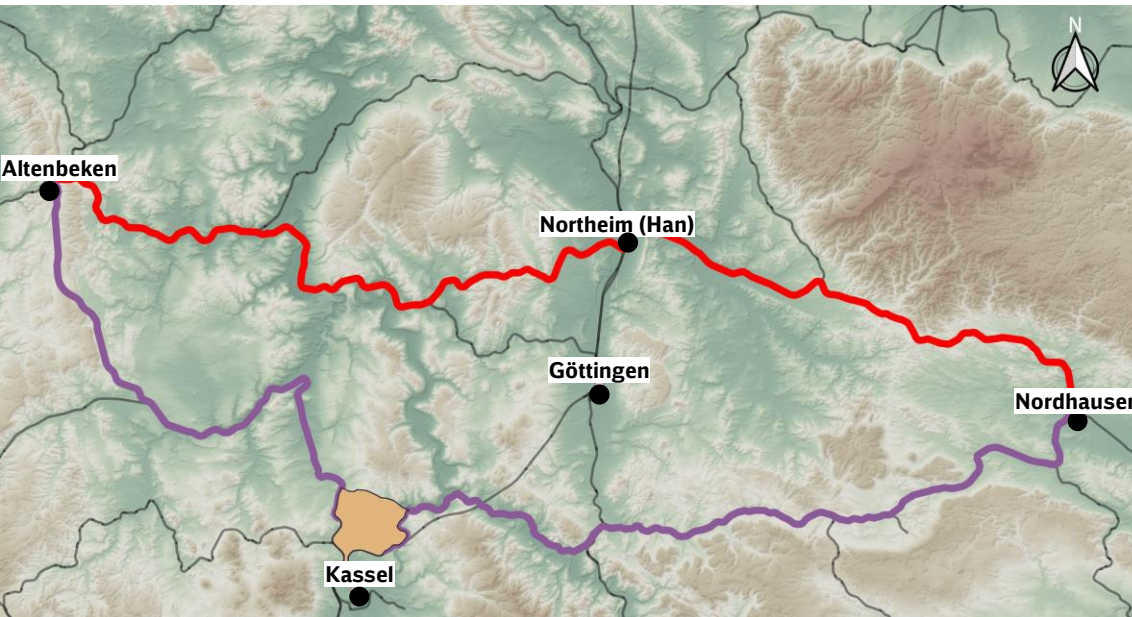


Sachstand "Kurve Kassel"

Agenda

1. Sachstand weiträumige Umfahrung
2. Status Quo Planungen Kurve Kassel
3. Vorstellung Umweltplaner und technische Partner
4. Methodik Trassenfindungsprozess
5. Vorstellung Grobkorridore und mögliche Varianten
6. Ausblick / weiteres Vorgehen
7. Verabschiedung gemeinsamer Botschaften

Die Teilnehmer des Runden Tisches fordern die Untersuchung der weiträumigen Umfahrung



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

Weiträumige Umfahrung

- 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

Planung oder detaillierte Untersuchung der weiträumigen Umfahrung aus haushaltsrechtlicher Sicht nicht möglich

Auszug aus dem Schreiben von Enak Ferlemann (BMVI) vom 30.04.2019 an die MdB Timon Gremmels und Esther Dilcher sowie die MdL Manuela Strube und Oliver Ulloth:

(...) Bei der nunmehr am Runden Tisch von Dritten als vorgebliche Alternativvariante vorgeschlagenen Strecken Altenbeken - Bodenfelde - Northeim - Nordhausen bzw. Altenbeken - Bodenfelde - Göttingen - Eichenberg - Nordhausen handelt es sich hingegen um gänzlich neue Vorhaben mit einem anderen örtlichen und ausbauspezifischen Maßnahmenschnitt (Elektrifizierung von über 100 km langen Strecken). Diese als Varianten zur Kassler Kurve vorgeschlagenen Maßnahmen sind nicht Gegenstand des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. Sie wurden auch nicht für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet und konnten dementsprechend auch nicht bewertet werden. Der geltende Bedarfsplan bildet somit nicht die gesetzliche Grundlage für Ausbaumaßnahmen in diesem Bereich. Aus haushaltsrechtlicher Sicht kann der Bund daher weder ihre Planung noch ihre detaillierte Untersuchung im Wege einer Variantenbetrachtung finanzieren (...)

 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Telefonnummer: 030 1809-10000
Telefax: 030 1809-10001
E-Mail: postfach@bmi.bund.de
Web: www.bmi.bund.de

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatsminister
Telefon: 030 1809-10000
Telefax: 030 1809-10001
E-Mail: enak.ferlemann@bmi.bund.de
Web: www.enakferlemann.de

Betreff: Aachonstrasse Paderborn - Halle, Bauschnitt Kurve Kassell

Altamtenstein 1, 21519-010109-KK
Datum: Berlin, 30.04.2019
Seite 1 von 2

Sehr geehrter Herr Kollege,

vielen Dank für Ihre Schreiben vom 22.02.2019 und vom 07. 03.2019 an Herrn Bundesminister Scheuer. Er hat mich gebeten Ihnen zu antworten.

Die Kurve Kassell ist ein neuer Vorknoten des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes. Sie ist im Bedarfsplan als ABS Paderborn - Halle (Kurve Mitteldeutsch - Bf-Prignitzaus) aufgeführt. Die Bedarfsplanmaßnahme besteht aus einer einseitigen elektrifizierten Neubaustrecke mit einer Länge von ca. 6 km.

Darüber hinaus der Schienenwegverkehr in der West-Ost-Relation zwischen den Klauen Harzen - Paderborn und Halle / Mitteldeutschland über Altenbeken, Bodenfelde und Nordhausen einen zeit- und kostenintensiven Fahrleistungswechsel im Rangierbahnhof Kassell durchzuführen, da bislang keine direkte Durchbindung der Strecken Harzen - Altenbeken - Kassell und Kassell - Nordhausen - Halle besteht. Nach Realisierung der Kurve Kassell werden neben den im Rangierbahnhof Kassell enthaltenen Fahrleistungswechseln durch diese Maßnahme zusätzlich direkt verbindliche Zugpaare zwischen Münden - Hannover - Halle entstehen. Im Bedarfsplan wird das Vorhaben im wesentlichen hierfür zur Kapazitätslösung geführt, es weist dabei das höchste Nutzen - Kosten - Verhältnis im Bedarfsplan (15,6) auf.



 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Seite 2 von 2

Für die Maßnahme, die sich in der Vorplanung befindet, ist die Grundlageneinstellung abgeschlossen. Im derzeit laufenden Raumordnungsverfahren werden im Rahmen ähnlich von Kassell die drei Varianten NBS Eppanau-Mölnelohr - Siedlungsberg-Speise, die NBS Eppanau-Mölnelohr - Fuldatal-Prignitzaus und NBS Vorhölzungskurve Niederollmar (statische Variante) untersucht.

Bei den nunmehr am Runden Tisch von Dritten als vorgebliche Alternativvarianten vorgeschlagenen Strecken Altenbeken - Bodenfelde - Northeim - Nordhausen bzw. Altenbeken - Bodenfelde - Göttingen - Eichenberg - Nordhausen handelt es sich hingegen um gänzlich neue Vorhaben mit einem anderen örtlichen und ausbauspezifischen Maßnahmenschnitt (Elektrifizierung von über 100 km langen Strecken). Diese als Varianten zur Kassler Kurve vorgeschlagenen Maßnahmen sind nicht Gegenstand des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege und wurden auch nicht für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet und konnten dementsprechend auch nicht bewertet werden. Der geltende Bedarfsplan bildet somit nicht die gesetzliche Grundlage für Ausbaumaßnahmen in diesem Bereich. Aus haushaltsrechtlicher Sicht kann der Bund daher weder ihre Planung noch ihre detaillierte Untersuchung im Wege einer Variantenbetrachtung finanzieren.

Eine Kopie dieses Schreibens habe ich Frau Esther Dilcher, MdB, Frau Manuela Strube, MdB, und Herrn Oliver Ulloth, MdB, zukommen lassen.

Ich hoffe, Ihnen mit diesem Angebot helfen zu haben, und verbleibe mit freundlichen Grüßen



Enak Ferlemann



NEU: Betrachtung des Maßnahmen- und Kostenumfang der weiträumigen Umfahrung im Sinne der BVWP-Logik möglich (keine Detailuntersuchung)

Sachstand der Abstimmungen

- DB Netz AG hat Gespräche mit Vertretern des BMVI sowie des EBA geführt
- In der Folge wurde einer **Betrachtung des Maßnahmenumfangs und einer Kostenschätzung in Anlehnung an die Logik und die Rahmenbedingungen des Bundesverkehrswegeplans** zugestimmt
- Die DB Netz AG konnte ein **Planungsbüro beauftragen, das mit der Logik des Bundesverkehrswegeplans vertraut ist**

 **Schüssler Plan – auch Bundesgutachter für den BVWP - wurde von der DB Netz AG mit der Betrachtung im September beauftragt**

Zwischenergebnis: Auf Basis der Bestandsdaten wurden folgende Prämissen für die weitere Betrachtung abgeleitet

1/2 Prämissen zur **Elektrifizierung** der Strecke inkl. Folgemaßnahmen

	Einschätzung DB Netz AG zum Umbauebedarf	Anmerkungen
Durchlässe	 kein Umbauebedarf	Die vorhandene Streckenklasse erlaubt das Fahren von schweren Güterzügen (bis 22,5 t Achslast)
Bahnübergänge	 kein Umbauebedarf	Oberleitung hat keinen negativen Einfluss auf Bahnübergänge
Oberbau / Unterbau	 geringer Umbauebedarf*	Die vorhandenen Strecken erlauben mit geringen Umbauten auf der Strecke 1810 das Fahren von schweren Güterzügen (bis 22,5 t Achslast)
Leit- und Sicherungstechnik inkl. Kabeltiefbau	 teilweise Neu- und Umbauebedarf	einzelne Signale sowie Neubau von Stellwerken in Northeim und Nordhausen
Eisenbahnüberführungen	 teilweise Neubauebedarf	Aufgrund von benötigten Oberleitungsmasten und der steigenden Belastung durch Güterzüge
Straßenüberführungen	 teilweise Neubauebedarf	zu geringe lichte Höhe für nachträglichen Einbau der Oberleitung
Tunnel	 Neubau oder Sanierung	Ggf. zu kleine Tunnelquerschnitte für Oberleitung oder fehlende Möglichkeit der Befestigung an alter Tunnelschale
Lärmschutz	 Neubau	Lärmschutz auf Basis der Grenzwerte aus Lärmvorsorge an gesamten Streckenverlauf notwendig
Oberleitung / Energie	 Neubau	Masten, Fahrdrähte, Kettenwerke und Energieversorgung

*) Die reine Elektrifizierung verursacht keine Oberbaumaßnahmen.
Aus Kapazitätsmaßnahmen sind allerdings Oberbaumaßnahmen notwendig

Zwischenergebnis: Auf Basis der Bestandsdaten wurden folgende Prämissen für die weitere Untersuchung abgeleitet

2/2 Prämissen zur Ermittlung von notwendigen Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung (veranlasst aus ca. 40 Güterzügen pro Tag)



