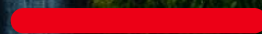




**NETZE**

# Wirtschafts- und Verkehrsausschuss des Kreistags des Landkreis Kassel

Kurve Kassel



**17. Mai 2022 | Kassel**



- |           |  |          |
|-----------|--|----------|
| <b>1.</b> | <b>Allgemeines</b>                         | <b>2</b> |
| 2.        | Parlamentarische Befassung/Kernforderungen | 8        |

# Ihre Ansprechpartner im Projekt Kurve Kassel



**Leiter Technik Portfolio  
Kassel/Frankfurt**

Marco Rasbieler



**Projektkommunikation**

Cornelia Rohr



**Projektleiter Kurve Kassel**

Dirk Schütz

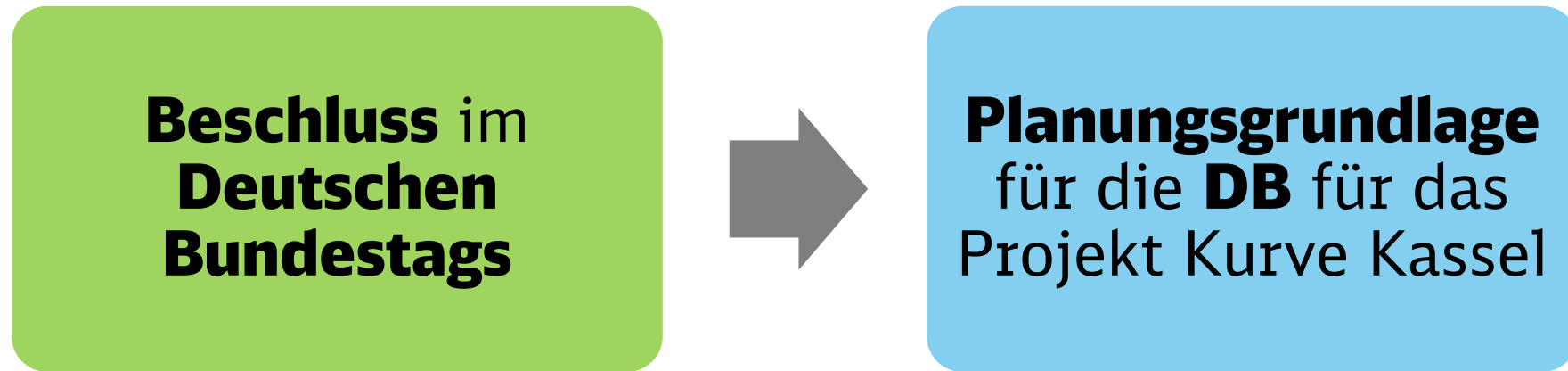
**DB Netz AG**  
**Projekt NBS Kurve Kassel (I.NI-MI-K-I)**  
**Kölnische Str. 81**  
**34117 Kassel**

