutzenposition}}{\text{Barwert der Investitionskosten}}$$

- Interner Zinssatz: 1,7%

6. Bewertung – Schritt 5: Nutzenpositionen

(8)

Nutzenposition / Nutzen aus ...	Wirkung
Vorhalte- und Betriebsführungskosten	Eingesparte Kosten der Transportdurchführung und der Vorhaltung der eingesetzten Transportmittel (Abschreibung, Fremdkapital und Unterhaltung); Ergebnis der Umlegung
Verlagerungen von Verkehren	Eingesparte Kosten aus der Verlagerung von Verkehren; Differenzkostenbetrachtung gegenüber den Kosten der vorherigen Transportalternativen
Verbesserung der Erreichbarkeit	Eingesparte Kosten die sich aus verminderten Transportzeiten resultieren; Ergebnis der Umlegung
Verbesserung der Zuverlässigkeit	Eingesparte Kosten die sich aus der erhöhten Zuverlässigkeit resultieren; Ergebnis der Umlegung
erhöhter Transportsicherheit	Eingesparte Kosten aufgrund der verminderten Unfallhäufigkeit im Eisenbahnverkehr; Ergebnis der Umlegung; i.d.R. erhöhend
verminderten Lärmkosten	Nutzen aus der Verminderung der Lärmreduzierung; neuer Ansatz, auch für außerorts Strecken; geringe Wirkung
verminderten sonst. Umweltkosten	Nutzen aus der Reduzierung von Treibstoff- und Treibhausgasen
Impliziter Nutzen	Differenz aus Betriebs- und gesamtwirtschaftlichen Kosten; i.d.R. im SGV negativ im SPV stark positiv

6. Bewertung – Schritt 5: Bedeutung der Nutzenpositionen

(9)

Bedeutung der Nutzenpositionen gegenüber den Bezugsfall (keine Ausbau) zum BVWP

Nutzenposition	Anteil in % (Summe aller Projekte im Zielnetz)
Vorhalte- und Betriebsführungskosten im SGV	- 22,9 %
Verlagerungen von Verkehren	115,3 %
Verbesserung der Erreichbarkeit (Zeitersparnisse)	-1,4 %
Verbesserung der Zuverlässigkeit	1,5 %
erhöhter Transportsicherheit	3,0 %
verminderten Lärmkosten	-
verminderten sonst. Umweltkosten	10,8 %
Impliziter Nutzen	- 6,4 %

Fazit

Bei der Aufstellung des BVWP beauftragt das BMVI unabhängige Gutachter u. a.

- **mit der Analyse des heutigen Verkehrsgeschehens**
 - **mit der Erstellung der Globalverkehrsprognose**
 - **mit der Erstellung von streckenspezifischen Zugzahlen**
 - **mit der volkswirtschaftlichen Bewertung von Infrastrukturprojekten**
-
- **Die Prognosezugzahlen 2030, die der Planung der Kurve Kassel zugrunde liegen, wurden vom Bundesgutachter ermittelt.**
 - **Eine Fortschreibung der Verkehrsprognose über das derzeit gültige Prognosejahr 2030 hinaus ist Gegenstand der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2030. Sie ist vom Bund noch nicht beauftragt, der Auftrag wird demnächst erwartet.**
 - **Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) für die Kurve Kassel ist auch auf der Basis des fortgeschrittenen Planungsstandes (insbesondere Kostenstand) weiterhin deutlich positiv. Auch bei anderen Projekten des Bundesverkehrswegeplans wird das NKV im Rahmen der technischen Planung kontinuierlich überprüft und dem deutschen Parlament mit der Behandlung im Bundestag zusammen mit der Projektplanung und Variantenentscheidung vorgelegt.**

VIELEN DANK FÜR IHRE GEDULD !!!



TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

Merianstrasse 16
D-79104 Freiburg i. Br.

