



InfraGO

18. Runder Tisch

Kurve Kassel

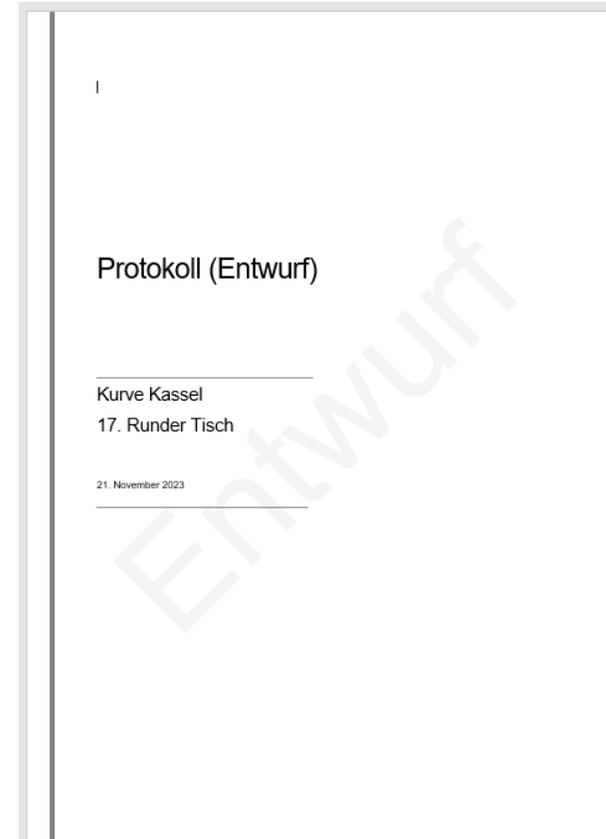
27. Mai 2024 | Bürgerhaus Vellmar-West

- 1. Allgemeines/Protokoll**
2. Raumordnung
3. Parlamentarische Befassung
4. Pause
5. Sachstand K35
6. Ausblick
7. Gemeinsame Botschaften

Änderung der Teilnehmenden im Runden Tisch

Bestehende Mitglieder	Neue Mitglieder	Ausgeschiedene Mitglieder
Landtagmitglieder (MdL)		
Kassel Land I <ul style="list-style-type: none">Herr Oliver Ulloth (SPD)	Kassel Land I <ul style="list-style-type: none">Herr Christian Göttlicher (CDU)Herr Sascha Meier (Grüne)Herr Dr. Stefan Naas (FDP)Herr Volker Richter (AFD) Kassel Land 2 <ul style="list-style-type: none">Frau Anna-Maria Schölch (CDU)Frau Esther Kalveram (SPD)	<ul style="list-style-type: none">Herr Florian Schneider (SPD)
Bundestagsmitglieder (MdB)		
<ul style="list-style-type: none">Frau Esther Dilcher (SPD)	<ul style="list-style-type: none">Herr Boris Mijatović (Grüne)Herr Jan Nolte (AfD)	<ul style="list-style-type: none">Herr Timon Gremmels (SPD)Herr Armin Schwarz (CDU)

- Das Protokoll zum 17. Runden Tisch wurde am 01. Februar 2024 versendet.
- **Mit einem Einwand seitens der Stadt Kassel (in Abstimmung mit KasselWasser und Städtische Werke Netz + Service GmbH)**



> Das offene Protokoll vom 17. Runden Tisch wurde mit folgenden Ergänzungen verabschiedet:

- Ein:e Teilnehmer:in stellt die Frage, ob die Vorplanung berücksichtige, dass mit der von Kasselwasser angekündigten Installation von Brunnen im Bossental ggf. die Sicherstellung der Wasserversorgung in Kassel gefährdet sei.
 - Dirk Schütz bestätigt, dass seit September 2021 vorgesehen ist, eine Ersatzwasserbeschaffung für die Brunnengalerie in Simmershausen für den Bau des Tunnels vorzuhalten. Dazu sollen nördlich des bisherigen Standortes Erkundungsbohrungen erfolgen. Dirk Schütz betont, dass das Thema Wasserversorgung ernst genommen wird; die verfügbaren Wassermengen müssten stimmen, die Ergebnisse der Ergiebigkeitsmessungen stünden im kommenden Jahre fest. Die DB Netz AG stehe hierzu mit allen Beteiligten in intensivem Austausch. Ziel sei es, vor der Planfeststellung Gewissheit darüber zu erlangen, ob die Bohrungen genug Wasser in Aussicht stellen. Ein hydrogeologisches Büro, was sich den Bohrungen widmet, sei bereits beauftragt. Die Trinkwassergewinnung in Wolfsanger (Bossental) hat mit der Ersatzwasserbeschaffung für die Brunnengalerie Simmershausen nichts gemeinsam.

