



NETZE

Bürgerversammlung Espenau

Informationen zum Projekt Kurve Kassel

19. Oktober 2022 | Espenau

- 1. Allgemeine Projektvorstellung** **2**
2. Erste Ergebnisse der Vorplanung
(Bereich Espenau) 12

Ihre Ansprechpartner im Projekt Kurve Kassel



Projektkommunikation

Cornelia Rohr



Projektleiter Kurve Kassel

Dirk Schütz

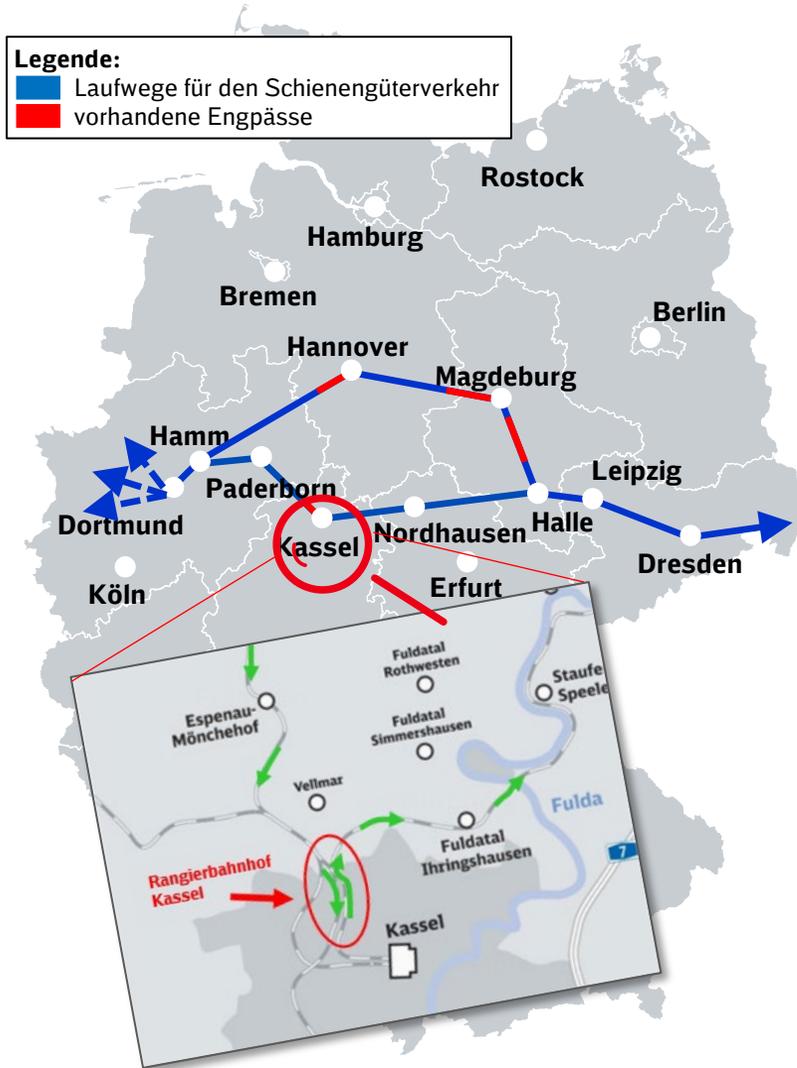
DB Netz AG
Projekt NBS Kurve Kassel (I.NI-MI-K-I)
Kölnische Str. 81
34117 Kassel

E-Mail: kurve-kassel@deutschebahn.com

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



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**

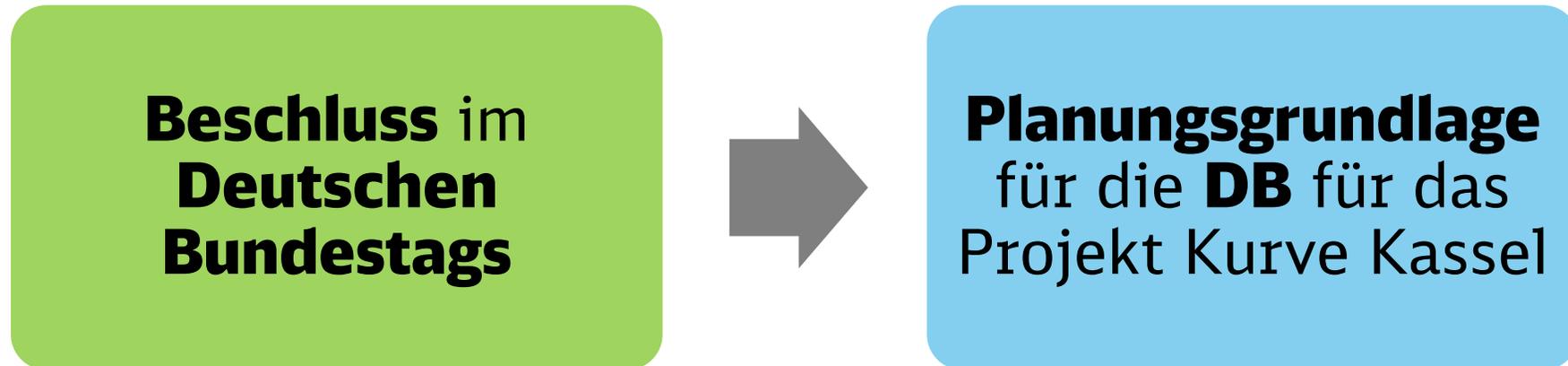
Erwartete Wirkung der Maßnahme Kurve Kassel:

- **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**

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



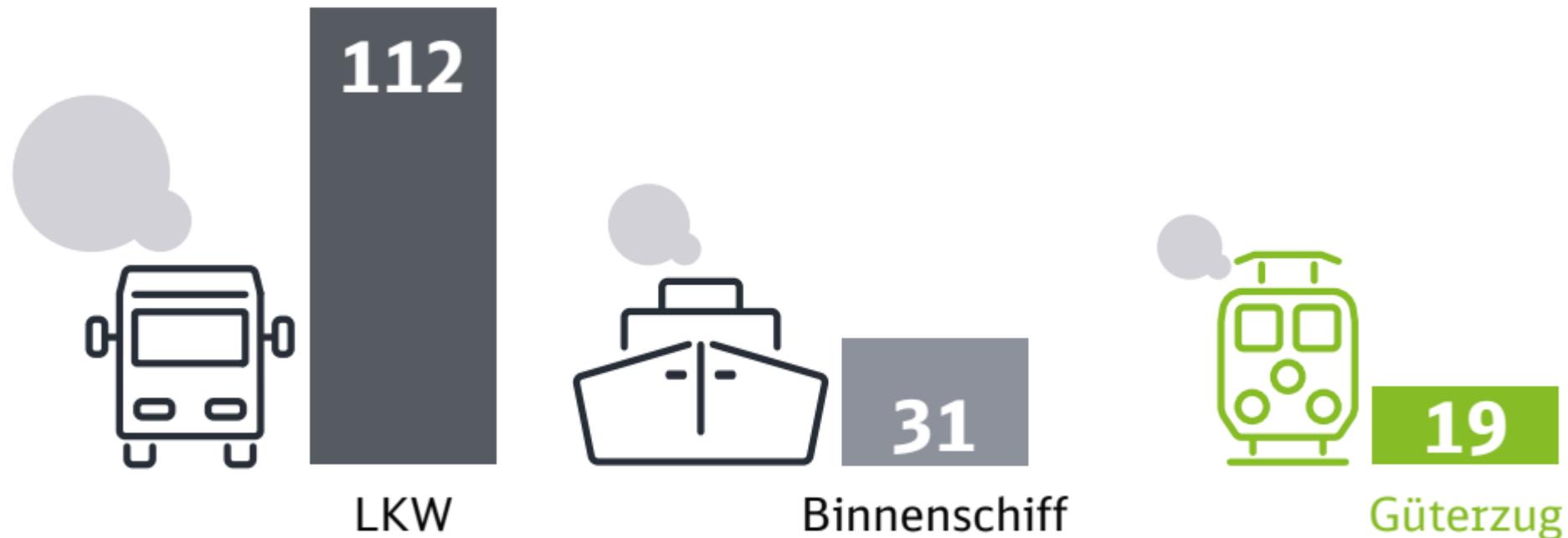
Gesetzesgrundlage ist der **Bundesverkehrswegeplan 2030** (BVWP) vom August 2016

- 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)

➤ **Auf Grundlage der Zielvorgaben aus dem BVWP und im Auftrag des Bundes startet die Deutsche Bahn die Planung gemeinsam mit der Region (Runder Tisch)**

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

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

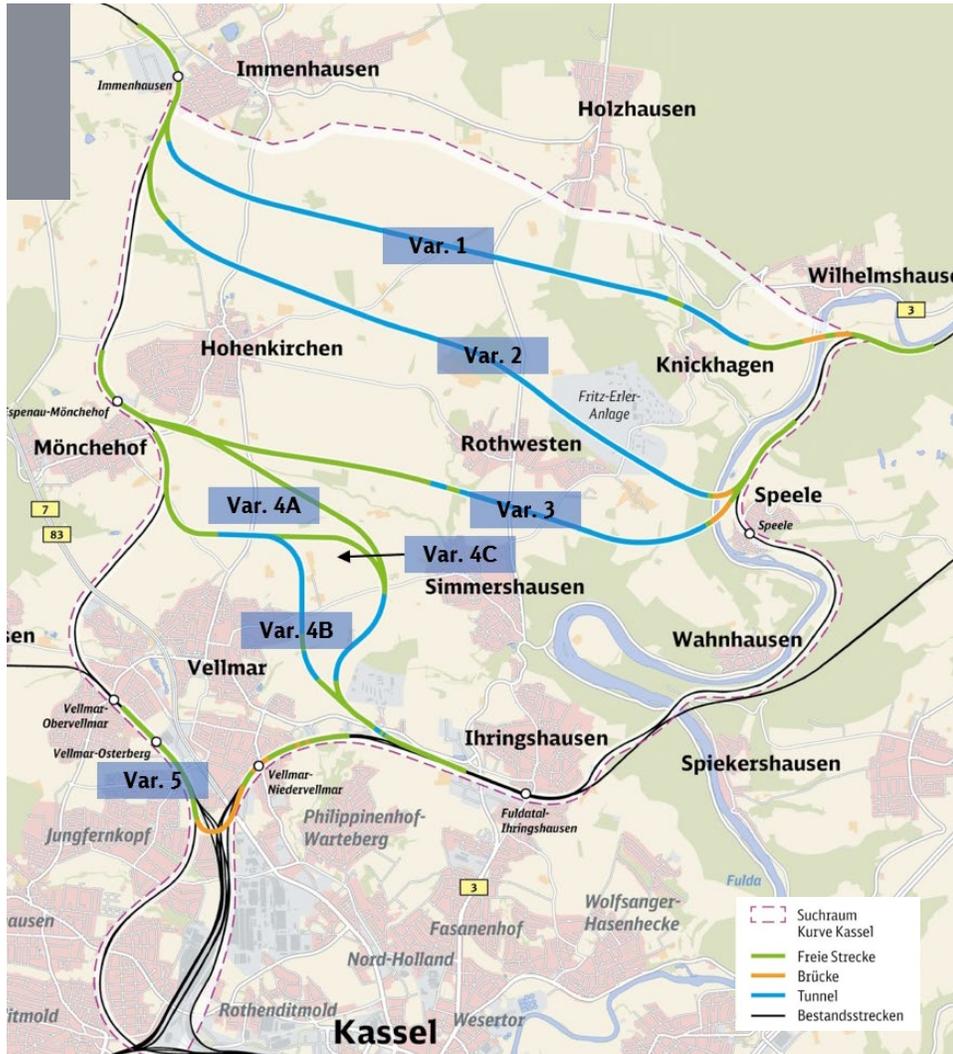


CO₂e: Summe der Treibhausgase Kohlendioxid, Methan und Lachgas; Quellen: Umweltbundesamt 2018 (Bezugsjahr 2018), Wert Güterzug DB AG (Bezugsjahr 2019). Deutsche Bahn AG | April 2020

Ein Runder Tisch ist seit 2019 eingerichtet. Er ist das Herzstück der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Projekt

