



NETZE

17. Runder Tisch

Kurve Kassel

21. November 2023 | Kassel und Online

- | | | |
|-----------|-----------------------------------|----------|
| 1. | Allgemeines | 2 |
| 2. | Blick in die Planungs-Werkstatt | 8 |
| 3. | Ausblick | 17 |
| 4. | Abstimmung Gemeinsame Botschaften | 19 |

Aktueller Stand Protokoll 16. Runder Tisch

- Das Protokoll zum 16. Runden Tisch wurde am 22. Mai 2023 versendet.
- **ohne Einwände**

Protokoll (Entwurf)

Kurve Kassel
16. Runder Tisch

24. April 2023

ENTWURF

> Das offene Protokoll vom 16. Runden Tisch wurde ohne Einwände verabschiedet.

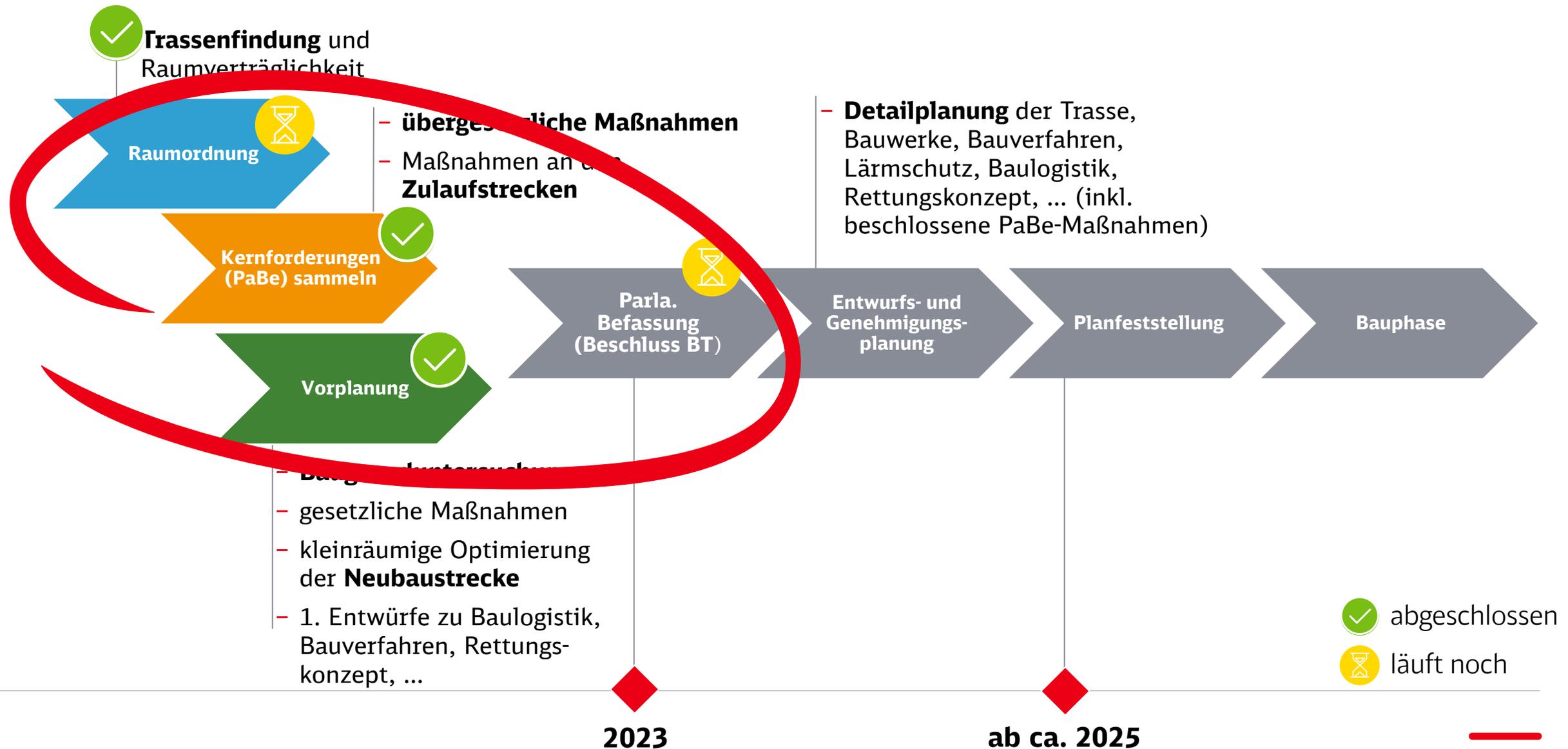
Offene Themenkomplexe aus Fragen der Runden Tische