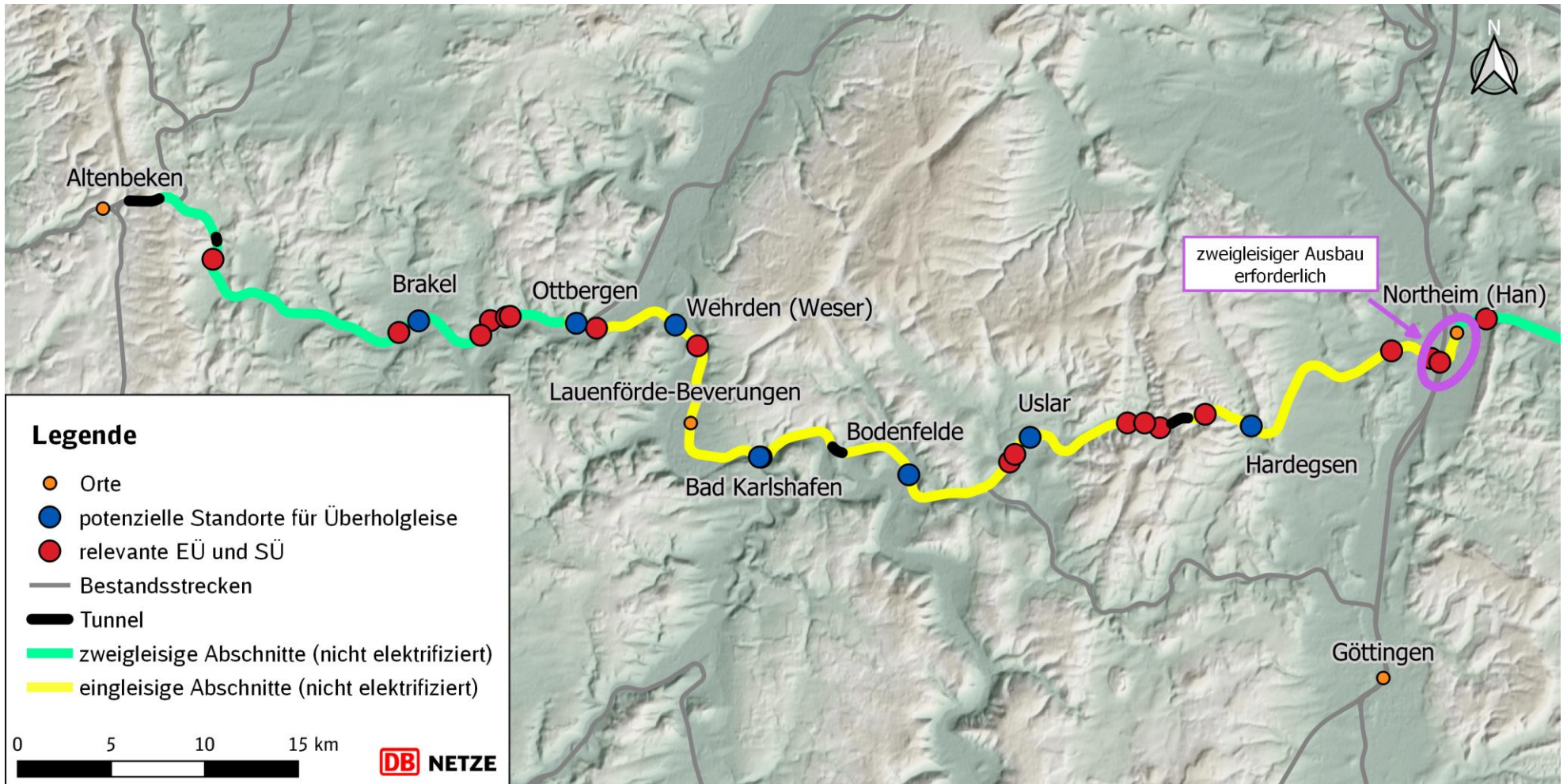
Zwischen Altenbeken und Northeim sind vsl. **neun Verlängerungen bzw. Neubauten von Überhol-/Kreuzungsgleisen** für Güterzüge bis 740 m Länge erforderlich



Westlich von Northeim ist aus Kapazitätsgründen ein **2-gleisiger Ausbau über mehrere Kilometer** erforderlich

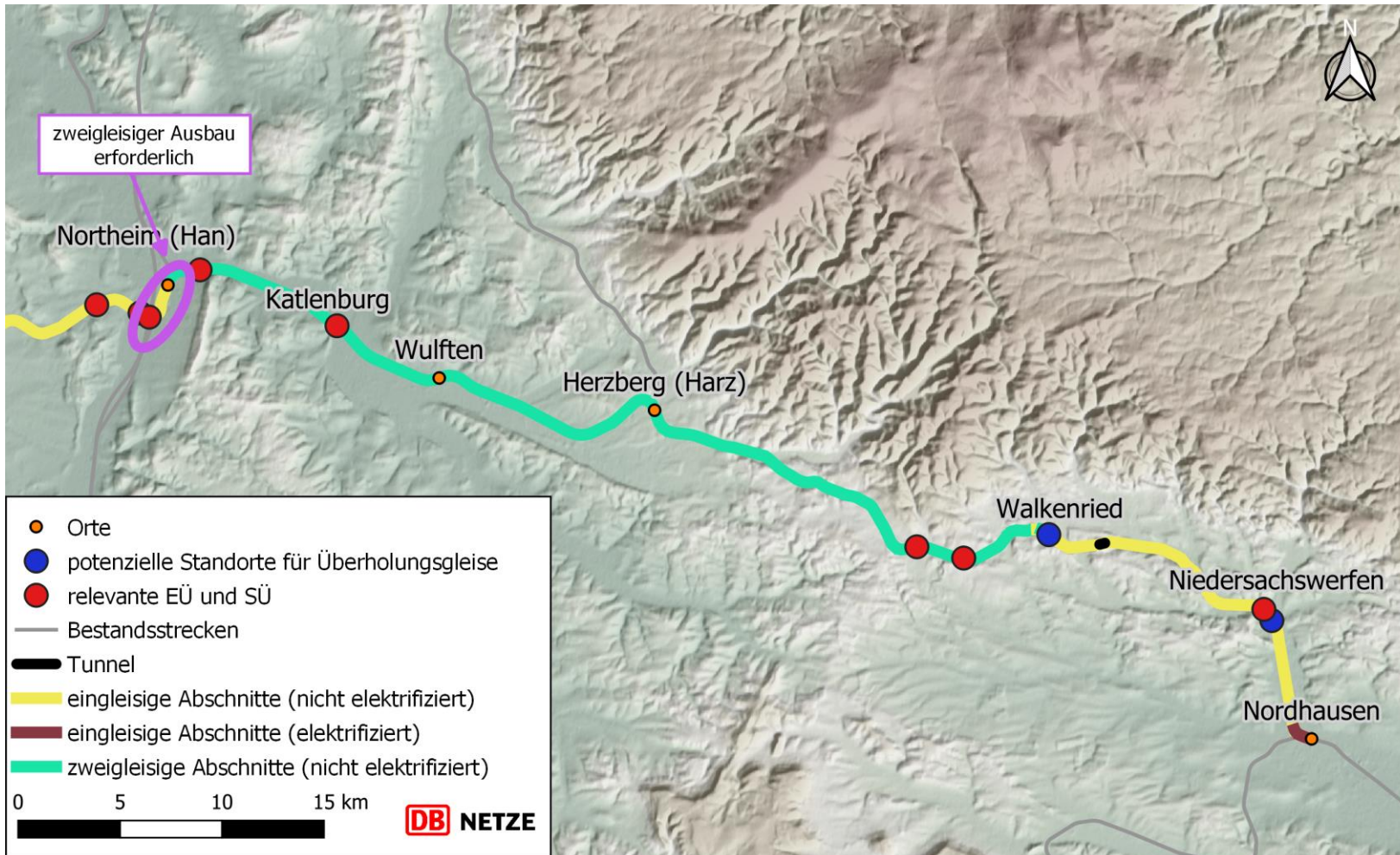
Auf Basis der Bestandsaufnahme wurden für eine **Elektrifizierung** notwendige Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet

Streckenabschnitt Altenbeken - Northeim





Auf Basis der Bestandsaufnahme wurden für eine **Elektrifizierung** notwendige Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet

Streckenabschnitt Northeim - Nordhausen



Das Ingenieurbüro Schüssler Plan wird die weiträumige Umfahrung betrachten. Erste Ergebnisse werden Anfang 2020 erwartet

Weiteres Vorgehen

- Bestandsaufnahme der bestehenden Infrastruktur 
- Aufstellen der Prämissen zur weiteren Maßnahmenidentifikation 
- Identifizierung der kritischen Stellen in der Bestandsinfrastruktur
- Ableitung von technischen Maßnahmen an den identifizierten Stellen
- Kostenschätzung der Elektrifizierung sowie der weiteren identifizierten Maßnahmen unter Berücksichtigung der BVWP-Kostenansätze

Agenda

1. Sachstand weiträumige Umfahrung
2. Status Quo Planungen Kurve Kassel
3. Vorstellung Umweltplaner und technische Partner
4. Methodik Trassenfindungsprozess
5. Vorstellung Grobkorridore und mögliche Varianten
6. Ausblick / weiteres Vorgehen
7. Verabschiedung gemeinsamer Botschaften

Das Planungsteam aus Umweltexperten und Infrastrukturplanern hat die Untersuchungen zur Ermittlung möglicher Varianten gestartet

- **Die Raum- und Umweltplaner und die technischen Planer sind seit März 2019 beauftragt und haben die Planungen für den Suchraum aufgenommen:**
 - Raumverträglichkeitsstudie & Umweltverträglichkeitsstudie (inkl. Artenschutz und FFH-Prüfung)
 - Kartierung zulassungskritischer Arten im Suchraum ist weit fortgeschritten
 - Gutachten zu speziellen Themen (z.B. Landwirtschaft, Hydrogeologie)
 - Aufbau eines 3D-Planungsmodells (eigensetzte Software: KorFin®)
 - Technische Unterstützung bei der Linienfindung
- **Die am 1. Runden Tisch gezeigten Ideen wurden weiterentwickelt und um erste Entwürfe für Linienvarianten erweitert**
- **Ein Schallgutachter sowie ein Geologe wurden zur Unterstützung beauftragt**

Es wird eine Antragsvariante ermittelt, die das geringste Beeinträchtigungspotenzial enthält

Agenda

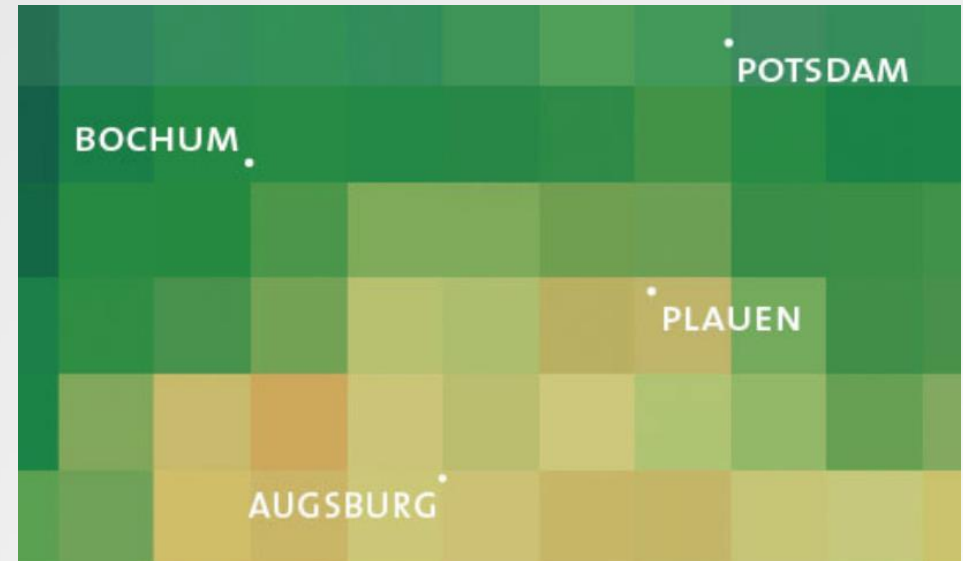
1. Sachstand weiträumige Umfahrung
2. Status Quo Planungen Kurve Kassel
3. Vorstellung Umweltplaner und technische Partner
4. Methodik Trassenfindungsprozess
5. Vorstellung Grobkorridore und mögliche Varianten
6. Ausblick / weiteres Vorgehen
7. Verabschiedung gemeinsamer Botschaften

→ **Gründung:** 1980

→ **Gesellschaftsform:**
GmbH & Co. KG (seit 2004)

→ **Geschäftsleitung:**
Dipl.-Geogr. Georg Peine
Dipl.-Geogr. Dieter Rappenhöner
Dipl.-Ökol. Franziska Reinhartz
Dipl.-Geoökol. Frank Glaßer

→ **Mitarbeiter (2019):**
57 (NL Bochum: 21)



Wir sind tätig in:

- Raumordnungsverfahren
- Planfeststellungsverfahren
- Bauleitplanverfahren
- BImSch-Verfahren

mit diesen Leistungen:

- Raumwiderstandsanalysen
- Variantenvergleich
- UVP-Bericht / UVS
- FFH-Verträglichkeitsprüfung
- Landschaftspflegerische Begleitpläne
- Artenschutz-Gutachten
- Fachbeiträge zur WRRL
- GIS-Dienstleistungen / BIM
- Forschung / Leitfäden

A+S Consult GmbH

→ **Gründung: 1998**

→ **Geschäftsführer: Dr. Veit Appelt**

→ **Mitarbeiter: 80**

→ **Standorte: Dresden, Berlin, Elchingen**
(Kiew, Tiflis, Moskau, Pune, Sao Paulo)

Planen und Bauen 4.0 in allen Infrastrukturbereichen (Straße, Bahn, Freileitung, Erdkabel, Kabel und Medien)

- Entwicklung **Plattform KorFin®** und Industrieforschung
- automatisierte und qualitätssichere Planung nach BIM
- Gesamtmodelle und BIM-Anwendungen mit dynamischen Fachmodellen durch intelligente Vernetzung

Leistungsspektrum:

→ **Software KorFin®**

- Software und Pflege
- Spezifische Entwicklung

→ **Planung und Visualisierung**

- Planung Strecke
- Visualisierung aus jedem Planungsstand
- BIM-Koordinaten aller Gewerke