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

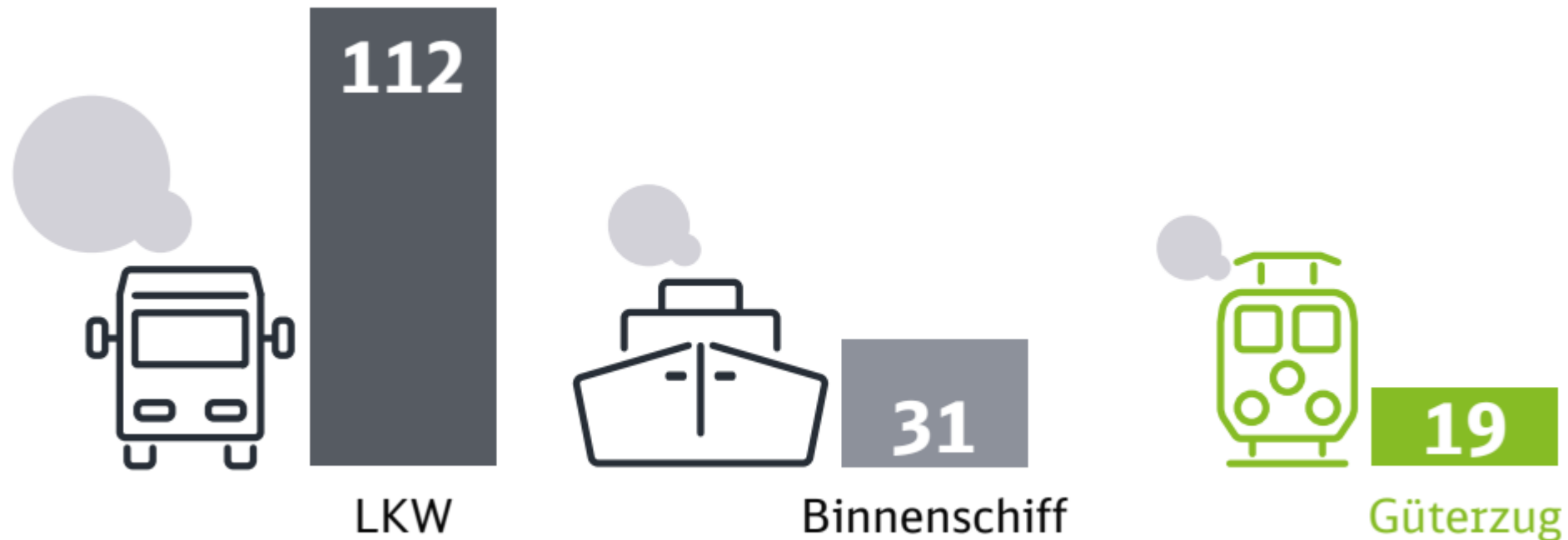


**Gesetzesgrundlage** ist der **Bundesverkehrswegeplan 2030** (BVWP) vom August 2016

- 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)

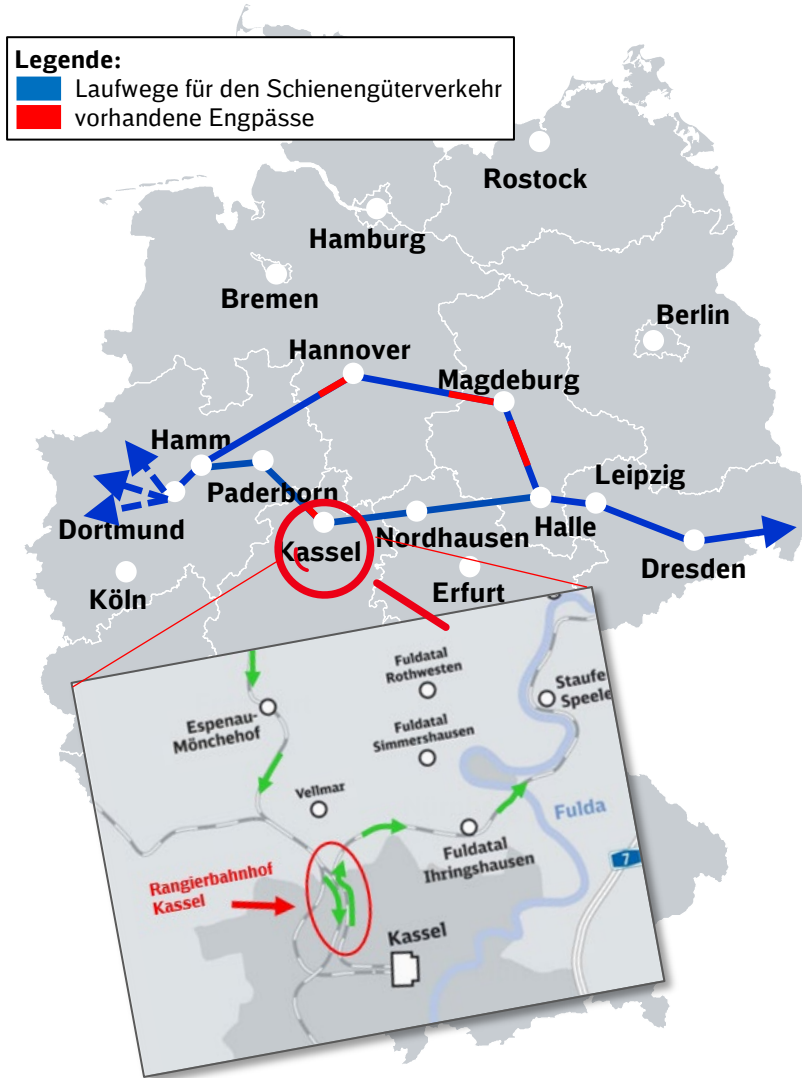
# Zur Erreichung der Klimaziele müssen mehr Güter auf die Schiene - weitere Ausbauvorhaben sind somit notwendig