Nr.	Auftrag	Behandlung im Runden Tisch
1	Erstellung einer Übersicht der parallelen Planungsschritte (aus 16. RT)	wird heute vorgestellt
2	Haben die Bauwerke der Kurve Kassel einen Einfluss auf die Kaltluftströme? (aus 15. RT)	wird heute vorgestellt

Vorbereitung der Parlamentarischen Befassung (regionale Forderungen)

Nr.	Auftrag	Behandlung im Runden Tisch
1	keine	keine

Welche Arbeitspakete wurden parallelisiert?



Projekt wurde durch Parallelisierung der Arbeitspakete mehr als 2 Jahre beschleunigt



Tatsächliche Zeitschiene durch Parallelisierung des Projektes

Beginn: 01/2018 (Antrag DB an RP)	Start: 01/2022	Start: Q3/2021 (Start BGM-Gespräche)
Abschluss: vsl. Ende 2023	Abschluss: 01/2023 (Bestätigung EBA)	Abschluss: frühestens Ende 2023
Dauer: 6 Jahre	Dauer: 1 Jahr	Dauer: 2 Jahre

Theoretische Zeitschiene ohne Parallelisierung

01/2018 bis 12/2023	01/2024 bis 01/2025	02/2025 bis 03/2026
---------------------	---------------------	---------------------

Frage aus dem 15. Runden Tisch: Haben die Bauwerke der Kurve Kassel einen Einfluss auf die Kaltluftströme?

Folgende Antwort wurde vom Institut für Klima- und Energiekonzepte (INKEK) am 26.07.2023 gegeben:



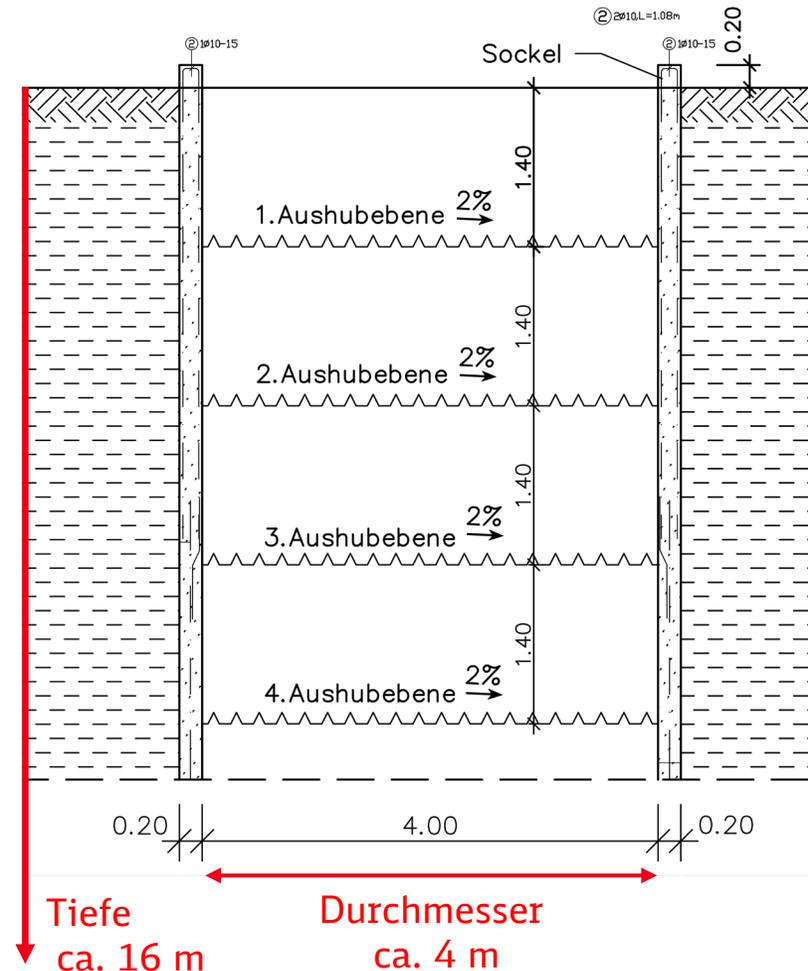
„Der dargestellte Streckenverlauf hat **keine Auswirkungen auf Frischluftschneisen** und es ist auch **nicht davon auszugehen, dass die nächtliche Kaltluftversorgung gestört** wird.“

