

Van: Frank Menger

Onderwerp: TEN-T + Bundesverkehrswegeplan Wunderline / Lelylijn lobby samen met Niedersachsen, Bremen en Hamburg?

Datum: vrijdag 5 april 2024 10:20:52

Bijlagen: [2007777 ABS Paderborn – Halle \(Kurve Mönchehof – Ihringshausen\) „Kurve Kassel“.pdf](#)
[Deutscher Bundestag - Forderungen zur Bahn-Ausbaustrecke nördlich von Kassel.pdf](#)
[Spoorlijn Groningen_Nedersaksen.pdf](#)

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

Recent hebben de leden van de Bundestag van de Verkehrsausschuss toestemming gegeven om een knelpunt op het spoor aan te pakken. In een procedure die nodig is samen met de deelstaten Niedersachsen, Bremen en zeker Hamburg.

- <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2024/kw12-de-ausbaustrecken-993256>

Zolang het project Wunderline vanaf juni 2012 loopt heb ik nooit iets gezien of meegekregen dat u verteld is hoe de Duitse formele praktijk is voor de financiering van de aanpak van het spoor. En zeker zit de door voorgangers geëiste reistijd er zeker in. Maar je moet er wel wat voor doen. Wat kan het SNN hier betekenen?

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ABS Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen) „Kurve Kassel“

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Einleitung	2
2 Vorzugsvariante	2
2.1 Vorplanungsergebnisse.....	2
2.1.1 Trassenvorschlag und Variantenbetrachtung.....	2
2.1.2 Umweltverträglichkeit und Konzepte zum Ausgleich.....	3
2.1.3 Kosten (Wirtschaftlichkeit)	3
3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung	4
3.1 Anregungen/Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	4
3.1.1 Kernforderung I – Lärmschutz an den Bestandsstrecken	4
3.1.2 Kernforderung II – Beseitigung kritischer Bahnübergänge.....	5
3.1.3 Kernforderung III – Erschütterungsschutz an der Bestandstrecke.....	5
4 Fazit und Empfehlung	5
5 Anlagen	5

Die an den Deutschen Bundestag übermittelte Ursprungsdatei ermöglichte keine Weiterverarbeitung zu einer barrierefreien Bundestagsdrucksache.

1 Einleitung

Mit Blick auf den Beschluss 18/7365 des Deutschen Bundestages vom 28. Februar 2016 zur Menschen- und umweltgerechten Realisierung europäischer Schienennetze legt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit dem vorliegenden Bericht eine transparente Information über die Ausgestaltung des zur Realisierung anstehenden Bedarfsplanvorhabens nach Abschluss der Vorplanung (Leistungsphase 2 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI)) vor. Mit Abschluss dieser Planungsphase liegt eine Vorzugsvariante inklusive erster belastbarer Kostenschätzung vor. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Absatz 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) ist erfolgt.

Die Ausbaustrecke (ABS) Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen) ist im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans zur Engpassauflösung enthalten. Die Strecke ist von Bedeutung für die Entlastung der Knoten Hannover und Magdeburg von Güterzügen aus den Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen sowie dem Rhein-Ruhr-Gebiet in Richtung Osteuropa und wird Bestandteil des Transeuropäischen-Netzes (TEN-Netzes). Die Maßnahme besteht aus dem Bau einer eingleisigen elektrifizierten 5,3 km langen Neubaustrecke als Verbindungskurve der Strecken 2550 (Aachen – Kassel) und 1732 (Hannover – Kassel) nördlich von Kassel (Espenau-Mönchehof nach Fuldata-Ihringshausen). Sie verkürzt die Fahrzeit auf der Güterverkehrsrelation Ruhrgebiet - Südostdeutschland durch Vermeiden eines Fahrtrichtungswechsels (von ca. 20 bis 45 Minuten) im Rangierbahnhof Kassel. Die Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) wurde Ende 2022 abgeschlossen.

Gegenstand des vorliegenden Berichtes ist die Unterrichtung des Deutschen Bundestags über den Abschluss der Vorplanung und die Ergebnisse der frühen Bürgerbeteiligung zum Vorhaben Kurve Mönchehof – Ihringshausen.

Die Berichterstattung beruht auf Angaben der DB Netz AG und einer zuwendungsrechtlichen Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA). Die umfassende Abwägung zwischen allen berührten öffentlichen und privaten Belangen erfolgt im Rahmen der Baurechtserlangung. Das Vorhaben Kurve Mönchehof – Ihringshausen ist eine Maßnahme des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes (MgvG). Eine Bewertung und Festlegung zu konkreten, entscheidungserheblichen rechtlichen Fragestellungen erfolgt mit einem Maßnahmengesetz bzw. mit Planfeststellungsbeschluss, soweit das Eisenbahn-Bundesamt dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) einen Entscheidungsvorschlag unterbreitet, dass keine triftigen Gründe für die Baurechtserlangung durch Gesetz bestehen und das BMDV diesen bestätigt (§ 7 Absatz 2 MgvG).

