



**NETZE**

# Neubaustrecke Kurve Kassel

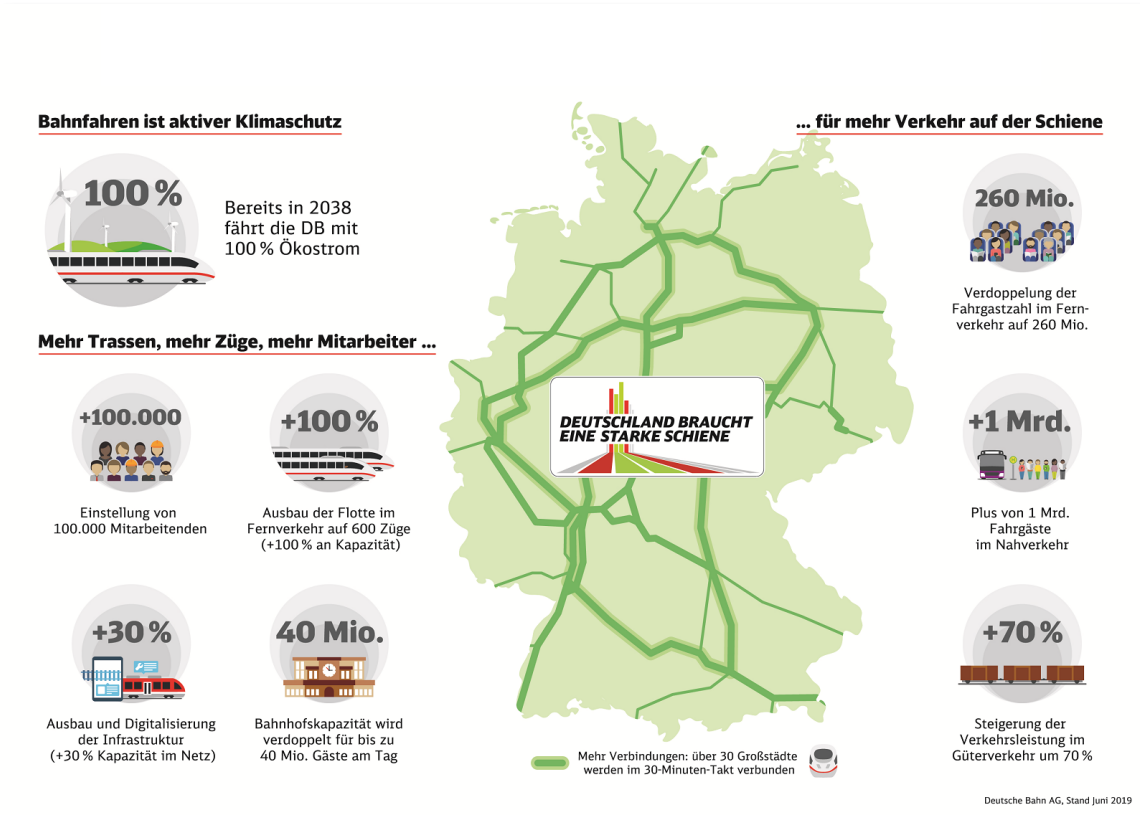
Wirtschaftsausschusssitzung des Landkreis Northeim:  
Information zum aktuellen Planungsstand