Der Verlauf im Bereich Niedervellmar ist unbedenklich, weiter Richtung Neubaugebiet Vellmar-Nord ist die **Siedlungsnähe relevant**, allerdings gehe ich hier von einem geringen Eingriff aus, der in Kuppenlage stattfindet und somit den **nächtlichen Kaltluftabfluss** in Richtung Süden **nicht reduzieren** sollte. Der weitere Verlauf in Richtung der bestehenden Gleise ist **ebenfalls unbedenklich**.“

1. Allgemeines 2
- 2. Blick in die Planungs-Werkstatt 8**
 - 2.1 aktuelle Baugrunderkundungen 9
 - 2.2 Umverlegung K35 12
 - 2.3 Visualisierungsmodell Kämperbrücke 15
3. Ausblick 17
4. Abstimmung Gemeinsame Botschaften 19

- | | | |
|----|---|----------|
| 1. | Allgemeines | 2 |
| 2. | Blick in die Planungs-Werkstatt | 8 |
| | 2.1 aktuelle Baugrunderkundungen | 9 |
| | 2.2 Umverlegung K35 | 12 |
| | 2.3 Visualisierungsmodell Kämperbrücke | 15 |
| 3. | Ausblick | 17 |
| 4. | Abstimmung Gemeinsame Botschaften | 19 |