TOP 3 Ausblick

Dirk Schütz erörtert anhand der Folie 20, dass sowohl die Parlamentarische Befassung als auch das Raumordnungsverfahren aktuell laufen. Bis Ende 2023 würden Ergebnisse in beiden Bereichen erwartet. Der 14. Februar 2024 wird als nächster Termin des Runden Tisches Kurve Kassel festgelegt. In diesem Termin sollen die Landesplanerische Stellungnahme und die Ergebnisse der Parlamentarischen Befassung behandelt werden. Neben dem 14.02.2024, 18. Runder Tisch, wurde auch der Termin für den 19. Runden Tisch am 27.05.2024, sowie der Termin für den 20. Runden Tisch am 30.09.2024 festgelegt.

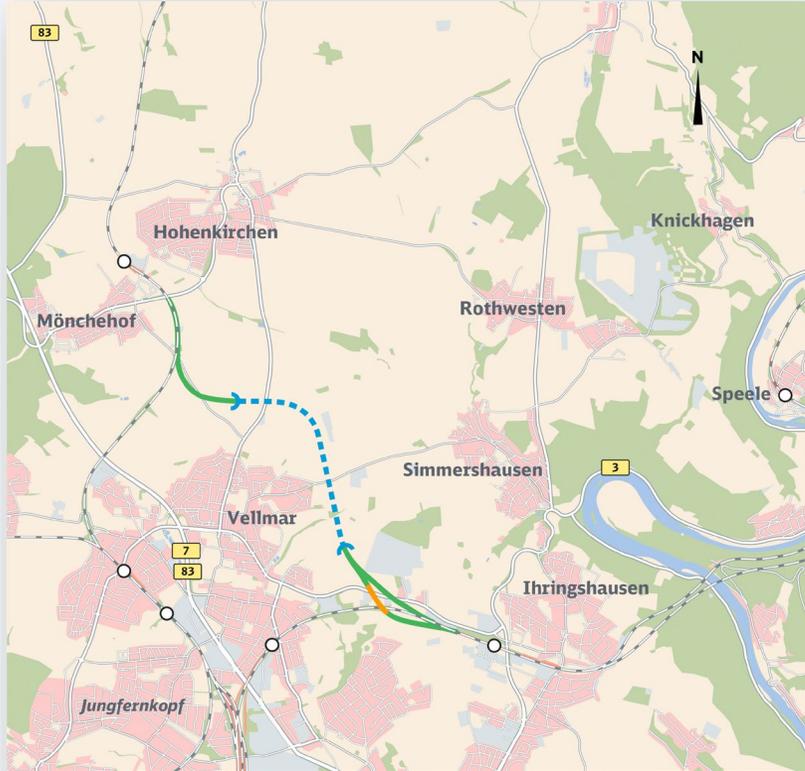
Weiter führt Dirk Schütz aus, dass die Umweltverträglichkeitsprüfungen, die im Rahmen der Planfeststellung erfolgten, wesentlich umfangreicher sind als innerhalb des Raumordnungsverfahren. Die Planfeststellungsbehörde sei das Eisenbahnbundesamt. Je nach dem, was der Beschluss des Bundestages ergebe, könne die Variante 4B ab Frühjahr 2024 weiter geplant werden, um die Planfeststellung vorzubereiten. Die Verfahrensdauern, insbesondere der Umweltverträglichkeitsprüfungen, seien lang und richten sich nach den Vegetationsperioden.

Bis Ende 2024 liefen die Baugrunduntersuchungen, die Laborauswertungen und die Bohrungen für die Ersatzwasserbeschaffung.

