



NETZE

Informationsveranstaltung für die Kommunalparlamente:
Espenau, Vellmar und Fuldata

Kurve Kassel



10. Mai 2022 | Kulturbahnhof Kassel und Online

- | | | |
|-----------|--|----------|
| 1. | Allgemeines | 2 |
| 2. | Parlamentarische Befassung/Kernforderungen | 8 |
| 3. | Mögliche örtliche Ausgestaltung | 15 |

Ihre Ansprechpartner im Projekt Kurve Kassel



**Leiter Technik Portfolio
Kassel/Frankfurt**

Marco Rasbieler



Projektkommunikation

Cornelia Rohr



Projektleiter Kurve Kassel

Dirk Schütz

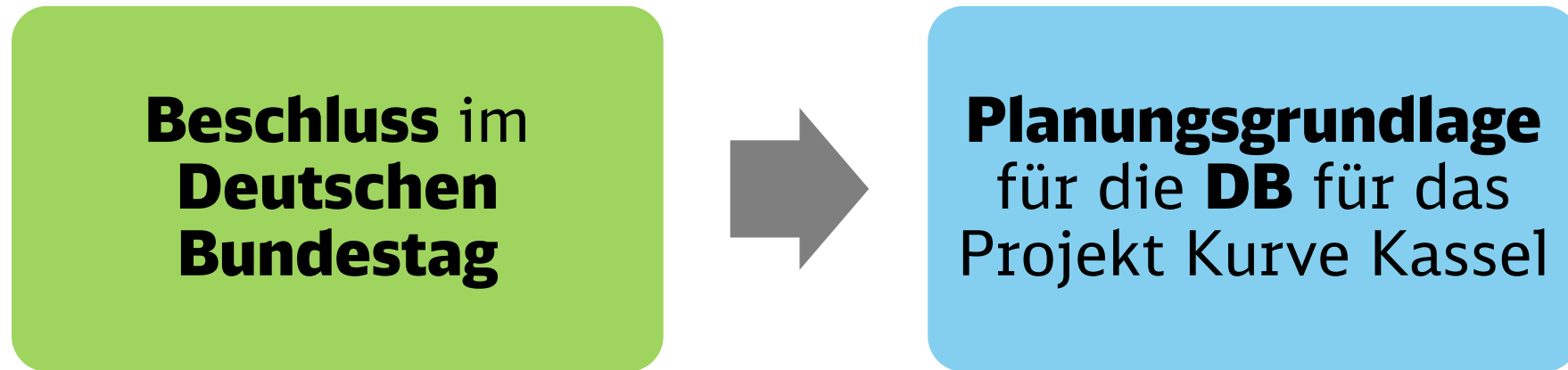
DB Netz AG
Projekt NBS Kurve Kassel (I.NI-MI-K-I)
Kölnische Str. 81
34117 Kassel

E-Mail: kurve-kassel@deutschebahn.com

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



Grundlage für die Planung von Aus- und Neubauprojekten der Bahn ist ein Beschluss im Deutschen Bundestag

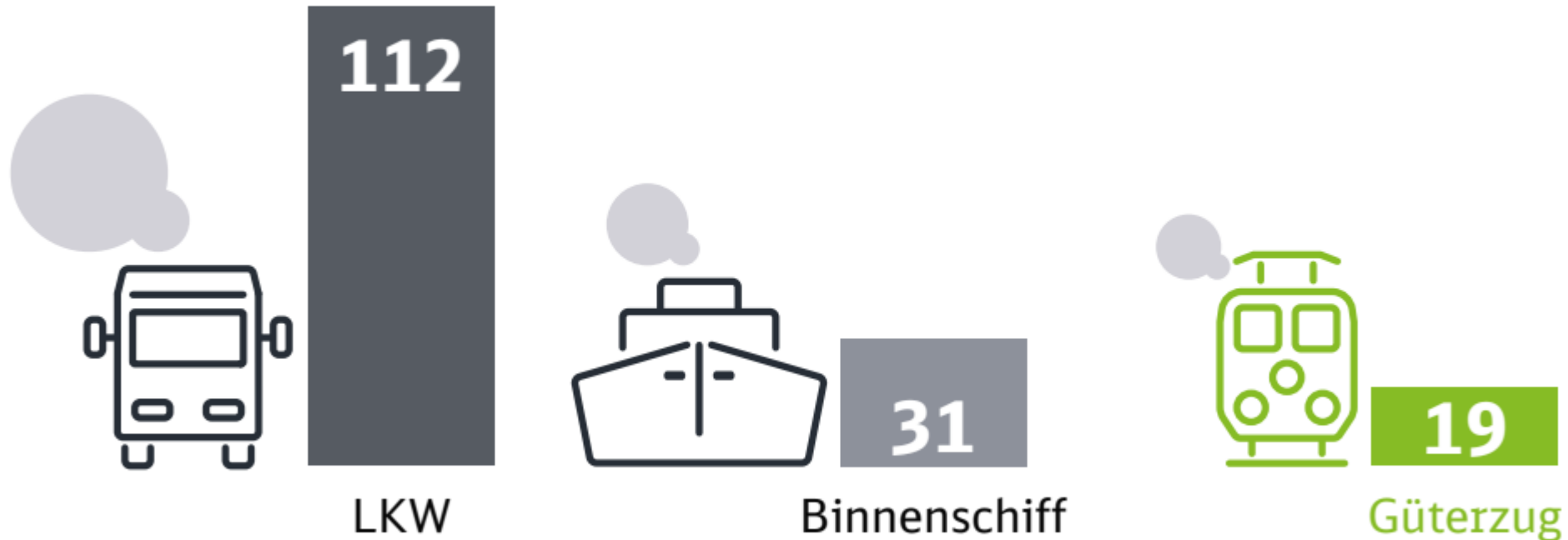


Gesetzesgrundlage ist der **Bundesverkehrswegeplan 2030** (BVWP) vom August 2016

- 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)

