



Anliegerversammlung Gewerbegebiet Kämperbrücke

10.02.2021 | Kurve Kassel

Ihre Ansprechpartner im Projekt Kurve Kassel



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



Projektkommunikation
Christin Gerstner



Projektleiter Kurve Kassel
Dirk Schütz

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

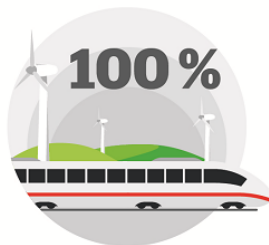
E-Mail: kurve-kassel@deutschebahn.com

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



Deutschland braucht eine starke Schiene

Bahnfahren ist aktiver Klimaschutz



100 %
Bereits in 2038 fährt die DB mit 100 % Ökostrom

Mehr Trassen, mehr Züge, mehr Mitarbeiter ...

+100.000



Einstellung von 100.000 Mitarbeitenden

+100 %



Ausbau der Flotte im Fernverkehr auf 600 Züge (+100 % an Kapazität)

+30 %



Ausbau und Digitalisierung der Infrastruktur (+30 % Kapazität im Netz)

40 Mio.



Bahnstationskapazität wird verdoppelt für bis zu 40 Mio. Gäste am Tag

... für mehr Verkehr auf der Schiene

260 Mio.



Verdoppelung der Fahrgastzahl im Fernverkehr auf 260 Mio.

+1 Mrd.