- Ein:e Teilnehmer:in wiederholt, dass somit Kasselwasser in erster Instanz auf die Tiefenbohrungen verzichtet habe und damit dem Landesamt widersprochen habe. Anfallende Kosten wurden so zwar abgewendet, nun bestehe aber das Risiko, kein Wasser zu finden.
 - Dirk Schütz erläutert weiter, dass ursprünglich 10 Tiefenbohrungen vom Landesamt gefordert waren. Die Bohr-Orte hätten weiträumig von Mönchehof bis zur Fulda verteilt sein sollen, um die Grundwasserverhältnisse gut im Modell abbilden zu können. Da die Modellergebnisse nicht weiterführend für die Bemessung des Tunnelbauwerks wären, wurde sich zwischen Kasselwasser, städtische Werke und den zuständigen Behörden darauf geeinigt, keine tiefen Bohrungen vorzunehmen.
- Ein:e Teilnehmer:in bestätigt die Notwendigkeit für das Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie, ein regionales Grundwassermodell zu erstellen. Die Landesbehörden haben Kenntnisdefizite über die regionale Wasserverfügbarkeit und die Grundwasserleiter.
 - Dirk Schütz erläutert: Für die Ersatzwasserbeschaffung werden nördlich des bisherigen Standortes Simmershausen Erkundungsbohrungen erfolgen. Ein hydrogeologisches Büro, was sich den Bohrungen widmet, ist bereits beauftragt.

1. Allgemeines/Protokoll
- 2. Raumordnung**
3. Parlamentarische Befassung
4. Pause
5. Sachstand K35
6. Ausblick
7. Gemeinsame Botschaften

Das Raumordnungsverfahren der Neubaustrecke Kurve Kassel ist abgeschlossen



Das vom Regierungspräsidium Kassel durchgeführte Raumordnungsverfahren (ROV) für das Projekt Neubaustrecke (NBS) Mönchehof – Ihringshausen, genannt „Kurve Kassel“, ist mit der Veröffentlichung des Ergebnisses im Staatsanzeiger am 29. Januar 2024 abgeschlossen worden.

Die Variante 4B ist sowohl in den Gesamtergebnissen zur Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) und der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) als auch unter technischen, wirtschaftlichen und verkehrlich/betrieblichen Kriterien als die günstigste Variante aus der Prüfung hervorgegangen.

1. Allgemeines/Protokoll
2. Raumordnung
- 3. Parlamentarische Befassung**
4. Pause
5. Sachstand K35
6. Ausblick
7. Gemeinsame Botschaften

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. und 14. Runder Tisch 30. Mai und 20.07.2022	>	- Diskussion und Aufnahme der Ergänzungen. Festlegung des Rundes Tisches auf finale KF der Region	
7	Kommunale Vertretungen bis 18. Oktober 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 21. März 2024	>	- Parlamentarische Befassung zum Bahnprojekt Kurve Kassel	

Die parlamentarische Befassung wurde am 21. März 2024 abgeschlossen

Vor diesem Hintergrund beschließt der Deutsche Bundestag im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung unter Wahrung der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit des Vorhabens auf, die Vorzugsvariante der neuen Verbindungsstrecke Espenau-Mönchehof – Fulda-Ihringshausen im Rahmen der Maßnahme Ausbaustrecke (ABS) Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen) Kassel zusätzlich und ausschließlich mit den folgenden Maßnahmen umzusetzen:

Kernforderung I – Lärmschutz an den Bestandsstrecken

Die von der Region geforderten Lärmschutzmaßnahmen für die Streckenabschnitte von Liebenau bis Vellmar (Strecke 2550) und von Vellmar bis Hann. Münden (Strecke 1732) sind im Bereich der Ortslagen im Rahmen des freiwilligen Programms „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ mit einem derzeit geschätzten Volumen von 101 Mio. Euro, vorbehaltlich der Erfüllung der im Programm festgelegten Voraussetzungen, umzusetzen und darüber zu finanzieren.

Die Priorisierung dieser Maßnahmen soll entsprechend angepasst werden, sodass die Lärmschutzmaßnahmen der infrage kommenden Ortsdurchfahrten im zeitlichen Zusammenhang mit dem Bau der Verbindungskurve umgesetzt werden können.



[Video: Parlamentarische Befassung Kurve Kassel](#)

Textquelle: Drucksache 20/10660

Die parlamentarische Befassung wurde am 21. März 2024 abgeschlossen

2 Kernforderung II – Beseitigung kritischer Bahnübergänge

Es wird vom Deutschen Bundestag eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit des Straßen- und Schienennetzes ausdrücklich begrüßt.