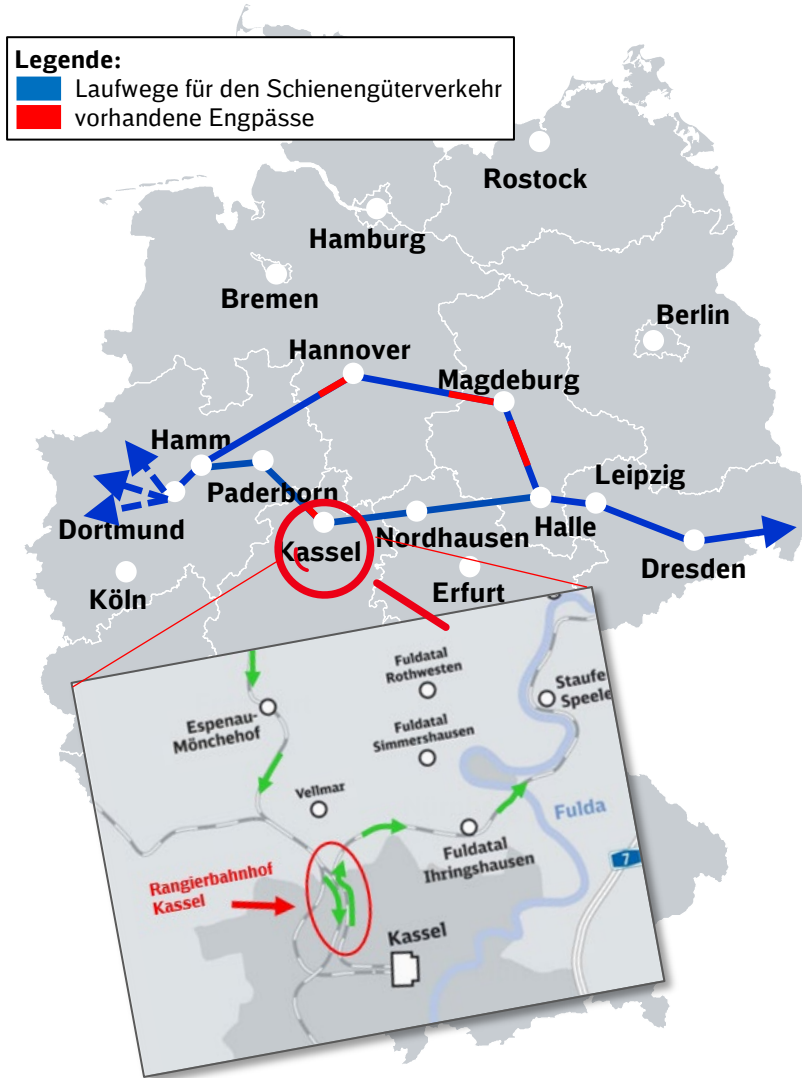
Zur Erreichung der Klimaziele müssen mehr Güter auf die Schiene - weitere Ausbauprojekte sind somit notwendig

Güterverkehr: Treibhausgas-Emissionen (CO₂e)
in Gramm pro Tonne und Kilometer (g/tkm)