→ **Consulting**

- Daten-/ GIS-Management
- Einbindung weiterer spezifischer Planungstechnologien
- Infrastrukturübergreifende Prüfung für Bestand und Planung (Bündelung, Straße, Bahn)

Agenda

1. Sachstand weiträumige Umfahrung
2. Status Quo Planungen Kurve Kassel
3. Vorstellung Umweltplaner und technische Partner
- 4. Methodik Trassenfindungsprozess**
5. Vorstellung Grobkorridore und mögliche Varianten
6. Ausblick / weiteres Vorgehen
7. Verabschiedung gemeinsamer Botschaften

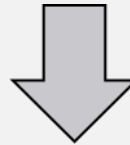
- **Gute fachliche Praxis und Anwendung wissenschaftlicher Standards**

Methodik der Erstellung des UVP-Berichts im Raumordnungsverfahren

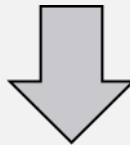


**Untersuchungs-
raum**

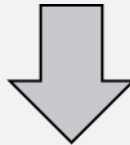
Raumwiderstandsanalyse



Grobkorridore

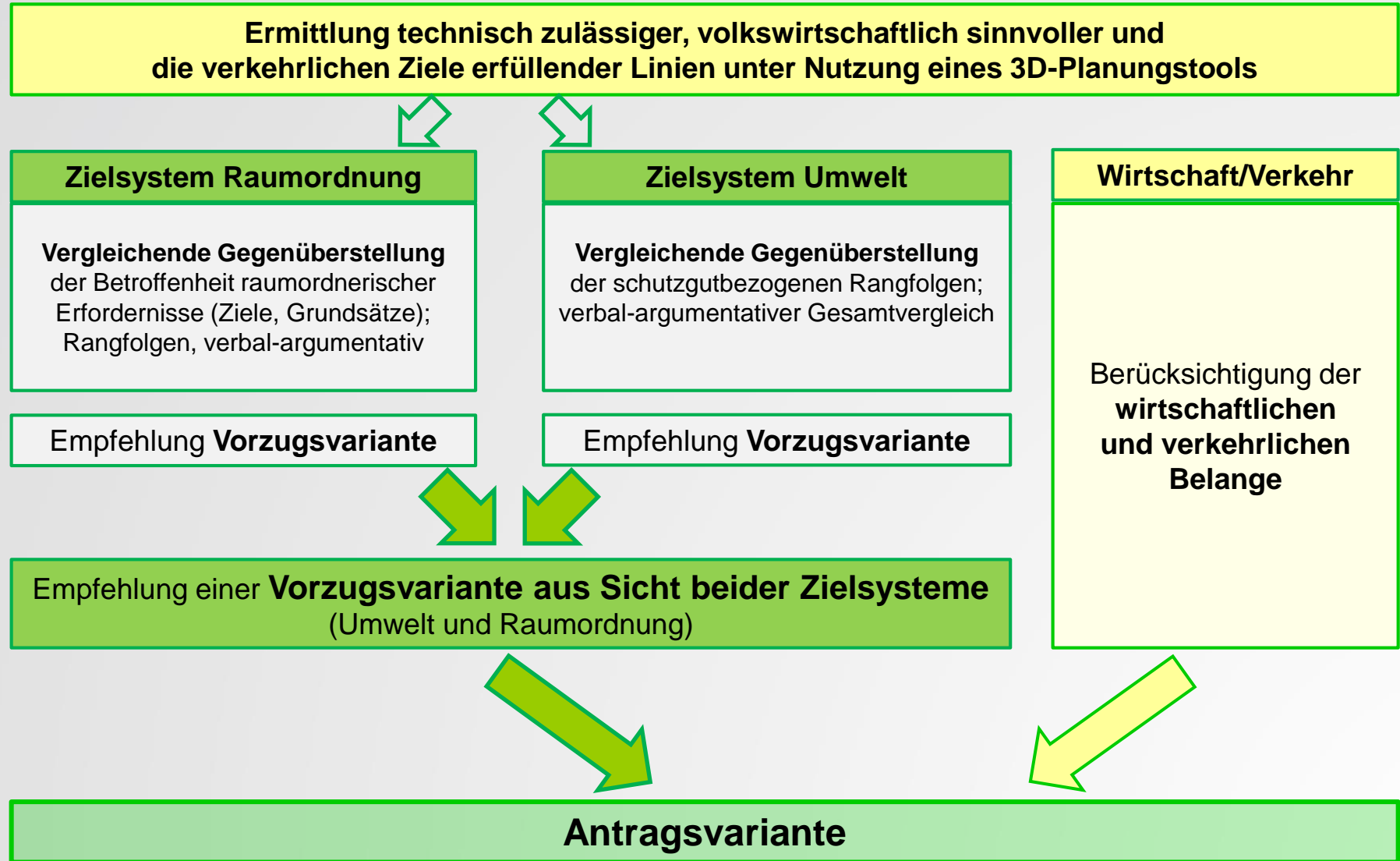


Linienvarianten

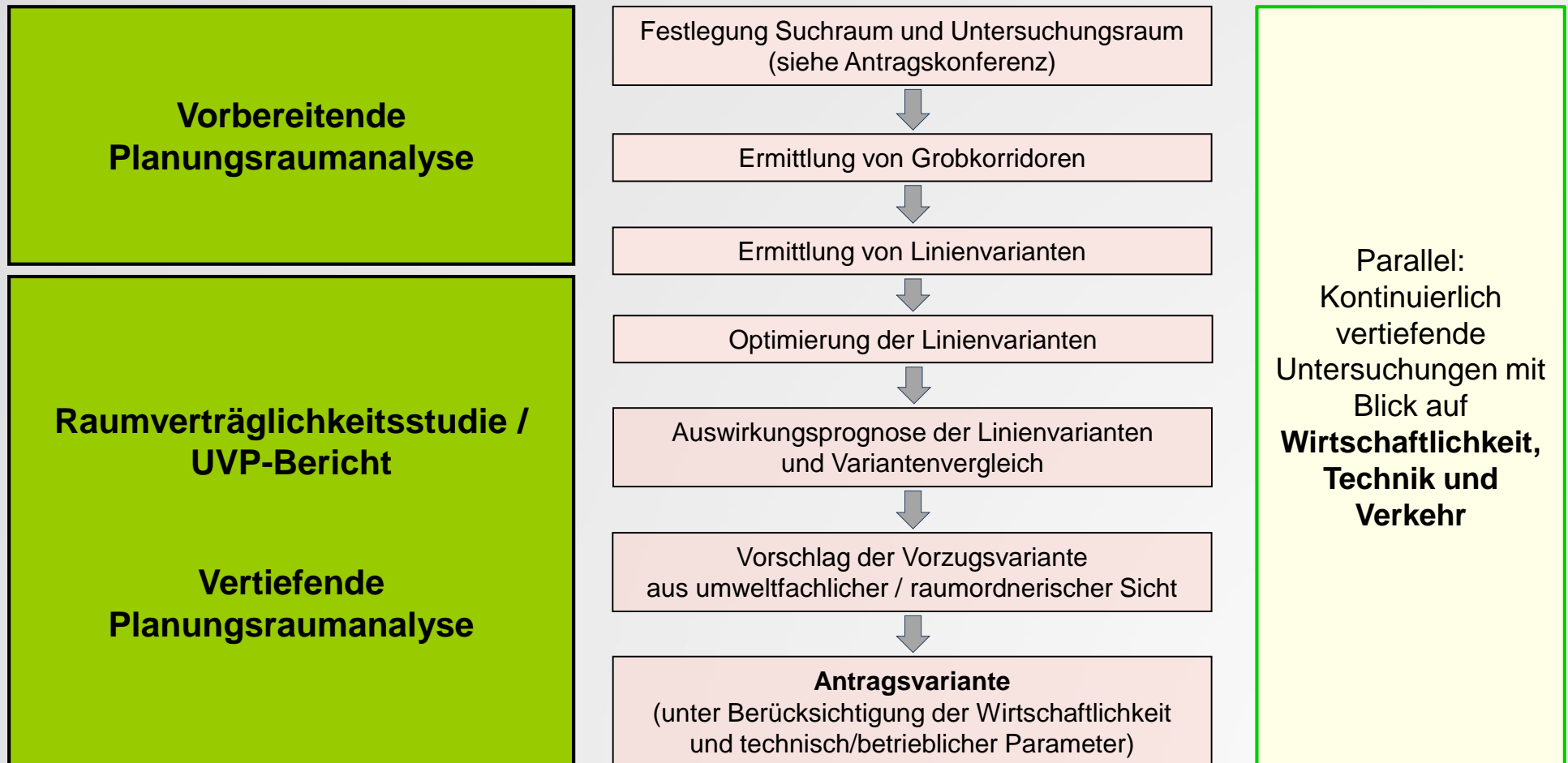


**Vorzugsvariante /
Antragsvariante**

**Untersuchungs-
tiefe**



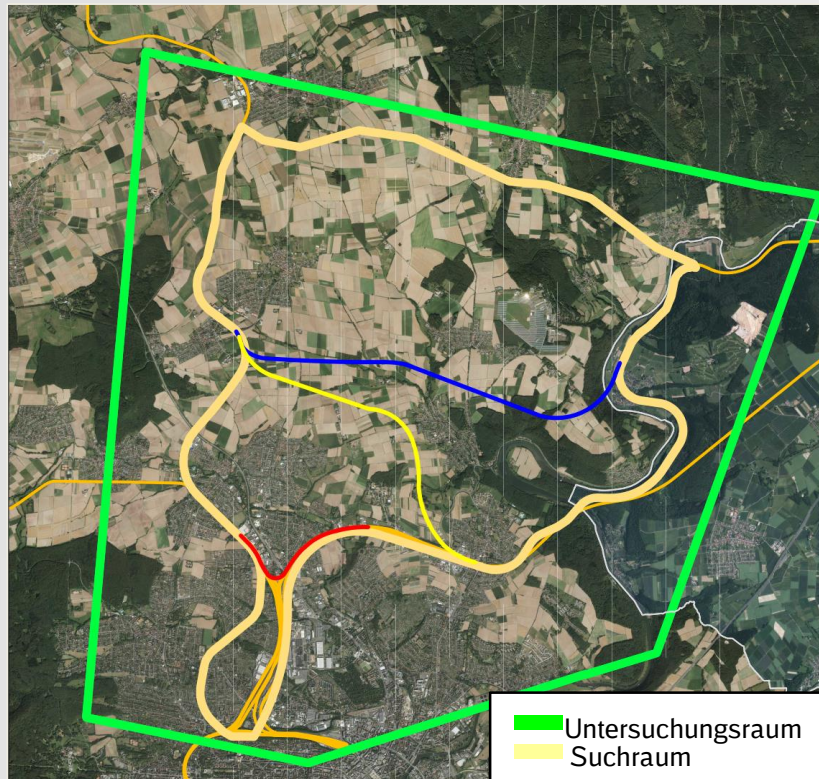
Arbeitsstand und nächste Planungsschritte Raumordnung & Umwelt



Agenda

1. Sachstand weiträumige Umfahrung
2. Status Quo Planungen Kurve Kassel
3. Vorstellung Umweltplaner und technische Partner
4. Methodik Trassenfindungsprozess
- 5. Vorstellung Grobkorridore und mögliche Varianten**
6. Ausblick / weiteres Vorgehen
7. Verabschiedung gemeinsamer Botschaften

- Scopingpapier (Antragskonferenz 20.03.2018) und Unterrichtungsschreiben gemäß § 15 UVPG
- Grundlage der Unterlagen und Anforderungen an die Prüfungstiefe