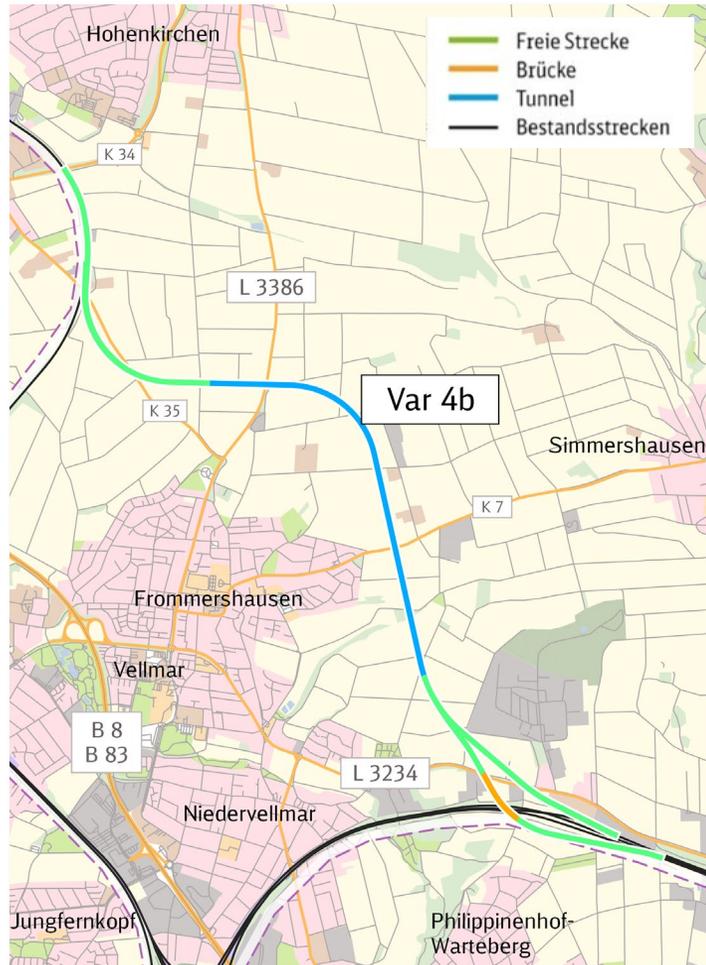


- **frühe Einbindung** der Beteiligten
- **Vorstellung** der **Arbeitsstände** der Planung
- **Klärung von Fragen** der Region
- **Einbeziehung von Vorschlägen** aus der Region
- **Informations- und Beratungsgremium**
- **Ergänzend** zur **Raumordnung** und **Planfeststellung**
- **60 Mitglieder** im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



- Die DB hat **sieben Varianten** mit einem 3D-Tool ermittelt und in den Runden Tischen präsentiert
- Die Umweltgutachter haben die Varianten in rund **80 Kriterien** hinsichtlich **Raumordnung** und **Umwelt** bewertet
- In Bezug auf die Schutzgüter wurden die **Varianten fortlaufend optimiert**

Variante 4b stellt die beste Lösung für Menschen und Umwelt dar und ist zudem die wirtschaftlichste Variante



hoher Lärmausschutzwirkung durch den Tunnel, sowie geringe Neuzerschneidung der Flächen



keine Eingriffe in FFH-Gebieten, sowie vollständiger Ausgleich von Eingriffen in die bestehende Umwelt



kaum Veränderung des Stadtbildes, insbesondere im Vergleich zur Variante 5



geringe Beeinträchtigungen für Anwohner und Straßenverkehr während der Bauzeit



geringe Gesamtkosten der Variante



die Variante bietet Spielräume für eine zukünftige Ausweitung des Schienenpersonenverkehrs

Überflugfilm über die Variante 4B



Link zum Überflugfilm auf der Projekt-Homepage Kurve Kassel:

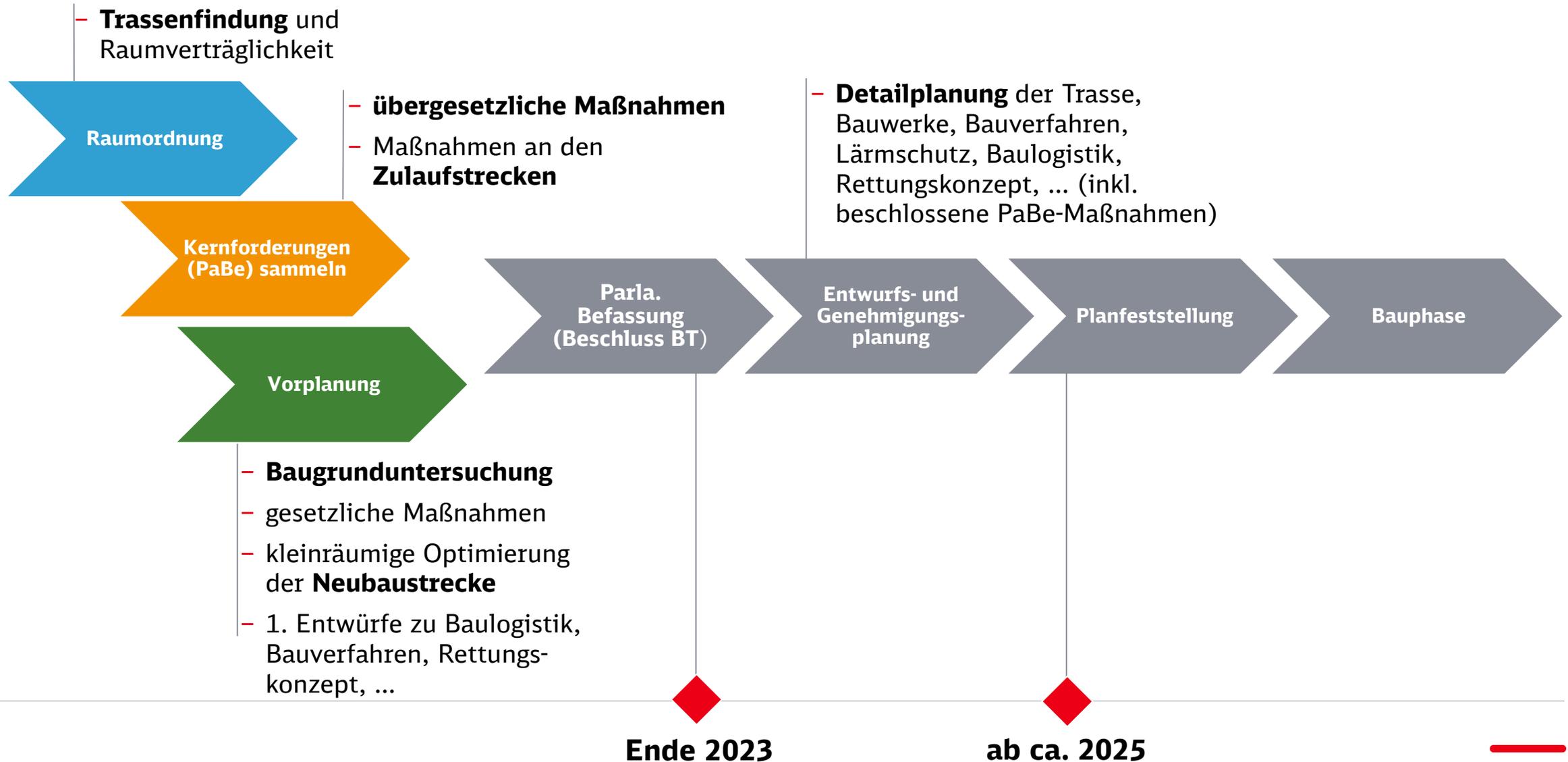
<https://www.kurve-kassel.de/>

- Menüpunkt Service
- Allgemeine Projektinformationen
- Überflugfilme Varianten
- Überflug Variante 4B

oder Download

- https://www.kurve-kassel.de/service.html?file=files/videos/Uberflug_Variante4b.mp4

Raumordnung, Parlamentarische Befassung und Vorplanung finden parallel statt



1. Allgemeine Projektvorstellung 2
- 2. Erste Ergebnisse der Vorplanung
(Bereich Espenau) 12**

Was passiert in der Phase der „Vorplanung“?