**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



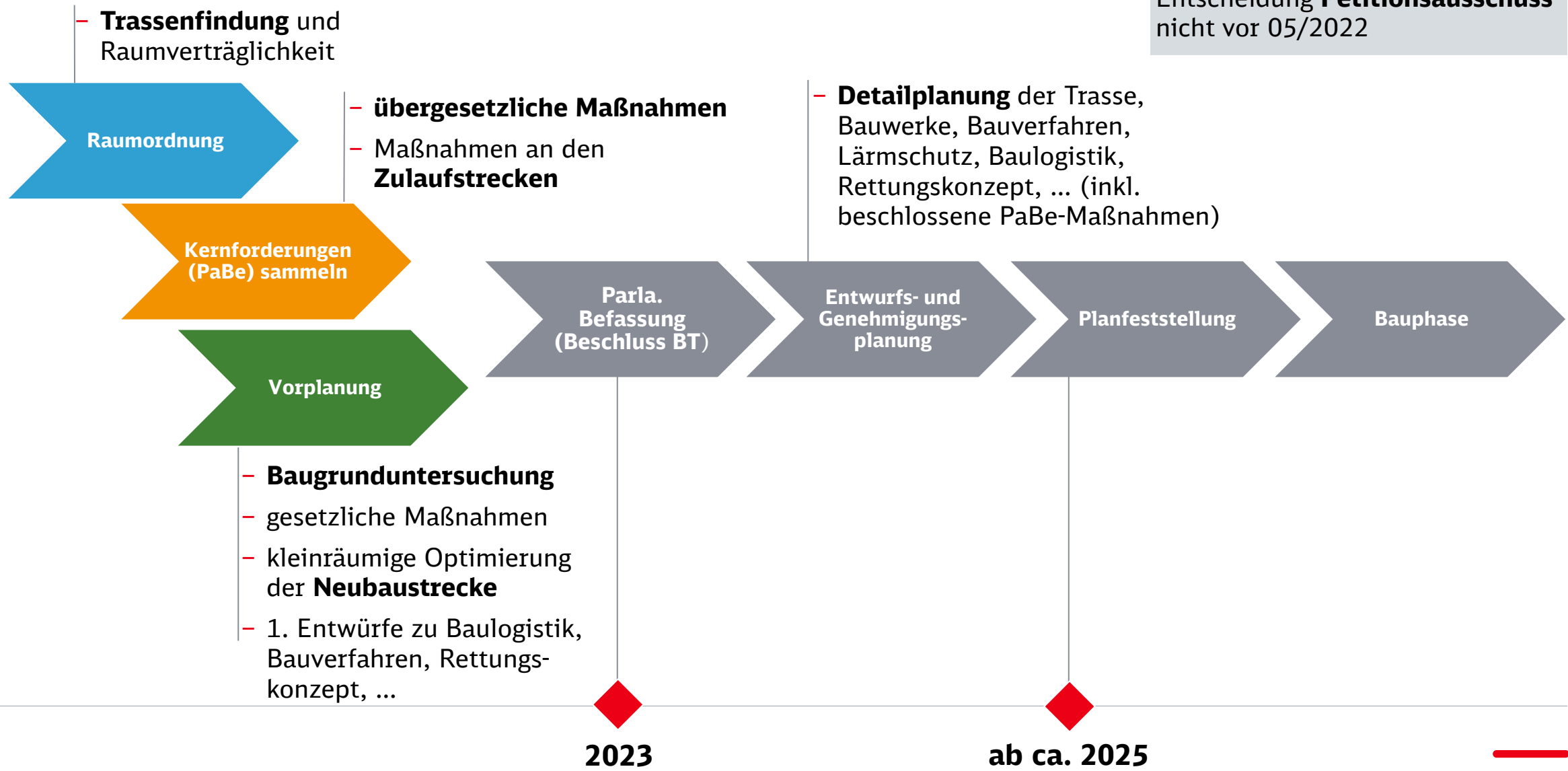
- **frühe Einbindung** der Beteiligten
- **Vorstellung** der **Arbeitsstände** der Planung
- **Klärung von Fragen** der Region
- **Einbeziehung von Vorschlägen** aus der Region
- **Informations- und Beratungsgremium**
- **Ergänzend** zur **Raumordnung** und **Planfeststellung**
- **60 Mitglieder** im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

