



NETZE

14. Runder Tisch

Kurve Kassel

20. Juli 2022 | Kassel und Online

- | | | |
|-----------|--|----------|
| 1. | Allgemeines | 2 |
| 2. | Parlamentarische Befassung/Kernforderungen | 5 |
| 3. | Ausblick | 11 |
| 4. | Abstimmung Gemeinsame Botschaften | 14 |
| 5. | Anhang (Arbeitsstände) | 16 |

Aktueller Stand Protokoll 13. Runder Tisch

- Das Protokoll zum 13. Runden Tisch wurde am 01. Juli 2022 versendet.
- **Ein Einwand wurde berücksichtigt und wie folgt ergänzt:**

13. Runder Tisch Kurve Kassel

Protokoll der Sitzung am 30. Mai 2022

¶

Ein:e Teilnehmer:in, erkundigt sich nach der zu Trendelburg gehörenden Ortslage Sielen. Nach der Berechnung sei hier bislang kein Lärmschutz vorgesehen, da die maßgebende Ortslage als Mischgebiet eingestuft worden sei. Diese Einschätzung teile man nicht, der betroffene Ortskern von Sielen sei als Wohngebiet einzustufen. Aus diesem Grund wird gefordert, dass auch für die Ortslage Sielen Lärmschutzwände vorgesehen werden sollen.




- Dirk Schütz erklärt, bei der Ortslage Sielen handle es sich im überwiegenden Teil um einen sogenannten ungeplanten Dorfbereich. Wenn kein Bebauungsplan vorliege, sei ein Mischgebiet anzusetzen. Für Mischgebiete seien gemäß der 16. BImSchV andere Immissionsgrenzwerte festgesetzt als für Wohngebiete. Die Grenzwerte für Mischgebiete lägen bei 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Aufgrund der Entfernung zur Bahnlinie sei gemäß dieser Grenzwerte kein Lärmschutz für die Ortslage Sielen erforderlich. In diesem Zusammenhang weist Dirk Schütz nochmals ausdrücklich darauf hin, dass alle Kommunen nach dem gleichen Verfahren betrachtet worden seien.
- Ein:e Teilnehmer:in merkt dazu an, dies sei nicht korrekt, was der Lärmschutzgutachter auch in Online-Terminen bestätigt habe. Es sei in diesem Fall auf die tatsächliche Nutzung abzustellen.

[...]

Die DB sagt zu, die tatsächliche Gebietsnutzung im Herbst 2022 unter Teilnahme des Gutachters, des Landkreises und der Kommunen örtlich anzuschauen, um eine fachliche Einschätzung abgeben zu können. Sofern eine andere Gebietsart fachlich vertretbar ist, wird diese in den Unterlagen für den Bundestag noch berücksichtigt.

> Das offene Protokoll vom 13. Runden Tisch wurde mit oben genannten Ergänzungen verabschiedet.

Vorbereitung der Parlamentarischen Befassung (regionale Forderungen)

Nr.	Auftrag	Erledigungsvermerk
1	<p>Erarbeitung Kernforderung III: Auf Vorschlag des Runden Tisches wurde vereinbart, dass die Gemeinde Fulda ein Termin zur Überarbeitung der Kernforderung zum Erschütterungsschutz unter Beteiligung des Landkreises Kassel, der Gemeinden Grebenstein und Immenhausen sowie der DB organisiert.</p>	<p>Arbeitsgruppe hat am 27.06.2022 getagt. Bericht erfolgt im 14. RT unter TOP 2. </p>
2	<p>Alternative Zufahrt Bonaforth (Teilmaßnahme Kernforderung II): Ein:e Teilnehmer:in sagt, es sei festgestellt worden, dass der Bahnübergang die einzige mögliche Querung nach Bonaforth sei und eine alternative Zuwegung geprüft werden müsse. [...] Wenn sich eine angemessene technische Lösung für eine Bedarfszufahrt für Rettungsdienst und Feuerwehr finden ließe, könne diese ggf. in die Kernforderungen der Region aufgenommen werden. Der Runde Tisch würde per E-Mail darüber informiert.</p>	<p>Untersuchungsergebnis liegt vor, der RT wurde mit E-Mail vom 27.06.2022 informiert. </p>
3	<p>Überprüfung Gebietsnutzung in den Kommunen: Dirk Schütz erklärt man werde alle Bürgermeister kontaktieren, mit der Bitte zu prüfen, wo auf ihrem Gemeindegebiet gegebenenfalls Wohngebiete in dem jetzigen Arbeitsstand nicht berücksichtigt worden seien. Dies ist Grundlage für das Schallschutzgutachten im Herbst 2022</p>	<p>Versand an Kommunen erfolgte am 23. Juni 2022 </p>
4	<p>Lärmschutz Sielen: Die DB sagt zu, die tatsächliche Gebietsnutzung im Herbst 2022 unter Teilnahme des Gutachters, des Landkreises und der Kommunen örtlich anzuschauen, um eine fachliche Einschätzung abgeben zu können.</p>	<p>Termin mit Gutachter und Landkreis Kassel im Herbst 2022 noch zu vereinbaren</p>