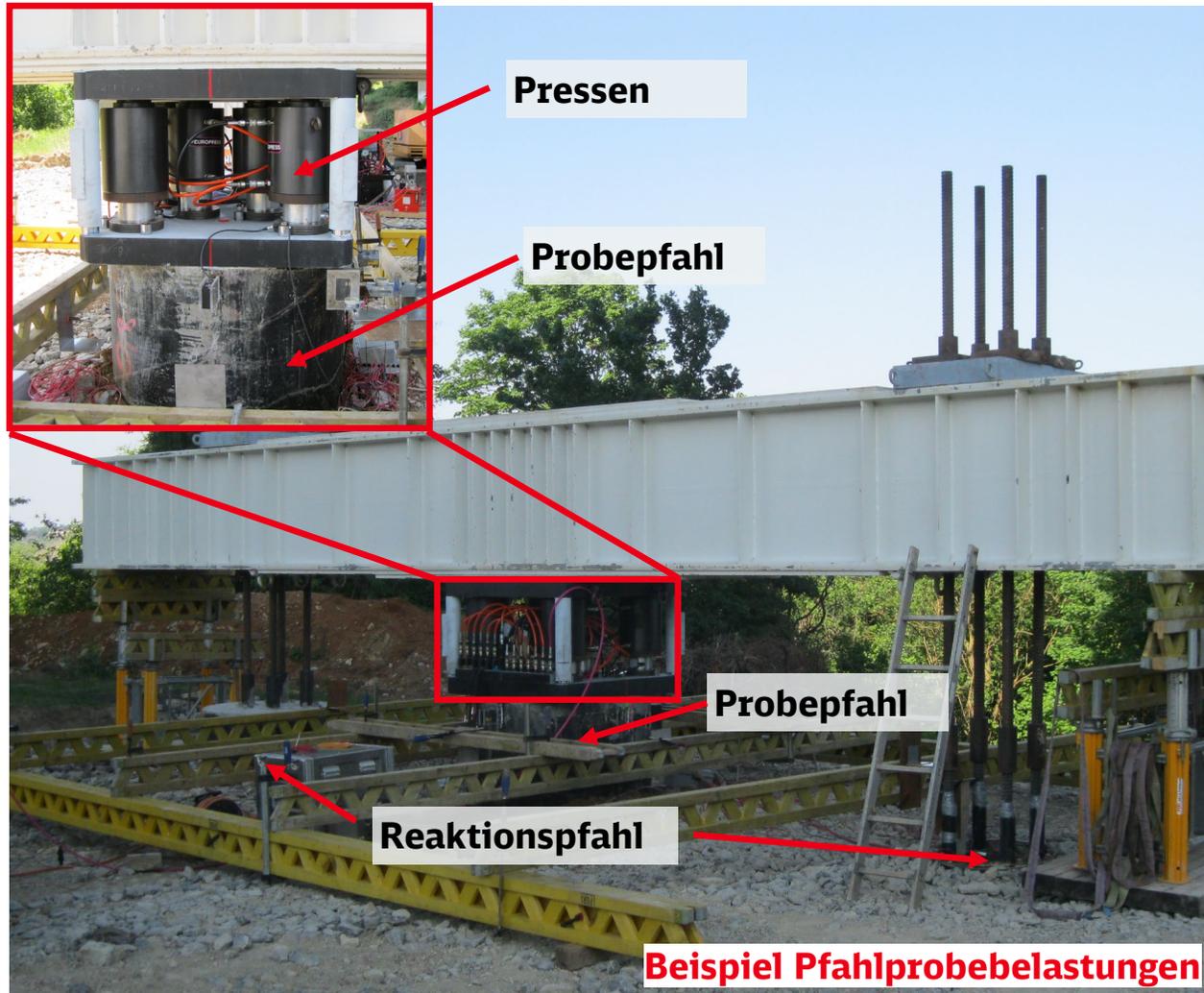
Herstellung eines temporären Erkundungsschachtes



Herstellung eines **kreisrunden, temporären Erkundungsschachtes** mit einer Tiefe von ca. 16 m und einem Durchmesser von ca. 4 m. Die Wände werden durch **Spritzbeton** gesichert. **Ziel ist es, Erkenntnisse über wasserführende Schichten und Klüfte** des anstehenden Rötgesteins, den **Wasserandrang** in der Tiefe des geplanten Tunnels und Durchführung von **Versuchen** zur Ermittlung von wichtigen bemessungsrelevanten Kennwerten für den Tunnelbau.