1. Allgemeines 2
- 2. Parlamentarische Befassung/Kernforderungen 8**







# Raumordnung, Parlamentarische Befassung und Vorplanung finden parallel statt

Nachrichtlich:  
Entscheidung **Petitionsausschuss**  
nicht vor 05/2022



# 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/>Winter 2021/22</b> | > | - Erörterung und Ergänzung des Vorschlags in den Gremien der Region  |  |
| 4 | <b>12. Runder Tisch<br/>7. März 2022</b>         | > | - Ausarbeiten von Kernforderungen gesamthaft für die Region  |  |
| 5 | <b>Kommunale Vertretungen<br/>Frühjahr 2022</b>  | > | - Präsentation der Kernforderungen in den Gremien der Region   |   |
| 6 | <b>13. Runder Tisch<br/>30. Mai 2022</b>         | > | - Diskussion und Aufnahme der Ergänzungen. Festlegung des Rundes Tisches auf finale Kernforderungen der Region |   |
| 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  |   |

# ENTWURF: Bisher vorgebrachte Forderungen zur parlamentarischen 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 nach 16. BImSchV (Lärmvorsorge) auf Grund der zum Zeitpunkt der Planfeststellung gültigen Zugzahlenprognose gemäß der beigefügten Auflistung.

Kosten dafür belaufen sich auf 167 Mio. EUR<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 Bahnübergängen an Bundes-, Landes-, Kreis- und Ortsstraßen durch den Neubau von Eisenbahn-, Personen- bzw. Straßenüberführungen gemäß der beigefügten Auflistung. Die Maßnahmen sind nach EKrG zu finanzieren. Der Anteil der Bahn ist als Projektkosten aus dem Bedarfsplan zu finanzieren.

Kosten dafür belaufen sich auf ca. 30-50 Mio. EUR (noch in Ermittlung)