---

**24.03.2021 | Kurve Kassel**

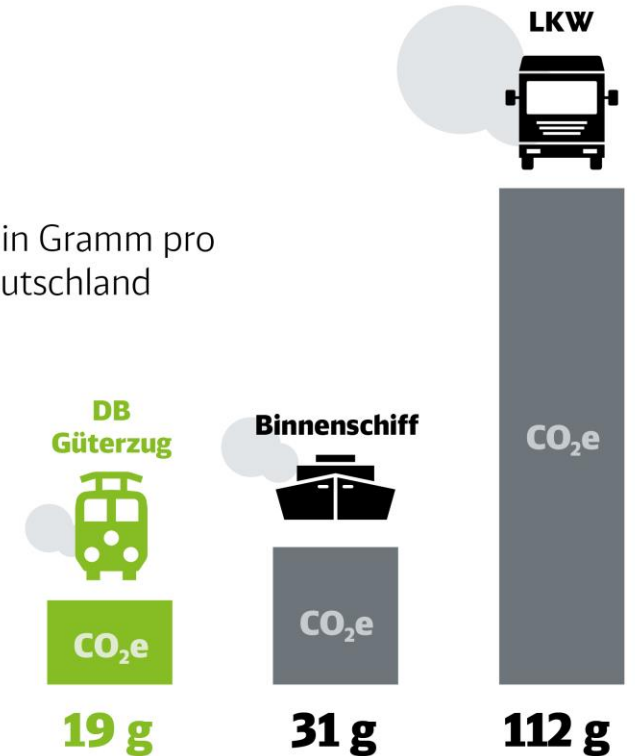


# Deutschland braucht eine starke Schiene



## Güterverkehr:

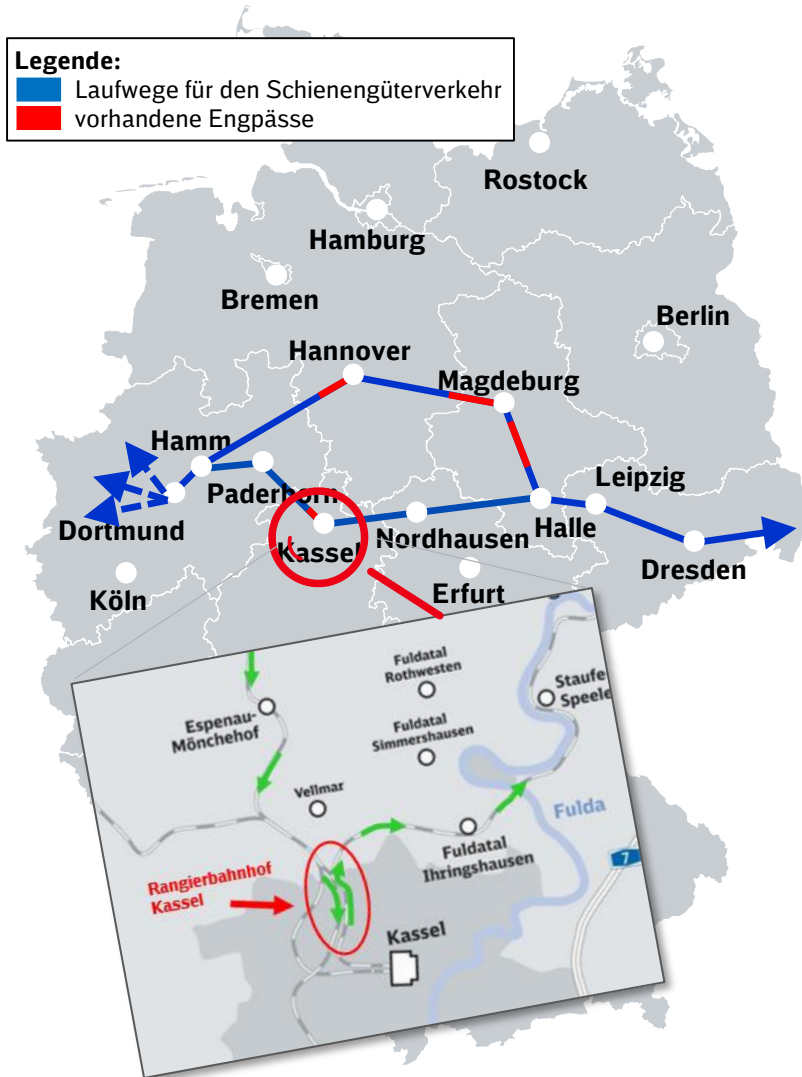
Treibhausgas-Emissionen (CO<sub>2</sub>e) in Gramm pro Tonne und Kilometer (tkm) in Deutschland



Deutsche Bahn AG | April 2020

- CO<sub>2</sub>e: Summe der Treibhausgase Kohlendioxid, Methan und Lachgas
- Quellen: UBA 2019 (TREMOD 6.03, Bezugsjahr 2018), Wert Güterzug DB AG (Bezugsjahr 2019)