Mögliche negative Auswirkungen des Schienenverkehrs für Bürgerinnen und Bürger der betroffenen Gemeinden, insbesondere auch für Feuerwehr, Rettungsdienst und Polizei, sollen so gering wie möglich gehalten werden. Die bereits hohen Schließzeiten an den in den Kernforderungen benannten Bahnübergängen nehmen mit den prognostizierten zusätzlichen Zügen weiter zu. Auch queren teilweise Schulwege diese Bahnübergänge. Auf Grundlage der aktuellen Zugzahlenprognose sollen fünf Bahnübergänge gemäß der Forderung der Region angepasst und weitgehend durch Unter- oder Überführungen ersetzt werden.

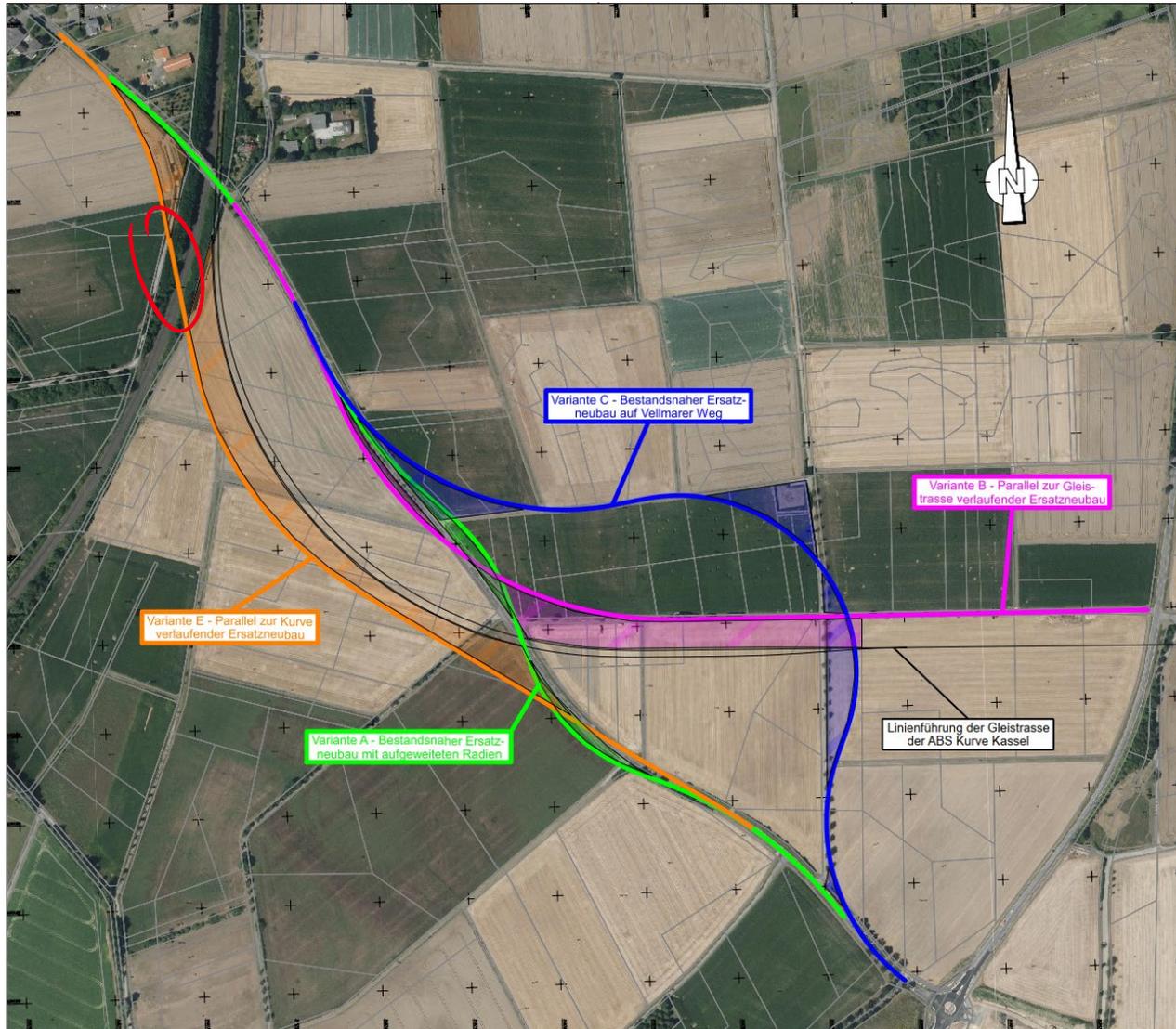
Hiervon betroffen sind die Beseitigungen der Bahnübergänge in Trendelburg-Eberschütz und Trendelburg-Sielen, Hofgeismar Hümme und Immenhausen sowie die Alternativmaßnahme zum Bahnübergang Grebenstein.

