

# Protokoll

---

Kurve Kassel

15. Runder Tisch

4. Oktober 2022

---

Ort: Kassel, Kölnische Straße 81, Raum 100 und Online via Teams  
Dauer: 16:00 Uhr – 18:00 Uhr  
Leitung: Marco Rasbieler, DB Netz AG  
Moderation: Rebecca Ruhfaß-Haderer, ifok  
Protokoll: Sarah-Maria Schmitt, ifok

## **Tagesordnung**

- TOP 1 Begrüßung und Allgemeines
- TOP 2 Blick in die Werkstatt, erste Ergebnisse der Vorplanung
  - 2.1 Allgemeines
  - 2.2 Bauwerke Bereich Nord
  - 2.3 Bauwerke Bereich Mitte
  - 2.4 Bauwerke Bereich Süd
- TOP 3 Ausblick
- TOP 4 Gemeinsame Botschaften

## **Anlagen zum Protokoll**

- Anlage 1 Präsentation der DB Netz AG zum 15. Runden Tisch

## **TOP 1 Begrüßung und Allgemeines**

### **Begrüßung**

Marco Rasbieler, Leiter Technik Portfolio Frankfurt / Kassel, ist digital zugeschaltet aus Frankfurt und begrüßt die Teilnehmenden im Namen der DB Netz AG zum 15. Runden Tisch der Kurve Kassel.

Die Moderatorin Rebecca Ruhfaß-Haderer, ifok GmbH, begrüßt die Teilnehmenden ebenfalls. Sie gibt einen Überblick über die Agenda sowie technische Hinweise zur Teilnahme in der Online-Konferenz.

Die Moderation teilt mit, dass es zum Protokollentwurf des 14. Runden Tisches keine Rückmeldung gab. Das Protokoll wird ohne weitere Einwände verabschiedet.

Timon Gremmels, MdB, gibt bekannt, dass der Petitionsausschuss sich mit den vier Petitionen zur Kurve Kassel befasst hat. Der Petitionsausschuss komme demnach zu der Entscheidung, dass die Ausbaustrecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen von der DB geprüft worden sei und somit dem Anliegen der Petenten bereits teilweise Rechnung getragen worden sei. Gleichwohl sehe der Petitionsausschuss noch weiteren Handlungsbedarf beim Lärmschutz und Schienenquerungen an den Bestandsstrecken. Der Petitionsausschuss empfehle daher, die Petition dem BMDV als Material zu überweisen. Der Bericht gehe den Petenten in den nächsten Wochen zu. Aus Datenschutzgründen seien die Antworten nicht öffentlich. Er bitte daher die Bürgerinitiativen diese der DB zur Verfügung zu stellen, damit diese im weiteren Verfahren (u.a. Parlamentarische Befassung) berücksichtigt werden können. Die Bürgerinitiativen sagen dies zu.

## **TOP 2 Blick in die Werkstatt, erste Ergebnisse der Vorplanung**

### **TOP 2.1 Allgemeines**

Dirk Schütz, Projektleiter DB Netz AG Kurve Kassel, erklärt einleitend, wofür die Vorplanung im Rahmen des Planungsprozesses der Kurve Kassel steht. Nachdem in der Grundlagenermittlung die Untersuchung und Findung einer Vorzugsvariante das Ziel ist (Raumordnungsverfahren), geht es in der Vorplanung darum, vertiefende Untersuchungen zur Vorzugsvariante durchzuführen. Er informiert, dass der Blick in die Werkstatt zum 15. Runden Tisch lediglich einen Einblick in den aktuellen Stand der Planungen geben kann. Er führt aus, dass die derzeitigen Ausführungen keine feststehende Entscheidung darstellen. Dirk Schütz macht verständlich, dass nach der Vorplanung die Entwurfs- und Genehmigungsplanung anschließen.

Olivia Klausnitzer, Projektleiterin der Ingenieurgesellschaft Kurve Kassel (*kurz auch: INGE*), stellt den aktuellen Arbeitsstand der Vorplanung (Folien 11 bis 17) vor. Sie führt aus, dass von der INGE die ge-

plante Neubaustrecke in drei Bereiche (Nord, Mitte, Süd) eingeteilt wurde. Volker Scherbel, digital zugeschaltet und Schallschutzgutachter, erläutert ergänzend die Grundlagen zur Schalltechnischen Untersuchung (Folie 14).