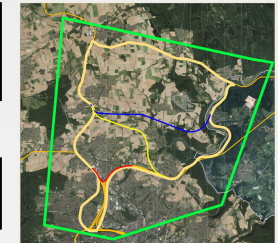
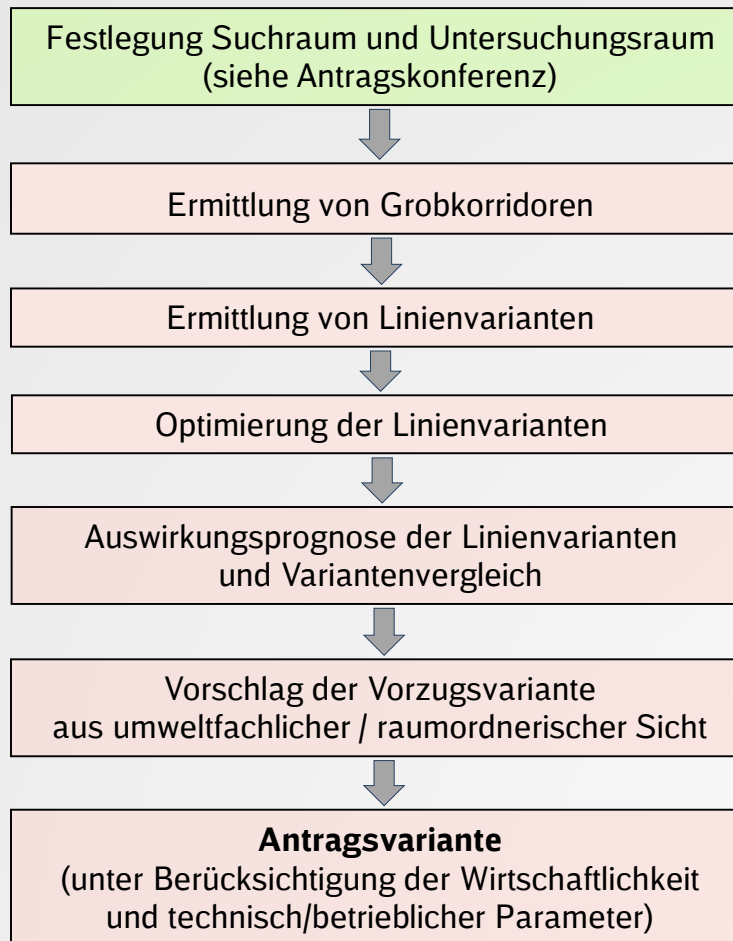


Arbeitsstand und nächste Planungsschritte Raumordnung & Umwelt

**Vorbereitende
Planungsraumanalyse**

**Raumverträglichkeitsstudie /
UVP-Bericht**

**Vertiefende
Planungsraumanalyse**



Methodische Vorgehensweise

Raumwiderstandsanalyse

1. Schritt: Optimierung und finale Festlegung der Raumwiderstandsklassen

Raumwiderstands-klassen ALT	Raumwiderstands-klassen NEU *	Kurzdefinition der Beeinträchtigung
IV sehr hoch	V außerordentlich hoch	Sachverhalt, der einer Zulassung des Vorhabens grundsätzlich entgegensteht
III hoch	IV sehr hoch	Sehr hohe Auswirkungen auf Umwelt/ Raumkriterien zu erwarten - Zulassungshindernis/-verbot
II mittel	III hoch	Kann zu erheblichen Auswirkungen führen. Sachverhalt ist durch (unter-)gesetzliche oder gutachtliche Bewertungen begründet
I gering bis sehr gering	II mittel	Kann zu Auswirkungen auf Kriterien führen - Bewertung im Sinne der Umweltvorsorge
	I gering bzw. ohne Raumwiderstand	Keine hervorgehobenen Restriktionen

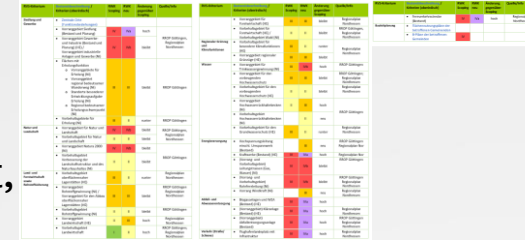
Methodische Vorgehensweise

Raumwiderstandsanalyse

2. Schritt: Festlegung der Kriterien für die Belange der Raumordnung

Veränderungen gegenüber dem Scoping Verfahren:

→ Aufgrund der detaillierten Betrachtungsebene wurde die Kriterienliste der Raumordnungskriterien erweitert (insg. ein neues Kriterium) und die Einstufung einiger Kriterien angepasst (elf hochgestuft, vier heruntergestuft, 13 unverändert).



Zum Beispiel:

RVS-Belang	Bestandsbeschreibung / Kriterien (oberirdisch)	RWK Scoping	RWK neu	RWK-Änderung gegenüber Scoping*	Quelle/Info	Begründung
Land- und Forstwirtschaft sowie Rohstoffsicherung	• Vorranggebiet für Forstwirtschaft (HE)	III	III	bleibt	Regionalplan Nordhessen	Einstufung bereits nachvollziehbar
Wasser	• Vorbehaltsgebiet Hochwasserrückhalte becken (NI)		II	neu	RROP Göttingen	Teil des RROP, wurde bisher nicht berücksichtigt
Siedlung und Gewerbe	• Vorranggebiet Siedlung (Bestand und Planung)	IV	V	hoch	RROP Göttingen, Regionalplan Nordhessen	Außerordentlich hohe Relevanz für den UR
Land- und Forstwirtschaft sowie Rohstoffsicherung	• Vorbehaltsgebiet oberflächennaher Lagerstätten (HE)	III	II	runter	Regionalplan Nordhessen	Vorbehaltsgebiete werden der RWK II zugeordnet

Methodische Vorgehensweise

Raumwiderstandsanalyse

3. Schritt: Festlegung der Bewertungskriterien für die **Schutzgüter nach UVPG**

Veränderungen gegenüber dem Scoping Verfahren:

→ Aufgrund der detaillierten Betrachtungsebene wurde die Kriterienliste der UVP Kriterien erweitert (17 neue Kriterien) und die Einstufung einiger Kriterien angepasst (neun hochgestuft, zwei heruntergestuft, 24 unverändert).

Zum Beispiel:



UVPG-Schutzgut	Bestandsbeschreibung / Kriterien	RWK Scoping	RWK neu	RWK-Änderung gegenüber Scoping*	Quelle / Info	Begründung
Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	• Naturschutzgebiete	IV	IV	bleibt	HLNUG ¹ und NLWK ²	Einstufung bereits nachvollziehbar
	• Kernräume des landesweiten Biotopverbundes		III	neu	HLNUG und NLWK	Ökologische Relevanz, Einstufung entspricht der Wertigkeit
Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	• Gebäude und Siedlungsfläche	IV	V	hoch	Alkis	Außerordentlich hohe Relevanz für den UR, Inanspruchnahme ausgeschlossen
Landschaft	• Naturpark	III	II	runter	HLNUG und NLWK	Großräumig, Schwerpunkt liegt auf Erholung

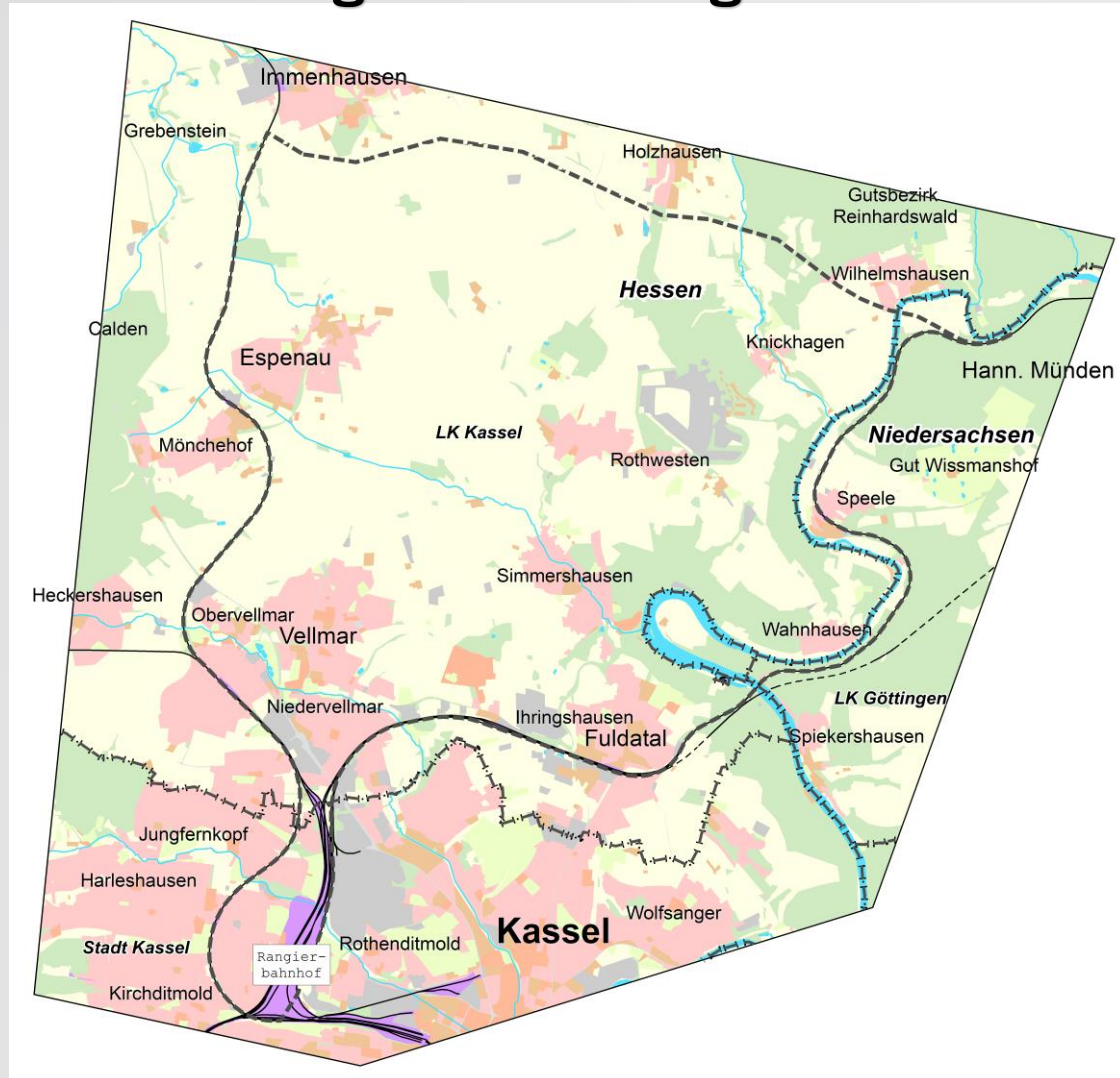
¹ Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie; ² Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz

* abgestimmt mit dem Regierungspräsidium Kassel und Landkreis Göttingen

Methodische Vorgehensweise

Raumwiderstandsanalyse

Realnutzung Untersuchungsraum



Legende

Bestand

-  Suchraum
-  Untersuchungsraum
-  Bestandsstrecken Bahn
-  Bestandsstrecken Bahn (Tunnel)
-  Oberflächengewässer
-  Landesgrenze
-  Landkreisgrenze

Realnutzung

-  Wälder und Gehölzflächen
-  Landwirtschaftliche Flächen / sonst. Offenland
-  Gewässer
-  Grünflächen (Freizeit, Sport, Erholung, Friedhof)
-  Wohngebiete
-  Mischgebiete
-  Flächen für den Gemeinbedarf
-  Gewerbe- und Industrieflächen
-  Bergbau, Tagebau, Halden
-  Bahnanlage
-  Straßen