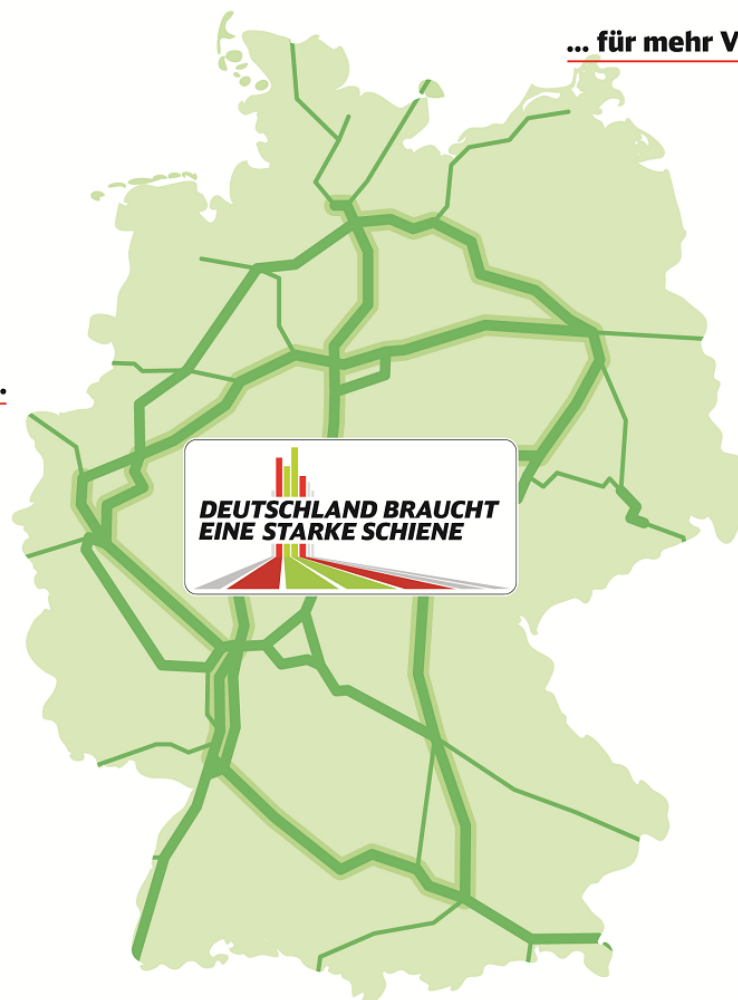


Plus von 1 Mrd. Fahrgäste im Nahverkehr

+70 %



Steigerung der Verkehrsleistung im Güterverkehr um 70 %



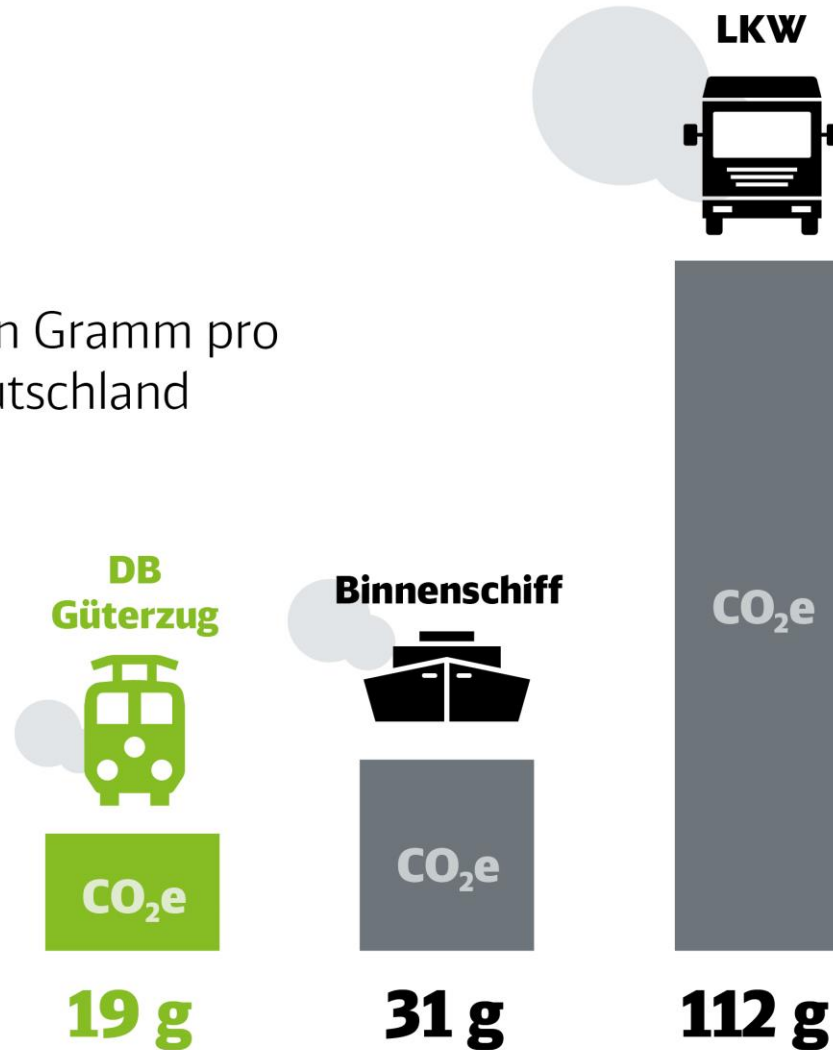
DEUTSCHLAND BRAUCHT EINE STARKE SCHIENE

Mehr Verbindungen: über 30 Großstädte werden im 30-Minuten-Takt verbunden

Der Schienengüterverkehr ist am klimafreundlichsten

Güterverkehr:

Treibhausgas-Emissionen (CO₂e) in Gramm pro Tonne und Kilometer (tkm) in Deutschland



Deutsche Bahn AG | April 2020

- CO₂e: 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 Infrastruktur im Bereich nördlich von Kassel





Überregionale Problemstellung:

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

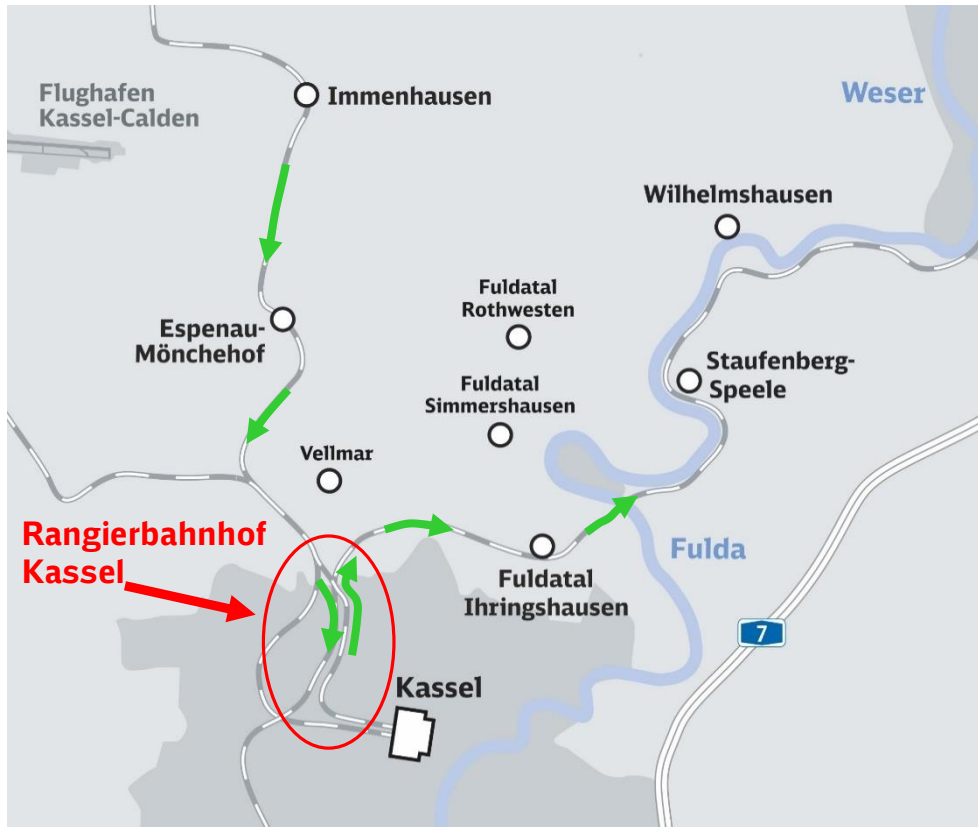
Erwartete Wirkung der Maßnahme Kurve Kassel:

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

Legende:

-  Laufwege für den Schienengüterverkehr
-  vorhandene Engpässe

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



Maßnahmenbeschreibung des Bundes:

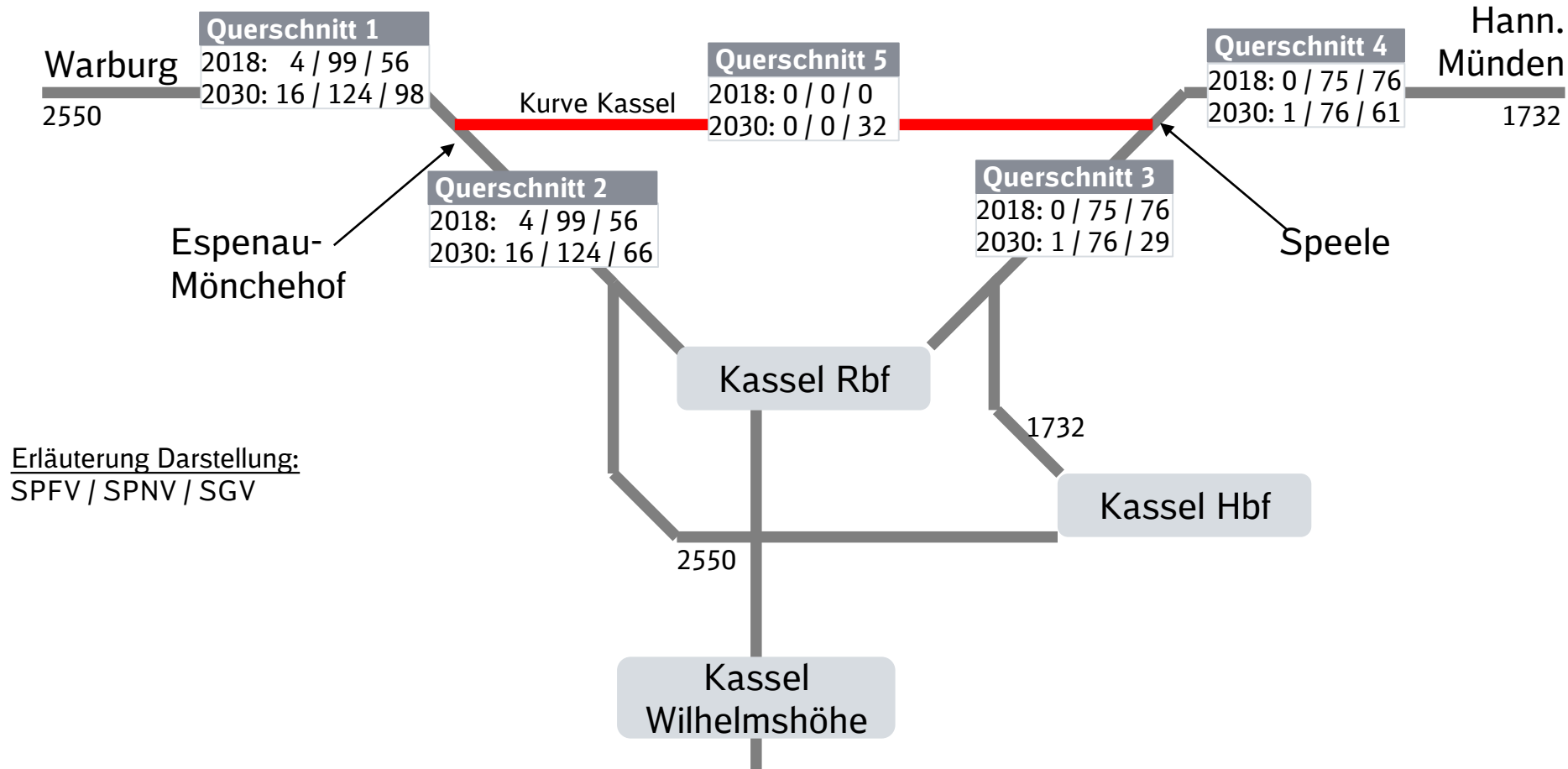
- **1-gleisige** Neubaustrecke Mönchehof - Ihringshausen
- **Höhengleiche** Einbindung in die Bestandsstrecken

Regionale Problemstellung:

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

Übersicht Zugzahlen 2018 (IST) und 2030 (BVWP-Prognose)

in Züge/Tag



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



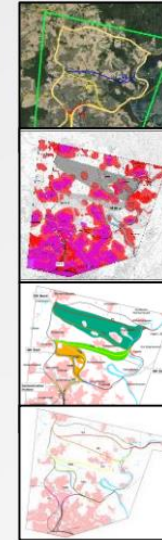
- **frühe Einbindung** der Beteiligten
- **Vorstellung** der **Arbeitsstände** der Planung
- **Klärung von Fragen** der Region
- **Einbeziehung von Vorschlägen** aus der Region
- **Vertiefung** in **Expertentagen**
- **Informations-** und **Beratungsgremium**
- **Ergänzend** zur **Raumordnung** und **Planfeststellung**

Arbeitsstand und nächste Planungsschritte Raumordnung & Umwelt

**Vorbereitende
Planungsraumanalyse**

**Raumverträglichkeitsstudie /
UVP-Bericht**

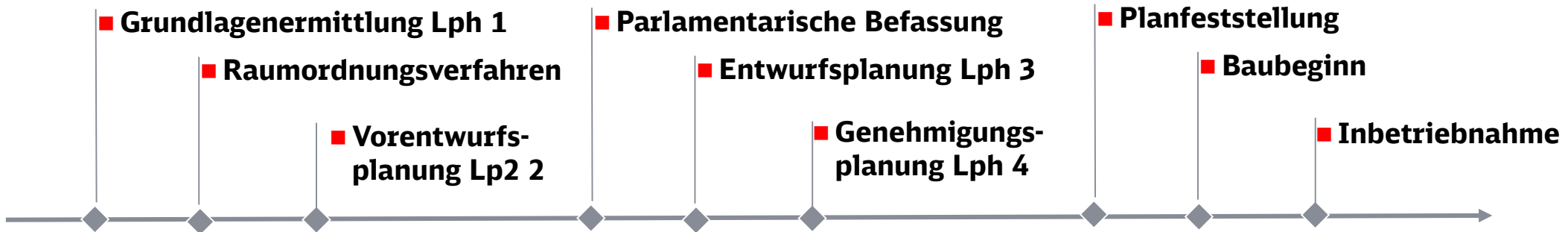
**Vertiefende
Planungsraumanalyse**



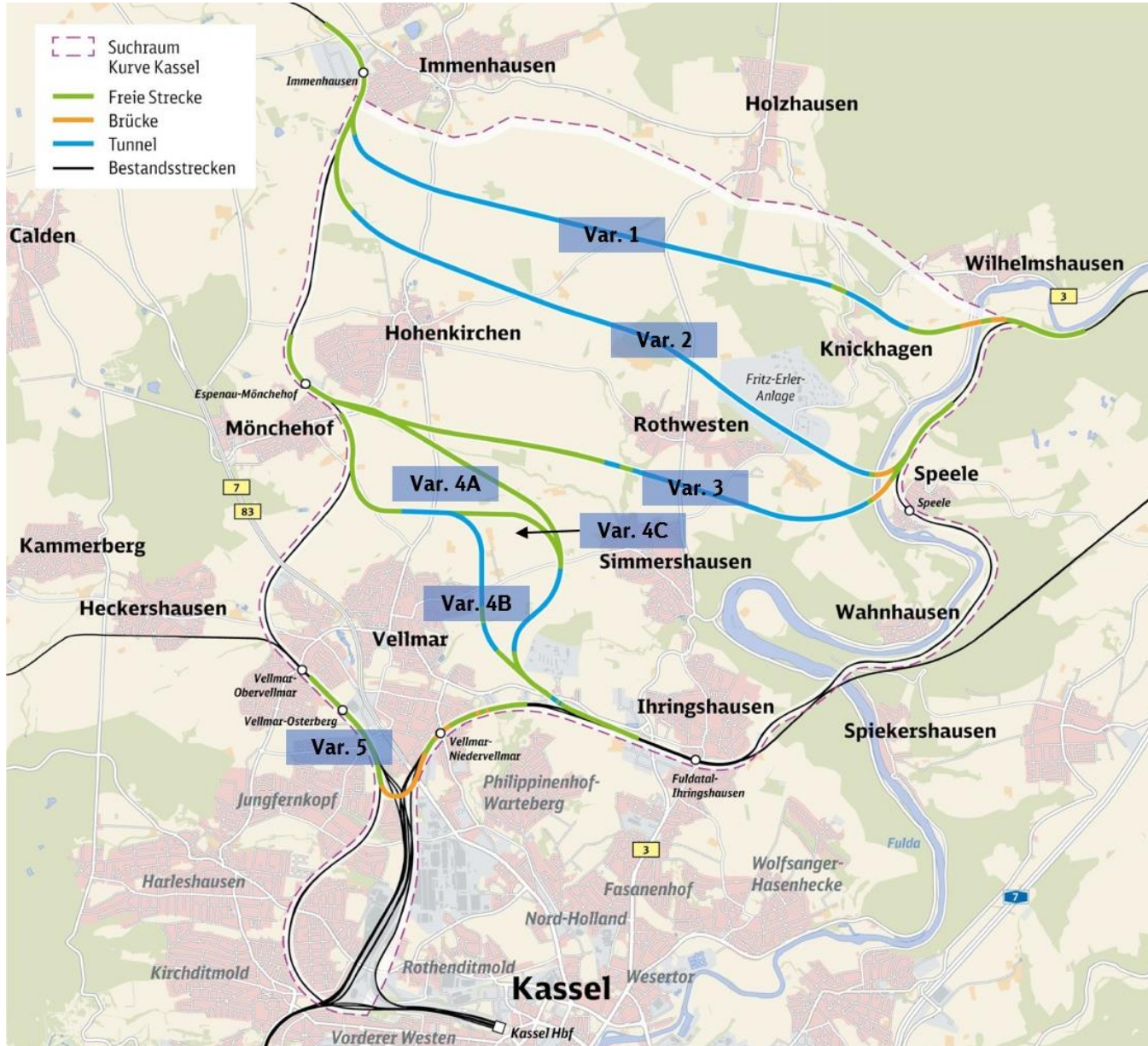
Kategorie	Umwelt	Raumordnung	Technisch	Wirtschaftlich
Stromerzeugung	Sehr gering	Gering	Mäßig	Mäßig
Stromübertragung	Gering	Mäßig	Mäßig	Mäßig
Stromverteilung	Mäßig	Mäßig	Mäßig	Mäßig
Stromverbrauch	Mäßig	Mäßig	Mäßig	Mäßig
Stromerzeugung	Mäßig	Mäßig	Mäßig	Mäßig
Stromübertragung	Mäßig	Mäßig	Mäßig	Mäßig
Stromverteilung	Mäßig	Mäßig	Mäßig	Mäßig
Stromverbrauch	Mäßig	Mäßig	Mäßig	Mäßig