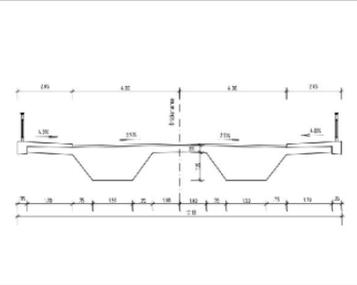
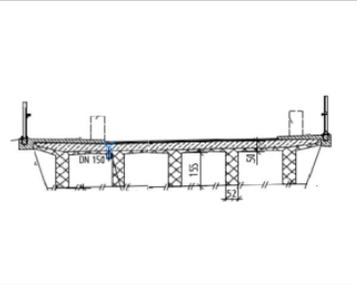
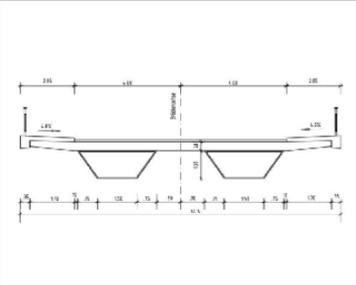
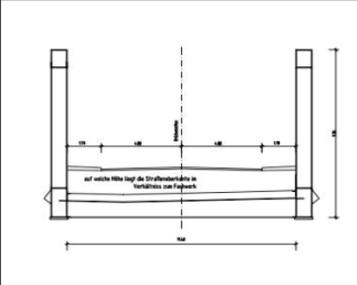
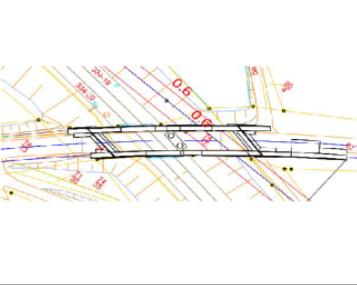
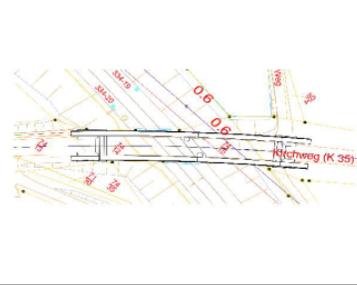
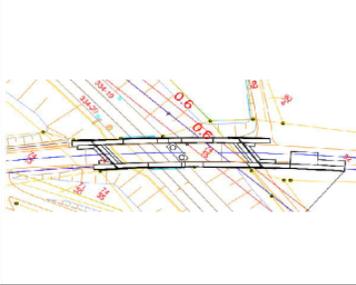
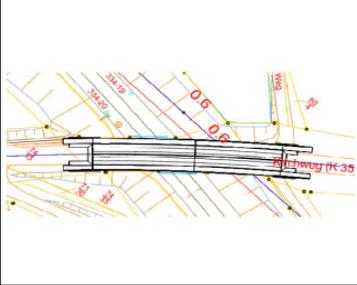
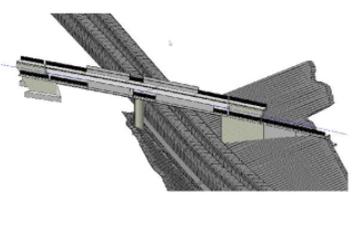
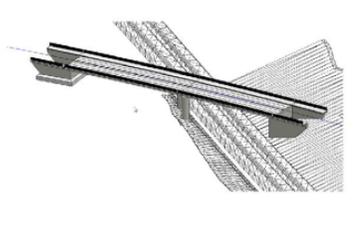
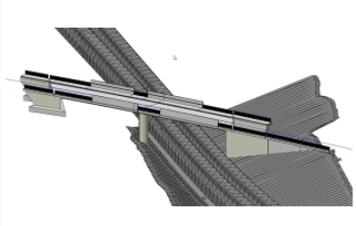
Leistungsphasen



Die Vorplanung (Leistungsphase 2 der HOAI¹) ist die Phase der Projekt- und Planungsvorbereitung und beinhaltet unter anderem:

- Beschaffung notwendiger Unterlagen (z.B. Bestandsunterlagen)
- Variantenuntersuchungen auf Bauwerksebene
- Vorverhandlungen mit Behörden über Genehmigungsfähigkeit
- Erarbeiten eines Planungskonzepts
- Erstellung einer Kostenschätzung