## Fragen und Diskussion

### Diskussion: Mögliche Verwendung von Aushubmaterial

- Ein:e Teilnehmer:in merkt an, bezugnehmend auf Folie 17, dass er/sie eine Verfüllung statt Abtransport von Aushubmaterial vorziehe. Er/Sie wünsche sich eine Wiederverwendung des Materials für den noch zu bauenden Lärmschutz der Kurve Kassel. Dagegen äußert er/sie Bedenken mit dem Aushubmaterial natürliche Senken zu verfüllen, da hier naturschutzrechtliche Belange in Gefahr ständen.
  - Dirk Schütz ergänzt, dass eine Verfüllung von Aushubmaterial gegenüber Abtransport in der Regel wirtschaftlicher und umweltfreundlicher sei. Er erläutert, dass es nach aktuellen Überlegungen Bereiche gebe, wo eine Verfüllung möglich sei. Er ergänzt, dass im Rahmen der Vorplanung noch keine weiteren und tiefgehenden Untersuchungen diesbezüglich stattfinden würden. Dies erfolge erst in der sich anschließenden Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Aber er sei Vorschlägen aus der Region gegenüber offen, wo Aushubmaterial sinnvoll eingesetzt werden könnte und fordert die Teilnehmenden auf, solche der DB zu benennen.
- Ein:e Teilnehmer:in merkt an, dass man beachten solle, dass der Verlust landwirtschaftlicher Flächen durch Auffüllung vermieden werden solle. Der größte Teil müsse abtransportiert werden, denn eine Auffüllung würde zu einer Verschlechterung des Bodens führen.
  - Dirk Schütz wendet ein, dass der von der Landwirtschaft genutzte Oberboden bei einer Auffüllung später als obere Schicht wieder aufgetragen würde und somit die Landwirtschaft auch Vorteile daraus ziehen könne, wenn durch die Auffüllung das Gelände optimaler nutzbar würde.

## 2.2 Bauwerke Bereich Nord

Olivia Klausnitzer erläutert die Vorplanung im Bereich Nord (Folien 19-26).

## Fragen und Diskussion

### Frage: Baugebiet „Südliches Hopfenfeld“

- Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob das Baugebiet „Südliches Hopfenfeld“ in der Gemarkung Espenau im Erörterungstermin des Raumordnungsverfahren berücksichtigt wurde (Folie 19).
  - Volker Scherbel bestätigt, dass das Gebiet in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt wurde. Da das Gebiet jedoch vor der Kurve Kassel realisiert würde, sei im Bebauungsplan jedoch schon ein Lärmschutzwall vorgesehen, so dass durch die Kurve Kassel kein zusätzlicher Lärmschutz erforderlich wird.

Frage: Nutzung von Photovoltaik auf Lärmschutzwänden

- Teilnehmende fragen, ob geprüft werde, Lärmschutzwände für die Nutzung von Photovoltaik einzusetzen (*Folie 20*).
- Dirk Schütz informiert, dass es derzeit noch keine gesetzlichen Grundlagen dafür gebe. Die DB Netz AG sei für das Thema grundsätzlich offen. Es gebe aber eine Reihe technischer Fragen zu klären. So könnten z. B. die Solarmodule nicht auf der „Innenseite“ der Lärmschutzwände angebracht werden, weil diese dann die schallabsorbierende Wirkung der Lärmschutzwände aufheben. Auch sei die Langlebigkeit der Solarmodule durch die Winddruck/-sog der vorbeifahrenden Züge noch nicht geklärt. Zudem ließen sich die Module nicht immer in optimaler Ausrichtung zur Sonne verbauen, da die Lärmschutzwände dem Gleisverlauf folgen. Eine entsprechende wissenschaftliche Untersuchung liefe gemeinsam durch das Eisenbahn-Bundesamt und der Straßenbauverwaltung des Bundes. Frage: Barrierefreier Ausbau der Personenunterführung am Bahnhof Mönchehof