Übersicht Realnutzung Untersuchungsraum
Entwurf - Stand: 18.11.2019



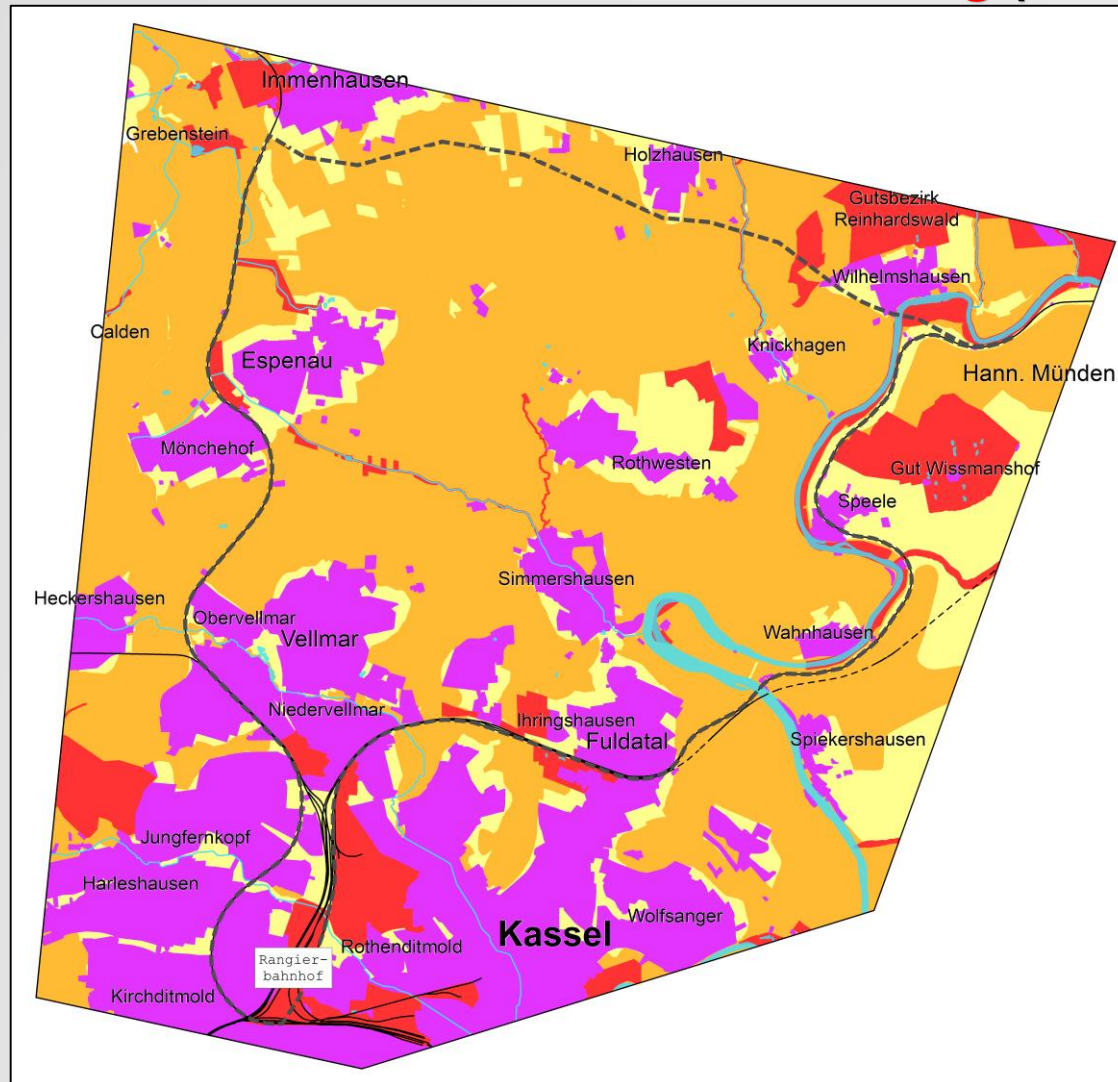
Froelich & Sporbeck GmbH & Co. KG

N
0 1:50.000 1,25 2,5 km

Methodische Vorgehensweise

Raumwiderstandsanalyse

Raumwiderstandskarte **Raumordnung (oberirdisch)**



Legende

Bestand

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

Raumwiderstand

- V - außerordentlich hoch
- IV - sehr hoch
- III - hoch
- II - mittel
- I - gering bis sehr gering

**Raumwiderstände
Raumordnung
(oberirdisch)**
Entwurf - Stand: 18.11.2019

Froelich & Sporbeck GmbH & Co. KG

N
0 1,25 2,5 km
1:50.000

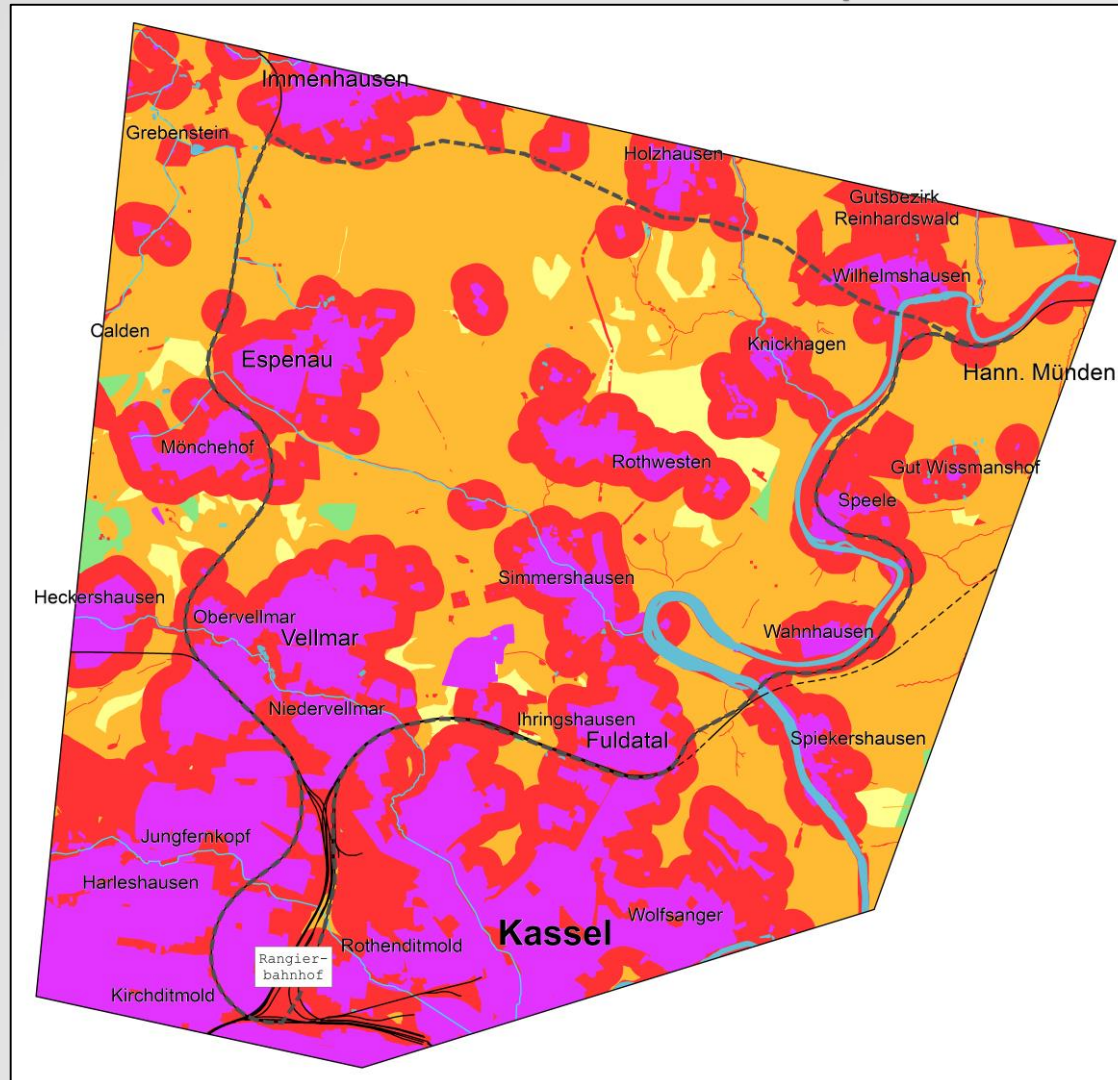
Methodische Vorgehensweise

Raumwiderstandsanalyse

Raumwiderstandskarte **Umwelt** (oberirdisch)



FROELICH & SPORBECK
UMWELTPLANUNG UND BERATUNG



Legende

Bestand

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

Raumwiderstand

- V - außerordentlich hoch
- IV - sehr hoch
- III - hoch
- II - mittel
- I - gering bis sehr gering