Beispielhaft Straßenüberführung - Variantenmatrix

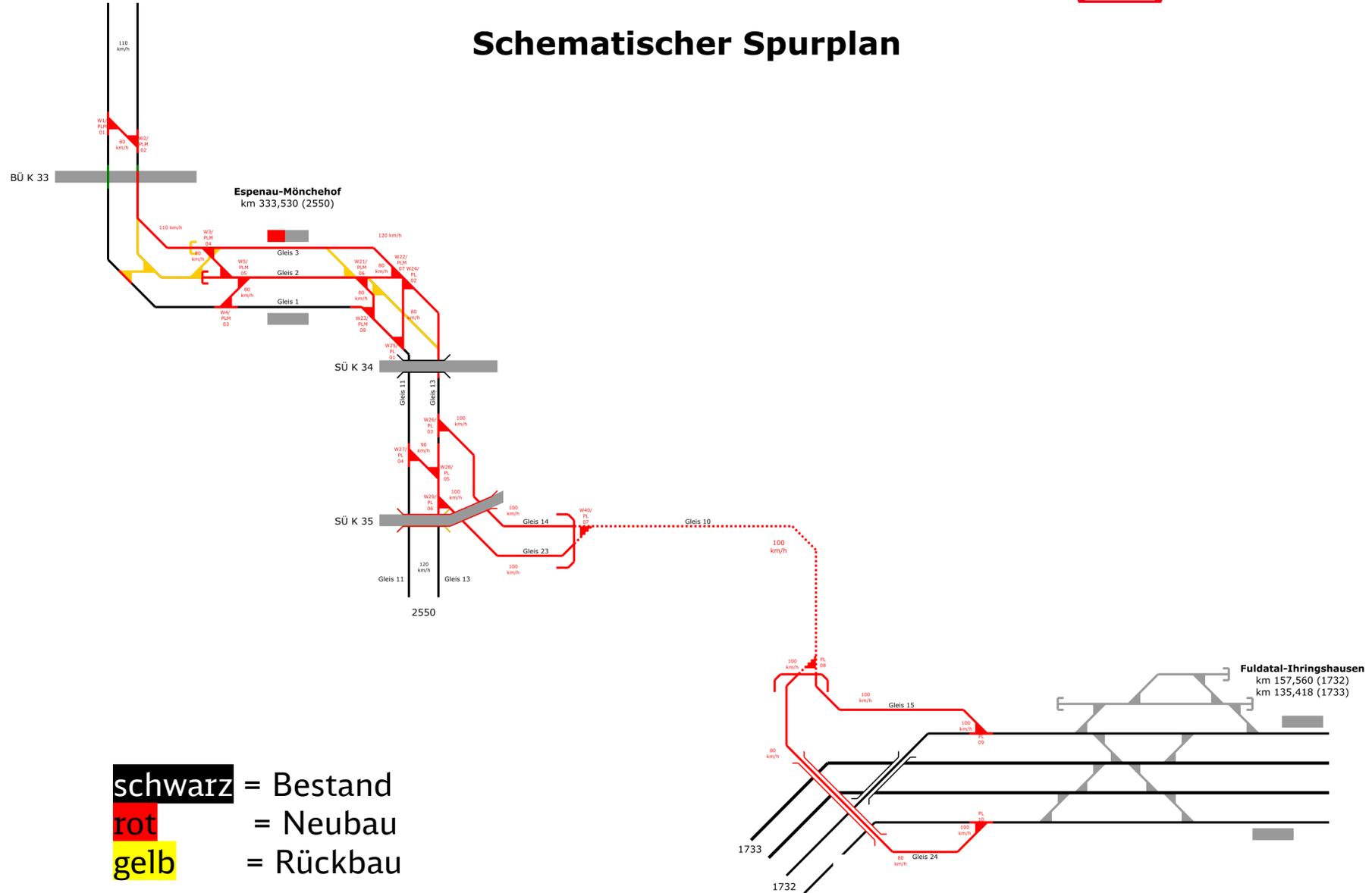
			
			
			

(1) HOAI = Honorarordnung für Architekten und Ingenieure

Spurplanskizze



Schematischer Spurplan



schwarz = Bestand
rot = Neubau
gelb = Rückbau

Übersicht Bauwerke nördlicher Planungsbereich



Lärmschutzwand (LSW 1) Bhf Mönchehof

- Länge LSW 1: 400 m
- Höhe über SO (Schienenoberkante): 3 m
- Regelabstand zum Gleis: 3,30m
- Verlauf im Bereich des Bahnsteigs 1 an der Hinterkante des Bahnsteigs als Ersatz für den bestehenden Zaun. Im Bereich der Bahnsteigzugänge bleibt die Wand offen.
- Konstruktionsart: Stahlbetonbohrpfähle, Stahlpfosten (alle 5m) mit Lärmschutzelementen aus Aluminium (alternativ transparent oder verschiedene Farben möglich)



Personenunterführung (PU) Bhf Mönchehof

- Bestehende PU aus dem Jahr 1984
- Länge PU: ca. 20 m
- Lichte Weite alt: 3,0m neu: 4,0m
- Lichte Höhe alt: 2,4m neu: 2,5m

- Konstruktionsart: Stahlbetonrahmen

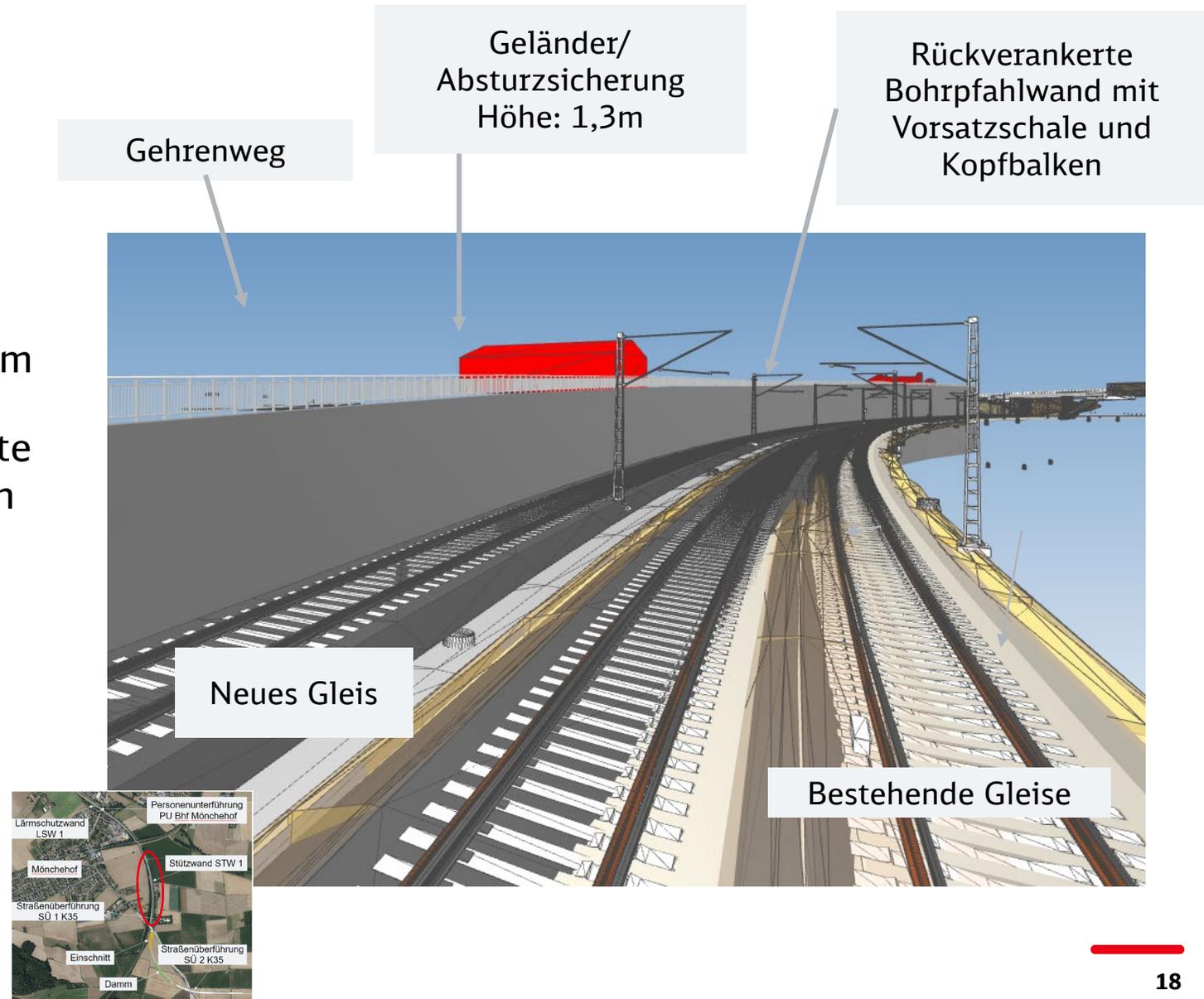
- Bestehende PU ist aufgrund der Verschiebung von Gleis 3 zu kurz. In Zusammenhang mit den neuen Lastanforderungen muss die PU auf Grundlage der aktuell gültigen Normen und Richtlinien erneuert werden. Eine zusätzliche Erneuerung der Rampen ist noch in Abstimmung