Die Rechte und Pflichten der Kreuzungsbeteiligten sowie die Finanzierung von Kreuzungsmaßnahmen sind abschließend im Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) geregelt. Unter anderem ist hierfür von dem Straßenbaulastträger ein entsprechendes Verlangen nach dem EKrG auszusprechen.

Bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen nach dem EKrG sind die obengenannten fünf Bahnübergänge von der DB InfraGO AG aufzulösen; eine Priorisierung durch die DB InfraGO AG ist dahingehend vorzunehmen, dass die Maßnahmen vor oder zeitgleich mit der baulichen Realisierung der Kurve Kassel erfolgen sollen

1. Allgemeines/Protokoll
2. Raumordnung
3. Parlamentarische Befassung
- 4. Pause**
5. Sachstand K35
6. Ausblick
7. Gemeinsame Botschaften

1. Allgemeines/Protokoll
2. Raumordnung
3. Parlamentarische Befassung
4. Pause
- 5. Sachstand K35**
6. Ausblick
7. Gemeinsame Botschaften



Variante E:

Durch den Runden Tisch am 21.11.2023 wurde die Variante E ins Spiel gebracht.

Diese Variante verläuft südlich nahe der neuen Gleise und quert die Bestandsstrecke in schleifendem Schnitt.

Dadurch wird das neu zu errichtende **Brückenbauwerk wesentlich länger** als bei den anderen Varianten.

Die Steigung der Strecke beträgt **bis zu 8% auf 280 m**.

Der Radweg würde auch bei dieser Variante südlich der K 35 verlaufen. Eine direkte Anbindung in den Gehrenweg ist nicht mehr möglich.

Diese Varianten wurden der Stadt Vellmar, Gemeinde Espenau, LK Kassel und HessenMobil am 07.02.2024 vorgestellt.

Variante A1 aus dem Abstimmungstermin mit Vellmar, Espenau, LK Kassel und HessenMobil am 07.02.2024



Untersuchung einer Variante A1 als Fahrradstraße (Kombination aus A, F und Fahrradstraße):

Es kam der Vorschlag auf, die bestehende **K35** nur noch als **reine Fahrradstraße** zu erhalten. Das neue Brückenbauwerk SÜ 1 wäre analog der Vorplanungsvariante A (reiner Straßenquerschnitt ohne Radweg) auszubilden. Ansonsten entspricht der Verlauf der nebenstehenden Variante F.

Die **Fahrradstraße** darf **außer von Fahrradfahrern nur von Anliegern** befahren werden. Es würde eine **Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h** erforderlich.

Da die K 35 für den **Durchgangsverkehr** nicht mehr genutzt werden darf, muss dieser über die nördlich liegende **K 34** geführt werden.

Eine finale Rückmeldung vom LK Kassel und HessenMobil zur verkehrsrechtlichen Einschätzung ist noch offen.

Variante F aus dem Abstimmungstermin mit Vellmar, Espenau, LK Kassel und HessenMobil am 07.02.2024



Untersuchung einer Variante F (Kombination aus B und C):