(1) Kostengrundlage gemäß Zugzahlenprognose 2030



# ENTWURF: Kernforderung I – Lärmschutz

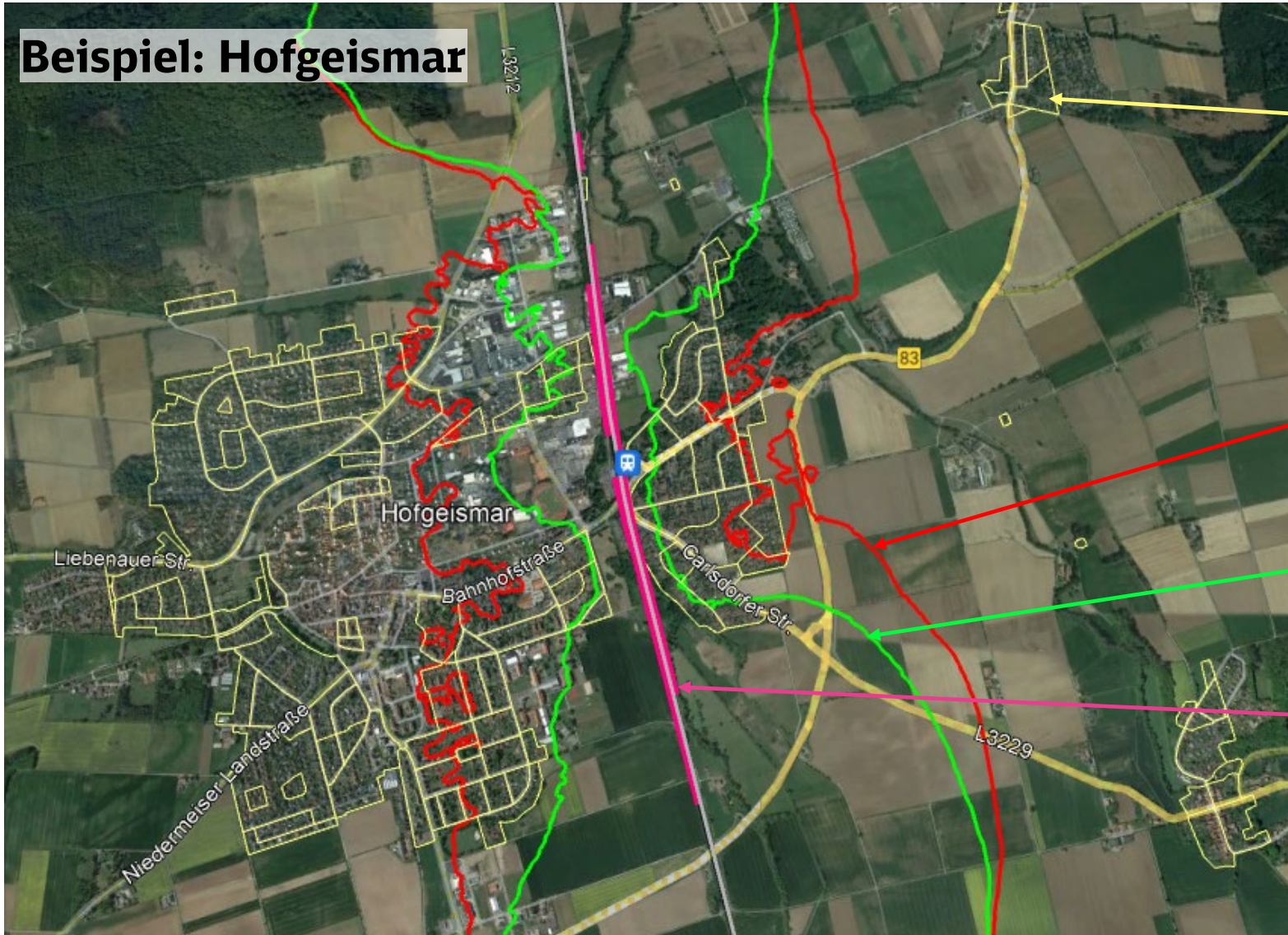
Strecke	Lärmsanierung					Lärmvorsorge				
	Länge [in m]	Näherungsweise Wandhöhe [in m]	Kosten <sup>1</sup> [in ca. Mio. €]	gelöste Schutzfälle [in Wohneinheiten]	Kosten pro gelöstem Schutzfall [-]	Länge [in m]	Näherungsweise Wandhöhe [in m]	Kosten <sup>1</sup> [in ca. Mio. €]	gelöste Schutzfälle [in Wohneinheiten]	Kosten pro gelöstem Schutzfall [-]
<b>2550</b> (Liebenau bis Vellmar)						ca. <b>24,2 km</b>	zwischen 2m und 4m	<b>98 Mio. €</b>		
<b>1732/1733/6343</b> (Fuldaal bis Hann. Münden)						ca. <b>22,4 km</b>	zwischen 2m und 4m	<b>69 Mio. €</b>		
								<b>167 Mio. €</b>	ca. 7.168	23,2 T€