- Zum Rückbau der alten PU und Herstellung des Neubaus sind Sperrpausen im Bahnbetrieb notwendig. Während der Bauzeit ist ein Provisorium zum Überbrücken der Gleise notwendig



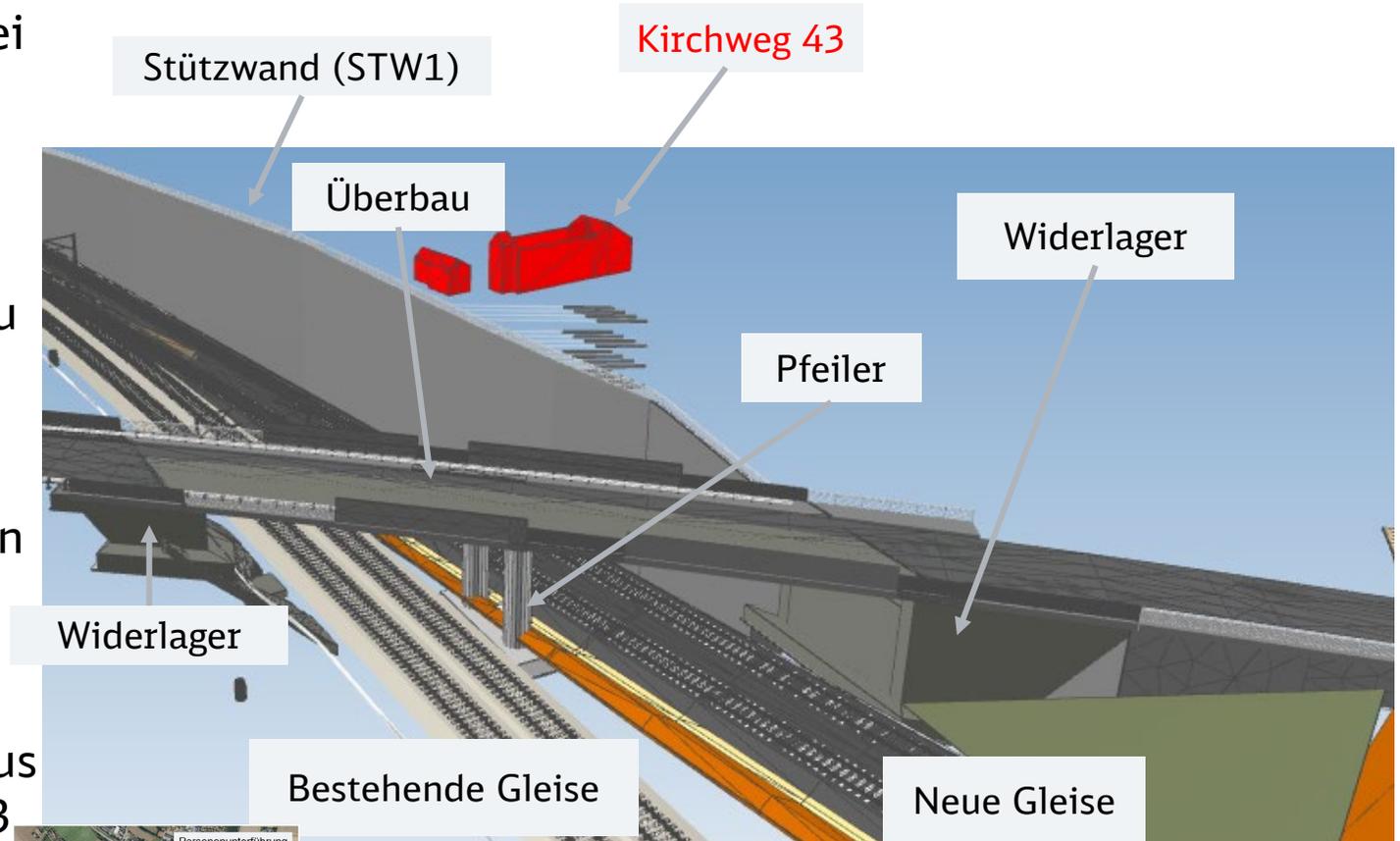
Stützwand (STW1) Bereich Gehrenweg

- Länge STW: ca. 525 m
- Höhe über SO (Schienenoberkante): 2 m bis 12 m
- Abstand zum Gleis: min. 4 m bis max. 12 m
- Konstruktionsart: dauerhaft rückverankerte Stahlbeton-Bohrpfahlwand mit Kopfbalken und Vorsatzschale
- Herstellung erfolgt vom bestehenden Böschungskopf ausgehend
- Während der Bauzeit ist der Gehrenweg nur beschränkt, im Endzustand ist dieser wieder vollständig nutzbar