1. Allgemeines 2
- 2. Parlamentarische Befassung/Kernforderungen 5**
3. Ausblick 11
4. Abstimmung Gemeinsame Botschaften 14
5. Anhang (Arbeitsstände) 16

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 Kernforderungen 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
vsI. 2023 | > | - Parlamentarische Befassung zum Bahnprojekt Kurve Kassel | |

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 von Liebenau bis Vellmar der Strecke 2550 und von Vellmar bis Hann. Münden der Strecke 1732 im Bereich der Ortslagen zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen und nachrangig passive Lärmschutzmaßnahmen nach 16. BImSchV (Lärmvorsorge) auf Grund der zum Zeitpunkt der Planfeststellung gültigen Zugzahlenprognose gemäß der beigefügten Auflistung.

Kosten dafür belaufen sich auf ca. 218 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 auf Grundlage der aktuellen Zugzahlenprognose die Auflösung von 5 Bahnübergängen durch den Neubau von Unter- oder Überführungen gemäß der beigefügten Auflistung. Die Maßnahmen sind nach EKrG zu finanzieren. Der Anteil der Bahn ist als Projektkosten aus dem Bedarfsplan zu finanzieren.

Die Gesamtkosten dafür belaufen sich auf ca. 40 Mio. EUR

(1) Kostengrundlage gemäß Zugzahlenprognose 2030

Forderung

Final

Kernforderung III: Erschütterungsschutz Bestandsstrecke

In der Region werden entlang der Bestandsstrecken Erschütterungen wahrgenommen. Die Region fordert daher Erschütterungsschutz an den Bestandsstrecken durchzuführen. Schäden an Gebäuden durch Erschütterungen, aus Sicht der Anwohnenden verursacht durch den Bahnverkehr, wurden bisher in Fuldataal-Ihringshausen wahrgenommen und festgestellt.

Die Schäden in Fuldataal-Ihringshausen befinden sich im Bereich des viergleisigen Streckenabschnitts, welcher teilweise in Tunnel-/Troglage liegt, und sind auf die vorhandenen geologischen Besonderheiten zurückzuführen. Mit der Zunahme der Zugzahlen wird sich dies noch verstärken.

Für Fuldataal-Ihringshausen sollen aufgrund dieser besonderen Sachverhalte nach Beschluss der Kernforderung Erschütterungsmessungen nach DIN 41 50 an 6 Gebäuden an der Ortsdurchfahrt Ihringshausen durchgeführt werden, um den aktuellen Zustand festzustellen. Sofern Überschreitungen der Anhaltswerte nach DIN 41 50 vorliegen, ist ein Konzept zur Beseitigung im Zuge der Planfeststellung auf Grundlage der zum Zeitpunkt der Planfeststellung gültigen Zugzahlen zu erarbeiten. Die erforderlichen Mittel für die Umsetzung dieser Maßnahmen sind gesondert zur Beschlussfassung dem Deutschen Bundestag vorzulegen.

Für Gutachter, Messkonzept und ggf. erforderliche Planung der Maßnahmen fallen Kosten in Höhe von ca. 250 TEUR an.

Anhang zu Kernforderung I – Lärmschutz

Strecke	Lärmvorsorge				
	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. 22,7 km	zwischen 2m und 4m	111 Mio. €		
1732/1733/6343 (Fuldataal bis Hann. Münden)	ca. 21,4 km	zwischen 2m und 4m	107 Mio. €		
	ca. 44,1 km		218 Mio. €	ca. 7.168	30,4 T€

- 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, inkl. Risikozuschlag, Schallschutzdimensionierung auf Basis der Zugzahlen 2030.
- Abschätzung nach vorliegenden Bebauungsplänen. Die Schutzbedürftigkeit kann im unbepflanzten Innenbereich durch tatsächliche Nutzung ggf. abweichen. Änderungen können sich daraus noch ergeben. Mit der Überprüfung des Schallgutachten im Herbst 2022 wird die Kostenschätzung erneut validiert.