CO₂e: 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

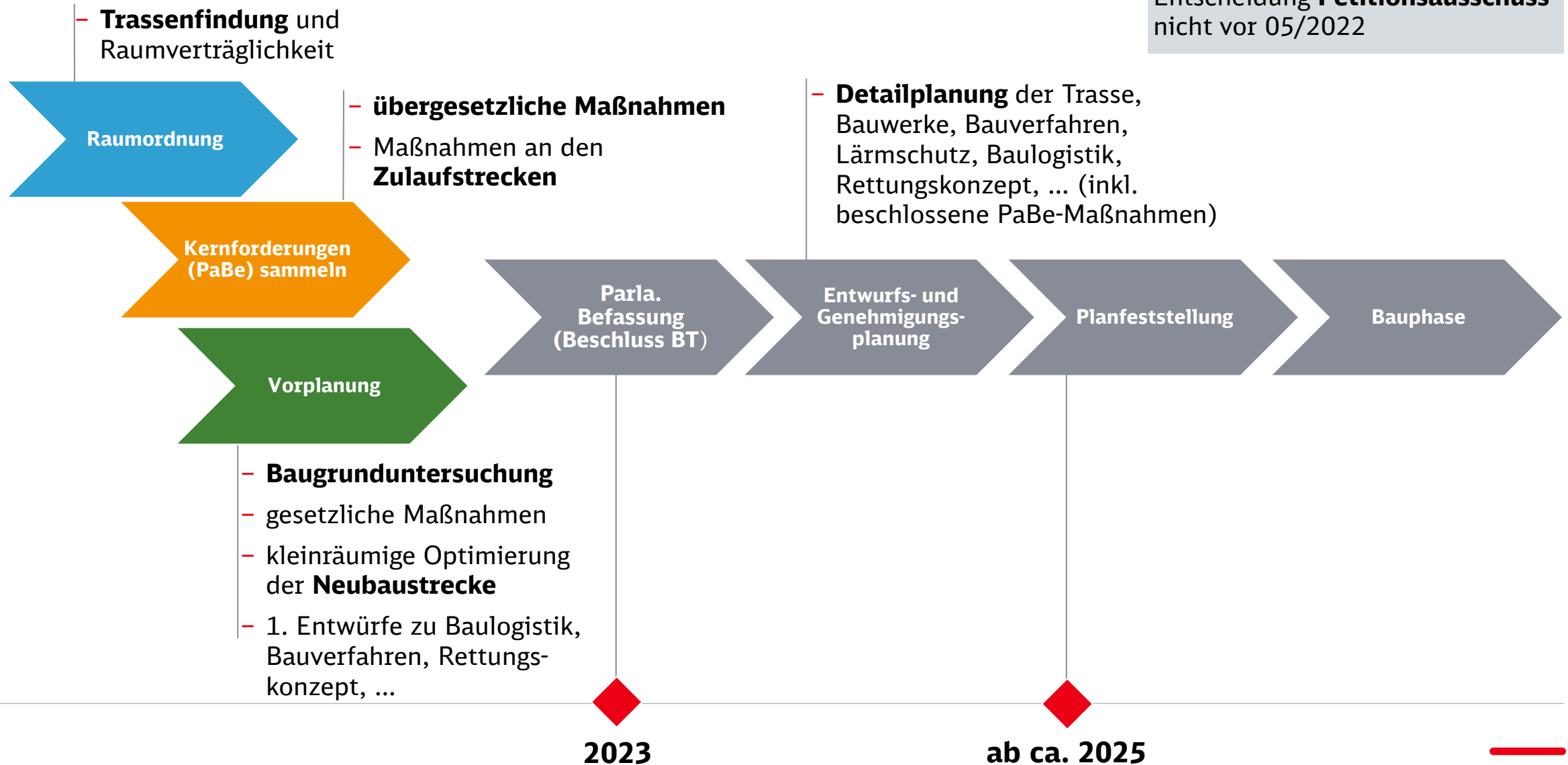


- **frühe Einbindung** der Beteiligten
- **Vorstellung** der **Arbeitsstände** der Planung
- **Klärung von Fragen** der Region
- **Einbeziehung von Vorschlägen** aus der Region
- **Informations- und Beratungsgremium**
- **Ergänzend** zur **Raumordnung** und **Planfeststellung**
- **60 Mitglieder** im 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**
3. Mögliche örtliche Ausgestaltung 15

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 | Bürgermeister Gespräche
Herbst 2021 | > | - Vorstrukturierung der bestehenden Forderungen als Grundlage für die Erörterung im Runden Tisch | |
| 2 | 11. Runder Tisch
17. November 2021 | > | - Abstimmung zum Vorgehen und Zeitplan, Vorstellung erster Untersuchungen der DB | |
| 3 | Kommunale Vertretungen
Winter 2021/22 | > | - Erörterung und Ergänzung des Vorschlags in den Gremien der Region | |
| 4 | 12. Runder Tisch
7. März 2022 | > | - Ausarbeiten von Kernforderungen gesamthaft für die Region | |
| 5 | Kommunale Vertretungen
Frühjahr 2022 | > | - Präsentation der Kernforderungen in den Gremien der Region | |
| 6 | 13. Runder Tisch
30. Mai 2022 | > | - Diskussion und Aufnahme der Ergänzungen. Festlegung des Rundes Tisches auf finale Kernforderungen der Region | |
| 7 | Kommunale Vertretungen
Ende Juli 2022 | > | - Finale Kernforderungen werden von den kommunalen Vertretungen der Region beschlossen | |
| 8 | DB Netz
Ende 2022 | > | - Bericht für EBA und BMDV erstellen und mit Vorplanungsheft übergeben | |
| 9 | Deutscher Bundestag
vsI. 2023 | > | - 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. EUR¹