2 Vorzugsvariante

2.1 Vorplanungsergebnisse

2.1.1 Trassenvorschlag und Variantenbetrachtung

Bezüglich der Realisierung einer Verbindungskurve zwischen den Strecken 2550 und 1732 wurden im Rahmen der Vorbereitung zum Raumordnungsverfahren sieben verschiedene Varianten entworfen und gegeneinander abgewogen. Des Weiteren wurde die im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung von der Region zusätzlich vorgeschlagene alternative Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen untersucht, die jedoch weder Gegenstand des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege noch wegen hohen Ausbaubedarfs wirtschaftlich ist. Der alternative Laufweg ist als weiträumige Umfahrungslösung nicht mit der vom Gesetzgeber festgelegten Projektdefinition einer lokalen Engpassauflösung in Einklang zu bringen. Diesbezüglich wurden vier Petitionen beim Deutschen Bundestag eingereicht. Der Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages kam zum Ergebnis, die DB habe nach entsprechenden Analysen dem Anliegen teilweise Rechnung getragen. Ebenso sah der Petitionsausschuss noch Handlungsbedarf auf den Zulaufstrecken (Bestandsstrecken) der Kurve Kassel im Bereich Lärmschutz sowie bei Schienenquerungen (Bahnübergänge). Der vom Petitionsausschuss erwähnte Handlungsbedarf ist insofern Gegenstand der Kernforderungen I und II, die von der Region erhoben wurden.

Im Ergebnis wurde die Variante 4B als Vorzugsvariante definiert, die die verkehrlichen und betrieblichen Ziele des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) vollumfänglich erfüllt und ebenso am besten die Schutzgüter berücksichtigt. Die 5,3 km lange Verbindungskurve wird eingleisig und elektrifiziert ausgeführt.

Abbildung ABS Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen)



Quelle: DB Netz AG

2.1.2 Umweltverträglichkeit und Konzepte zum Ausgleich

Durch den Trassenverlauf der ABS Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen) werden kleinräumige Waldbereiche, welche eine besondere Relevanz für das Landschaftsbild besitzen, durchquert. Zusätzlich besitzen Tunnelein- und -ausgänge, Böschungen sowie Brückenbauwerke einen Einfluss auf das Landschaftsbild. Bedingt durch den hohen Tunnelanteil sind jedoch keine erheblichen Veränderungen des Ist-Zustandes zu erwarten.

In Bezug auf Lärm- und Erschütterungsschutz führt die Variante 4B bei den betroffenen Wohneinheiten im Vergleich zu den anderen Varianten zur geringsten Schallbetroffenheit.

2.1.3 Kosten (Wirtschaftlichkeit)

Im Zuge der Vorplanung der ABS Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen) wurde für die vorgeschlagene Variante 4B eine Gesamtwertprognose (GWP) von 1.242 Mio. Euro ermittelt. Die Prognose beinhaltet einen nominalen Risikozuschlag von 688 Mio. Euro auf die nominalen Basiskosten (555 Mio. Euro), welche sich aus den Bau- und Planungskosten der DB Netz AG zusammensetzen. Für die DB Station&Service AG sowie die DB Energie AG fallen keine Kosten im Rahmen des Bedarfsplanprojektes an.

Gesamtwirtschaftliche Bewertung

In der Variantenbetrachtung zur Trassenführung stellt die Vorzugsvariante 4B die wirtschaftlichste Lösung unter Berücksichtigung der Schutzgüter und einer optimalen Betriebsqualität dar. Entsprechend der durch das BMDV im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans durchgeführte, volkswirtschaftliche Untersuchung hatte sich ursprünglich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 15,6 ergeben. Nach Abschluss der Vorplanung wies das Projekt allerdings erheblich höhere Kosten als ursprünglich unterstellt auf. Wesentliche Gründe für die Kostensteigerung waren die nunmehr erforderlichen Trog- und Tunnelbauten. Die dargestellten Kosten liegen jedoch nach wie vor unter den im Rahmen des BVWP ermittelten Nutzen, womit eine Wirtschaftlichkeit der Maßnahme nach wie vor gegeben ist ($NKV > 1$). Eine Umsetzbarkeit ist damit möglich.

Finanzierung

Das Vorhaben ABS Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen) wird durch den Bund nach dem Bundesbahngesetz (BSWAG) finanziert, da es sich um ein Projekt im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans zur Engpassauflösung handelt. Die Deutsche Bahn AG beteiligt sich mit Eigenmitteln nach § 9 Absatz 1 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung an den zuwendungsfähigen Kosten.

3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Variantenuntersuchung sowie deren Gegenüberstellungen und Lösungsfindung fanden unter der frühen Einbindung der Öffentlichkeit bereits seit 2018 statt. Im Rahmen eines „Runden Tisches“ wurden regelmäßige Informations- und Austauschveranstaltungen durchgeführt. Das Gremium tagte bis zum Herbst 2022 insgesamt 15-mal und setzt sich aus Personen aller relevanten Interessengruppen zusammen, die den Prozess von der Trassenauswahl bis zur Formulierung der Kernforderungen begleitet haben. Zu den Teilnehmenden gehörten u. a. Umwelt- und Naturschutzverbände, Verkehrsverbände, Bürgerinitiativen, Abgeordnete des Bundes- und Landtags sowie Kommunen. Teil der Öffentlichkeitsarbeit ist auch die für das Vorhaben von der DB Netz AG erstellte Internetseite (<https://www.kurve-kassel.de/>), die fortlaufend aktualisiert wird.