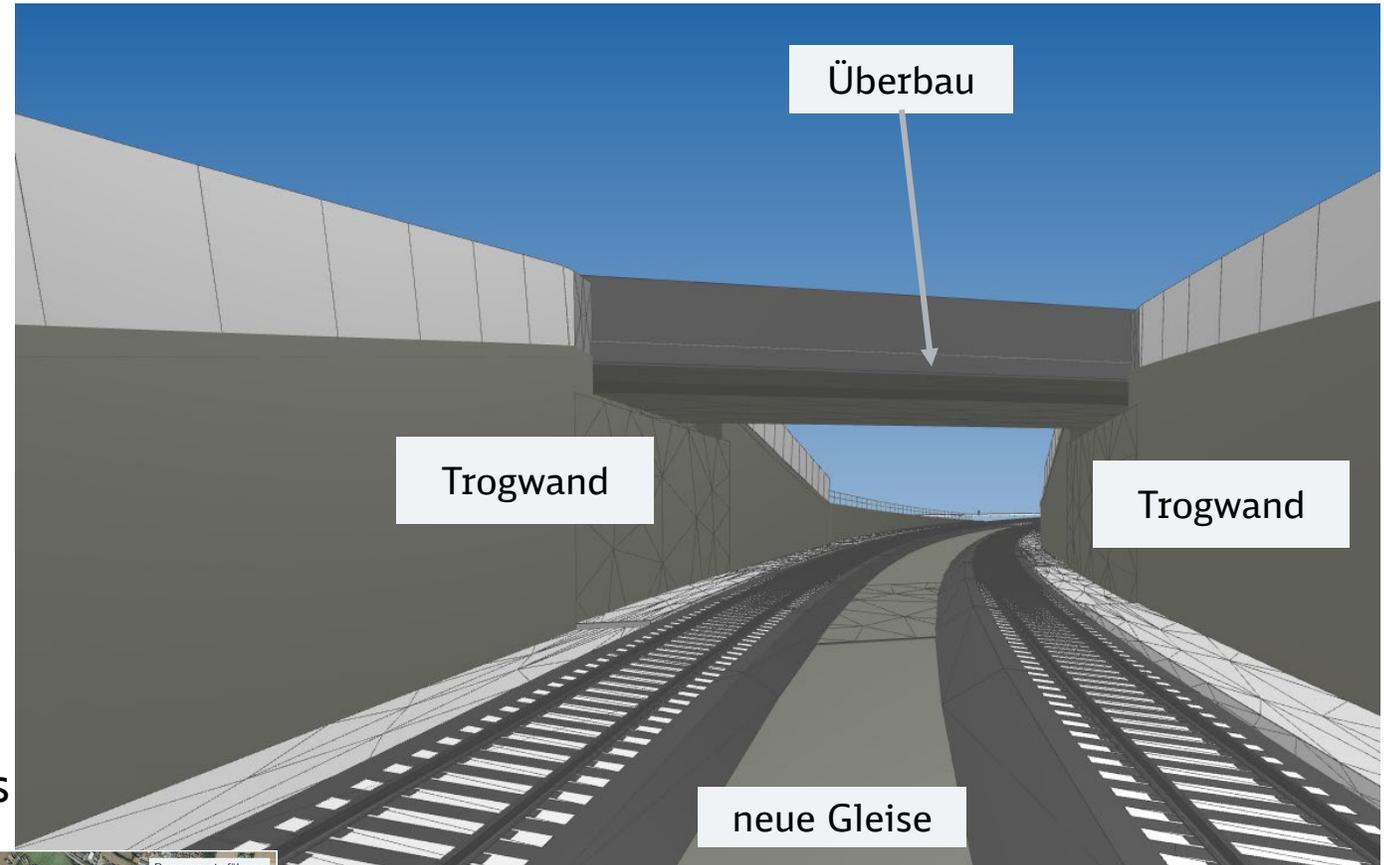
Straßenüberführung (SÜ1) K35 Kirchweg

- Ersatzneubau wegen Ausfädelung von zwei Gleisen der Kurve Kassel notwendig.
- Länge SÜ1: ca. 55 m Breite SÜ1: ca. 12 m
- Konstruktionsart: Zweifeldbrücke Überbau Stahlverbund, Unterbauten: Stahlbeton
- Zum Rückbau der alten Brücke und Herstellung des Neubaus sind Sperrpausen im Bahnbetrieb notwendig.
- Während der Bauzeit ist die K35 (Kirchweg) im Bereich des Brückenneubaus gesperrt, eine Umfahrung ist über die B83 bzw. die L3386 und K34 (Hermann-Gmeiner-Straße) möglich.



Straßenüberführung (SÜ2) K35

- Neubau wegen Kreuzung von zwei Gleisen der Kurve Kassel mit K35
- Länge SÜ2: ca. 20m Breite SÜ1: ca. 12 m
- Konstruktionsart: Einfeldbrücke Überbau Spannbeton, Unterbauten: integriert in Stahlbeton-Trogbauwerk (Trog1)
- Herstellung des Brückenüberbaus erfolgt parallel zu Trog 1
- Während der Bauzeit ist die K35 (Kirchweg) im Bereich des Brückenneubaus gesperrt, eine Umfahrung ist über die B83 bzw. die L3386 und K34 (Hermann-Gmeiner-Straße) möglich.