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

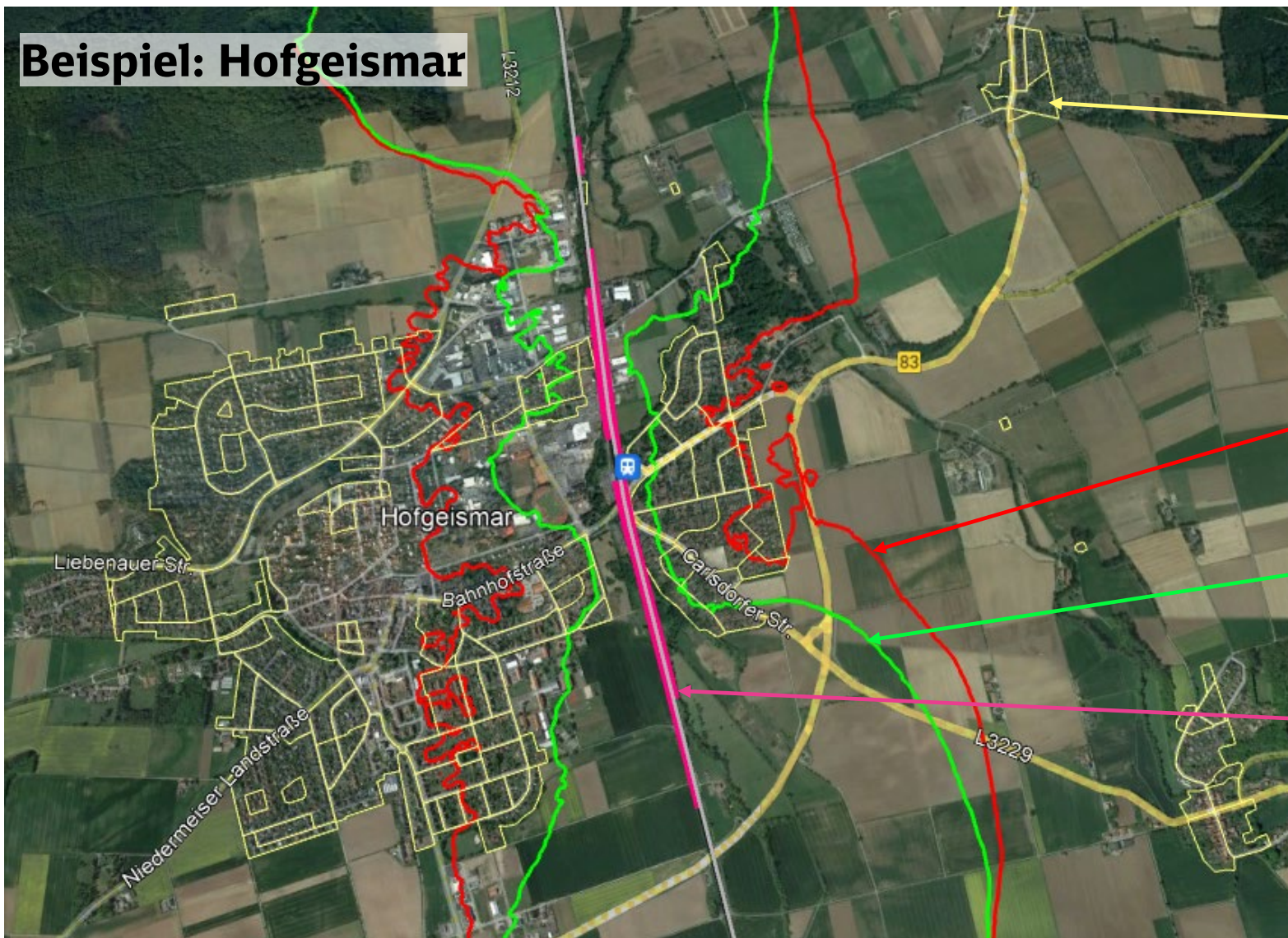
Strecke	Lärmsanierung					Lärmvorsorge				
	Länge [in m]	Näherungsweise Wandhöhe [in m]	Kosten ¹ [in ca. Mio. €]	gelöste Schutzfälle [in Wohneinheiten]	Kosten pro gelöstem Schutzfall [-]	Länge [in m]	Näherungsweise Wandhöhe [in m]	Kosten ¹ [in ca. Mio. €]	gelöste Schutzfälle [in Wohneinheiten]	Kosten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