Die Vorzugsvariante 4B wurde im Rahmen des Runden Tisches präsentiert und im Dezember 2021 in das förmliche Raumordnungsverfahren (ROV) eingebracht. Das ROV wird durch das Regierungspräsidium Kassel durchgeführt und ist noch nicht abgeschlossen. Gemäß der Vorab-Stellungnahme des Regierungspräsidiums vom 20.02.2023 an die DB Netz AG ist die Auswahl der Vorzugsvariante vorbehaltlich der abschließenden raumordnerischen Beurteilung plausibel.

3.1 Anregungen/Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurde allen Beteiligten die Möglichkeit gegeben, Anregungen bzw. Forderungen in das Projekt einzubringen. Diese wurden diskutiert und als Ergebnis zu Kernforderungen zusammengefasst, die über den geplanten Ausbaubereich hinausgehen. Sie wurden von der DB Netz AG und dem Bund hinsichtlich ihrer Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit beurteilt.

3.1.1 Kernforderung I – Lärmschutz an den Bestandsstrecken

Die Erfordernisse beziehen sich auf Lärmschutzmaßnahmen, die sich außerhalb des Untersuchungsraums und der gesetzlichen Anforderungen zur Umsetzung des Vorhabens befinden. Sie liegen in den Zulaufstrecken zur Verbindungskurve. Die Kosten für die Kernforderung I betragen insgesamt 269 Mio. Euro¹. Sie sind nach technischen und gesetzlichen Anforderungen weder notwendig noch wirtschaftlich und infolgedessen vom Bund abzulehnen. Nichtsdestotrotz stehen geeignete Förderprogramme zur Verfügung, sodass die hier von der Region geforderten Maßnahmen im Rahmen eines freiwilligen Programms „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“, vorbehaltlich der Erfüllung der im Programm festgelegten Voraussetzungen, finanziert werden könnten.

¹ Einschließlich Planungskosten, Risikozuschlag in Höhe von 35 Prozent und Nominalisierung.

3.1.2 Kernforderung II – Beseitigung kritischer Bahnübergänge

Im Rahmen der Kernforderung II wird die Anpassung von fünf Bahnübergängen gefordert. Die Kosten betragen insgesamt 43 Mio. Euro². Abweichend von den geltenden Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) soll laut Forderung der Region ein Drittel der Kosten in Höhe von rund 14 Mio. Euro (gemäß EKrG das Kreuzungsdrittel der DB Netz AG) als Projektkosten aus dem Bedarfsplan finanziert werden. Die übrigen zwei Drittel der Kosten wären aus dem Haushaltstitel zum EKrG und vom Straßenbaulastträger zu tragen. Alle betroffenen Bahnübergänge liegen außerhalb des Projektumgriffs; eine projektbedingte Änderung ist nicht zu erkennen.

Aus Sicht des Bundes stellt die Forderung auch keine Kernforderung der Region im eigentlichen Sinne dar, weil sie lediglich eine Finanzierungsänderung zu Gunsten der DB Netz AG fordert. Der Bund empfiehlt, dieser Forderung nicht nachzukommen, zumal mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung des BMDV mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein Finanzierungsinstrument für EKrG-Maßnahmen außerhalb von Bedarfsplanvorhaben existiert.

3.1.3 Kernforderung III – Erschütterungsschutz an der Bestandstrecke

Die Region fordert einen Erschütterungsschutz an den Bestandsstrecken. Genaue Kostenangaben liegen hierzu nicht vor, da die Forderung nach Auskunft der Vorhabenträgerin erst zu einem späten Zeitpunkt bekannt geworden ist und die Ermittlung einen erheblichen Zeitaufwand mit entsprechenden Projektverzögerungen bedeuten würde. Für eine nähere planerische Betrachtung wären 0,25 Mio. Euro³ erforderlich. Mit Blick auf dem Umstand, dass sich der Untersuchungsbereich außerhalb des Untersuchungsraums des Bedarfsplanvorhabens befindet und ein kausaler Zusammenhang zu diesem nicht besteht, kann eine Umsetzung durch den Bund nicht empfohlen werden.

4 Fazit und Empfehlung

Die ABS Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen) dient der Attraktivitätssteigerung des Laufwegs für Güterzüge in der Relation Ruhrgebiet – Mitteldeutschland bzw. der Entlastung des Engpassbereichs Minden – Hannover – Halle vom Güterverkehr. Durch die Verbindungskurve kann der Fahrtrichtungswechsel im Rangierbahnhof Kassel entfallen und der Weg für die Schienengüterverkehre verkürzt sich zudem um rund 20 km.

Mit der Vorzugsvariante werden alle Projektziele vorbehaltlich der Ergebnisse des Planfeststellungsverfahrens erfüllt. Das EBA geht davon aus, dass mit der Vorzugsvariante dem geforderten Grundsatz von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprochen wird.