Statische Pfahlprobepbelastungen

für die Eisenbahnüberführung Kämperbrücke

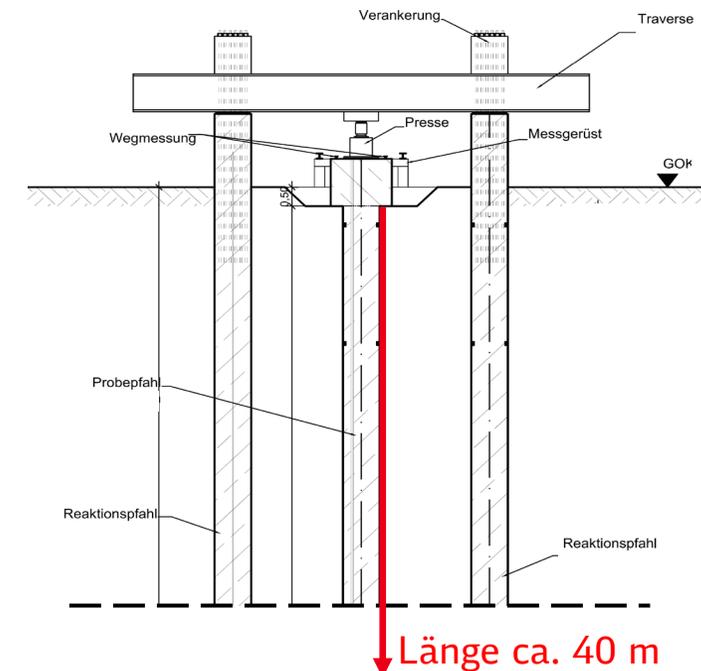


Zielstellung

- Identifikation des **Pfahltragverhaltens**, insbesondere **maximal mögliche Belastung** bis zum „Bruch“ des Pfahls und **Verformungsverhalten** unter Belastung