in Bearbeitung



Übersicht Variantenverläufe



Vorläufige Gesamtbewertung

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

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

mögliche Antragsvariante
 Vorzugsvariante Teilsystem

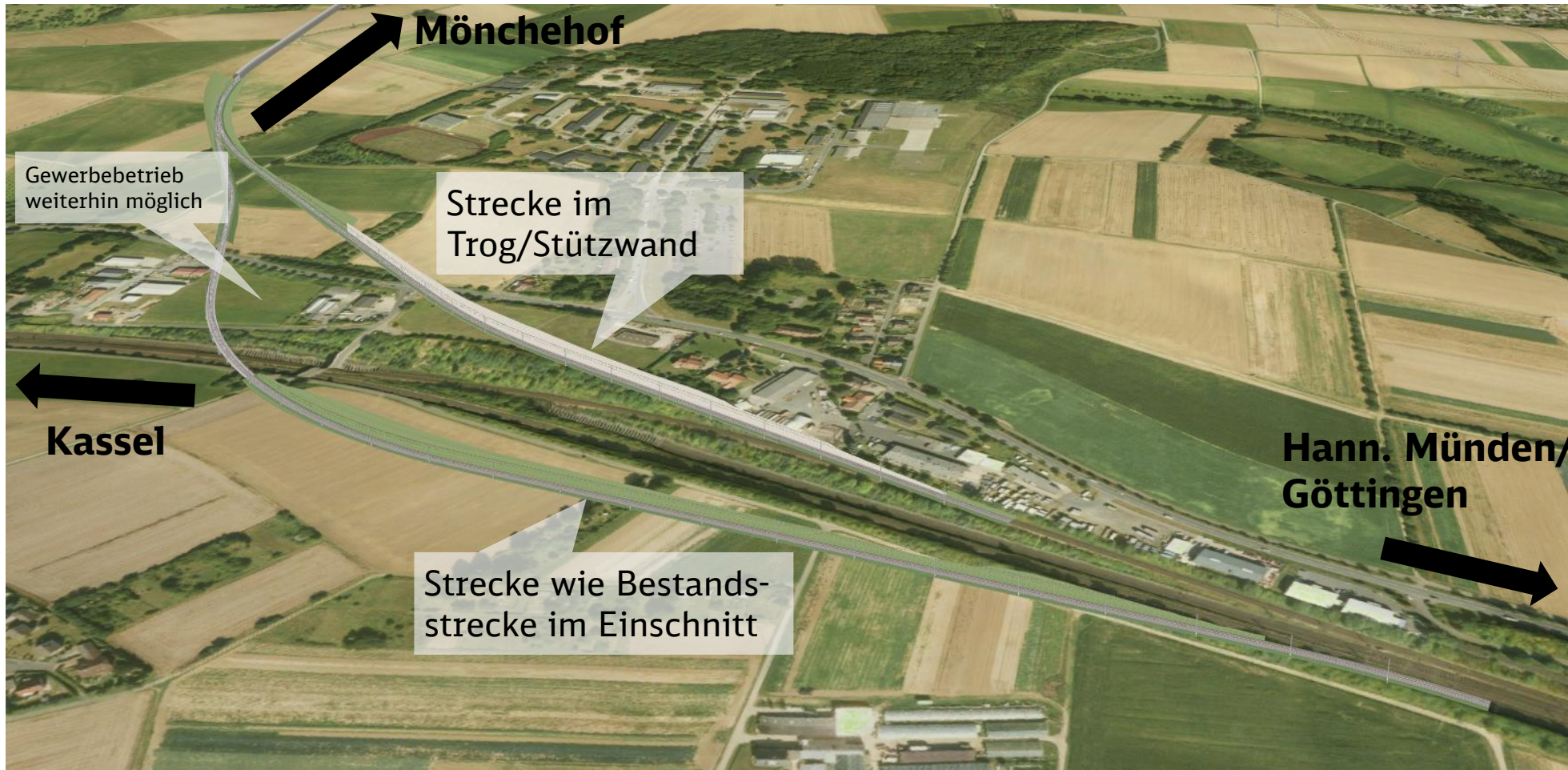
Aktueller Bewertungsstand:

- 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

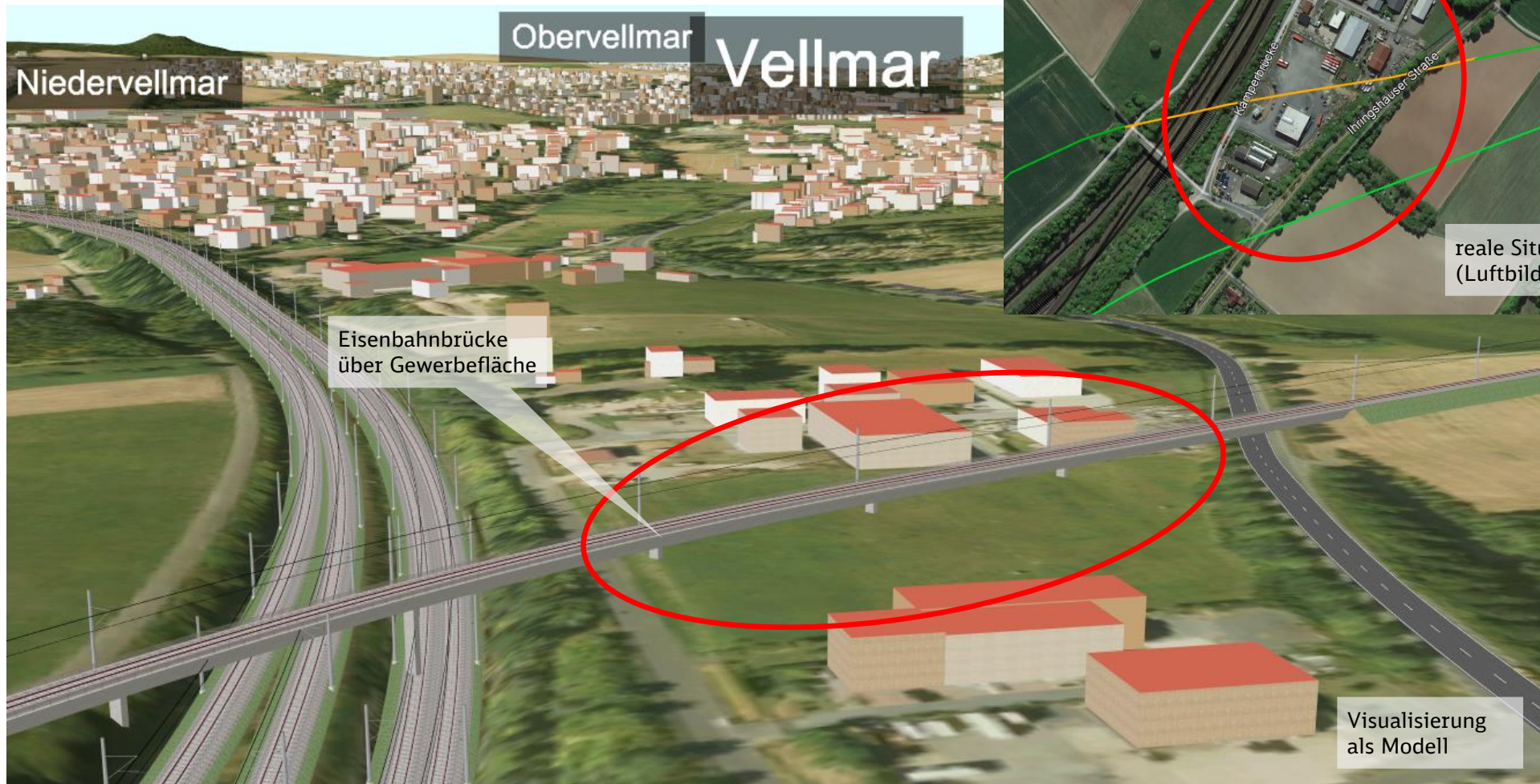
Variante Nr. 4 B

Ein- Ausbindebereich „Vogelperspektive“

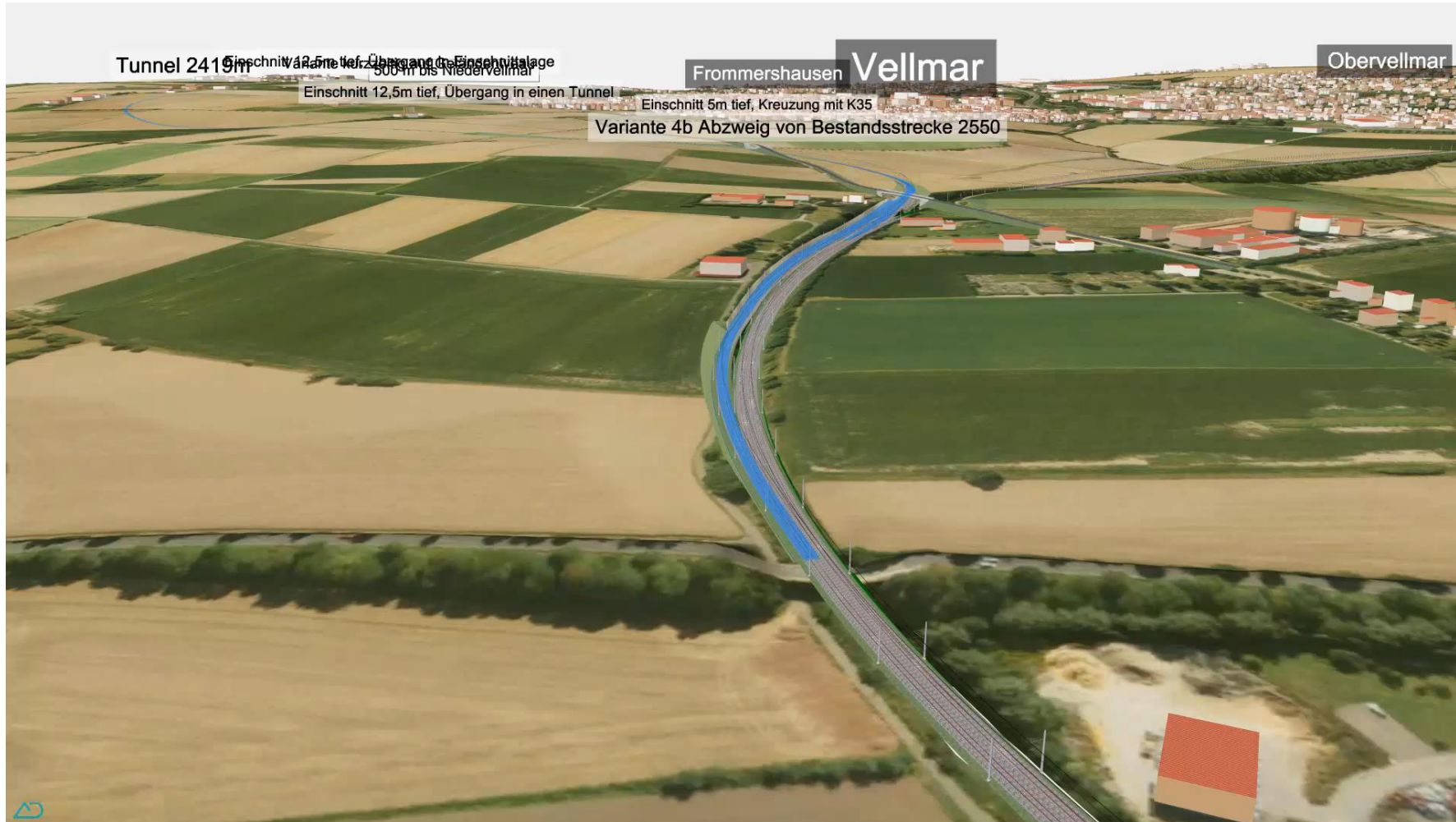
Bereich: Ihringshausen bzw. Niedervellmar



Variante Nr. 4 B höhenfreie Einbindung Ihringshausen



Überflugfilm Variante 4b (höhenfreie Lösung)