Die aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zusätzlich zur Vorzugsvariante erhobenen Kernforderungen I, II und III werden vom Bund nicht empfohlen. Die Maßnahmen sind für die Umsetzung des Bedarfsplanvorhabens nicht erforderlich, zudem unwirtschaftlich, stellen die bestehenden gesetzlichen Grundlagen in Frage und würden einen Präzedenzfall schaffen. Darüber hinaus sollte das NKV des Bedarfsplanvorhabens nicht mit Maßnahmen belastet werden, die gemäß bestehender Gesetze grundsätzlich über andere Finanzierungsquellen abzuwickeln wären. Der Bund empfiehlt daher die Bestätigung der beschriebenen Vorzugsvariante der DB Netz AG als Grundlage für die weiteren Planungen.

Sollte es zur Realisierung der Kernforderungen kommen, würde dies zu erheblichen Mehrkosten sowie zur Verschlechterung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses des Bedarfsplanvorhabens führen.

5 Anlagen

DB Netz AG: Einzelvorstellung ABS Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen) vom 12. April 2023
Eisenbahn-Bundesamt: Prüfbericht Empfehlung parlamentarische Befassung vom 25. Mai 2023 auf Basis der Einzelvorstellung der DB Netz AG vom 12. April 2023

² Einschließlich Planungskosten, Risikozuschlag in Höhe von 35 Prozent und Nominalisierung.

³ Einschließlich Planungskosten, Risikozuschlag in Höhe von 35 Prozent und Nominalisierung.



Foto: Volker Emerleben

Einzelvorstellung

ABS Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen) „Kurve Kassel“

DB Netz AG

Region Mitte

I.NI-MI-K-I

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
1.1 Parlamentarische Befassung	3
1.2 Allgemeine Projektinformationen - Anlass und Ziel der Maßnahme	3
1.3 Allgemeine Projektinformationen - Beschreibung des Bestandes	5
2. Vorzugsvariante	7
2.1 Allgemeines	7
2.2 Verkehrliche Aufgabenstellung	7
2.3 Betriebliche Aufgabenstellung	7
2.4 Vorplanungsergebnis Vorzugsvariante	8
2.4.1 Beschreibung der Vorzugsvariante	8
2.4.2 Übersicht der untersuchten Varianten	10
2.4.3 Ausschlusskriterien	11
2.4.4 Bewertungskriterien	11
3. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung §25 Abs.3 VwVfG (Auszug)	15
3.1 Überblick der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	15
3.2. Überblick gesetzlicher Grundlagen	15
4. Kernforderungen aus der Region	17
Kernforderung I: Lärmschutz an den Bestandsstrecken	17
Kernforderung II: Beseitigung kritischer Bahnübergänge	17
Kernforderung III: Erschütterungsschutz an der Bestandsstrecke	17
Zusammenfassung	18
Quellenverzeichnis	19
Anlagen	
Anlage 1:	Bewertungsmatrix gesetzl. Vorzugsvariante und gesetzlicher Schallschutz
Anlage 2:	Ergebnisse im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung
Anlage 3:	Begründung der besonderen Betroffenheit und Kernforderungen der Region
Anlage 4:	Zusammenfassung der Kernforderungen der Region

1. Einleitung

1.1 Parlamentarische Befassung

Der Deutsche Bundestag hat am 28.01.2016 mit einstimmigem Beschluss des Antrages 18/7365 der Fraktionen der CDU/CSU und SPD (Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze) beschlossen:

- *in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes, die durch EU-Mittel (CEF) bezuschussungsfähig sind, auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen*
- *aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können.*

Mit der Willensbildung des Deutschen Bundestages ist keine Anpassung von Verordnungen und Gesetzen gefordert. Er will im Einzelfall über die finanzielle Förderung bestimmter Maßnahmen entscheiden, die im Dialog der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG gefordert wurden, aber aus zuwendungsrechtlichen Gründen nicht in der Vorzugsvariante berücksichtigt werden können.

Der Bundestagsbeschluss stellt jedoch kein Präjudiz bezüglich der nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) erforderlichen Planfeststellungsverfahren dar. Entsprechend erfolgt die abschließende Abwägung zu allen Maßnahmen im planrechtlichen Verfahren durch die zuständige Planfeststellungsbehörde. Gegen den Beschluss steht weiterhin der Rechtsweg offen.

Auf Basis der per 01.01.2018 in Kraft getretenen Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) erfolgt für Bedarfsplanvorhaben nach dem Abschluss der Leistungsphase 1 und 2 der HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung) eine Befassung im Deutschen Bundestag (Parlamentarische Befassung).

Die hier vorliegende Einzelvorstellung des Projekts ABS Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen), im Weiteren „Kurve Kassel“ bezeichnet, bildet die Grundlage für den Bericht über das Ergebnis der Vorplanungen – einschließlich der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung – an den Deutschen Bundestag.