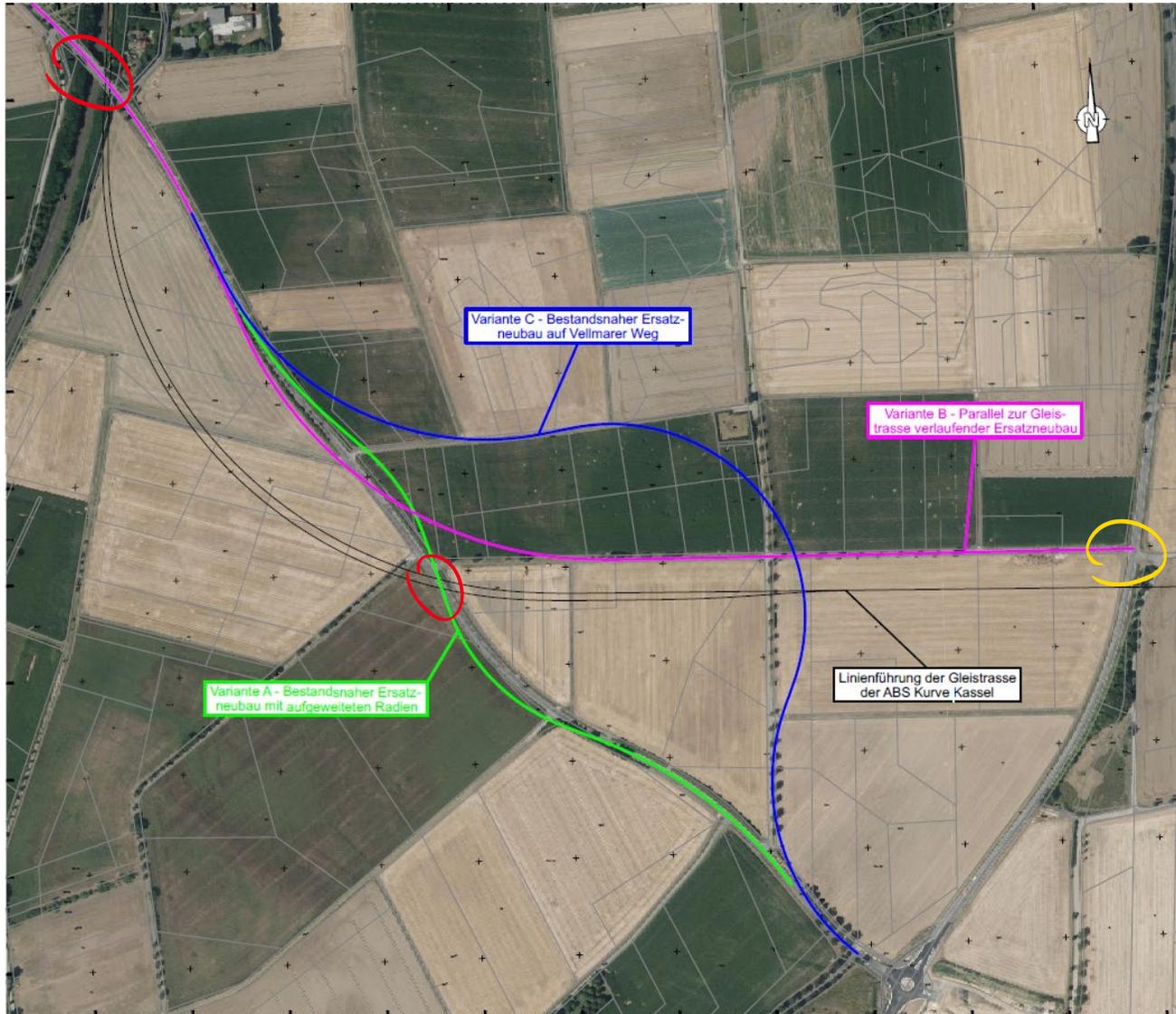
Verfahrensbeschreibung

- Herstellung von **Probe- und Reaktionspfählen** in der Größe der späteren Bauwerkspfähle und Instrumentierung mit **Kraft- und Wegsensoren**



1.	Allgemeines	2
2.	Blick in die Planungs-Werkstatt	8
	2.1 aktuelle Baugrunderkundungen	9
	2.2 Umverlegung K35	12
	2.3 Visualisierungsmodell Kämperbrücke	15
3.	Ausblick	17
4.	Abstimmung Gemeinsame Botschaften	19

Weitere Möglichkeit zur Anbindung der K35 an die L3386 erarbeitet (Variante C)



Variante A:

K35 wird in gleicher Lage hergestellt, 2 Brücken über Kurve Kassel notwendig

Variante B:

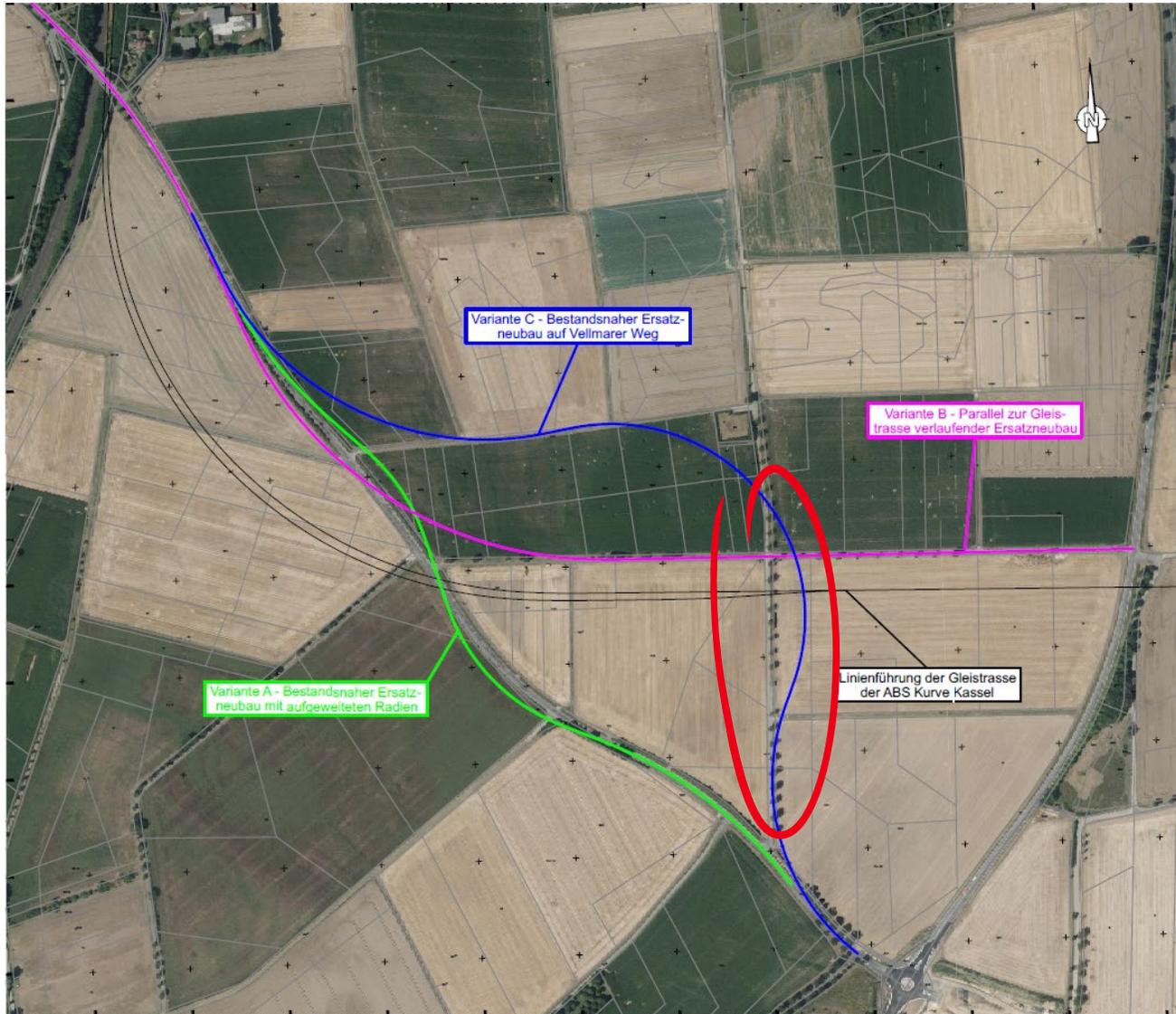
Neutrassierung der K35 zur Vermeidung einer zweiten Brücke, neuer Anschluss an L3386 erforderlich (mit Kreisel).