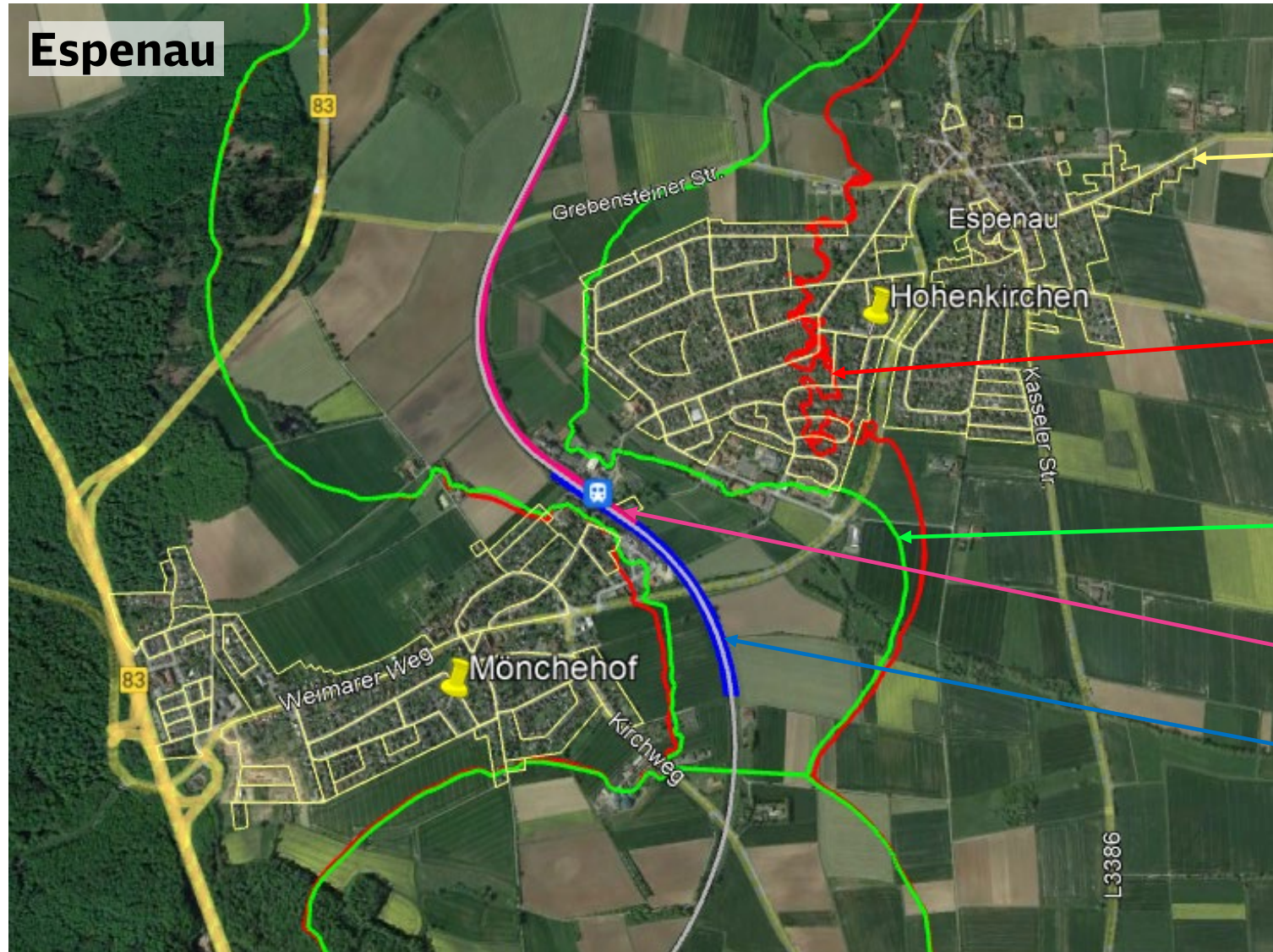
ENTWURF: Kernforderung II – Beseitigung Bahnübergänge

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

1.	Allgemeines	2
2.	Parlamentarische Befassung/Kernforderungen	8
3.	Mögliche örtliche Ausgestaltung	15
	3.1. Espenau	16
	3.2. Vellmar	18
	3.3. Fuldata	20

1.	Allgemeines	2
2.	Parlamentarische Befassung/Kernforderungen	8
3.	Mögliche örtliche Ausgestaltung	15
	3.1. Espenau	16
	3.2. Vellmar	18
	3.3. Fuldataal	20

ENTWURF: Kernforderung I - Lärmschutz



Wohngebiete
gemäß Flächen-
nutzungsplan

Isophonenlinien
49 dB(A) ohne
Schallschutzwände

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

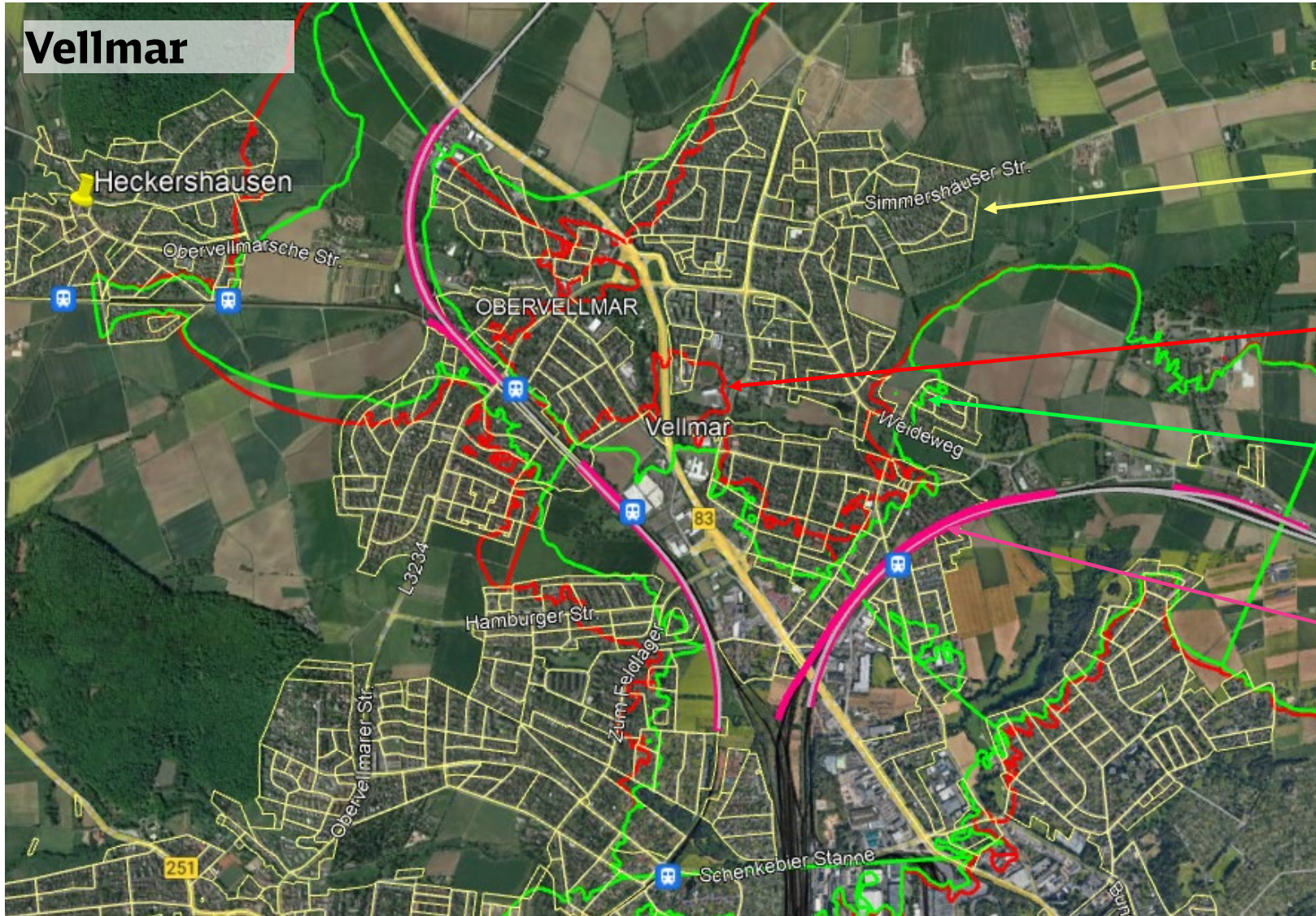
**Mögliche
Schallschutzwand aus
dem Projekt heraus**
(Variante 4B aus der
Raumordnung)