Raumwiderstände Umwelt (oberirdisch)
Entwurf - Stand: 18.11.2019

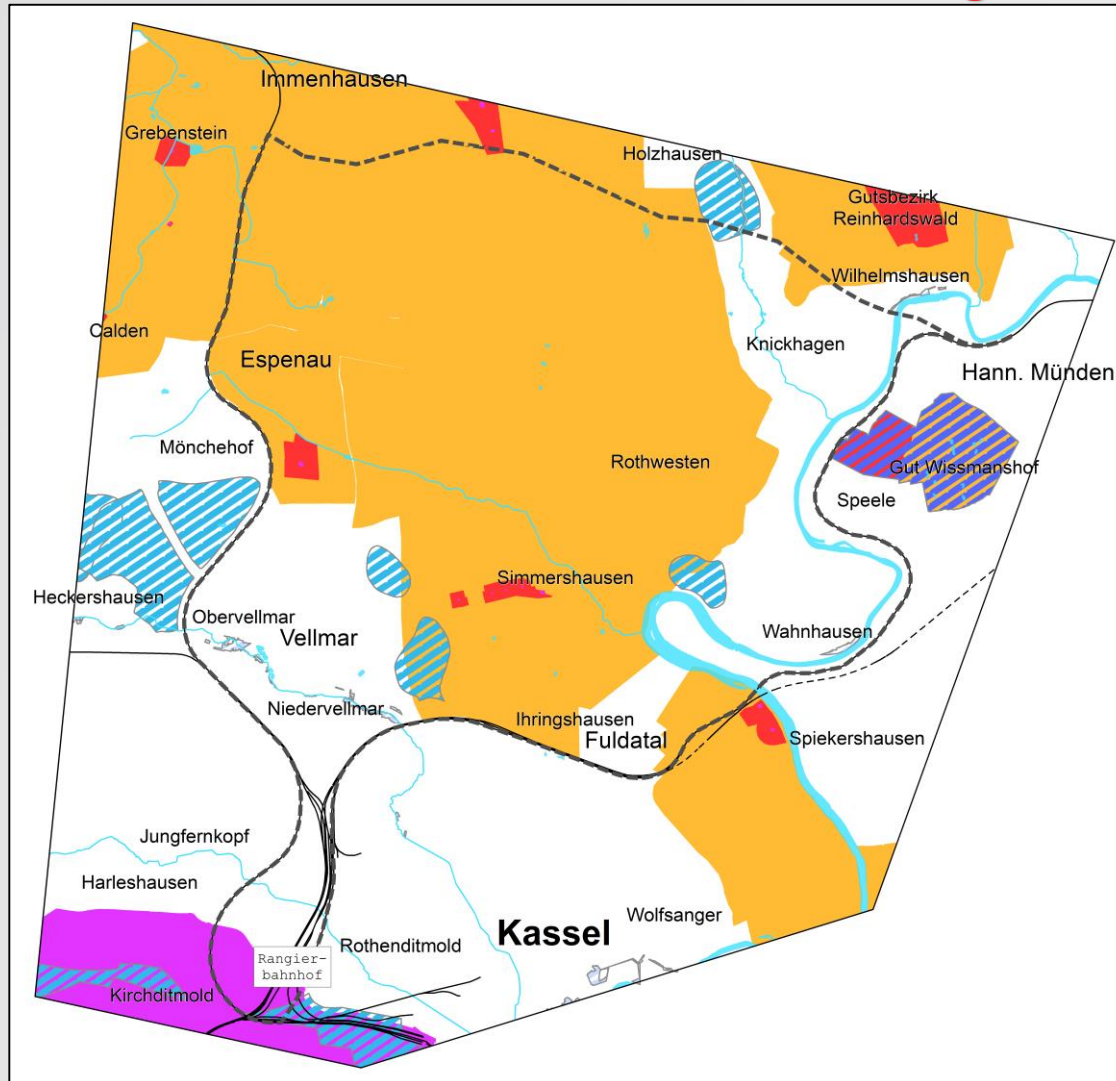
Froelich & Sporbeck GmbH & Co. KG

N
0 1:50.000 1,25 2,5 km

Methodische Vorgehensweise

Raumwiderstandsanalyse

Raumwiderstandskarte **Raumordnung & Umwelt (unterirdisch)**



Legende

Bestand

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

Raumwiderstand


Umwelt unterirdisch

- V - außerordentlich hoch
- IV - sehr hoch
- III - hoch

Raumordnung unterirdisch

- V - außerordentlich hoch
- IV - sehr hoch
- III - hoch
- II - mittel

**Raumwiderstände
Raumordnung und Umwelt
(unterirdisch)**
Entwurf - Stand: 18.11.2019



Froelich & Sporbeck GmbH & Co. KG

N

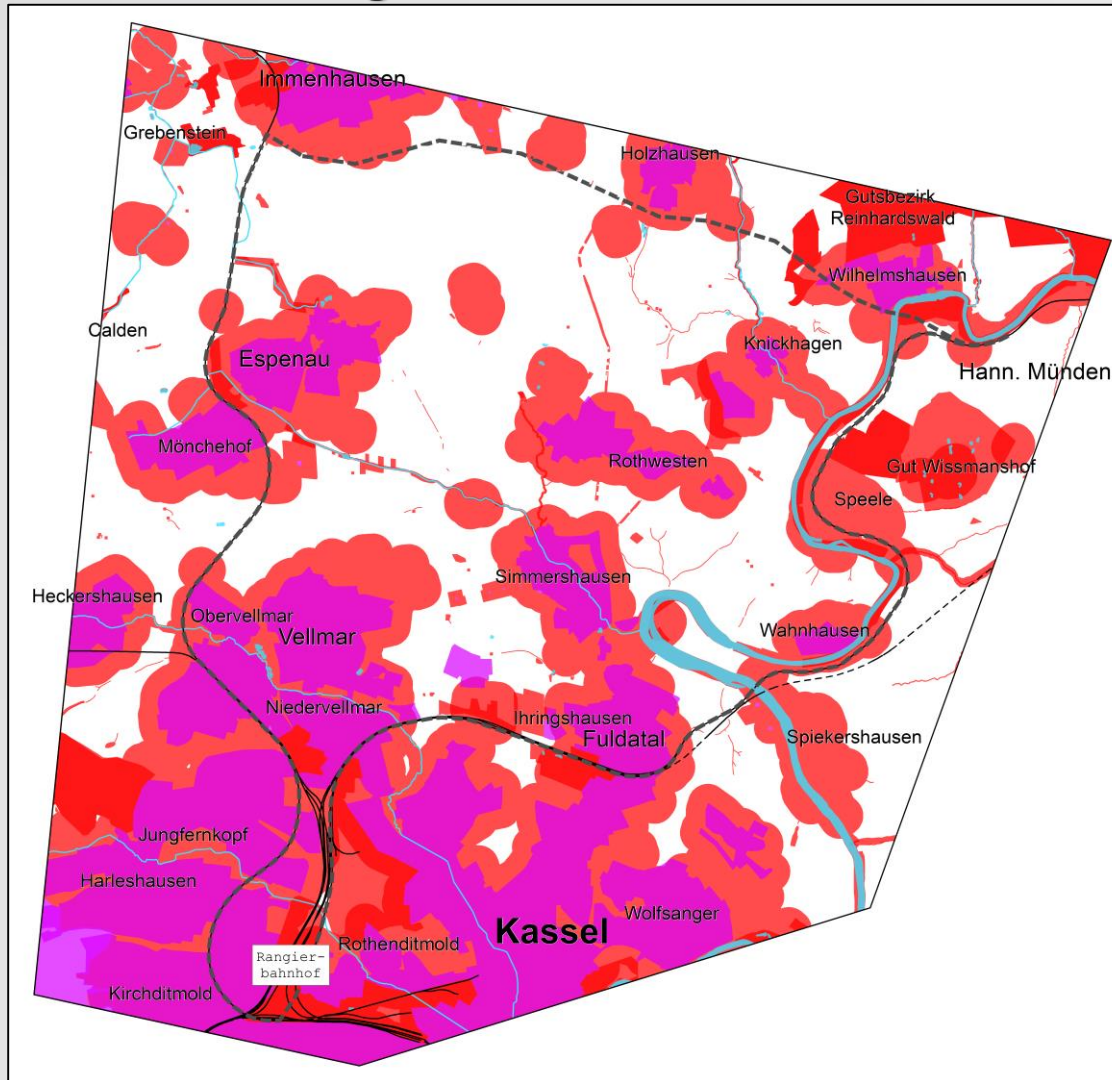
1:50.000

0 1,25 2,5 km

Methodische Vorgehensweise






Raumwiderstandsanalyse

Raumordnung und Umwelt – höchste Raumwiderstandsklassen





Legende


Bestand

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

Raumwiderstand

-  V - außerordentlich hoch
-  IV - sehr hoch

Raumwiderstände höchster Klassen - IV und V (oberirdisch)
Entwurf - Stand: 18.11.2019



Froelich & Sporbeck GmbH & Co. KG

N

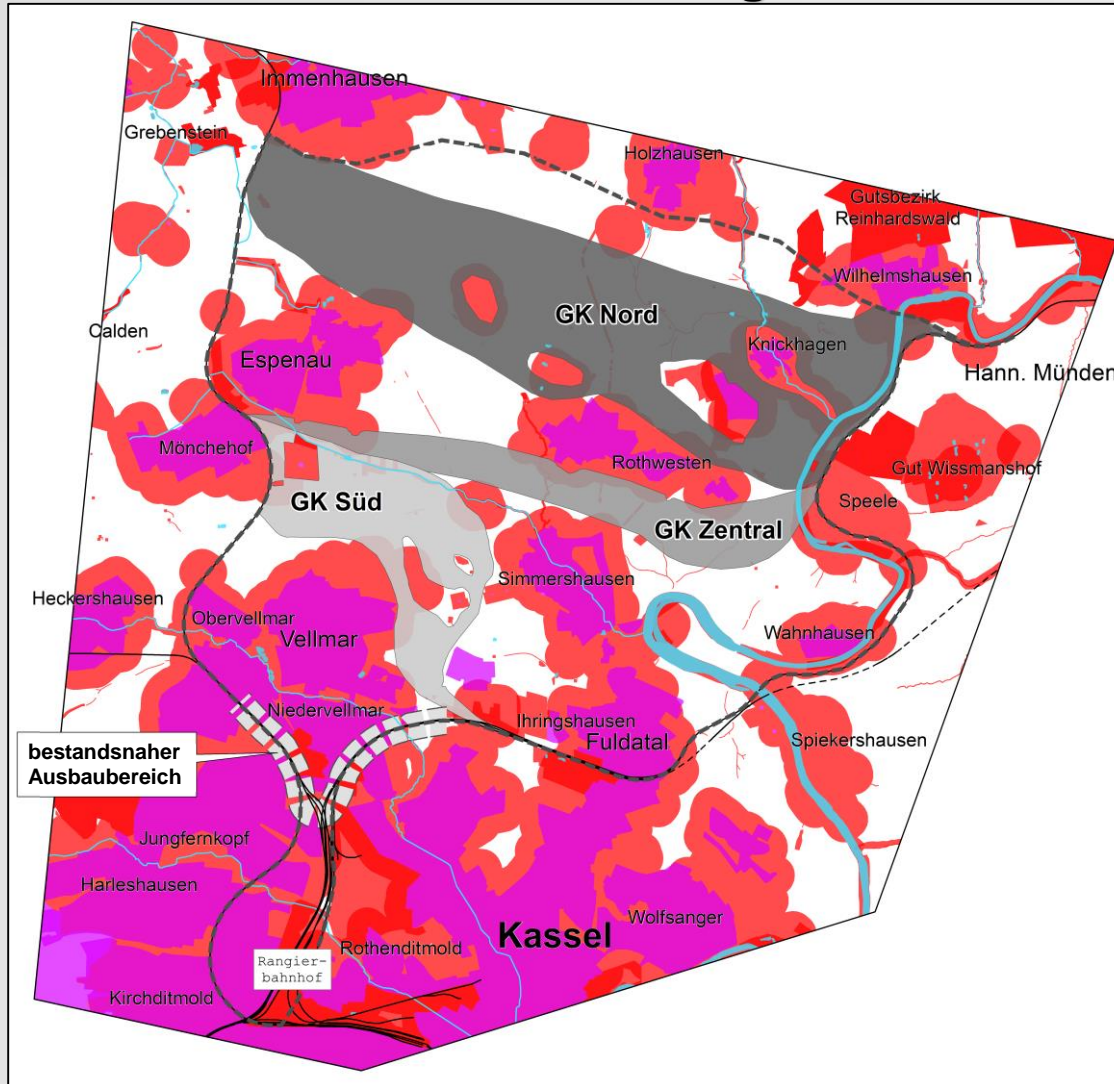
1:50.000

0 1,25 2,5 km

Methodische Vorgehensweise

Raumwiderstandsanalyse

Grobkorridore Raumordnung und Umwelt



Legende

Bestand

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

Planung

- Grobkorridore
- bestandsnaher Ausbau

Raumwiderstand

- V - außerordentlich hoch
- IV - sehr hoch

Raumwiderstände höchster Klassen - IV und V mit Grobkorridoren (oberirdisch)
Entwurf - Stand: 18.11.2019

Froelich & Sporbeck GmbH & Co. KG

N

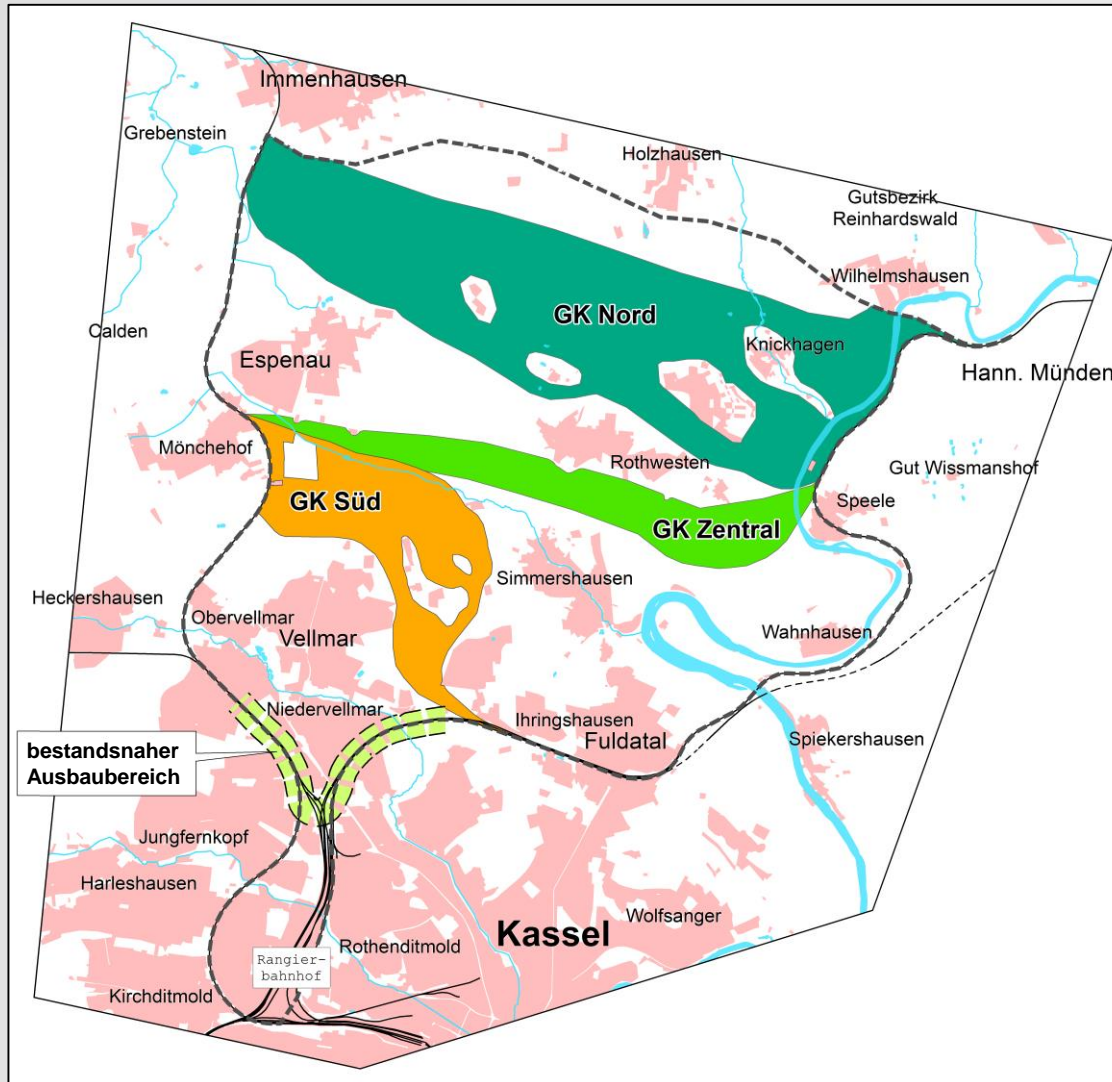
0 1,25 2,5 km

1:50.000

Methodische Vorgehensweise

Raumwiderstandsanalyse

Grobkorridore



Legende

Bestand

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

Planung

- Grobkorridor Nord
- Grobkorridor Zentral
- Grobkorridor Süd
- bestandsnaher Ausbaubereich

Grobkorridore mit Siedlungsbereichen
Entwurf - Stand: 18.11.2019

Froelich & Sporbeck GmbH & Co. KG

N

1:50.000

0 1,25 2,5 km

Arbeitsstand und nächste Planungsschritte Raumordnung & Umwelt

**Vorbereitende
Planungsraumanalyse**

**Raumverträglichkeitsstudie /
UVP-Bericht**

**Vertiefende
Planungsraumanalyse**

Festlegung Suchraum und Untersuchungsraum
(siehe Antragskonferenz)

Ermittlung von Grobkorridoren

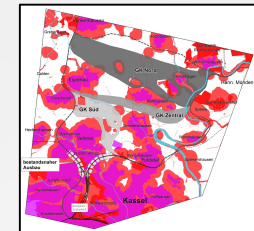
Ermittlung von Linienvarianten

Optimierung der Linienvarianten

Auswirkungsprognose der Linienvarianten
und Variantenvergleich

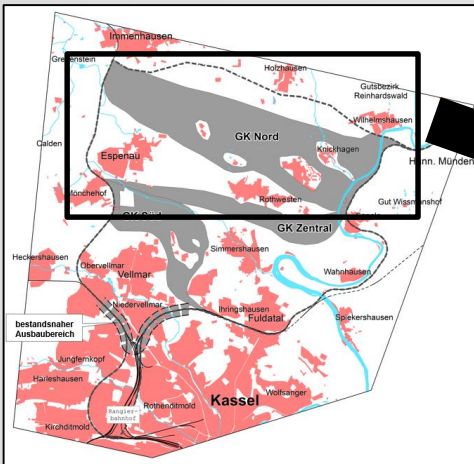
Vorschlag der Vorzugsvariante
aus umweltfachlicher / raumordnerischer Sicht