Ansprechpartner:

Stefanos Kotzagiorgis
+49 (0)761 – 21 77 23 40
post@trimode-ts.de

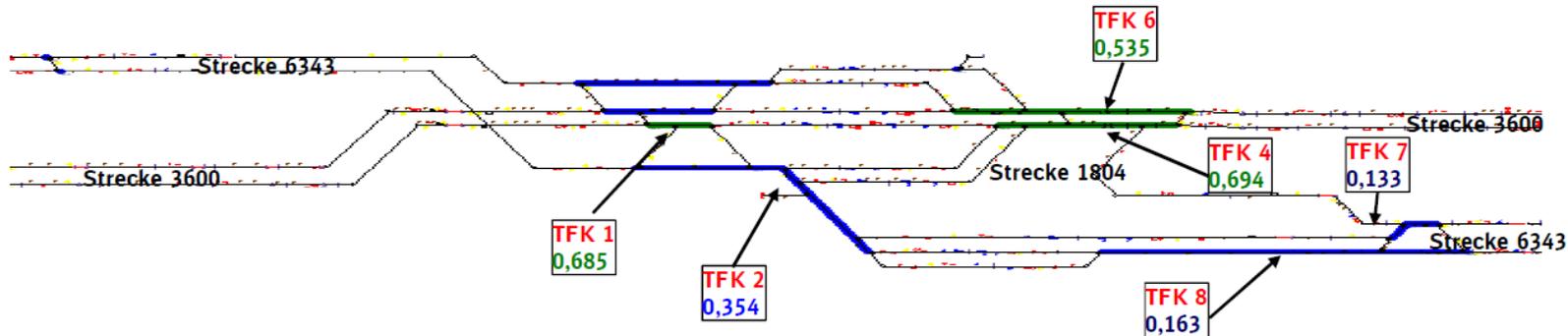
1. Allgemeines
2. Regierungspräsidium Kassel zum Raumordnungsverfahren
3. Vortrag Bundesgutachter
- 4. Beantwortung Anfragen und offenen Punkte**
5. Ausblick
6. Abstimmung Gemeinsame Botschaften

Nachreichung zum Expertentag 17.03.2021: Darstellung EBWU-Ergebnis Knoten Eichenberg des Projektes ESTW Göttingen Süd

Im Soll-Zustand Knoten Eichenberg höhere Belastung der Strecke 3600 in der Analytik erkennbar, Entspannung der Abhängigkeiten im Fahrplan/Betrieb insbesondere am Ostkopf

Soll-Zustand: Betriebsqualität in Teilfahrstraßenknoten (TFK)

Ergebnisse

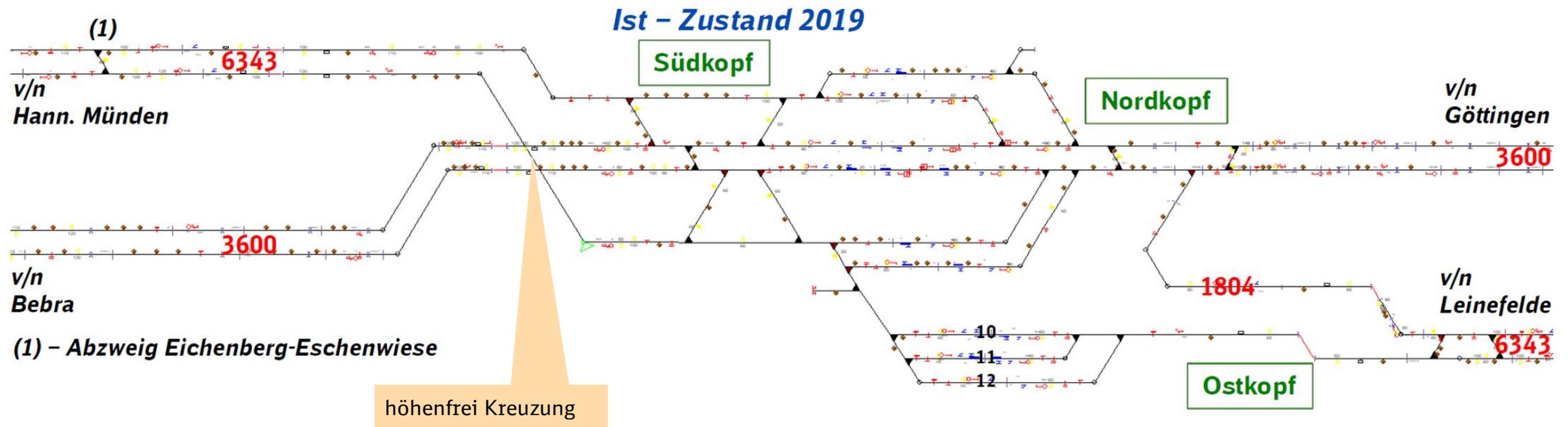


Hintergrundgrafik: LUKS

Nr. des Teilfahrstraßenknotens (TFK)	Anzahl Zugfahrten lt. Betriebsprogramm [Züge/16h]	Qualitätsfaktor Betrieb [-]	Zulässige Zugfahrten im Betrieb [Züge/16]
1	146	0,685 optimal	165
2	88	0,354 Premium	128
4	139	0,694 optimal	156
7	60	0,133 Premium	157
8	41	0,163 Premium	