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

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

1.	Allgemeines	2
2.	Parlamentarische Befassung/Kernforderungen	8
3.	Mögliche örtliche Ausgestaltung	15
	3.1. Espenau	16
	3.2. Vellmar	18
	3.3. Fuldata	20

ENTWURF: Kernforderung I - Lärmschutz



Wohngebiete
gemäß Flächen-
nutzungsplan

Isophonenlinien
49 dB(A) ohne
Schallschutzwände

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

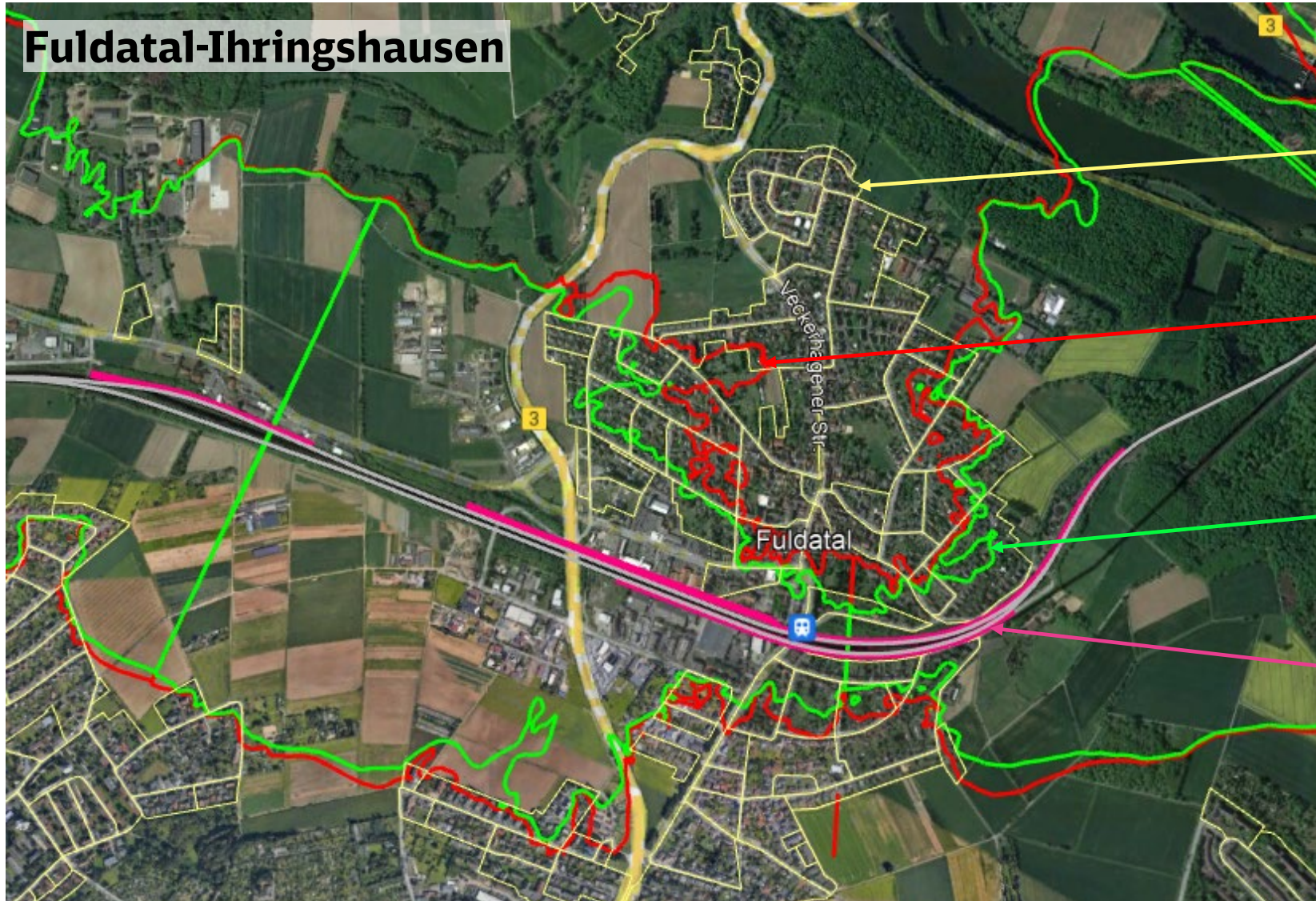
Schallschutzwand
gemäß gutachter-
liche Abschätzung
von 2m bis 4m
(übergesetzlich)