1.2 Allgemeine Projektinformationen – Anlass und Ziel der Maßnahme

Das Projekt „Kurve Kassel“ – erstmals erwähnt im BVWP '92 (als Teil der ABS Paderborn-Halle) – wurde letztmalig vom Deutschen Bundestag im Dezember 2016 zum Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) auf der Basis des Bundesverkehrswegeplans 2030 beschlossen. Das Projekt wird dort im vordringlichen Bedarf mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 15,6 unter der Projektnummer 2-015-V01 unter dem Titel „ABS Paderborn-Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen)“ geführt (vergleiche Projektinformationssystem des Bundes im Internet, kurz [PRINS](#)):

Der kürzeste Laufweg für den Schienengüterverkehr in West-Ost-Relation zwischen den Räumen Hamm / Ruhrgebiet und Halle / Mitteldeutschland besteht über Altenbeken, Eichenberg und Nordhausen. Hierfür ist jedoch ein zeit- und kostenintensiver Fahrtrichtungswechsel im Rangierbahnhof Kassel notwendig, da keine direkte Durchbindung der Strecken Hamm – Altenbeken – Kassel und Kassel – Nordhausen – Halle besteht. Die Verkehre nutzen daher überwiegend die Verbindung über Minden, Hannover, Braunschweig und Magdeburg, da hierfür kein Fahrtrichtungswechsel durchgeführt werden muss. Dadurch überlagern sich die Verkehre Ruhrgebiet – Mitteldeutschland mit den Verkehren von den Nordseehäfen, welche hier ihre

Hauptabfuhrstrecken im Hinterland haben. Durch das hohe Zugaufkommen im Raum Hannover und die tlw. nur eingeschränkten Kapazitäten der Strecken im Raum Magdeburg kommt es zu Engpässen mit großen Überlastungen und Wartezeiten. Diese führen zu einer eingeschränkten Betriebsqualität. Gleichzeitig weist der Streckenzug Hamm – Altenbeken – Kassel – Eichenberg – Halle noch deutliche Kapazitätsreserven auf.

Zur Attraktivitätssteigerung des Laufwegs für Güterzüge in der Relation Ruhrgebiet – Mitteldeutschland ist daher der Neubau einer Verbindungskurve von Espenau-Mönchehof nach Fuldata-Ihringshausen geplant. Hierdurch kann der Fahrtrichtungswechsel in Kassel Rbf entfallen. Durch diese sogenannte Kasseler Kurve verkürzt sich der Weg zwischen Ruhrgebiet und Mitteldeutschland ggü. der Führung über Hannover um rd. 20 km. Gleichzeitig wird der Engpassbereich Minden – Hannover – Halle vom Güterverkehr entlastet, da dieser stattdessen die weniger ausgelastete Strecke über Altenbeken und Nordhausen nutzen kann. Somit lassen sich Transportkosteneinsparungen erzielen.

Mit der Planung wurde die Deutsche Bahn als Vorhabenträgerin durch das Bundesverkehrsministerium 2015 beauftragt.

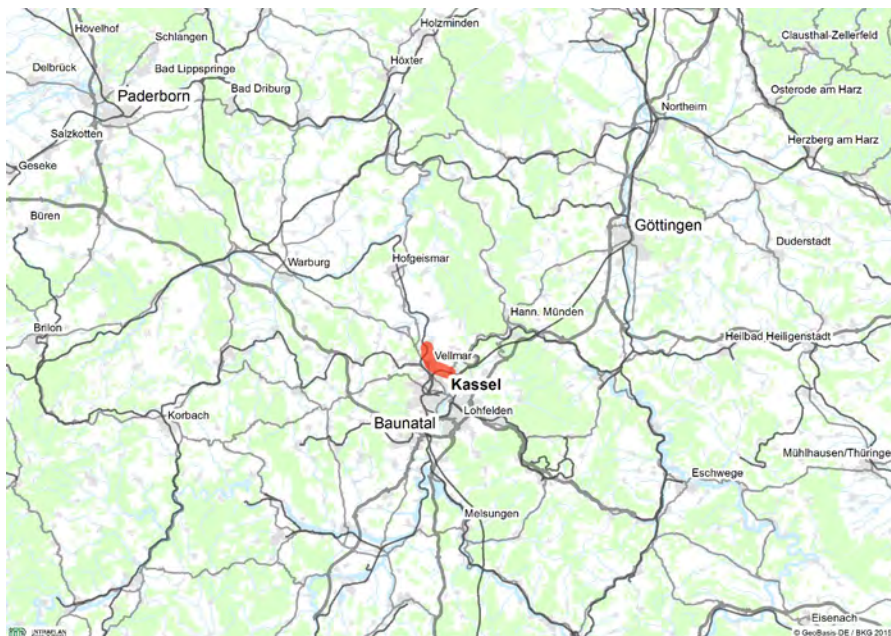


Abbildung 1: Lage der Maßnahme (Quelle: Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030)

Das Projekt ist Bestandteil des TEN-T (Gesamtnetz), der Netzkonzeption 2030 der DB und des BVWP 2030.

1.3 Allgemeine Projektinformationen – Beschreibung des Bestandes



Abbildung 2: Übersicht der Bestandsstrecken im Planungsgebiet



Abbildung 3: Aktueller Zuglauf über Rangierbahnhof Kassel

Auf dem Streckenabschnitt der Strecke 2550 verkehren einzelne Fernverkehrszüge.

Auf dem Streckenabschnitt der Strecke 1733 verkehren 5 ICE-Linien jeweils im 2-h-Takt und eine ICE-Linie im 1-h-Takt.

Auf dem Streckenabschnitt der Strecke 2550 verkehrt eine Regiotram im 30-min-Takt und zwei Regionalexpress-Linien im 2-h-Takt.

Auf dem Streckenabschnitt der Strecke 1732/1733 verkehrt eine Regionalbahn im 1-h-Takt und zwei Regionalexpress-Linien im 2-h-Takt.