Frage: Barrierefreier Ausbau der Personenunterführung am Bahnhof Mönchehof

- Ein:e Teilnehmer:in gibt Anregungen bezüglich des Ausbaus der Personenunterführung (PU) am Bahnhof Mönchehof. Er/Sie erklärt, dass es im Rahmen der Gleiserweiterung zu einer Erneuerung der Rampen kommen könne. Hier wünsche man sich die Berücksichtigung der Barrierefreiheit (*Folie 21*).
  - Olivia Klausnitzer bestätigt, dass man das Thema der Barrierefreiheit, im Falle einer Erneuerung der Rampe, berücksichtigen werde.
  - Dirk Schütz bestätigt, dass im Falle einer Kompletterneuerung der Personenunterführung die Rampen dann ebenfalls barrierefrei neuzubauen sind. Hierzu wäre dann eine Eisenbahnkreuzungsvereinbarung mit dem Straßenbaulastträger der Gemeinde Espenau abzuschließen. Auch müsse dann noch eine Lösung für den dadurch größeren Platzbedarf der Rampe und den anschließenden Flächen gefunden werden
- Eine Teilnehmer:in fragt hierzu, ob in den Ausführungen der Planung auch Personenaufzüge vorkämen.
  - Dirk Schütz antwortet, dass dies nicht vorgesehen sei, dass die Zugänge aber grundsätzlich – im Falle eines Neubaus – barrierefrei ausgebaut würden. Er fügt an, dass die Außenbahnsteige ohnehin aus dem öffentlichen Verkehrsraum angefahren werden könnten (Rollstuhl, Kinderwagen, Fahrrad). Somit sei die Notwendigkeit eines Aufzugs, als Vermeidung der Nutzung einer Treppe, nicht gegeben.

Frage: Lärmschutz durch Stützwand (STW1)

- Ein:e Teilnehmer:in erkundigt sich, ob die Stützwand (STW1) im Bereich Gehrenweg Vorteile zugunsten des Lärmschutzes mit sich bringe (*Folie 22*).
  - Dirk Schütz erläutert, dass sich der Streckenabschnitt außerhalb einer Ortslage befinde und somit – bezogen auf eine Siedlung – auch keine Lärmschutzvorteile habe.
  - Ein:e Teilnehmer:in hält dagegen, dass in 200 Metern Entfernung eine Bebauung beginne.

- Volker Scherbel erläutert, dass in dieser Entfernung keine Lärmpegel über 49 dB(A) erreicht würde. Er bestätigt dennoch, dass eine Stützwand dieser Art grundsätzlich eine abschirmende Wirkung haben könne.
- Ein:e Teilnehmer:in erklärt, dass auf der gegenüberliegenden Seite der zukünftigen Stützwand ein begrünter Hang sei. Dieser habe für die dahinterliegende Bebauung eine lärmindernde Wirkung. Er/Sie fragt, ob im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werde, dass die zukünftige Stützwand möglicherweise eine Lärmreflektion verursache und somit die lärmschützende Wirkung des begrünten Hanges verloren gehe (*Folie 22*).
  - Volker Scherbel antwortet, dass mögliche Lärmreflektionen im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden. Er fügt an, dass Bewuchs in Schallberechnungen generell nicht berücksichtigt werde. Gebäude dagegen würden bei der Schallberechnung berücksichtigt.
  - Dirk Schütz führt aus, dass Bewuchs nicht als lärmindernd eingestuft werde, da dieser im Winter nicht vorhanden sei und somit Berechnungen der schalltechnischen Untersuchungen nicht zugunsten der Bevölkerung und des Lärmschutzes ausfielen. Er fügt an, dass die neuen Gleise wie die Bestandsgleise im Einschnitt lägen. Der Einschnitt habe eine lärmindernde und somit schützende Wirkung.