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

1.	Allgemeines	2
2.	Parlamentarische Befassung/Kernforderungen	8
3.	Mögliche örtliche Ausgestaltung	15
	3.1. Espenau	16
	3.2. Vellmar	18
	3.3. Fuldata	20

ENTWURF: Kernforderung I - Lärmschutz

Fuldata-Ihringshausen



Wohngebiete
gemäß Flächen-
nutzungsplan

Isophonenlinien
49 dB(A) ohne
Schallschutzwände

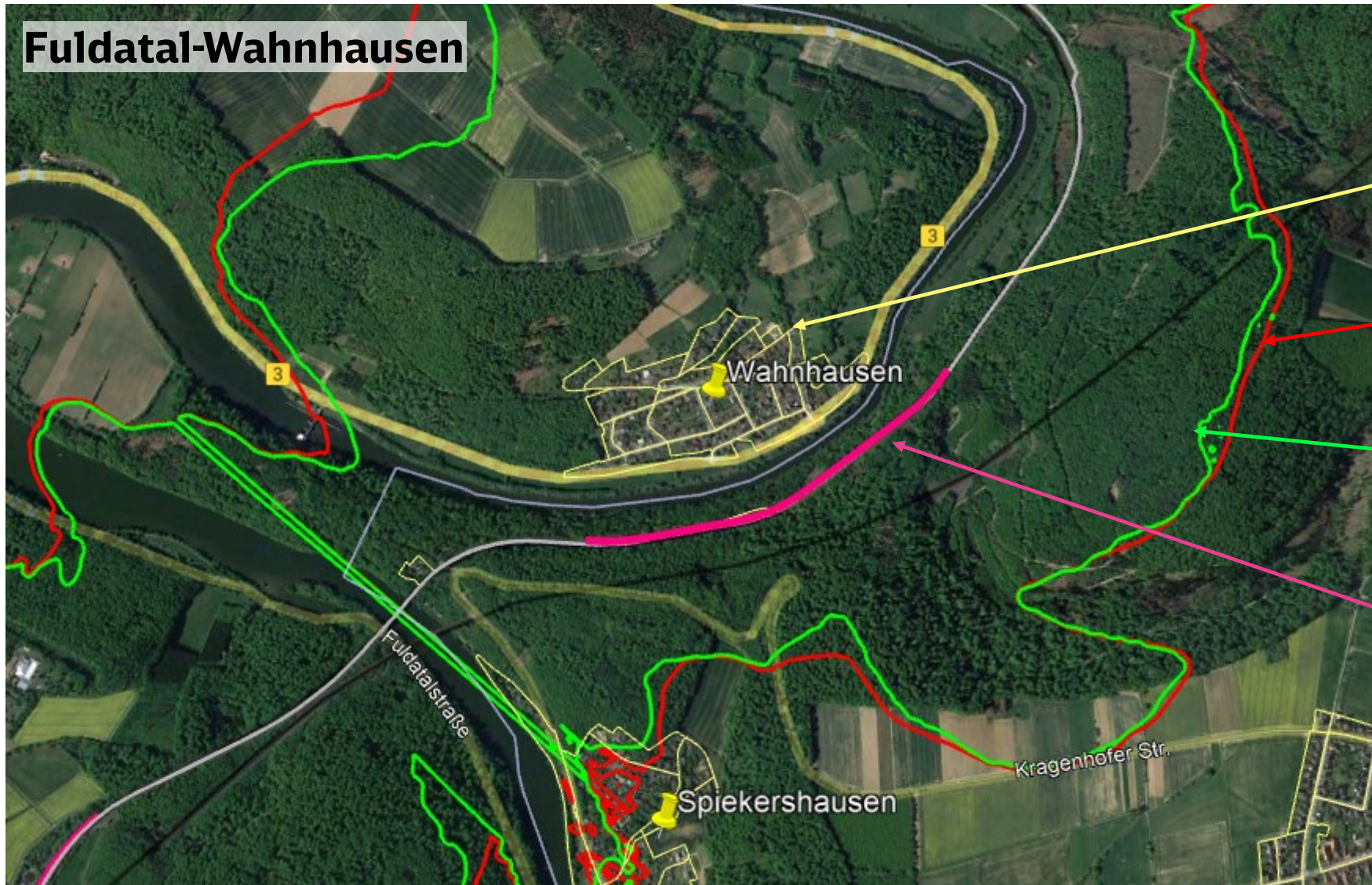
Isophonenlinien
49 dB(A) mit
Schallschutzwände
**(Lärmvorsorge/
übergesetzlich)**