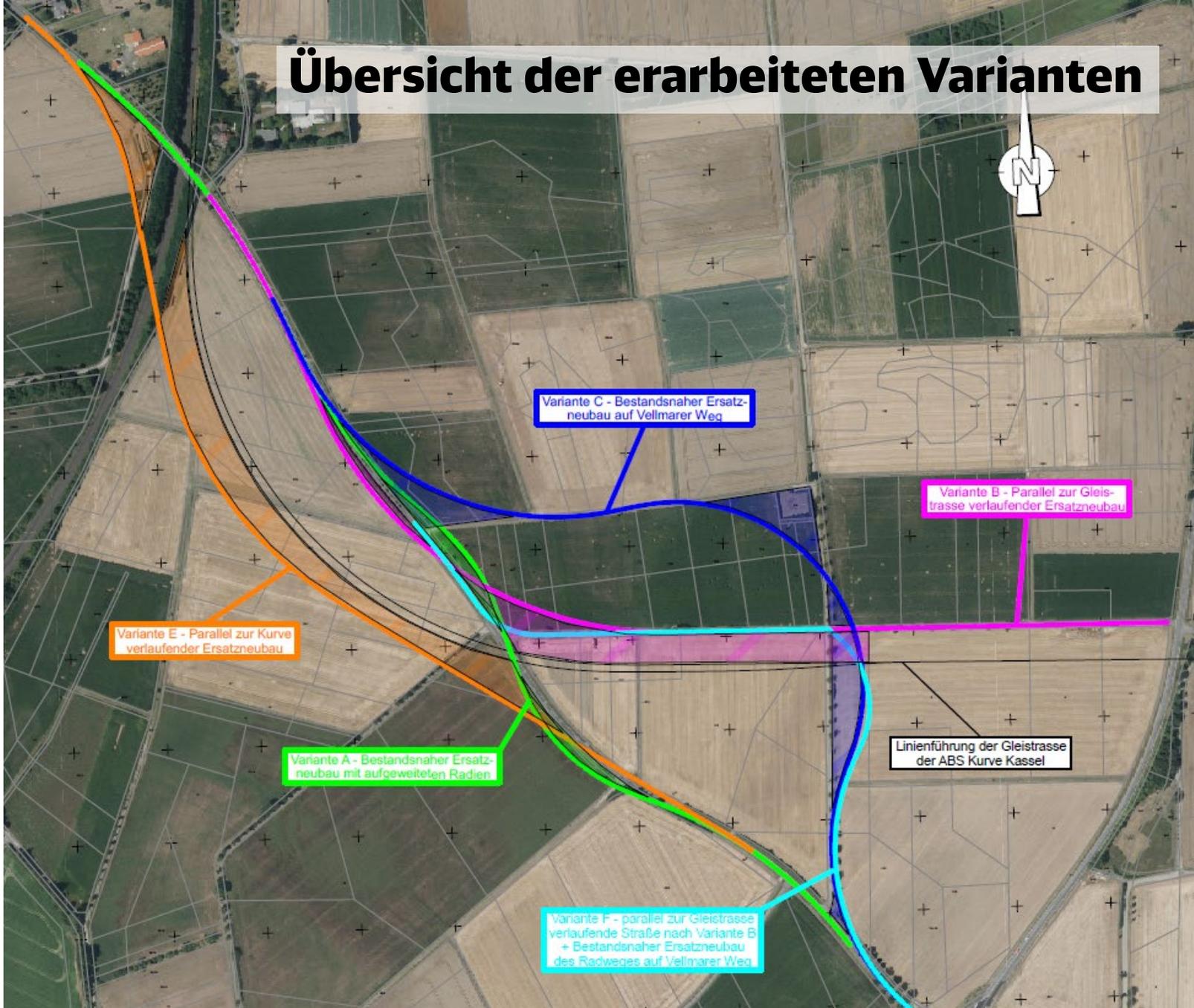
Im Laufe der weiteren Diskussion entwickelte sich die Idee einer neuen Variante, die einen Bahntrassen näheren Verlauf ermöglicht. Diese kombiniert die Varianten B und C.

Von Osten kommend wird der Verkehr am Kreiselpunkt auf der blauen Variante C (mit Ausrundung) über den Tunnel bis zum Kreuzungspunkt mit der magentafarbenen Variante B geführt. **Hier knickt er im 90 ° Winkel** nach Westen ab und verläuft anschließend im Bereich der alten K 35. Ein zusätzlicher Radweg würde erst östlich, dann nördlich der Trasse verlaufen, so dass eine direkte Anbindung an den Vellmarer Weg und an den Gehrenweg möglich ist.

Eine **Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km /h** wird voraussichtlich erforderlich.

Eine finale Rückmeldung vom LK Kassel und HessenMobil zur verkehrsrechtlichen Einschätzung ist noch offen.

Übersicht der erarbeiteten Varianten



Die Abstimmungen zwischen der Stadt Vellmar, Gemeinde Espenau, LK Kassel und HessenMobil laufen noch.