Variante C:

Neutrassierung der K35 zur Vermeidung einer zweiten Brücke und Einschwenkung auf den ursprünglichen Verlauf zum Erhalt der Anbindung an die L3386.

Varianten wurden der Stadt Vellmar, Gemeinde Espenau, LK Kassel und HessenMobil am 01.11.2023 vorgestellt.

Ergebnis des Abstimmungstermins mit Vellmar, Espenau, LK Kassel und HessenMobil am 01.11.2023



Untersuchung einer Variante D:

Seitens der Teilnehmer wurde darauf hingewiesen, dass für den **Radverkehr** die **Variante C** zwischen Vellmar und Mönchehof über den **Vellmarer Weg** aufgrund des **Höhenprofils gegebenenfalls ungeeignet** sei (siehe rote Markierung).

Deshalb soll eine **Variante D** mit dem Verlauf der **Straße** analog der **Variante B** und einer Anbindung mittels Kreisverkehrs an die Landesstraße und für den **Radverkehr** analog der **Variante A**, welche sich an dem ursprünglichen Verlauf der K 35 orientieren (Minimierung Flächenverbrauch) und einer „**leichten**“ **Fuß- und Radfahrerbrücke** über die Gleise der Kurve Kassel untersucht werden.

Der Straßenbaulastträger gibt zu bedenken, dass die **Unterhaltungskosten** einer **Straßenbrücke** durch diesen aufzubringen sei, was insbesondere **gegen die Varianten A** und **ggf. die Variante D** sprechen könnte.

Die Überarbeitung der Planung – inkl. Höhenprofil für alle Varianten - ist den Beteiligten erneut vorzulegen.

- | | | |
|----|---|-----------|
| 1. | Allgemeines | 2 |
| 2. | Blick in die Planungs-Werkstatt | 8 |
| | 2.1 aktuelle Baugrunderkundungen | 9 |
| | 2.2 Umverlegung K35 | 12 |
| | 2.3 Visualisierungsmodell Kämperbrücke | 15 |
| 3. | Ausblick | 17 |
| 4. | Abstimmung Gemeinsame Botschaften | 19 |

Die DB hat ein Visualisierungsmodell für den Bereich Kämperbrücke erstellt und den Anliegern vorgestellt