Anhang zu Kernforderung II – Beseitigung Bahnübergänge

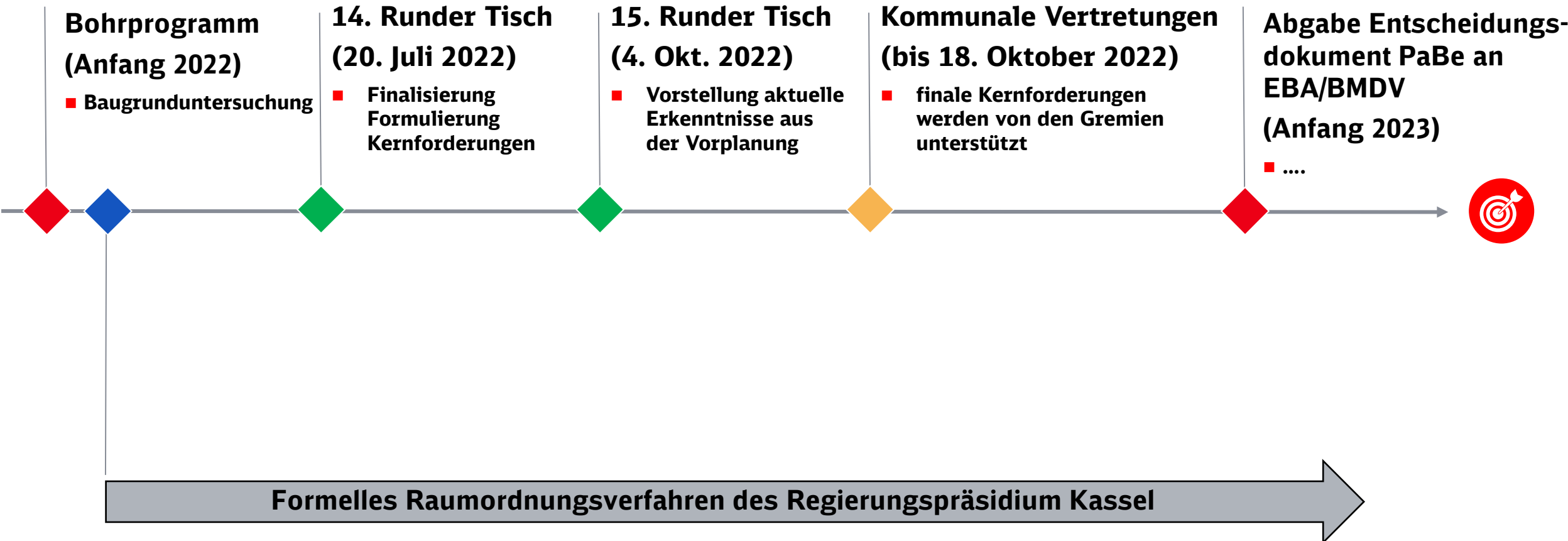
Nr.	Ortslage	Straßenbaulastträger				Vorschlag	Kostenschätzung
		Bund	Land	Kreis	Gem.		
5	Eberschütz: „L 3210“		X			Beseitigung beider Bü's durch eine gemeinsame Straßenüberführung und zusätzlicher Verlegung der Landesstraße und Rückbau der bisherigen Landesstraße in einen Feldweg .	ca. 9 Mio €
6	Sielen: „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. 19 Mio €
14	Grebenstein: „Steinerne Brücke“				X	Technisch keine Beseitigung des BÜ möglich, jedoch Schaffung einer Querung im Bahnhof für Radfahrer und Fußgänger (z.B. Verlängerung Personentunnel) möglich.	ca. 3 Mio €
15	Immenhausen: „Am Bahnhof“				X	nur Auflassung zugunsten einer Personenüber-/unterführung möglich, alternativer Fahrtweg für PKW/LKW-Verkehr vorhanden.	ca. 9 Mio €

- | | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | Allgemeines | 2 |
| 2. | Parlamentarische Befassung/Kernforderungen | 5 |
| 3. | Ausblick | 11 |
| 4. | Abstimmung Gemeinsame Botschaften | 14 |
| 5. | Anhang (Arbeitsstände) | 16 |

Weitere Zeitschiene

- ◆ DB
- ◆ Runder Tisch
- ◆ RP Kassel
- ◆ Kommunalparlamente

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



Koordination der Beschlussfassung in den Kommunalparlamenten und weiterer Verlauf