Überblick Varianten zur K 35 (ohne neue Varianten)

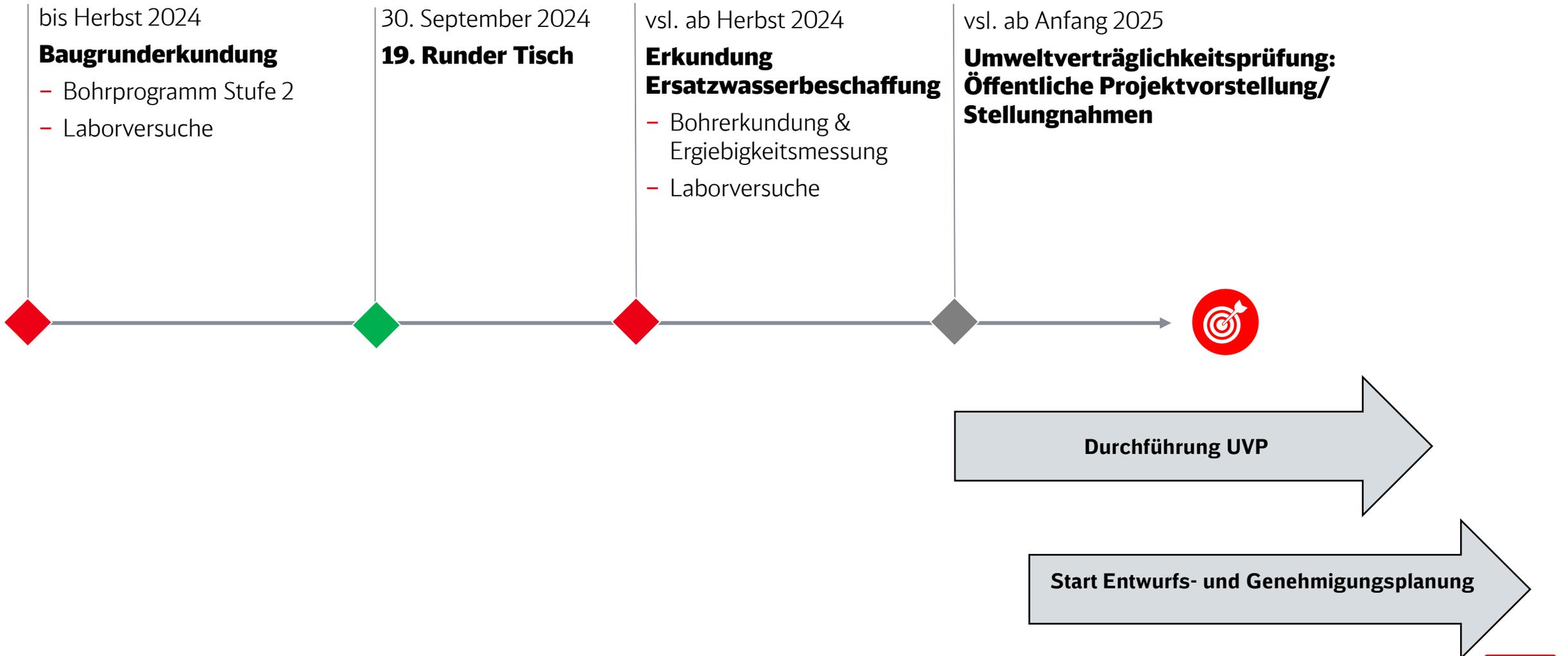
(Stand vor Abstimmungstermin am 07.02.2024)

	Option A	Option B	Option C	Option D (A) + (B)	Option E
Allgemeine Infos zum Verlauf	geringe Abweichung zum alten Trassenverlauf, zwei SÜ's	Trassenverlauf parallel zur Kurve Kassel auf nördlicher Seite ohne zusätzliche SÜ	Überführung der Kurve Kassel im Bereich des Tunnels ohne zusätzliche SÜ	Straßenverlauf gemäß Variante B und Verlauf Radweg gemäß Variante A, zusätzliche SÜ Radweg	Trassenverlauf wird nach Südwesten verschoben mit Bestands-SÜ im schleifenden Schnitt
Zerschneidung	mittel	gering	mittel	mittel	mittel
nicht nutzbare Flächen	gering	mittel	mittel	mittel	mittel
Radweg (Längsneigung)	noch vertretbar (6 % auf 190 m)	vertretbar (2,25 % auf 200 m, 3 % auf > 500 m), kreuzender Radweg	vertretbar (2,25 % auf 510 m, 4 % auf 140 m)	noch vertretbar (4,5 % auf 190 m)	nicht vertretbar (8 % auf 280 m)
Anschluss L 3386	Erhaltung Bestand	neu herzustellen	Erhaltung Bestand	neu herzustellen	Erhaltung Bestand
Kosten	mittel	gering	gering	mittel	hoch
RANGFOLGE	2	3	1	4	5