Untersuchung vom  
Runden Tisch abgelehnt

- 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 (kein vollwertiges Schallschutzgutachten)
- \*1) Grobkostenschätzung auf Grundlage Kostenkennwertekatalog (Preisstand 2022), inkl. Planungskosten und Nominalisierung auf Basis der Zugzahlen 2030, **ohne** Risikozuschlag.
- **Im Arbeitsstand sind noch einige Bereiche in Klärungen, Änderungen vorbehalten.**

# ENTWURF: Kernforderung I - Lärmschutz

Beispiel: Hofgeismar



**Wohngebiete**  
gemäß Flächen-  
nutzungsplan

**Isophonenlinien**  
**49 dB(A)** ohne  
Schallschutzwände

**Isophonenlinien**  
**49 dB(A)** mit  
Schallschutzwände  
**(Lärmvorsorge/  
übergesetzlich)**

**Schallschutzwand**  
gemäß gutachter-  
liche Abschätzung  
von 2m bis 4m  
**(übergesetzlich)**

Nach dem Beschluss im Bundestag (Parlamentarische Befassung) erfolgt die Festlegung der Schallschutzwände durch Planfeststellung

# ENTWURF: Kernforderung II – Beseitigung Bahnübergänge

Nr.	Ortslage	Straßenbaulastträger				Vorschlag	Kostenschätzung
		Bund	Land	Kreis	Gem.		
5	<b>Eberschütz:</b> „L 3210“		X			<b>Beseitigung beider Bü's</b> durch <b>eine gemeinsame Straßenüberführung</b> und zusätzlicher <b>Verlegung</b> der <b>Landesstraße</b> und <b>Rückbau</b> der bisherigen Landesstraße in einen <b>Feldweg</b> .	ca. 5 – 10
6	<b>Sielen:</b> „K 68“			X			
7	<b>Hümme:</b> „L 3210“		X			<b>Beseitigung BÜ</b> durch <b>Verlegung</b> der <b>Landesstraße</b> und Bau einer <b>Eisenbahnüberführung</b> südlich des bisherigen BÜ's (gemäß erster bautechnischer Einschätzung)	ca. 15 – 25
14	<b>Grebenstein:</b> „Steinerne Brücke“				X	Technische keine Beseitigung des BÜ möglich, jedoch Schaffung einer Querung im Bahnhof für Radfahrer und Fußgänger ( <b>Verlängerung Personentunnel</b> ) möglich.	ca. 3 – 5
15	<b>Immenhausen:</b> „Am Bahnhof“				X	Technische keine Beseitigung des BÜ möglich, aber Auflassung zugunsten eines <b>Personenüber-/unterführung</b>	ca. 7 – 10