Der Landkreis Kassel

- unterstützt die Kommunen bei der Erstellung der Beschlussvorlage für die betroffenen Kommunalparlamente (Hessen und Niedersachsen)
- sammelt die Beschlüsse ein und
- übergibt die final beschlossenen Forderungen an die DB (Redaktionsschluss 18. Oktober 2022)

Die DB

- erstellt die notwendigen Dokumente,
- aktualisiert die geschätzten Kosten der **Kernforderung I** aufgrund der Erkenntnisse des Schallschutzgutachtens und
- übergibt die Dokumente dem EBA/BMDV (Anfang 2023)

Das BMDV

- übergibt die Dokumente der DB zusammen mit den Stellungnahmen des EBA und des BMDV an den Deutschen Bundestag zur Kenntnis

Der Deutsche Bundestag

- nimmt die Berichte zur Kenntnis (vgl. Herbst 2023) und erarbeitet ggf. Entschließungsanträge zu den Kernforderungen

- | | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | Allgemeines | 2 |
| 2. | Parlamentarische Befassung/Kernforderungen | 5 |
| 3. | Ausblick | 11 |
| 4. | Abstimmung Gemeinsame Botschaften | 14 |
| 5. | Anhang (Arbeitsstände) | 16 |

- Am 20. Juli 2022 fand die 14. Sitzung des Runden Tisches zum Bahnprojekt Kurve Kassel vor Ort in Kassel sowie als Online-Konferenz statt.
- Im Fokus des Runden Tisches stand die Diskussion über die regionalen Kernforderungen zur Vorzugsvariante für die Parlamentarische Befassung zum Projekt Kurve Kassel im Deutschen Bundestag.
- Im Ergebnis haben die Mitglieder des Runden Tisches eine finale Empfehlung für drei regionale Kernforderungen erarbeitet. Diese sind in der Präsentation zum 14. Runden Tisch online auf der Projektwebseite www.kurve-kassel.de einsehbar und werden den kommunalen Gremien zur Beschlussfassung zur Verfügung gestellt. Die Beschlüsse der betroffenen kommunalen Gremien müssen bis 18. Oktober 2022 erfolgt und der DB Netz AG gemeldet werden.
- Die übergesetzlichen Forderungen der Region wurden durch die DB Netz AG kostenmäßig bewertet. Sie sollen vsl. 2023 dem Deutschen Bundestag vorgelegt werden.
- Der 15. Runde Tisch wird am 04. Oktober 2022 stattfinden.

- | | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | Allgemeines | 2 |
| 2. | Parlamentarische Befassung/Kernforderungen | 5 |
| 3. | Ausblick | 11 |
| 4. | Abstimmung Gemeinsame Botschaften | 14 |
| 5. | Anhang (Arbeitsstände) | 16 |

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 von Liebenau bis Vellmar der Strecke 2550 und von Vellmar bis Hann. Münden der Strecke 1732 im Bereich der Ortslagen zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen und nachrangig passive Lärmschutzmaßnahmen nach 16. BImSchV (Lärmvorsorge) auf Grund der zum Zeitpunkt der Planfeststellung gültigen Zugzahlenprognose gemäß der beigefügten Auflistung.

Kosten dafür belaufen sich auf ca. 218 Mio. EUR¹

Final

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 **teilweise auf Grundlage der aktuellen Zugzahlenprognose** die Auflösung von **5** Bahnübergängen durch den Neubau von Unter- oder Überführungen gemäß der beigefügten Auflistung. Die Maßnahmen sind nach EKrG zu finanzieren. Der Anteil der Bahn ist als Projektkosten aus dem Bedarfsplan zu finanzieren.

Die Gesamtkosten dafür belaufen sich auf ca. 40 Mio. EUR

(1) Kostengrundlage gemäß Zugzahlenprognose 2030

ENTWURF: Kernforderung III – Erschütterungsschutz

[überarbeiteter Entwurf des 14. Runden Tisches]

Forderung

Erschütterungsschutz Bestandsstrecke

In der Region werden entlang der Bestandsstrecken Erschütterungen wahrgenommen. Die Region fordert daher Erschütterungsschutz an den Bestandsstrecken durchzuführen. Schäden an ~~Wohn- und Wirtschafts~~Gebäuden durch Erschütterungen, ~~aus Sicht der Anwohnenden~~ verursacht durch den Bahnverkehr, wurden bisher in Fuldata-Ihringshausen wahrgenommen und festgestellt. ~~Den Kommunen an der Bestandsstrecke wurde Gelegenheit gegeben, dort bekannte Erschütterungsschäden mit einer Frist an die DB zu melden.~~

Die Schäden in Fuldata-Ihringshausen befinden sich im Bereich des viergleisigen Streckenabschnitts, welcher teilweise in Tunnel-/Troglage liegt, und sind auf die vorhandenen geologischen Besonderheiten zurückzuführen. Mit der Zunahme der Zugzahlen wird sich dies noch verstärken.