Frage: Berücksichtigung Fuß- und Radweg bei der Straßenüberführung (SÜ1) K35 Kirchweg

- Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob bei der Straßenüberführung (SÜ1) K35 Kirchweg auch ein Fuß- und Radweg berücksichtigt werde, da dieser derzeit noch fehle (*Folie 23*).
  - Dirk Schütz erläutert, dass man momentan einer Eins-zu-eins-Umsetzung geplant hat. Er erklärt, dass der Straßenbaulastträger Landkreis Kassel das Verlangen für einen zusätzlichen Rad- und Fußweg in der weiteren Planungsphase aussprechen müsse.
- Ein:e Teilnehmer:in erläutert zur zweiten Querung, beziehend auf die bauzeitliche Wegebeziehung K35 Kirchweg und Gehrenweg, dass in dem Erörterungstermin der Raumordnung der Landkreis Kassel deutlich gemacht habe, dass im Falle einer Sanierung auch an Radwege gedacht werde. Derzeit bestünden die Überlegungen einen Radweg parallel zur K 35 gebaut werden solle.
- Ein:e Teilnehmer:in kommentiert zum Thema „Baustelleneinrichtungsflächen und Abtransport: Teil 1“ auf *Folie 26*, dass die Hauptradverkehrswegeverbindung nicht unterbrochen werden solle.
  - Olivia Klausnitzer antwortet mithilfe der *Folie 33*, wie der Verkehr derzeit geplant sei und erläutert, dass Wege nördlich und östlich des Vellmarer Wegs geleitet würden.
  - Ein:e Teilnehmer:in bringt vor, dass die Wegebeziehung Vellmarer Weg erhalten bleiben solle
  - Dirk Schütz merkt an, dass es sich ausschließlich um eine bauzeitliche Lösung handele und die Verbindung im Nachgang wieder hergestellt werde. Es erklärt, dass der Fuß-

und Radverkehr nur während der Bauzeit umgeleitet werden müsse, damit die Fuß- und Radverkehre nicht den gleichen Weg nutzen müssen wie die LKWs der Baustelle.

- Ein:e Teilnehmer:in äußert, dass auch der landwirtschaftliche Verkehr in den Überlegungen berücksichtigt werden müsse.
- Dirk Schütz antwortet, dass mit den Ortslandwirten für die bauzeitliche Lösung weitere Gespräche stattfinden würden, sodass der landwirtschaftliche Verkehr möglichst geringfügige Belastungen habe. Die landwirtschaftlichen Verkehre können voraussichtlich auch die Wege der Baustellenverkehre nutzen.

Der 15. Runder Tisch der Kurve Kassel pausiert von 16:30 Uhr – 16:45 Uhr.

### **2.3 Bauwerke Bereich Mitte**

Olivia Klausnitzer gibt einen Einblick in die Vorplanung im Bereich Mitte (*Folien 28 – 34*).

#### **Fragen und Diskussion**

##### Frage: Tunnelbauweise

- Ein:e Teilnehmer:in fragt, bezugnehmend auf die Darstellung der *Folie 28*, ob der Tunnel zusammenhängend gebaut werde. Die Darstellung „Übersicht Bauwerke im mittleren Planungsbereich“ spricht teilweise von „offener Bauweise“ (*Folie 28*).
  - Olivia Klausnitzer erklärt, dass es sich hier ausschließlich um die Art der Bauweise handele. Es betreffe nicht, wie der Tunnel als fertiges Bauwerk aussehe. Sie führt aus, dass bestimmte Bereiche des zukünftigen Tunnels in offener Bauweise gebaut würden. Im Nachgang würden diese geschlossen und mit Erde überdeckt. Folglich sei eine identische Nutzung der Fläche im Nachgang wieder möglich.

##### Frage: Regenrückhaltebecken im Bereich des Trogbauwerk 1 Nord

- Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob ein Regenrückhaltebecken im Bereich des Trogbauwerk 1 Nord berücksichtigt sei (*Folie 29*).
  - Die DB Netz AG klärt auf, dass ein Regenrückhaltebecken unter dem Trogbauwerk 1 Nord und ein Pumpwerk südlich davon vorgesehen sei. Das Regenwasser wird dann entweder in ein Versickerungsbecken eingeleitet oder in eine entsprechende Vorflut.
  - Ein:e Teilnehmer:in weist daraufhin, dass die Fläche eine Wasserschutzzone sei.
  - Dirk Schütz ergänzt, dass das Projekt Gespräche mit der Unteren und Oberen Wasserbehörde führe, in denen die Themen Versickerung und Wassereinleitung besprochen würde. Er fügt an, dass dieses Thema ein gutes Beispiel dafür sei, welche Prüfungen und Untersuchungen in der Vorplanung gemacht würden.