Antragsvariante
(unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit
und technisch/betrieblicher Parameter)

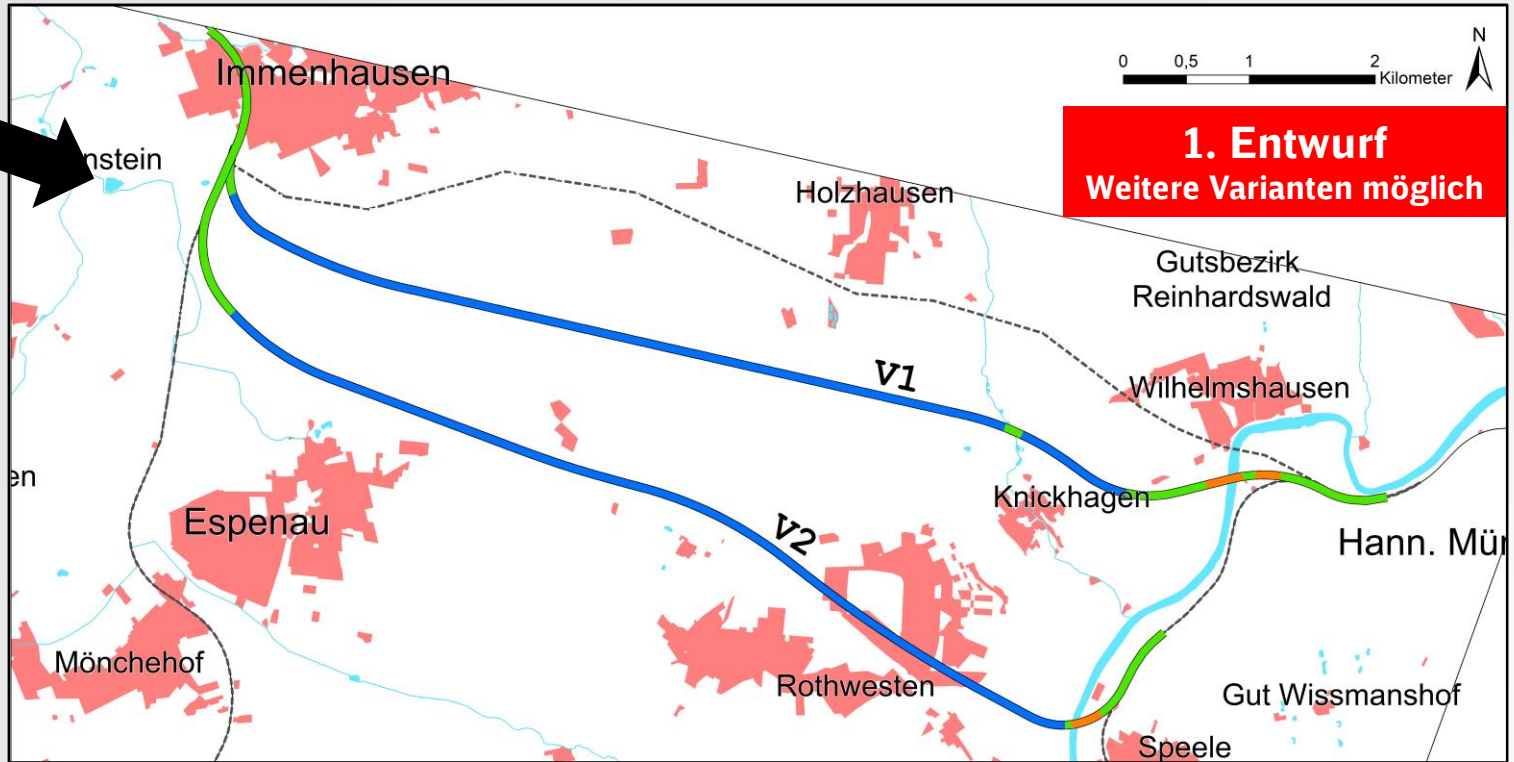


Methodische Vorgehensweise Raumwiderstandsanalyse

Übersicht Grobkorridor Nord



Maßstab 1:50 000



1. Entwurf
Weitere Varianten möglich

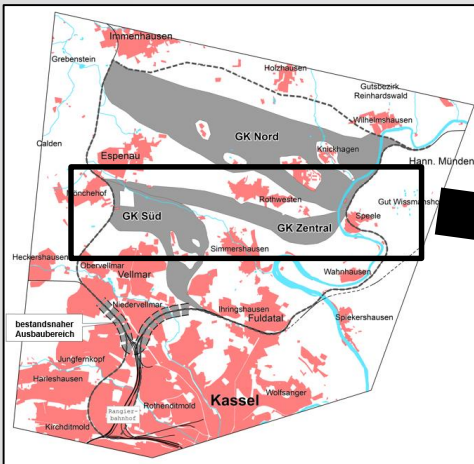
Maßstab 1:20 000

Legende

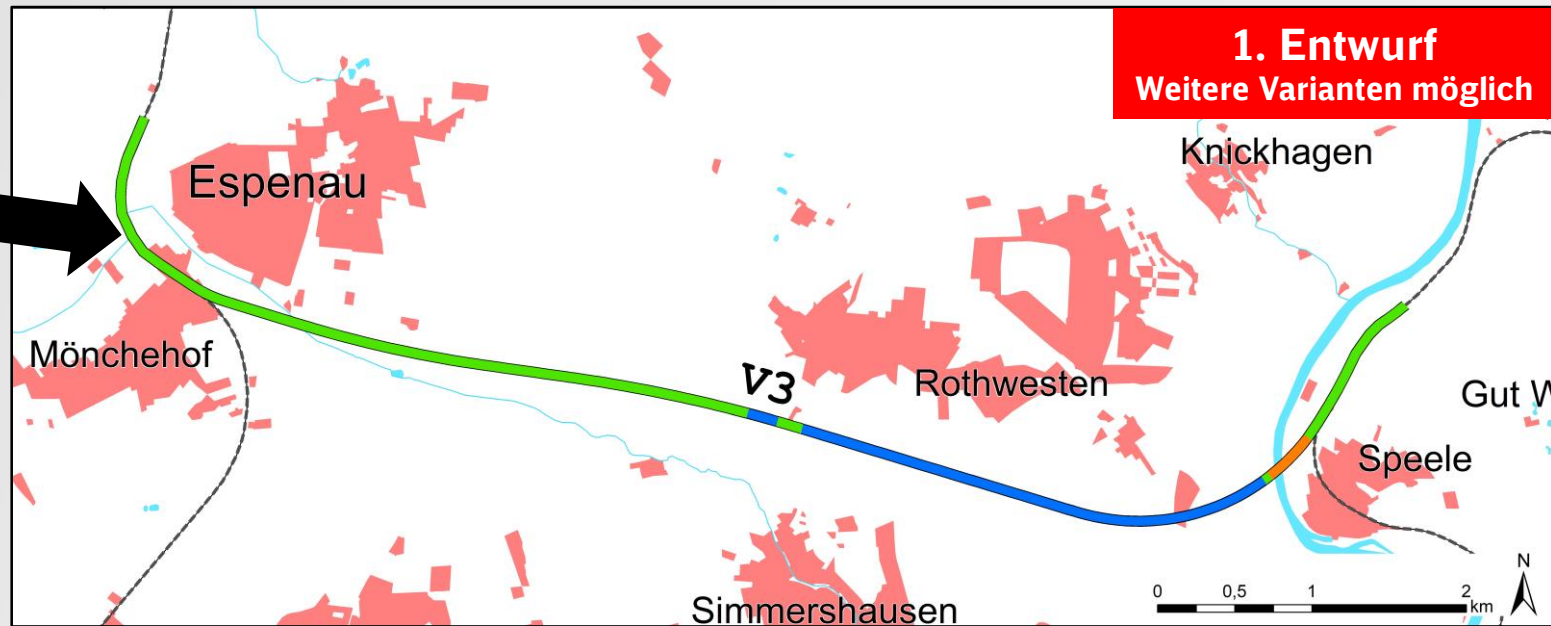
- Siedlungsgebiete
- technische Ausführung**
- Tunnel
- Brücke
- oberirdische Linienführung