1. Allgemeines/Protokoll
2. Raumordnung
3. Parlamentarische Befassung
4. Pause
5. Sachstand K35
- 6. Ausblick**
7. Gemeinsame Botschaften

Weitere Zeitschiene

- ◆ DB
- ◆ Runder Tisch
- ◆ EBA



1. Allgemeines/Protokoll
2. Raumordnung
3. Parlamentarische Befassung
4. Pause
5. Sachstand K35
6. Ausblick
- 7. Gemeinsame Botschaften**

- Am 27. Mai 2024 fanden sich die Mitglieder des Runden Tisches zum Bahnprojekt Kurve Kassel zum 18. Mal vor Ort in Vellmar zusammen.
- Der Abschluss des Raumordnungsverfahren wurde von den Teilnehmenden des Runden Tisches zur Kenntnis genommen. Das anschließende Planfeststellungsverfahren steht unter dem Vorbehalt der Sicherstellung einer Ersatzwasserbeschaffung.
- Im Fokus der Sitzung stand die abgeschlossene Parlamentarische Befassung:
- Die DB InfraGO stellte die Ergebnisse der Parlamentarischen Befassung vom 21. März 2024 vor. Zwei von drei Kernforderungen der Region wurde entgegen gekommen: Lärmschutzmaßnahmen in Höhe von 101 Mio. Euro sowie die Beseitigung fünf kritischer Bahnübergänge.
- Teilnehmende des Runden Tisches äußerten Bedenken über die Sicherstellung der Finanzierung der beiden Kernforderungen und bedauerten die Ablehnung der dritten Kernforderung (Erschütterungsmessungen an der Bestandsstrecke)
- Die DB InfraGo informierte auch über den aktuellen Sachstand zur Verlegung der Kreisstraße K35. Nach Abstimmung mit den beteiligten Behörden und Kommunen soll im nächsten Runden Tisch eine Vorzugsvariante vorgestellt werden.
- Der 19. Runde Tisch soll voraussichtlich am 30. September 2024 stattfinden.



InfraGO

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

www.kurve-kassel.de

KF II: Gegenüberstellung Lärmvorsorge und Lärmsanierung

Strecke	Lärmsanierung (Abschätzung)					Lärmvorsorge (Lärmschutzgutachten)				
	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. 15,2 km	zwischen 2m und 3m	65 Mio. €			ca. 25,8 km	zwischen 2m und 6m	142 Mio. €		
1732/1733/6343 (Fuldata bis Hann. Münden)	ca. 9,8 km	zwischen 2m und 3m	36 Mio. €			ca. 27,0 km	zwischen 2m und 5m	127 Mio. €		
	ca. 44,1 km		101 Mio. €	ca. 2.854	ca.35,4 T€	ca. 52,8 km		269 Mio. €	ca. 12.761	ca. 21,1 T€

- Gemäß überschlägigen Berechnungen
- Berechnung der Wohneinheiten überschlägig nach Grundbuchdaten (=Abschätzung der Wohneinheiten)
- Lärmsanierungsprogramm des Bundes vergleiche: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>
- Wenn der KF I durch **Lärmsanierung** erfüllt werden soll, ist eine abweichende Priorisierung der Maßnahmen an den Zulaufstrecken vor/hinter der Kurve Kassel von der Priorisierungskennziffer (PKZ) erforderlich. Dies müsste der Bundestag mit beschließen.

*1) Grobkostenschätzung auf Grundlage Kostenkennwertekatalog (Preisstand 2022), inkl. Planungskosten und Nominalisierung, inkl. Risikozuschlag, Schallschutzdimensionierung auf Basis der Zugzahlen 2030.