# ENTWURF: Kernforderung II – Bahnübergänge

BÜ Nr. 5+6: Eberschütz und Sielen

Arbeitsstand  
1. Abschätzung





# ENTWURF: Kernforderung II – Bahnübergänge

## BÜ Nr. 7: Hofgeismar-Hümme

Arbeitsstand  
1. Abschätzung





# ENTWURF: Kernforderung II – Bahnübergänge

## BÜ Nr. 14: Grebenstein

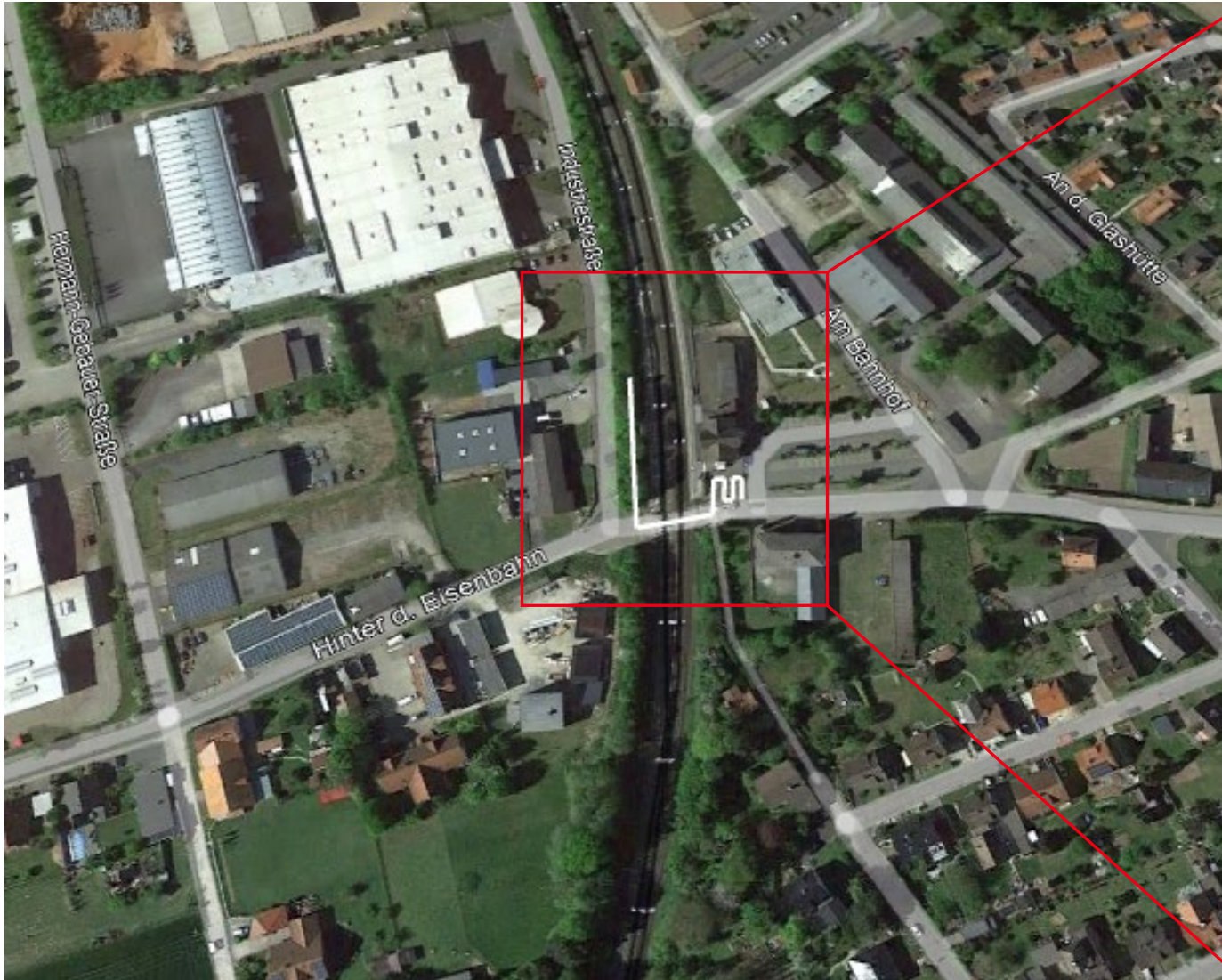




# ENTWURF: Kernforderung II – Bahnübergänge

BÜ Nr. 15: Immenhausen

Arbeitsstand  
1. Abschätzung







**NETZE**

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**

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