Der folgenden Übersicht können, die gemäß Zugzahlenprognose 2030 geplanten Züge, entnommen werden:

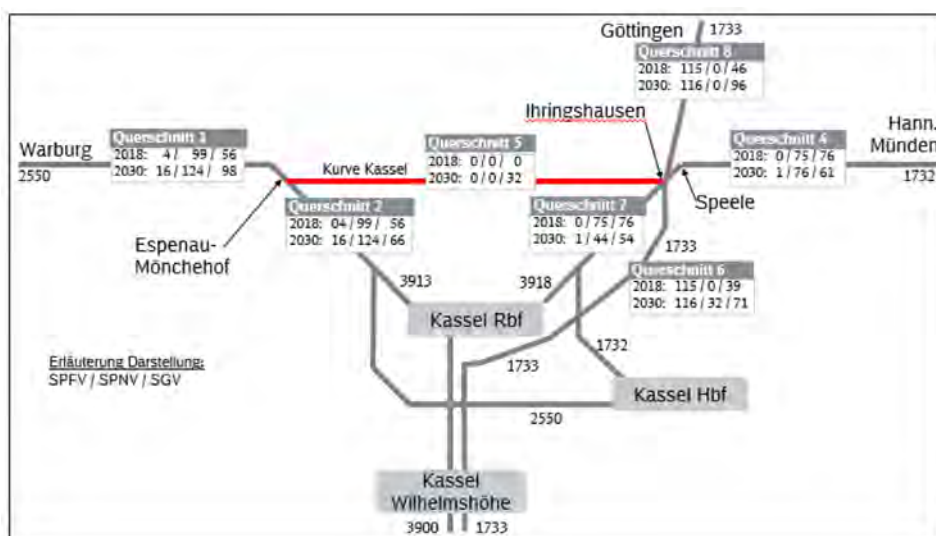


Abbildung 4: Übersicht der Zugzahlen 2018/2030 über 24 Stunden

Auf der Strecke 2550 kommt es gemäß der Zugzahlenprognose 2030 zu einer Steigerung aller Verkehrsarten. Die Inbetriebnahme des „Ostkorridors“ auf dem Laufweg (Hamburg -) Uelzen - Regensburg (- München/Passau) führt u.a. zu Verlagerungen aus dem bisherigen Laufweg Uelzen - Hannover - Göttingen - Bebra - Fulda - Würzburg - Passau. Dadurch werden auf diesem Laufweg wiederum Kapazitäten frei, welche für Züge mit dem Ziel Frankfurt/Mannheim/Karlsruhe genutzt werden können, welche bisher wegen fehlender Kapazitäten auf dem direkten Laufweg über Göttingen (- Eichenberg -) Kassel (1732/1733) geroutet wurden.

In Abstimmung mit dem BMDV wurden für die Vorplanung die Zugzahlenprognose 2030 verwendet. Die Zugzahlen des Deutschlandtaks kommen wegen geringerer Zugzahlen gegenüber den Zugzahlenprognose 2030 nicht zur Anwendung, da zu erwarten ist, dass die Zugzahlen 2040 wieder steigen. Im Rahmen der weiteren Planungsphase wird dann - nach Vorliegen - die Zugzahlenprognose 2040 verwendet.

2. Vorzugsvariante

2.1 Allgemeines

Die „Kurve Kassel“ ist ein Teilabschnitt des Bedarfsplanprojektes ABS Paderborn – Halle. Das Projekt beinhaltet den Neubau einer Verbindungskurve, welches als Vorzugsvariante 4b – als teilweise im Tunnel verlaufende Verbindungskurve – geplant ist. Die Verbindungskurve soll ermöglichen, dass Güterzüge der Relation Ruhrgebiet – Mitteldeutschland / Polen / Osteuropa über den Laufweg Hamm – Altenbeken – Kassel – Halle verkehren können. Die Strecke wird Bestandteil des Transeuropäischen-Netzes (TEN-Netzes). Die diesbezüglichen Richtlinien sind von daher ebenfalls zu berücksichtigen. Alle relevanten Teilsysteme aus der Verordnung über die technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) sind somit einzuhalten. Folgende Randbedingungen zur Definition der technischen Prämissen aus dem Teilsystem „Infrastruktur“(INF) sind hierbei grundsätzlich zu berücksichtigen:

Strecke:	NBS Nr.: 3928 - Mönchehof - Ihringshausen
Kilometer:	ca. 5,3 km
Abschnitt:	Verbindungskurve zwischen Strecken 2550 und 1732
DB Streckenklasse:	D4 (Radsatzlast 22,5 t; Meterlast 8,0 t/m), perspektivisch E
TEN-Kategorie:	P5 / F3
Streckenstandard:	G 120 (Güterverkehr - Mischverkehr im Bedarfsfall)
Kommunikation:	GSMR und BOS

2.2 Verkehrliche Aufgabenstellung

Die „Kurve Kassel“ dient vorrangig den innerdeutschen Verkehren und primär dem Schienengüterverkehr der Ost-West-Relation. Aus der Planfallbetrachtung im Projektinformationssystem (PRINS) ist abzuleiten, dass die Maßnahme im Wesentlichen den Güterverkehren mit Quelle und Ziel im Ruhrgebiet und des sächsischen Industriedreiecks sowie ggf. darüber hinaus dient.