Nachreichung zum Expertentag 17.03.2021: Darstellung Spurplanskizze de Knoten Eichenberg

Darstellung Spurplanskizze des IST-Zustand Bahnhof Eichenberg



Nachreichung zum Expertentag 17.03.2021: Zugzahlen 2018 und 2030 für den Knoten Eichenberg

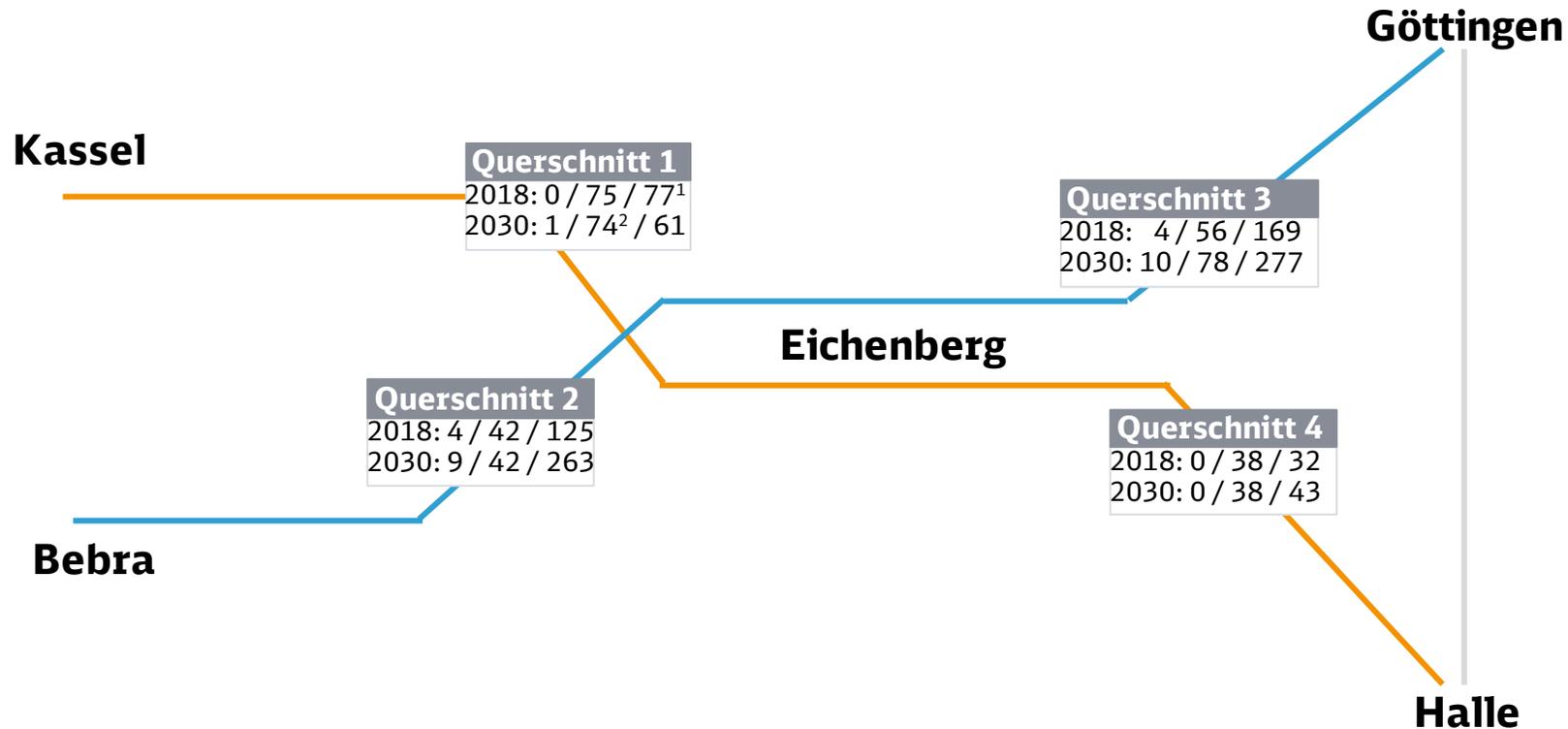
Erläuterung Darstellung:

— 3600

— 6343

— 1804

SPFV / SPNV / SGV



(1) Ein "Bauzug" oder Ähnliches von Eichenberg endet in Hedemünden (2) Ein Zugpaar (hin&rück) nur Kassel <-> Hann. Münden

Anfrage B.U.N.D. vom 21.04.2021:

Ist die Strecke 1732 auch dann in der Lage, die die vom BMVI intendierte Entlastungswirkung ohne Störungen im Betriebsablauf zu gewährleisten, wenn die Zugzahlen insgesamt bzw. auf der Kurve Kassel über die für das Jahr 2030 genannten Güterzug-Zahlen hinaus steigen sollten?

Sie baten mich um Konkretion, welche Zugzahlen ich in der Zukunft auf die Kurve bzw. die 1732 umlegen wolle. Die Konkretion wurde unter dem Arbeitstitel „Hausaufgabe“ informell festgehalten. Meine Überlegungen zu den künftigen Belastungen bzw. die Quellen ich schicke sie als Anhang mit.

Forderung BI Vellmar vom 07.06.2021:

„Die Plandaten sind auf den Prüfstand zu stellen und über das Jahr 2030 bis 2050 weiterzuentwickeln“

Die beiden Anfragen werden wegen gleichen Sachverhalt nachstehend zusammen beantwortet

Weiterentwicklung der Zugzahlenprognose und Berücksichtigung im Projekt Kurve Kassel

- Eine **Fortschreibung der Prognosezahlen 2030** kann nur vom **Bundesverkehrsministerium** durchgeführt werden.
- Eine neue Verkehrsprognose kann nur **global**, also über **alle Verkehrsträger** hinweg, erstellt werden. Eine Fortschreibung der Prognosezahlen kann daher **nicht singulär nur für den Eisenbahn-Güterverkehr** erfolgen.
- Bei den **Planungen** für laufende Projekte – wie die Kurve Kassel – können daher **nur die Zahlen zu Grunde gelegt werden**, die das Bundesverkehrsministerium zur **Verfügung gestellt** hat.
- Die Konzeption der Kurve Kassel verfügt über die Zugzahlen 2030 hinaus noch über Kapazitätsreserven siehe Untersuchung im Expertentag am 17.03.2021.
- Wenn im Zuge der Planung (**bis zur Planfeststellung**) **geänderte Vorgaben** wie z.B. neue Zugzahlen vorliegen, sind diese **in die Planung zu integrieren**.

1. Allgemeines
2. Regierungspräsidium Kassel zum Raumordnungsverfahren
3. Vortrag Bundesgutachter
4. Beantwortung Anfragen und offenen Punkte
- 5. Ausblick**
6. Abstimmung Gemeinsame Botschaften

Offene Themenkomplexe aus Fragen der Runden Tische / nächste Schritte

Nr.	Auftrag	Behandlung im Runden Tisch
1	Einreichung der Raumordnungsunterlage bei Regierungspräsidium zur Vollständigkeitsprüfung	Sachstand am 11. Runden Tisch

Vorbereitung der Parlamentarischen Befassung (regionale Forderungen)

Nr.	Auftrag	Behandlung im Runden Tisch
1	Berücksichtigung von Bahnübergangen insbesondere für querende Fußgänger (Schreiben Landkreis Kassel vom 05.10.2020)	Untersuchung läuft, Abstimmung mit Kommunen/Landkreis zu Rettungswegen im Sommer, Vorstellung vsl. 11./12. Runder Tisch.
2	Untersuchung Lärmschutz Bestandsstrecken	Freigabe des BMVI für Lärmschutzbetrachtungen an den bestandsstrecken liegt nicht vor
3		