# Der steigende Güterverkehr erfordert eine neue und attraktive 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**

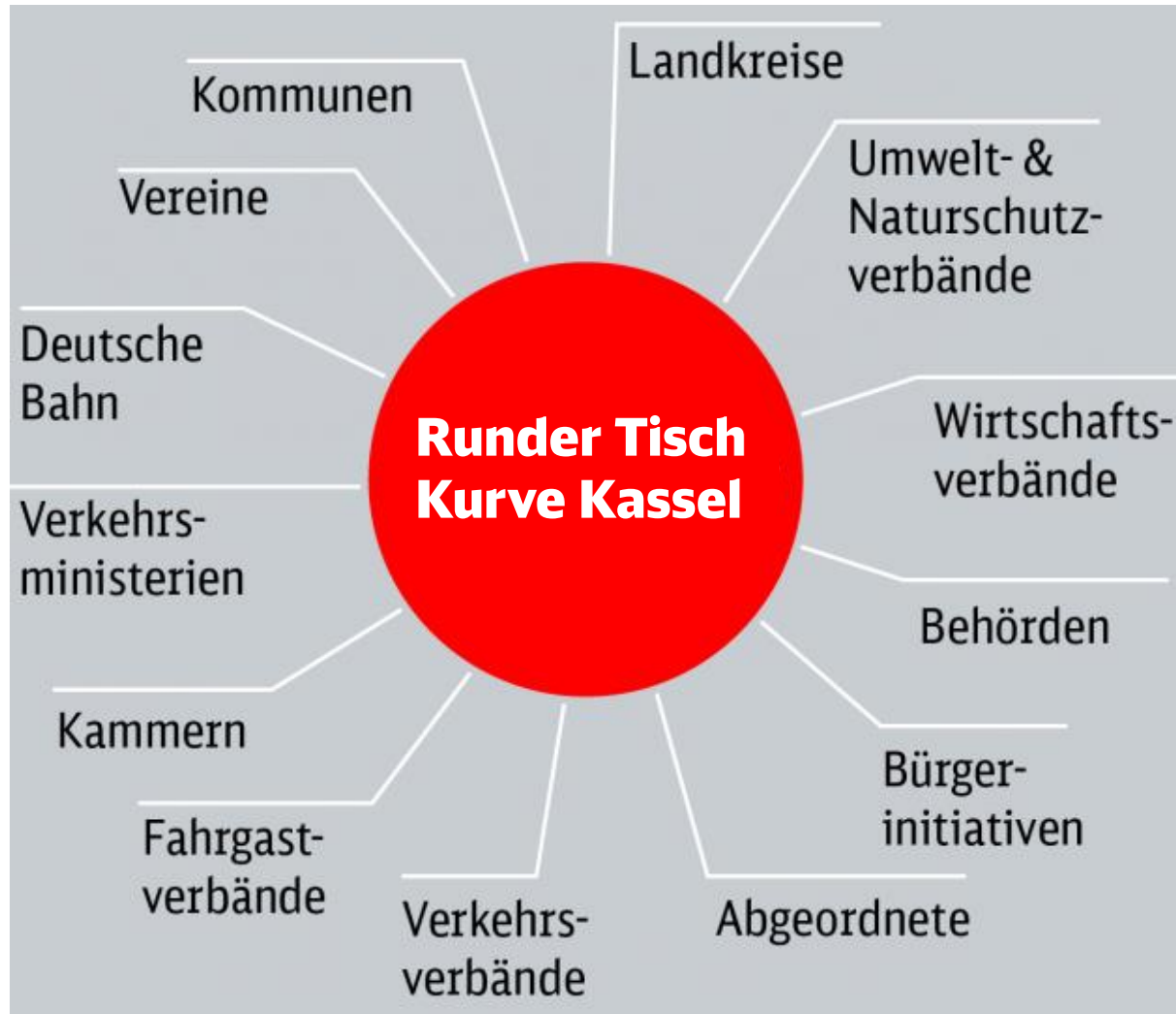
## Erwartete Wirkung der Maßnahme Kurve Kassel:

- **Laufwegverkürzung** zwischen Ruhrgebiet und Mitteldeutschland von ca. 20 km (ca. 5 % Prozent der bisherigen Gesamtstrecke)
- 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 bis zu 40 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**