In der Zielnetz betrachtung, die die Umsetzung der übrigen BVWP-Maßnahmen und somit die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten an anderer Stelle im Bundesgebiet unterstellt, ist der Verlagerungseffekt auf den Korridor Hamm – Kassel – Halle berücksichtigt. Am 20.12.2013 ist die neue TEN-Leitlinie als Verordnung mit unmittelbarer Rechtswirkung (EU 1315/2013) in Kraft getreten. Mit dieser EU-Verordnung soll der Aufbau eines multi-modalen transeuropäischen Verkehrsnetzes geregelt werden. Im Rahmen des Projektes „Kurve Kassel“ sind die Strecken 2550 und 1732 betroffen, die Bestandteile der TEN-Strecken sind. Die Strecke 2550 ist Bestandteil des Gesamtnetzes für HGV-Bahnen. Die Strecke 1732 ist Bestandteil des konventionellen Gesamtnetzes. Durch die verkehrlichen und technischen Ziele des Projekts werden auch die Infrastrukturanforderungen der TEN-Verordnung erfüllt.

2.3 Betriebliche Aufgabenstellung

Da es keine Angaben zu den typischen Güterzügen in den Zugzahlenprognosen des Bundes gibt, mussten die maßgeblichen Zugcharakteristika auf andere Weise ermittelt werden. Die Züge sollen hauptsächlich im Ost-West-Verkehr auf der Strecke Paderborn – Halle in beiden Richtungen verkehren. Auf diesem Streckenverlauf werden mehrere bergige Gegenden durchquert, sodass es aufgrund der Steigungen Lastbeschränkungen für Züge in Abhängigkeit von den Lokomotivbaureihen gibt. Daher wurden die Musterzüge für die Zukunft anhand der Grenzlasten an den Zwangspunkten auf der Gesamtstrecke bemessen. Planungen, diese Zwangspunkte zu beseitigen, sind nicht bekannt. Die maßgeblichen Güterzüge müssen die neuzubauende Strecke ohne freie/gesicherte Durchfahrten befahren können.

2.4 Vorplanungsergebnis Vorzugsvariante

2.4.1 Beschreibung der Vorzugsvariante

Die geplante Neubaustrecke von Mönchehof nach Ihringshausen beginnt etwa 500 m südöstlich des Bahnhofs Mönchehof, entlang der Bestandsstrecke 2550. Im Bereich des Bahnhofs Mönchehof sind im Zuge der Erstellung der Neubaustrecke verschiedene Anpassungen an den Bahnsteigen und an der bestehenden Personenunterführung sowie der Neubau einer ca. 400 m langen Lärmschutzwand erforderlich.

Nach ca. 800 m wird die Bestandsstrecke verlassen und die Antragsvariante schwenkt nach Osten. Im Bereich der neuen Gleise der Kurve Kassel muss an der bahnlinken Seite die Bestandsböschung von km 0,100 – km 0,625 zurückgebaut werden und der Geländesprung wird durch eine Stützkonstruktion gesichert. Die im Anschluss an die Stützwand bei ca. km 0,6+00 vorhandene bestehende Straßenüberführung der K35 muss neu gebaut werden, da durch den Neubau der Kurve Kassel zusätzlich zu den beiden Bestandsgleisen der Strecke 2550 das Haupt- und das Puffergleis der neuen Strecke überführt werden müssen.

Nach einer etwa 580 m langen offenen Streckenführung, welche ca. 170 m im Einschnitt und 350 m in Dammlage vorgesehen ist und landwirtschaftliche Nutzflächen beansprucht, beginnt bei km 1,1+80 ein ca. 440 m langes Trogbauwerk. Bei km 1,2+91 kreuzt die Trasse den Verlauf der K35, wodurch hier eine weitere Straßenüberführung erforderlich wird, die in das Trogbauwerk integriert ist.

Im Anschluss an das Trogbauwerk beginnt ein ca. 2,6 km langer eingleisiger Tunnelabschnitt in überwiegend bergmännischer Bauweise. Die Portalbereiche sowie zwei kurze Zwischenabschnitte mit geringer Überdeckung werden in offener Bauweise hergestellt. Der Tunnel besitzt 3 Rettungsschächte, wobei die Rettungsschächte 1 und 3 in den Bereichen der offenen Bauweise liegen und bauzeitlich auch als Zwischenangriffe genutzt werden sollen.

Der Tunnel endet etwa 600 m östlich von Niedervellmar bei km 4,2+10 und gabelt sich im Portalbereich in zwei Stränge. Im Anschluss an den Tunnel wird ein ca. 90 m langes Trogbauwerk erstellt, bevor die beiden Gleise im Einschnitt weitergeführt werden.