- | | | |
|-----------|-----------------------------------|-----------|
| 1. | Allgemeines | 2 |
| 2. | Blick in die Planungs-Werkstatt | 8 |
| 3. | Ausblick | 17 |
| 4. | Abstimmung Gemeinsame Botschaften | 19 |

Weitere Zeitschiene

- ◆ DB
- ◆ Runder Tisch
- ◆ RP Kassel
- ◆ Kommunalparlamente
- ◆ EBA
- ◆ Deutscher Bundestag

12. oder 14. Februar 2024
18. Runder Tisch

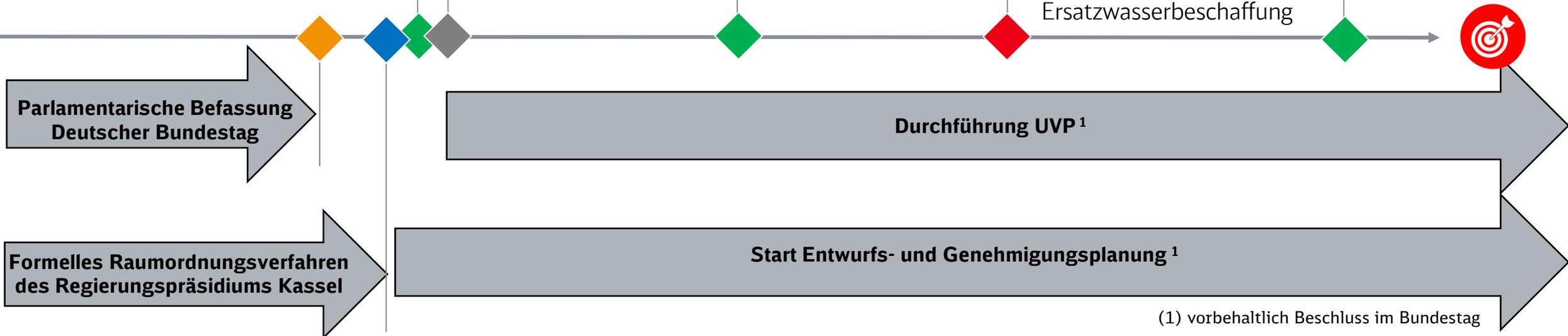
vsl. ab Frühjahr 2024
**Umweltverträglichkeitsprüfung:
Öffentliche Projektvorstellung/
Stellungnahmen**

27. Mai 2024
19. Runder Tisch

bis Herbst 2024
Baugrunderkundung

- Bohrprogramm Stufe 2
- Pfahlprobebelastungen
- Erkundungsschacht
- Laborauswertungen
- Bohrprogramm zur Standortfestlegung
- Ersatzwasserbeschaffung

30. September 2024
20. Runder Tisch



(1) vorbehaltlich Beschluss im Bundestag

1. Allgemeines 2
2. Blick in die Planungs-Werkstatt 8
3. Ausblick 17
- 4. Abstimmung Gemeinsame Botschaften 19**

- Am 21. November 2023 fanden sich die Mitglieder des Runden Tisches zum Bahnprojekt Kurve Kassel zum 17. Mal vor Ort in Kassel sowie als Online-Konferenz zusammen.
- Im Fokus der Sitzung stand der laufende Planungsprozess.
- Die DB Netz AG berichtete über die aktuellen Baugrunderkundungen und das Visualisierungsmodell der Kämperbrücke.
- Darüber hinaus präsentierte die DB Netz AG neue Überlegungen für die Umverlegung der Kreisstraße K35. Der Runde Tisch empfiehlt die Prüfung einer weiteren Variante der K35 südlich der neuen Bahnstrecke.
- Die DB Netz AG informierte darüber, dass das Raumordnungsverfahren voraussichtlich bis Ende 2023 abgeschlossen sein wird. Darüber hinaus berichtete die DB Netz AG über die aktuell laufende Befassung im Deutschen Bundestag.
- Der 18. Runde Tisch soll voraussichtlich am 14. Februar 2024 stattfinden.



NETZE

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

www.kurve-kassel.de