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

3D Visualisierung Var. 4b – Blick auf Kämperbrücke 1



3D Visualisierung Var. 4b – Blick auf Kämperbrücke 1



3D Visualisierung Var. 4b – Blick Kämperbrücke 1 vom Radweg



3D Visualisierung Var. 4b – Blick Kämperbrücke 1 vom Radweg



3D Visualisierung Var. 4b – Blick von der Kämperbrücke



3D Visualisierung Var. 4b – Blick aus Richtung Philippinenhof - Warteberg



**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit!**

Kontaktdaten

<https://www.kurve-kassel.de/>
kurve-kassel@deutschebahn.com

Backup

Aktuell betroffenen Flurstücke



Aktuell betroffenen Flurstücke



Aktuell betroffenen Flurstücke



Bewertung Verkehr/(Volks-)wirtschaft

Vorläufiges Ergebnis

Bereich	Bewertungskriterien	Einheit	Anbindungsvarianten						
			Var1	Var2	Var3	Var4A	Var4B	Var4C	Var5
Technik ²	Geo- und hydrogeologische Verhältnisse sowie geogene Risiken	Risikoklasse	5	2	5	3	0	1	0
	Bauzeit	Zeit [Jahre]	8,7	8,5	6,3	4,1	4,9	4,1	5,4
	Beeinträchtigung Schienenverkehrs (Sperrpausenbedarf)	Länge [m]	3.781	1.761	2.210	2.043	1.393	1.393	5.890
	Beeinträchtigung Straßenverkehrs (BE-Konzepte, Entsorgungstransporte)	Gesamttransport von BE-Flächen [Mio. m ³ 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	NKV >= 1,0 Ausschlusskriterium	erfüllt [ja/nein]	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
	Kosten⁴ (Bau- und Planungskosten)	Kosten [Mio. EUR]	600-665	560-625	360-395	200-225	200-225	220-240	240-270
Verkehr/ Betrieb	Kapazität (EBWU)	betriebliche Bewertung	uneingeschränkt erfüllt						erfüllt
	Betriebliche Flexibilität	Anzahl Netzverknüpfungen	1	1	1	2	2	2	2
	Trassierung des Laufweges³: Grenzlast > 1780 to Ausschlusskr.	erfüllt [ja/nein]	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
	Transportzeit / Fahrzeit (Laufweg Altenbeken - Northeim)	Zeit ¹	2:30h	2:30h	2:33h	2:37h	2:37h	2:37h	2:40h
Bewertung									

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.

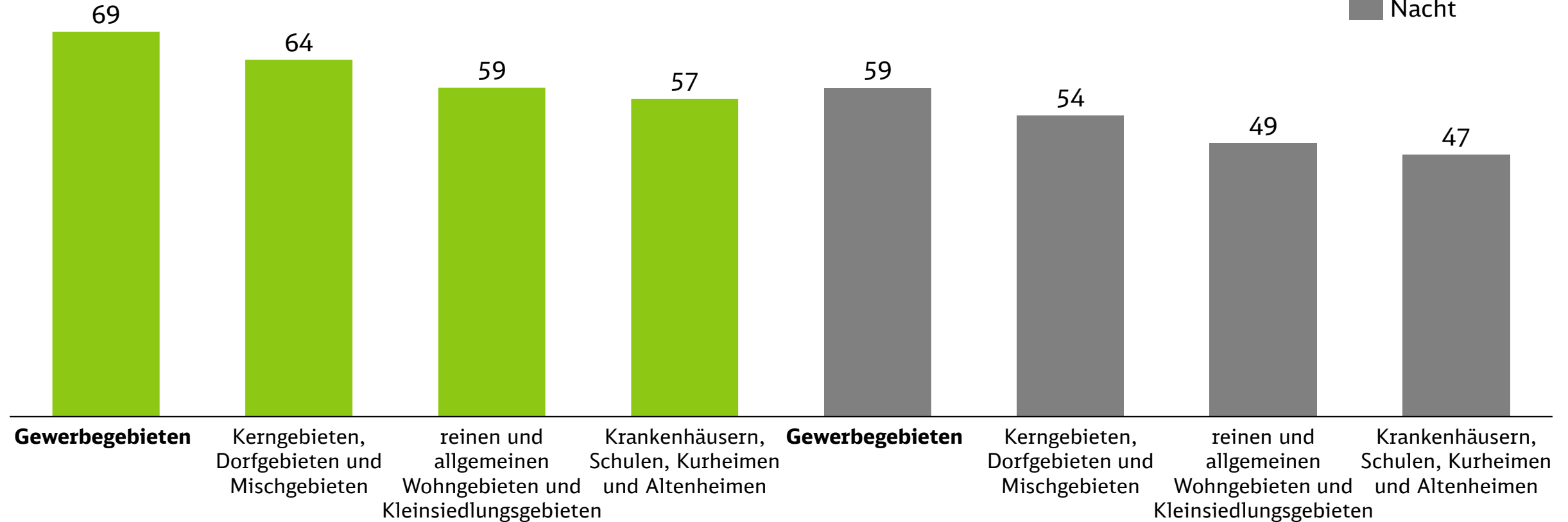
Bewertung der DB zur Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen („Solling-Strecke“)

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

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.

16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV)

Gemäß § 2 Immissionsgrenzwerte in dB(A)



> Gemäß Nr. (2) des §2 ergibt sich die **Festsetzungen** zu den o.g. **Gebieten** aus den **Bebauungsplänen**.