##### Frage: Wasserversorgung an Rettungsplätzen

- Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob für die Feuerwehr an den Rettungsplätzen eine Wasserversorgung garantiert sei (*Folie 31*).

- Dirk Schütz erläutert, dass Löschwasser, entweder durch Löschwasserzisternen oder die öffentliche Trinkwasserversorgung bereitgestellt werde.
- Seitens der DB wird erläuternd ausgeführt, dass nach jetzigem Stand noch unklar sei, ob eine ausreichende Wasserversorgung durch das öffentliche Netz realisiert werden könne. Daher plane man an den Rettungsplätzen Löschwasserzisternen.
- Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob der Tunnel auch für den Personenverkehr zugelassen werde.
  - Dirk Schütz antwortet, dass der Tunnel auch für den Personenverkehr zugelassen werde. Planmäßig würden jedoch keine Personenzüge fahren, so bestände aber die Möglichkeit auch Umleiterzüge des Personenverkehrs über die Kurve Kassel fahren zu lassen.
- Ein:e Teilnehmer:in merkt an, dass es durch das Neubaugebiet „Vellmar Nord“ zu einem doppelten Bauverkehr komme. Der/Die Teilnehmende fragt sich, ob auch dieser Sachverhalt bei der Planung des Abtransports des Aushubmaterial des Tunnels berücksichtigt wurde. Ergänzend fügt er/sie hinzu, dass auch der landwirtschaftliche Verkehr noch Berücksichtigung finden müsse. (*Folie 26*).
  - Olivia Klausnitzer erläutert, dass dieser Sachverhalt bereits bekannt sei und aufgrund dessen bereits alternative Baurouten berücksichtigt wurden. In der weiteren Vorplanung werde es hierzu weitere Untersuchungen geben.

## 2.4 Bauwerke Bereich Süd

Olivia Klausnitzer präsentiert erste Ergebnisse der Vorplanung im Bereich Süd (*Folien 36 – 44*).

### Fragen und Diskussion

#### Frage: Stahlfachwerkbrücke

- Ein:e Teilnehmer:in fragt, wieso im Bereich der Überquerung der Bestandsstrecke 1732/1733 eine „Stahlfachwerkbrücke“ für die Kurve Kassel vorgesehen sei (*Folie 40*).
  - Olivia Klausnitzer erläutert, dass für die Überquerung der Bestandsstrecke eine Stahlfachwerkbrücke geplant werde und für den Bereich des Gewerbegebiets Kämperbrücke eine Stahlbetonbrücke. Die Stahlfachwerkbrücke sei notwendig wegen der Spannweite über die Bestandsstrecke 1732/1733. Die Stahlbetonbrücke sei wegen der geringen Bauhöhe ausgewählt worden.
  - Ein:e Teilnehmer:in fügt an, dass durch die Stahlfachwerkbrücke der Strömungskorridor für Frischluft unterbrochen würde.
  - Dirk Schütz erklärt, dass die Frischluftschneise nicht im Bereich des Gewerbegebietes Kämperbrücke liege. Er ergänzt, dass der Zweckverband Raum Kassel ein Modell dazu erstellt habe, welches in der weiteren Planung mit einfließen werde.

#### Frage: Gewerbegebiet Kämperbrücke

- Ein:e Teilnehmer:in erklärt, dass es Bedenken von Bewohnenden des Gewerbegebietes Kämperbrücke gäbe. Er/Sie erkundigt sich, wie die DB Netz AG damit umgehe (*Folie 40*).