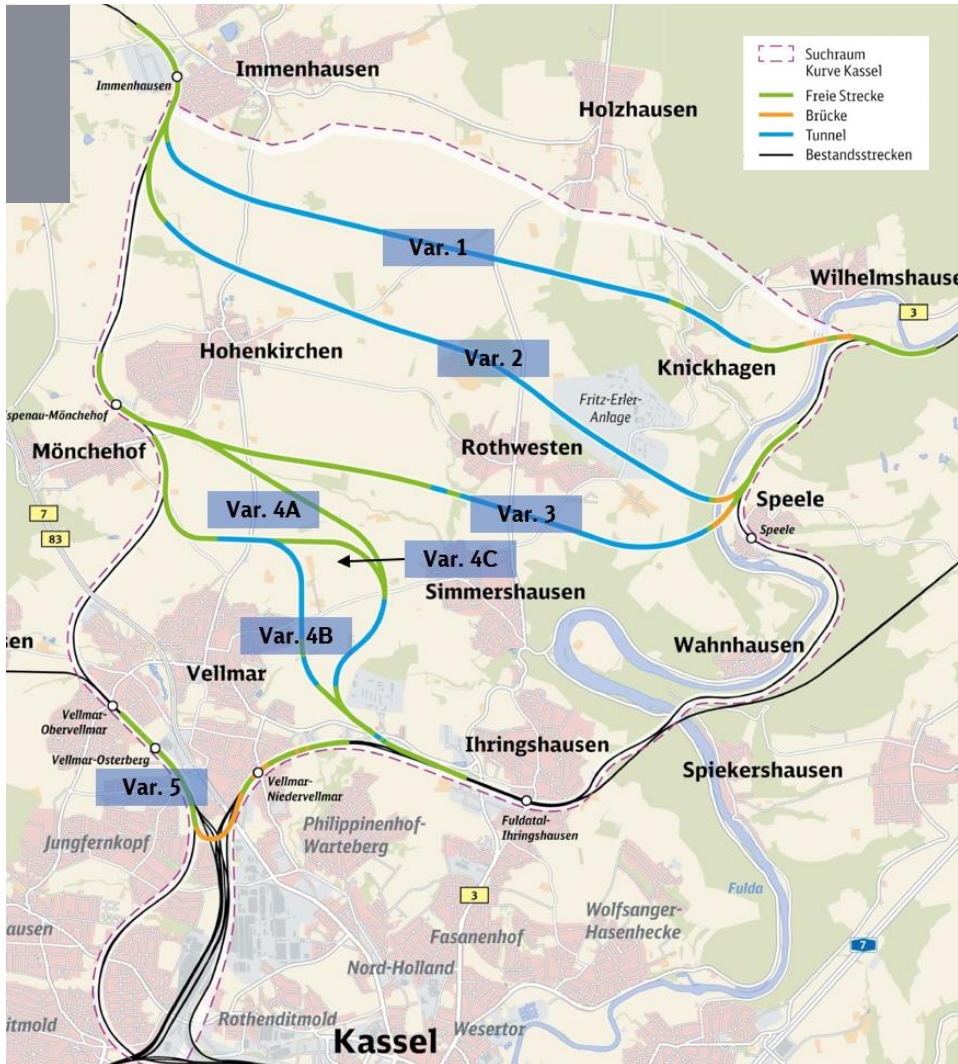
# Ein Runder Tisch ist seit 2019 eingerichtet. Er ist das Herzstück der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Projekt



- **Teilnehmer:innen** gemäß Suchraumfestlegung RP Kassel
- **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**



# Vorläufige Gesamtbewertung



Untersuchungsaspekt	Anbindungsvarianten						
	Var1	Var2	Var3	Var4A	Var4B	Var4C	Var5
<b>Hauptuntersuchungen</b>							
Zielsystem Raumordnung	++	++	--	+	++	+	++
Zielsystem Umwelt	--	++	--	-	++	0	+
Genehmigungsrisiko Natura 2000 (FFH/VSG)	sehr hoch	hoch	hoch	keine	keine	keine	keine
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>Ausschluss</b>	<b>Ausschluss</b>	<b>Ausschluss</b>	0	++	0	++

Untersuchungsaspekt	Anbindungsvarianten						
	Var1	Var2	Var3	Var4A	Var4B	Var4C	Var5
<b>Hauptuntersuchungen</b>							
Zielsystem Verkehr/(Volks-)Wirtschaft							

   Vorzugsvariante Teilsystem

## Aktueller Bewertungsstand:

- aus Sicht **Umwelt und Raumordnung** Varianten 4b und 5 als Vorzugsvarianten
- aus Sicht **Verkehr/(Volks-)Wirtschaft** (vorläufig) Varianten 4b und 4c
- Entscheidung **Vorzugsvariante** für die **Raumordnung**: vsl. 29. März 2021