Methodische Vorgehensweise Raumwiderstandsanalyse

Übersicht Grobkorridor Zentral



Maßstab 1:50 000



Maßstab 1:20 000

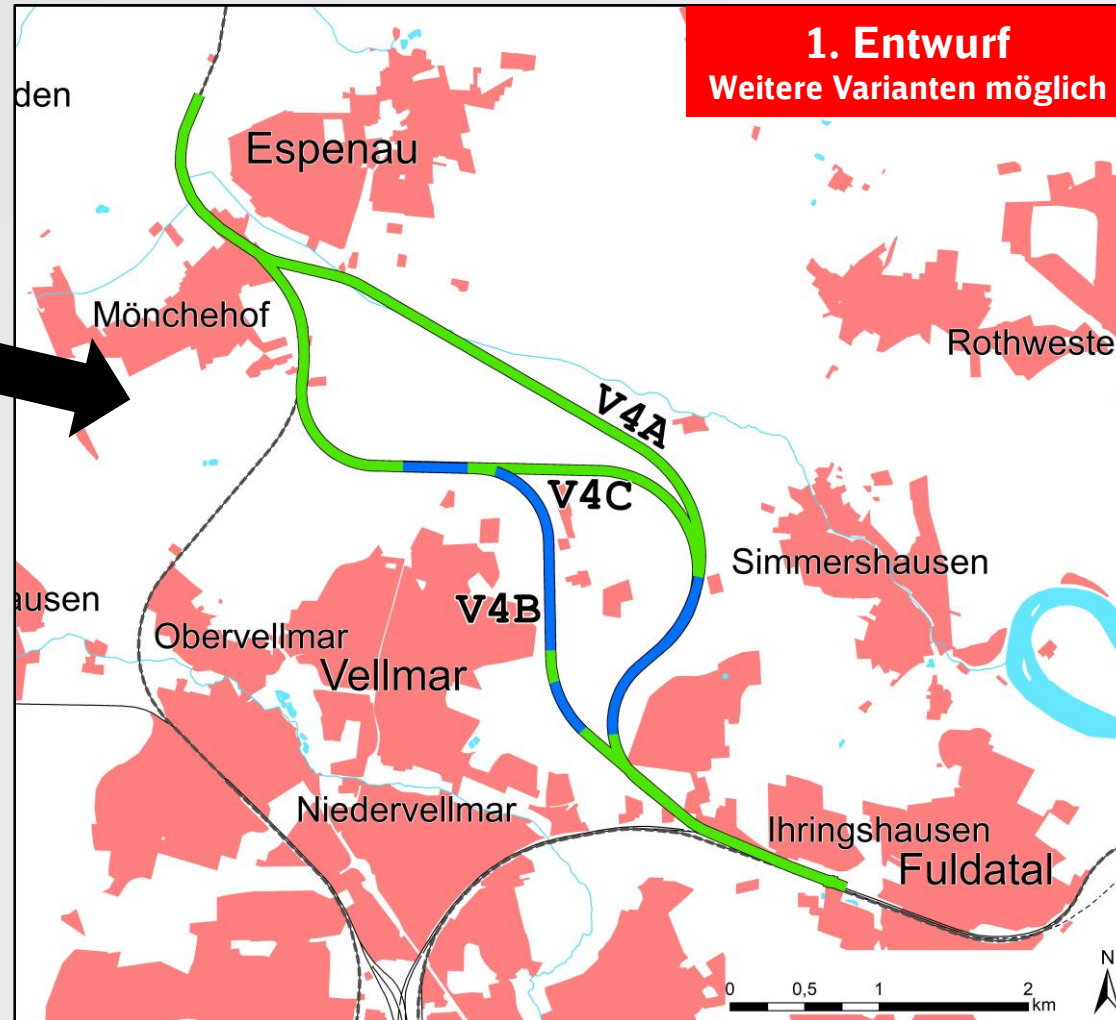
Legende

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

Methodische Vorgehensweise Raumwiderstandsanalyse

Übersicht Grobkorridor Süd


1. Entwurf
Weitere Varianten möglich



Maßstab 1:20 000

Maßstab 1:50 000


Legende

 Siedlungsgebiete

technische Ausführung

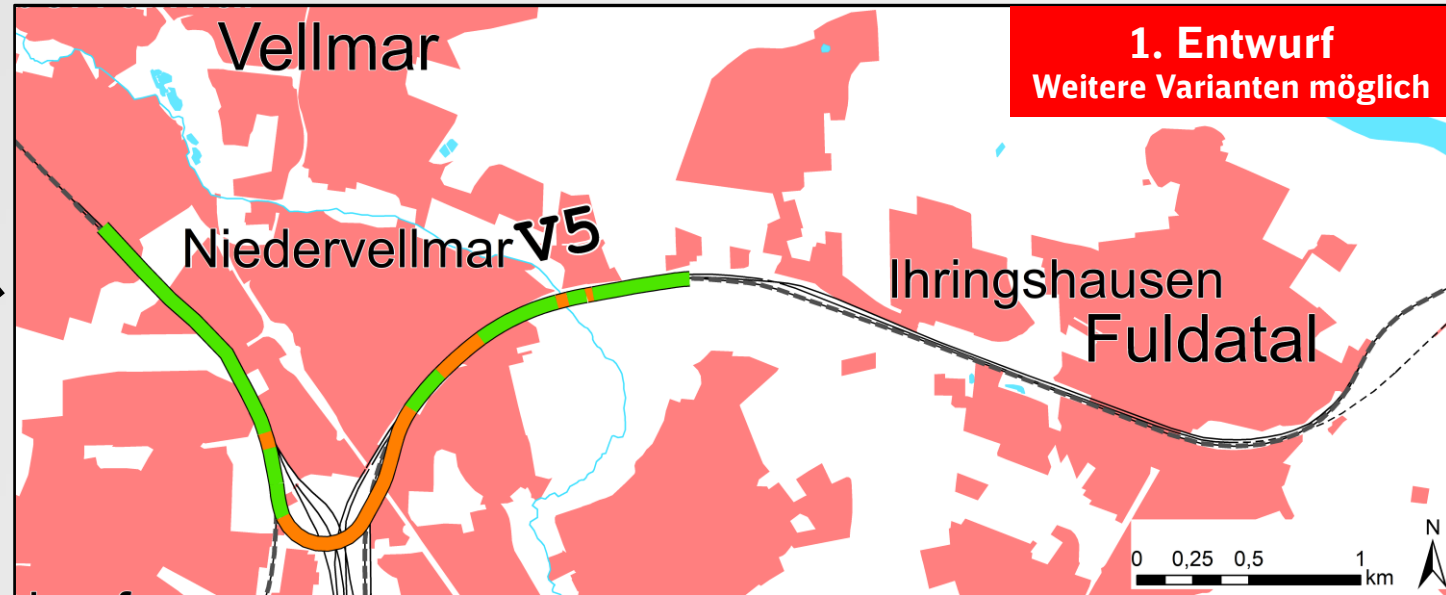
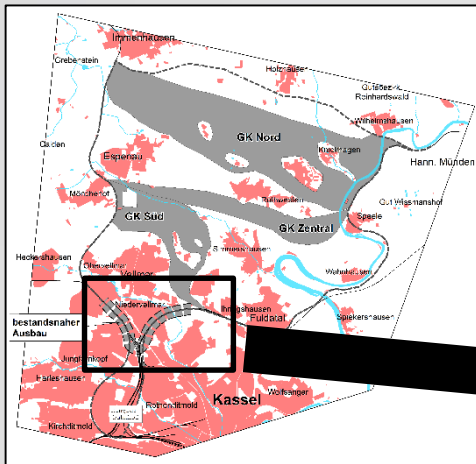
 Tunnel

 Brücke


 oberirdische Linienführung

Methodische Vorgehensweise Raumwiderstandsanalyse

Übersicht bestandsnaher Ausbau




Legende

 Siedlungsgebiete

technische Ausführung

 Tunnel

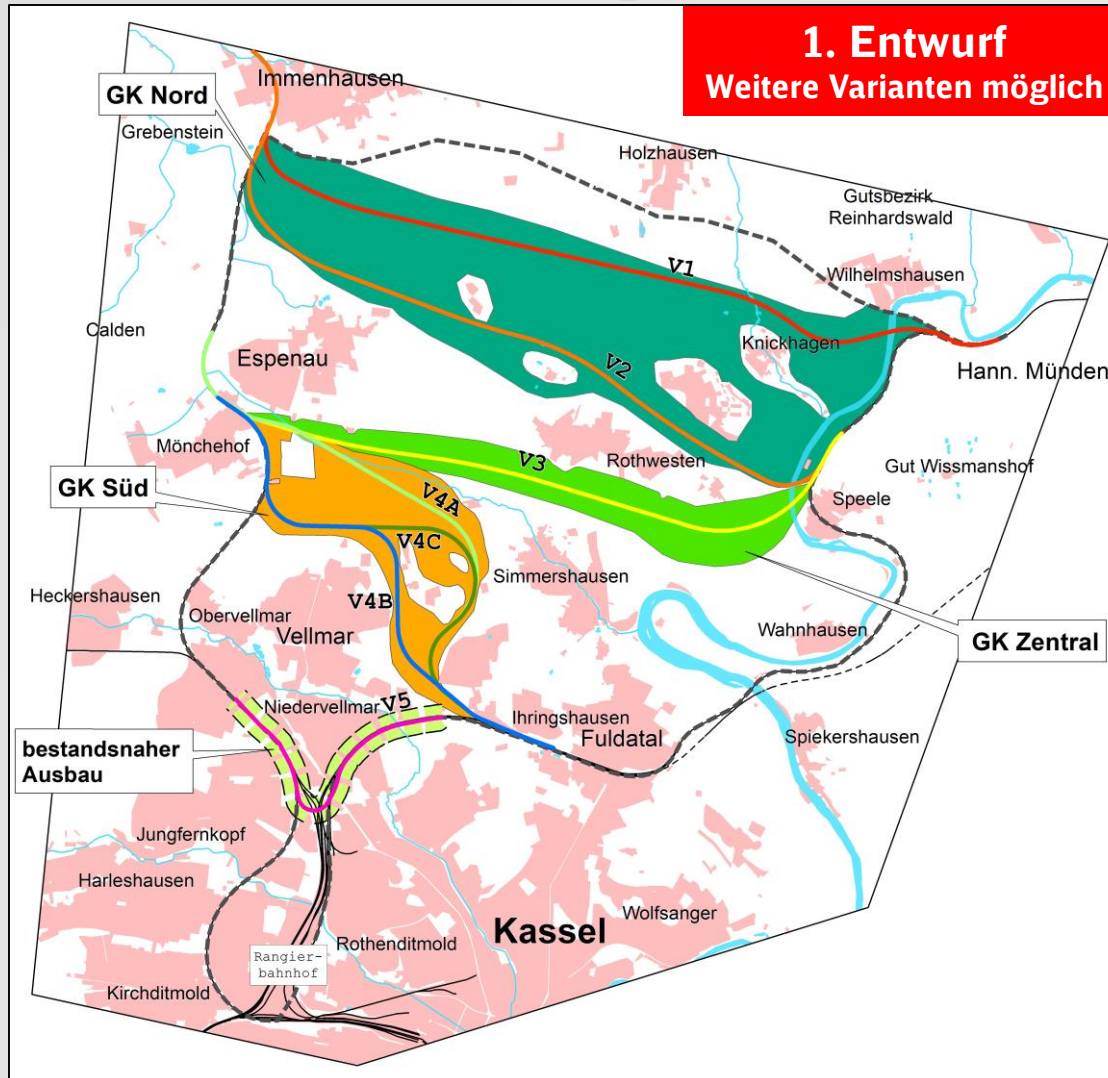
 Brücke

 oberirdische Linienführung

Methodische Vorgehensweise

Raumwiderstandsanalyse

Varianten Raumordnung und Umwelt



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

Grobkorridor Nord
Grobkorridor Zentral
Grobkorridor Süd
bestandsnaher Ausbaubereich

Grobkorridore mit Varianten und Siedlungsbereichen
Entwurf - Stand: 18.11.2019

Froelich & Sporbeck GmbH & Co. KG

N
0 1,25 2,5 km
1:50.000

Agenda

1. Sachstand weiträumige Umfahrung
2. Status Quo Planungen Kurve Kassel
3. Vorstellung Umweltplaner und technische Partner
4. Methodik Trassenfindungsprozess
5. Vorstellung Grobkorridore und mögliche Varianten
6. Ausblick / weiteres Vorgehen
7. Verabschiedung gemeinsamer Botschaften

Arbeitsstand und nächste Planungsschritte Raumordnung & Umwelt

**Vorbereitende
Planungsraumanalyse**

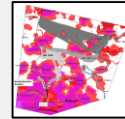
**Raumverträglichkeitsstudie /
UVP-Bericht**

**Vertiefende
Planungsraumanalyse**

Festlegung Suchraum und Untersuchungsraum
(siehe Antragskonferenz)



Ermittlung von Grobkorridoren



Ermittlung von Linienvarianten



In Bearbeitung

Optimierung der Linienvarianten

offen

Auswirkungsprognose der Linienvarianten
und Variantenvergleich

offen

Vorschlag der Vorzugsvariante
aus umweltfachlicher / raumordnerischer Sicht

offen

Antragsvariante
(unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit
und technisch/betrieblicher Parameter)

offen

Nächste Schritte

- **Bürgerinformationsveranstaltung in Kassel am 28. Januar 2020**
(Basis: Informationen vom 18. November 2019)

- **3. Runder Tisch im März 2020; mögliche Themen je nach Arbeitsfortschritt:**
 - Prüfergebnisse Schüssler Plan zur weiträumigen Umfahrung
 - Vorstellung von optimierten Linienvarianten
 - Bewertungsmatrix für die Varianten
 - Erste Erkenntnisse des Schallgutachters
 - Sachstand hydrogeologisches Gutachten
 - Vorstellung FFH-Vorprüfungen

Agenda

1. Sachstand weiträumige Umfahrung
2. Status Quo Planungen Kurve Kassel
3. Vorstellung Umweltplaner und technische Partner
4. Methodik Trassenfindungsprozess
5. Vorstellung Grobkorridore und mögliche Varianten
6. Ausblick / weiteres Vorgehen
7. Verabschiedung gemeinsamer Botschaften

Gemeinsame Botschaften – Sachstand Bahnprojekt Kurve Kassel (2. Runder Tisch)

- Am 18. November 2019 hat die DB Netz AG die Teilnehmer des Runden Tisches im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bahnprojekt Kurve Kassel über den Sachstand des Projektes informiert.
- Die DB Netz AG gibt Informationen über die Alternativstrecke über den Solling. Den Teilnehmenden des Runden Tisches ist es wichtig, dass diese Alternative gleichwertig geprüft wird. Die DB Netze sagt zu, dass in Absprache mit dem BMVI ein Kostenvergleich zwischen der Alternativstrecke im Solling und der Kasseler Kurve nach der BVWP Methode erstellt und in der nächsten Sitzung Anfang 2020 vorgestellt wird. Die Teilnehmenden des Runden Tisches machten deutlich, dass auch die Nutzenseite und die Netzwirkung in den Vergleich aufgenommen werden muss.
- Eine Alternativstrecke durch den Solling erhält nach Auffassung des Runden Tisches der Region Kassel wichtige Ausbaupotentiale auf des schienengebundenen ÖPNV (RegioTram) auf der Strecke Kassel Warburg. Die DB Netze ist bereit eine Untersuchung zum Thema ÖPNV und Güterverkehr durchzuführen.

Gemeinsame Botschaften – Sachstand Bahnprojekt Kurve Kassel (2. Runder Tisch)

- Einschätzung des Runden Tisches ist, dass durch einen etwaigen Ausbau der Sollingbahn langfristig die Infrastruktur der Region gesichert wird.
- Die DB Netze und die Umweltplaner erläuterte mögliche Grobkorridore und Linienvarianten der Trassenführung im Suchraum.
- Zudem wurde die Methodik der Trassenfindung erläutert. Die dafür von der DB Netz AG beauftragten Umweltplaner stellten sich dem Runden Tisch vor.
- Insgesamt wurden drei Grobkorridore und mögliche Linienvarianten unter Berücksichtigung der Raumwiderstandsklassen als erster Entwurf vorgestellt. Weitere Varianten sind möglich und können von Teilnehmenden des Runden Tisches vorgeschlagen werden.

Gemeinsame Botschaften – Sachstand Bahnprojekt Kurve Kassel (2. Runder Tisch)

- Die im Entwurf vorgetragenen Linienvarianten werden nun im Trassenfindungsprozess planerisch optimiert.
- Ziel ist eine Antragsvariante, die sowohl aus raumordnerischer als auch aus umweltfachlicher Sicht sowie aus Sicht der technischen, verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen am besten abschneidet.
- Neben den Ergebnissen zur Betrachtung der Alternativstrecke sollen erste Bewertungsergebnisse zur Ermittlung der Antragsvariante zum Raumordnungsverfahren vorgestellt werden. Weitere mögliche Themen sind je nach Arbeitsfortschritt erste Erkenntnisse des Schallgutachters, der Sachstand zu einem hydrogeologisches Gutachten sowie die Vorstellung der FFH-Vorprüfungen.