- Dirk Schütz antwortet, dass man bereits in Kontakt mit Bewohnenden des Gewerbegebietes Kämperbrücke stehe. Die Gründe für diese Variante wurden den Bewohnenden dargelegt. Man habe ebenfalls vor Ort erklärt, dass es keine genehmigungsfähige Alternative gebe. Im Falle einer Westverschiebung der Kurve Kassel würde ebenfalls eine Neuzerschneidung schützenswerter Gebiete eintreten. Gleichzeitig würde man dichter an andere Bebauungen wie Philippinenhof-Warteberg rücken. Durch die Topografie würde es einen zusätzlichen Tunnelabschnitt bedeuten, welcher aufgrund der höheren Kosten – ca. 24 Mio. Euro - nicht genehmigungsfähig wäre. Die Westverschiebung sei demnach nicht wirtschaftlich.
- Er ergänzt, dass Bewohnenden eines Gewerbegebiets grundsätzlich einen Anspruch auf die Schallschutzgrenzwerte der 16. BImSchV haben, diese für ein Gewerbegebiet aber deutlich höher seien als bei einem Wohngebiet. Die Neuverlärmung durch die neue Bahnstrecke sei in diesem Fall sogar deutlich geringer als die Lärmentwicklung der Landesstraße L3234.

#### Frage: Stillgelegte Gleise

- Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob das stillgelegte Gleis im Bereich der Niedervellmarschen Straße in Ihringshausen wieder aktiviert werde (*Folie 44*).
  - Olivia Klausnitzer erläutert, dass dies Gleis ggf. als Logistikgleis für die Baustelle genutzt werden solle. Dies werde derzeit geprüft. Erst in der nächsten Planungsphase werde aber deutlich, ob hierfür Anpassungen notwendig seien.
  - Dirk Schütz erläutert, dass diese Fläche oberhalb des Gleises dazu jedoch ebenerdig angepasst werden müsste.
  - Ein:e Teilnehmer:in bestätigt, dass die Gleise seit über 30 Jahren brach lägen und eine Reaktivierung durchaus sinnvoll sei.

### **TOP 3 Ausblick**

Die Moderation Rebecca Ruhfaß-Haderer bedankt sich für die Vorstellung der Vorplanung und die vielen Wortbeiträge. Sie wiederholt erklärend, dass viele Details in der Phase der Vorplanung noch nicht ausgearbeitet seien. Sie bittet die Teilnehmenden, im Nachgang weitere Fragen oder Ergänzungen an das Team der Kurve Kassel zu richten. Die Vorplanung laufe nun parallel weiter.

Dirk Schütz informiert, dass bis zum 18. Oktober die Beschlüsse in den kommunalen Parlamenten zu den Regionalen Kernforderungen stattfinden. Das förmliche Raumordnungsverfahren werde voraussichtlich im ersten Quartal 2023 abgeschlossen. Man erwarte daraufhin eine landesplanerische Stellungnahme, und hoffe, im Mai alle Entscheidungsdokumente zur Parlamentarischen Befassung an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr abzugeben. Abschließend kündigt Dirk Schütz an, dass der nächste Runde Tisch am 20. März 2023 stattfinden soll. Hier würde es weitere Details zur Vorplanung geben. Den 17. Runden Tisch plane man derzeit am 5. Oktober 2023. Dieser Termin sei

jedoch unter Vorbehalt, da die kommenden Landtagswahlen in Hessen zu beachten seien und man dementsprechend den Termin anpassen müsse.

### **TOP 4 Gemeinsame Botschaften**

Die Teilnehmenden verabschieden zum Ende des Runden Tisches die Gemeinsamen Botschaften:

- Am 4. Oktober 2022 fand die 15. Sitzung des Runden Tisches zum Bahnprojekt Kurve Kassel vor Ort in Kassel sowie als Online-Konferenz statt.
- Die beauftragte Ingenieurgemeinschaft (INGE) stellte den aktuellen Stand der Vorplanung vor. Der Fokus lag auf den Themen Schallschutz, Bauleistungen sowie den einzelnen Bauwerken.
- Die DB Netz AG wird die Vorplanung voraussichtlich Ende 2022 abschließen und die Unterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt einreichen. Die Parlamentarische Befassung im Deutschen Bundestag erfolgt voraussichtlich 2023. Hier werden auch die übergesetzlichen Kernforderungen der Region vorgelegt.
- Der 16. Runder Tisch wird voraussichtlich am 20. März 2023 stattfinden.

Die Moderatorin Rebecca Ruhfaß-Haderer bedankt sich bei den Teilnehmenden und schätzt die sachliche und gute Zusammenarbeit. Dirk Schütz und Marco Rasbieler bedanken sich ebenfalls und wünschen eine gute Heimreise.