# Zeitschiene und Inhalte der nächsten Runden Tische (vorläufige Planung)



## 9. Runder Tisch (29.03.21)

- Variantenentscheid (Antragsvariante Raumordnung)

## 10. Runder Tisch (28.06.21)

- Information Raumordnung durch RP
- Weitere aktuelle Themen

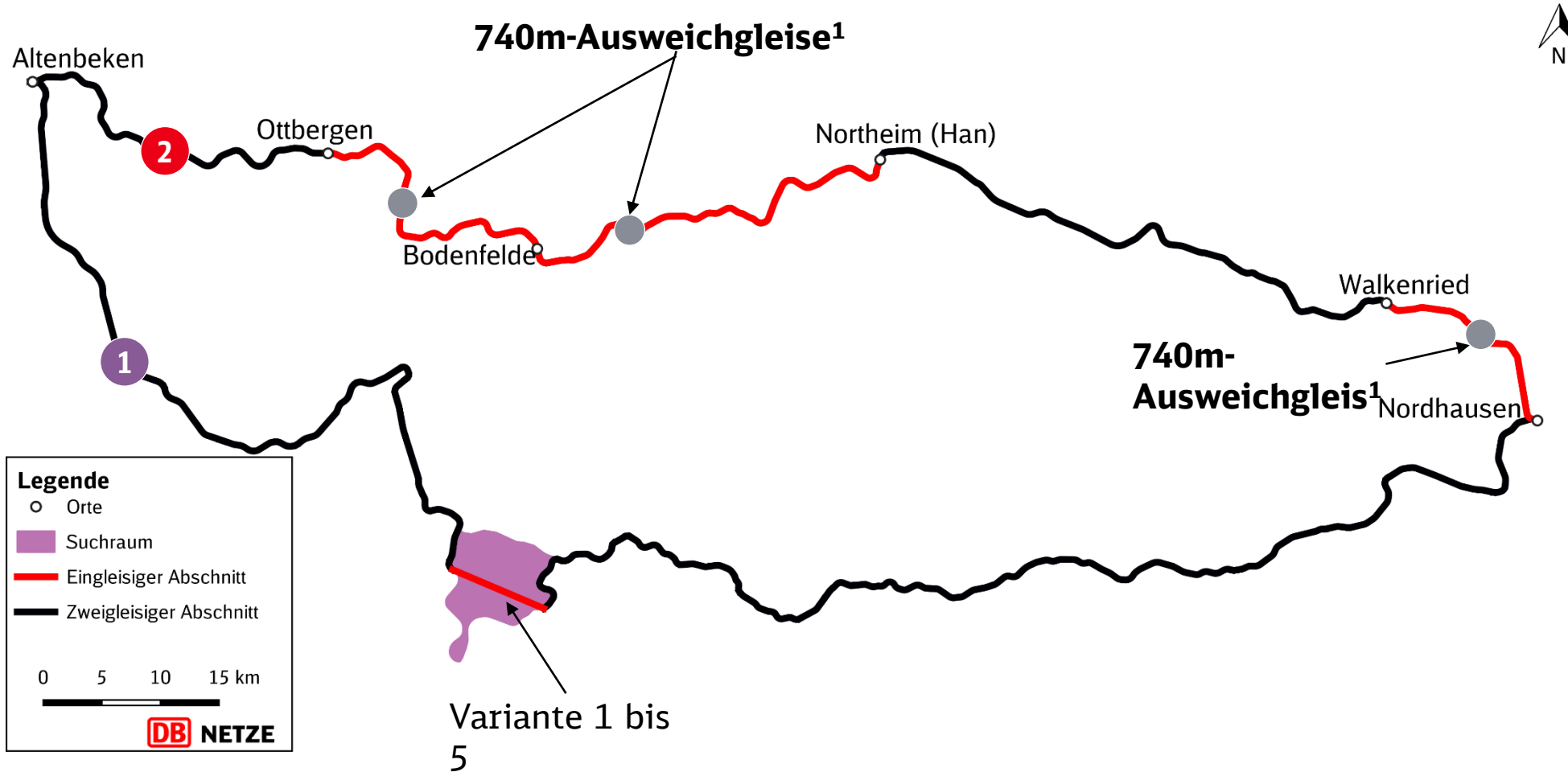
## 11. Runder Tisch (17.11.21)

- Vorstellung der Raumordnungsunterlage

## weiterer Verlauf

- Start Vorbereitung regionale Forderungen für Parlamentarische Befassung zur Antragsvariante

# Die eingleisigen Abschnitte (rot) sind auf dem Laufweg Altenbeken-Northeim-Nordhausen deutlich länger



Der **Laufweg über die Kurve Kassel** hat **weniger betriebsbedingte Wartezeiten** (Halte, Überholung/Kreuzung) und ist damit **schneller** als über Altenbeken-Northeim-Nordhausen.