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 I - Lärmschutz

Fuldatal-Wahnhausen



Wohngebiete
gemäß Flächen-
nutzungsplan

Isophonenlinien
49 dB(A) ohne
Schallschutzwände

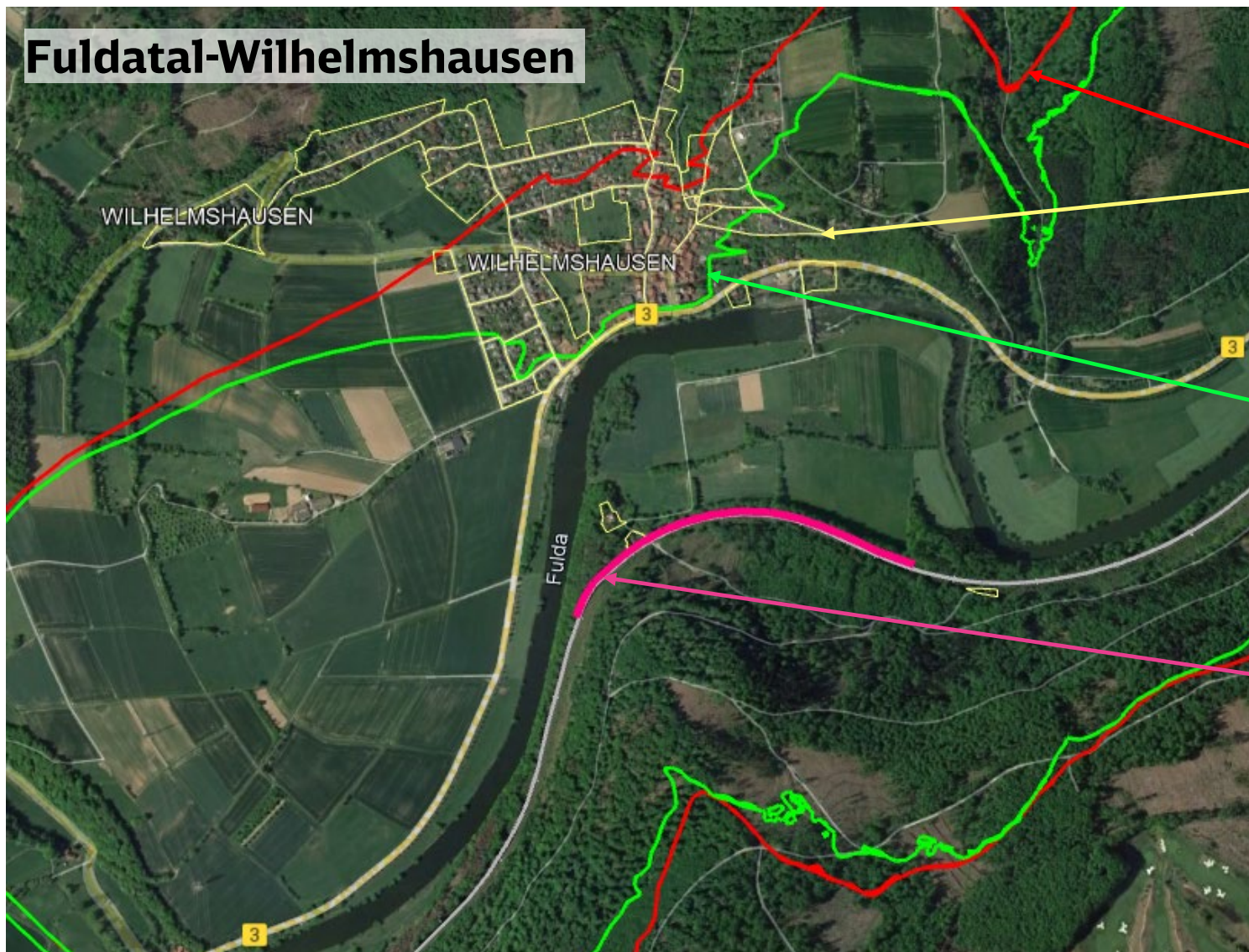
Isophonenlinien
49 dB(A) mit
Schallschutzwände
**(Lärmvorsorge/
übergesetzlich)**

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 I - Lärmschutz

Fuldata-Wilhelmshausen



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

Forderung

Erschütterungsschutz in Fuldataal-Ihringshausen

Liegt noch nicht vor.

Die Forderung soll im Ortstermin am 19. Mai 2022 durch die Gemeinde Fuldataal / Bürgerinitiative erstellt werden.



NETZE

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

www.kurve-kassel.de