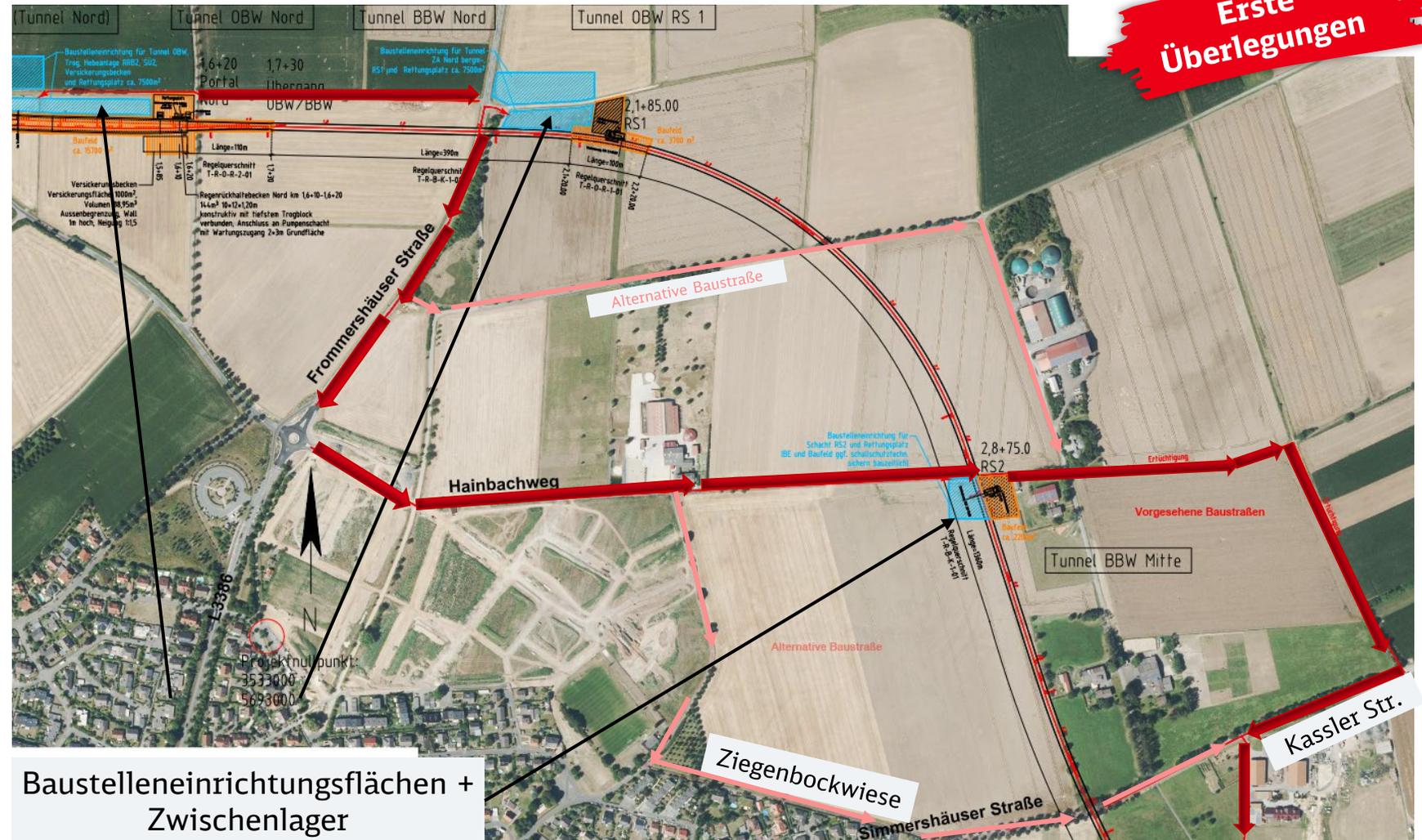


- Während des Baus der SÜ1 und der SÜ2 in offener Bauweise muss die K35 in diesem Bereich gesperrt werden
- Kleinräumige Umfahrung ist nicht möglich
- Während der Bauzeit ist der Gehrenweg nur beschränkt, im Endzustand ist dieser wieder vollständig nutzbar
- Anwohnerzufahrten werden durchgängig aufrechterhalten



Baustelleneinrichtungsflächen und Abtransport

- Während des Tunnelbaus sind an den Zwischenangriffen sowie den vorgesehenen Rettungsplätzen Baustelleneinrichtungsflächen mit Zwischenlagern vorgesehen
- Das Hauptzwischenlager ist im Süden nahe der L3234 situiert.
- Zufahrt zum Hauptzwischenlager über Frommershäuser Str. in den Hainbachweg und die Kassler Straße. Alternative über die Ziegenbockwiese.





NETZE

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

www.kurve-kassel.de

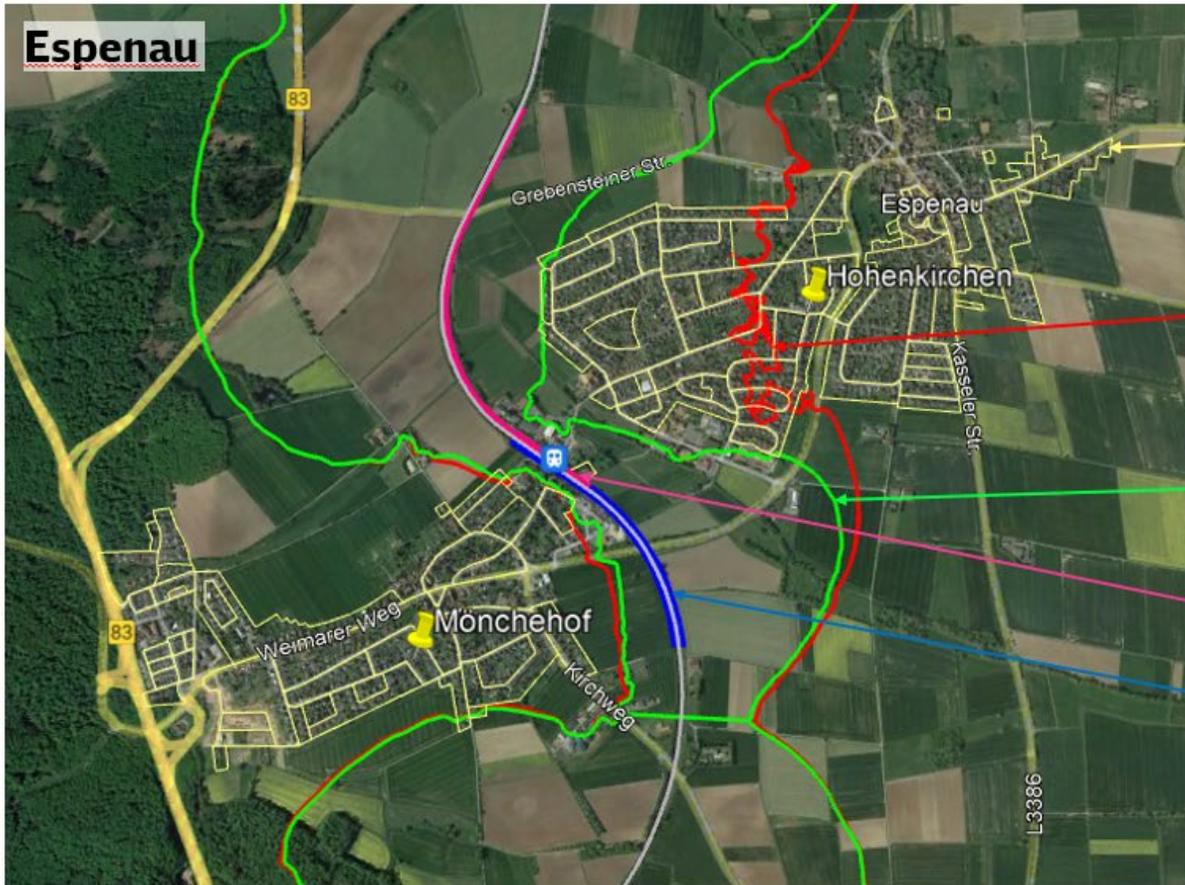


Arbeitsstand
1. Abschätzung Gutachter

Anhang Lärmschutz



ENTWURF: Kernforderung I - Lärmschutz



Arbeitsstand
1. Abschätzung Gutachter

Schallschutzgutachten
noch ausstehend

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