(1) aktuell nicht Güterzugang, muss ausgebaut werden; in der Kostenschätzung 3 Überholgleise enthalten.



# Bewertung der DB zur Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen („Solling-Strecke“)

Mindestens 437 Mio. €	Warum ist das so teuer?	Fahrzeit länger	Welche Strecke ist leistungsfähiger?	Nicht genehmi- gungsfähig
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kostet die Ertüchtigung des Laufweg über den Solling und ist damit <b>fast doppelt so teuer</b> wie die Kurve Kassel (200-220 Mio. €, Var. 4b).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ca. <b>279 km Oberleitung</b></li> <li>▪ <b>2 Unterwerke</b> zur Stromversorgung</li> <li>▪ ca. <b>2,1 km</b> Neubau/ Sanierung <b>Tunneln</b></li> <li>▪ <b>21 Stück</b> Neu- und Umbauten von Straßen-/Eisenbahn-brücken</li> <li>▪ <b>komplette Anpassung</b> der Leit- und <b>Sicherungstechnik</b></li> <li>▪ <b>3 Stück</b> zusätzliche <b>Überholbahnhöfe</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kürzerer Laufweg, jedoch Fahrzeit wegen vielen eingleisigen Abschnitten tagsüber <b>deutlich länger</b> 3:50 Stunden zu 2:36 Stunden der Var. 4b</li> <li>▪ <b>Verkürzung der Fahrzeit</b> auf der Solling-Strecke führt zu Kosten <b>deutlich über 500 Mio. €.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trotz Ertüchtigung bleiben beim Solling <b>81 km eingleisige Strecke.</b></li> <li>▪ Der Laufweg über die Kurve Kassel ist nur in der Verbindungskurve selbst eingleisig (<b>ca. 6,5 km, Var. 4b</b>).</li> <li>▪ Der Laufweg mit <b>kürzeren eingleisigen Abschnitten</b> (Kurve Kassel) ist daher deutlich <b>vorteilhafter.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ eine Variante mit <b>deutlichen Mehrkosten, schlechterer Fahrzeit</b> (verkehrlicher Effekt) ist <b>finanzierungs- und planrechtlich nicht genehmigungsfähig.</b></li> </ul>

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.