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

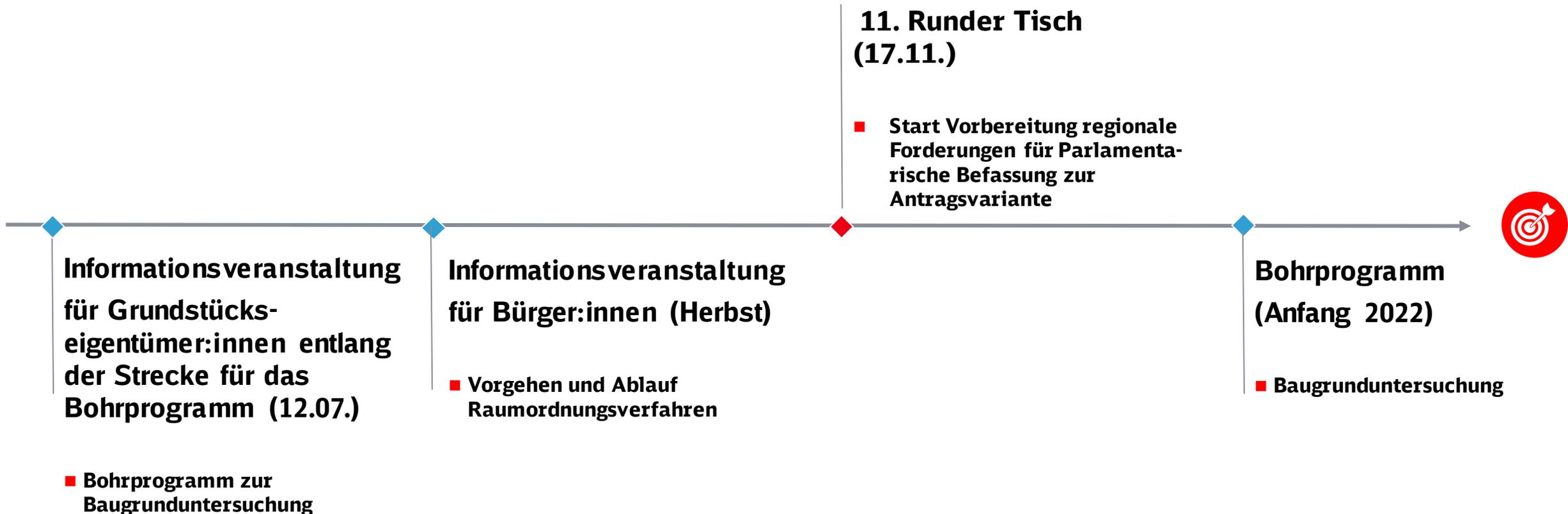
- Redaktionsschluss Mitte 2022

- Erstellung und Abstimmung
mit EBA bis Ende 2022

- in 2023

Zeitschiene und Inhalte

Runder Tisch und Bürgerinformation



1. Allgemeines
2. Regierungspräsidium Kassel zum Raumordnungsverfahren
3. Vortrag Bundesgutachter
4. Beantwortung Anfragen und offenen Punkte
5. Ausblick
- 6. Abstimmung Gemeinsame Botschaften**

- Am 28. Juni 2021 fand die 10. Sitzung des Runden Tisches zum Bahnprojekt Kurve Kassel als Online-Konferenz statt.
- Seitens des Regierungspräsidiums Kassel wurde das Vorgehen und der Ablauf des Raumordnungsverfahrens vorgestellt. Das Regierungspräsidium bekräftigte, dass im Rahmen des Raumordnungsverfahrens eine Untersuchung des Laufwegs Altenbeken – Northeim – Nordhausen dargestellt werden soll.
- Ein Vortrag des Bundesgutachters erläuterte die Grundlagen für die Güterverkehrsprognose 2030 des Bundes und die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnis im gültigen Bundesverkehrswegeplan von 2016. Teilnehmende wiesen darauf hin, dass die turnusgemäße Überprüfung der Bedarfsplanung des Bundes aus 2016 zeitnah erfolgen muss.
- Die Bürgerinitiativen informierten den Runden Tisch, dass der Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages mit Hinblick auf den Laufweg Altenbeken – Northeim – Nordhausen einen vor Vor-Ort-Termin mit den Bürgerinitiativen, Bürgermeistern, Politik, BMVI und DB am 01.07.2021 haben wird.
- Der 11. Runde Tisch findet am 17. November 2021 statt.



NETZE

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

www.kurve-kassel.de