Für Fuldata-Ihringshausen sollen aufgrund dieser besonderen Sachverhalte nach Beschluss der Kernforderung Erschütterungsmessungen nach DIN 41 50 an ~~etwa 5 bis 6~~ Gebäuden an der Ortsdurchfahrt Ihringshausen durchgeführt werden, um den aktuellen Zustand festzustellen. Sofern Überschreitungen der Anhaltswerte nach DIN 41 50 vorliegen, ist ein Konzept zur Beseitigung im Zuge der Planfeststellung auf Grundlage der zum Zeitpunkt der Planfeststellung gültigen Zugzahlen zu erarbeiten. Die erforderlichen Mittel für die Umsetzung dieser Maßnahmen sind gesondert zur Beschlussfassung dem Deutschen Bundestag vorzulegen.

Für Gutachter, Messkonzept und ggf. erforderliche Planung der Maßnahmen fallen Kosten in Höhe von ca. 250 TEUR an.

ENTWURF: Kernforderung III – Erschütterungsschutz Fuldata-Ihringshausen [Entwurf gemäß des Ortstermins vom 19.05.2022]

Forderung

Erschütterungsschutz in Fuldata-Ihringshausen

- a. Für Fuldata-Ihringshausen soll die geologische Beschaffenheit unmittelbar nach Beschluss der Kernforderung auf Grundlage der bestehenden Unterlagen und unter Nutzung bereits durchgeführter Untersuchungen durch einen Baugrundgutachter bewertet werden, um die Bedeutung für den Erschütterungsschutz zu erfassen (Auswertung von Archivmaterial, keine neuen Bohrungen). Hierfür fallen Gutachterkosten in Höhe von ca. 30-50 TEUR an.
- b. Für Fuldata-Ihringshausen sollen unmittelbar nach Beschluss der Kernforderung Erschütterungsmessungen an etwa 5 bis 6 Gebäuden an der Ortsdurchfahrt Ihringshausen durchgeführt werden, um den aktuellen Zustand festzustellen. Die Messungen sollen sowohl bei nassem als auch bei trockenem Erdreich durchgeführt werden. Sofern Überschreitungen der Anhaltswerte nach DIN 41 50 vorliegen, ist ein Konzept zur Beseitigung zu erarbeiten und die entsprechenden Maßnahmen kostenmäßig zu bewerten. Über das Ergebnis ist die Bevölkerung zu informieren. Die Umsetzung dieser Maßnahmen soll vor dem Bau der Kurve Kassel erfolgen. Die erforderlichen Mittel für die Umsetzung dieser Maßnahmen sind gesondert zur Beschlussfassung dem Deutschen Bundestag vorzulegen. Für Gutachter und Messkonzept fallen Kosten in Höhe von ca. 50-80 TEUR an.
- c. Nach der Inbetriebnahme der Kurve Kassel sollen an etwa 5 bis 6 Gebäuden an der Ortsdurchfahrt Fuldata-Ihringshausen weitere Erschütterungsmessungen durchgeführt werden. Die Messungen sollen sowohl bei nassem als auch bei trockenem Erdreich durchgeführt werden. Sofern nach Inbetriebnahme der Kurve Kassel Überschreitungen der Anhaltswerte nach DIN 41 50 vorliegen, ist ein weiteres Konzept zur Beseitigung zu erarbeiten und die entsprechenden Maßnahmen kostenmäßig zu bewerten. Über das Ergebnis ist die Bevölkerung zu informieren. Die erforderlichen Mittel für die Umsetzung dieser Maßnahmen sind gesondert zur Beschlussfassung dem Deutschen Bundestag vorzulegen. Für Gutachter und Messkonzept fallen Kosten in Höhe von ca. 50-80 TEUR an.
- d. Sollten diese Kernforderungen (a-c) nicht bewilligt werden, dann ist ein alternativer Laufweg für die Kurve Kassel zu wählen.



NETZE

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

www.kurve-kassel.de