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



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



**Projektkommunikation**  
Christin Gerstner



**Projektleiter**  
Dirk Schütz



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



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

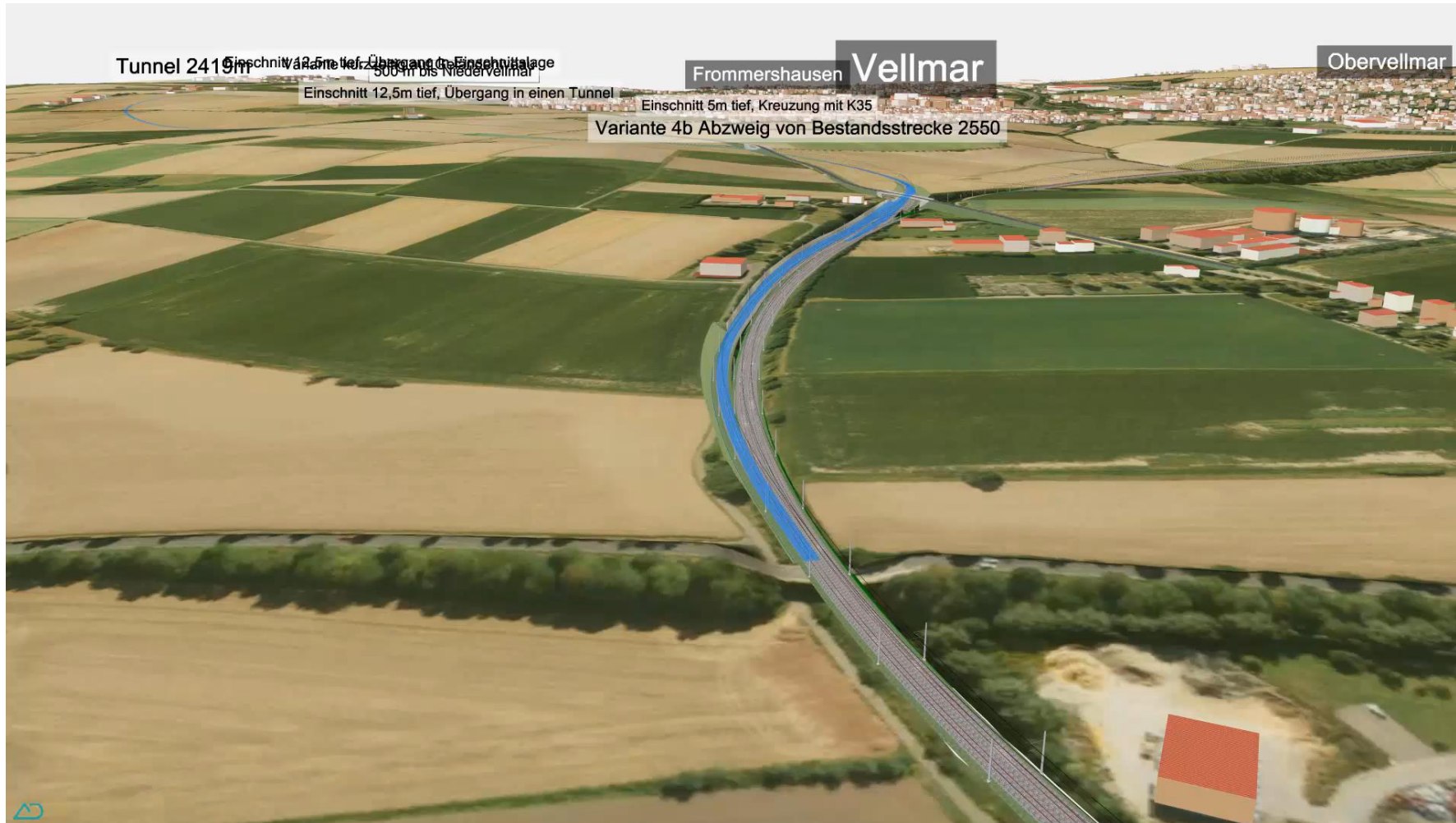


[kurve-kassel@deutschebahn.com](mailto:kurve-kassel@deutschebahn.com)

# Backup



# Überflugfilm Variante 4b (höhenfreie Lösung)



Die Überflugfilme finden Sie im Downloadbereich der Website unter „Allgemeine Projektinformationen“: <https://www.kurve-kassel.de/downloads.html>

# Bewertung Verkehr/(Volks-)wirtschaft

Vorläufiges Ergebnis

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	0	1	0
	<b>Bauzeit</b>	Zeit [Jahre]	8,7	8,5	6,3	4,1	4,9	4,1	5,4
	<b>Beeinträchtigung Schienenverkehrs</b> (Sperrpausenbedarf)	Länge [m]	3.781	1.761	2.210	2.043	1.393	1.393	5.890
	<b>Beeinträchtigung Straßenverkehrs</b> (BE-Konzepte, Entsorgungstransporte)	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
<b>(Volks-)wirtschaft</b>	<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
<b>Verkehr/ Betrieb</b>	<b>Kapazität</b> (EBWU)	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 - Northeim)	Zeit <sup>1</sup>	2:30h	2:30h	2:33h	2:37h	2:37h	2:37h	2:40h
<b>Bewertung</b>									

Kosten noch Vorläufig

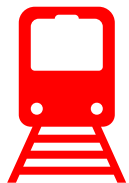
EBWU noch mit höhengleicher Einbindung

(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

**> Variante 4B / 4C sind schneiden in der Tendenz am besten ab; abschließende Untersuchungen Kosten und EBWU noch ausstehend.**

# 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.

\* gem. Zugzahlenmodell 2030 des Bundes



# 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 **Überholungsgleise** können **zusätzliche Zugbegegnungsmöglichkeiten** geschaffen werden. Begegnungsvorgänge im Überholgleis **steigern den Energiebedarf** für zusätzliches Anfahren und **fahrplanbedingte Wartezeiten** im Überholgleis sind einzuplanen.