Der nördliche Strang liegt ca. 200 m im Einschnitt, bevor von km 4,4+84 bis km 5,1+80 ein weiteres eingleisiges Trogbauwerk anschließt. Bei ca. km 4,9 kreuzt die Strecke 3928 die vorhandene L3234 (Niedervellmarer Straße). Das dort erforderliche Kreuzungsbauwerk (SÜ 3) liegt ca. mittig innerhalb des Trogbauwerkes. Im Anschluss an das südliche Ende des Trogbauwerkes wird auf der bahnlinken Seite zur Stützung des Geländesprungs zu den angrenzenden Grundstücken eine ca. 160 m lange Stützwand erforderlich. Nach einer anschließenden kurzen offenen Streckenführung im Einschnitt bindet der Strang direkt am Bahnhof Ihringshausen in die Bestandsstrecke 1732 ein. Von km 5+100 bis km 5+340 wird eine Lärmschutzwand vorgesehen. Diese ist aufgrund des Rückbaus der Bestandslärmschutzanlagen erforderlich, um eine akustische Gleichwertigkeit zu gewährleisten. Die Lärmschutzwand wird auf den Wänden des Trogs 3 und der Stützwand 2 montiert.

Das südliche Puffergleis der Strecke überbrückt eine Straße, ein Gewerbegebiet sowie die beiden Bestandsstrecken 1732 und 1733 und bindet anschließend ebenfalls in die Bestandsstrecke 1732 ein. Hierzu verläuft die Strecke nach der Gabelung zuerst in einer etwa 390 m langen offenen Streckenführung, welche ca. 100 m im Einschnitt und 290 m in Dammlage vorgesehen ist. Im Anschluss an den Damm wird eine ca. 300 m lange Eisenbahnüberführung errichtet. Die Eisenbahnüberführung überquert das Gleisfeld der Bestandsstrecken 1732 und 1733, sowie das Gewerbegebiet Kämperbrücke, einschließlich der Landesstraße L3234. Gemäß der Schalltechnischen Untersuchung, Bericht Nr. 200-6977-1 vom 25.08.2022 werden im Bereich der EÜ1 Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Auf der westlichen Kappe des Bauwerkes wird daher eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,00 m über SOK vorgesehen. Im Anschluss an die Eisenbahnüberführung verläuft die Strecke in einer ca. 615 m langen offenen Streckenführung und bindet dann in die Bestandsstrecke 1732 ein.

Insgesamt ergibt sich eine Fahrstrecke zwischen Immenhausen und Bonaforth von 24,6 km, die Länge der dazu erforderlichen Neubaustrecke beträgt 5,3 km. Davon sind 2,6 km als Tunnel und 0,3 km als Brückenabschnitt vorgesehen. Weitere 2,4 km sind als oberirdische Streckenführung geplant, wovon ca. 1,2 km in Trogbauwerken verlaufen und der Rest in Einschnitten oder Dammlagen realisiert werden. Durch die Variante 4B sind Puffergleise auf einer Länge von 6,0 km notwendig.

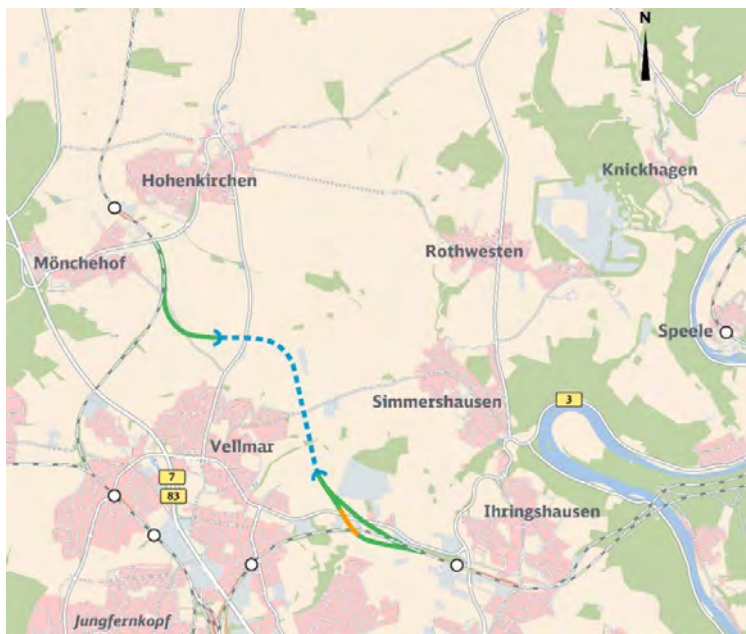


Abbildung 5: Streckenverlauf der Vorzugsvariante

Merkmale der Vorzugsvariante:

Streckenategorie Neubaustrecke

- *Streckenklasse:* D 4 (Radsatzlast: 22,5 t; Meterlast: 8,0 t/m)
- *Streckenstandard:* G 120
- *Entwurfsgeschwindigkeit:* 80 / 100 km/h
- *Lichtraumprofil:* GC
- *Optimierungskriterium:* Güterverkehr
- *Netztyp:* Leistungsnetz / Hauptnetz (L / H)
- *Anzahl Streckengleise:* 1
- *Überholgleise:* Anordnung an den Ein- und Ausbindepunkten der Bestandsgleise, ausgelegt für Güterzüge bis 740,0m Länge

Die Strecke wird Bestandteil des Transeuropäischen-Netzes (TEN-Netzes). Die diesbezüglichen Richtlinien sind von daher ebenfalls zu berücksichtigen. Alle relevanten Teilsysteme aus der Verordnung über die technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) sind somit einzuhalten. Folgende Randbedingungen zur Definition der technischen Prämissen aus dem Teilsystem „Infrastruktur“(INF) sind hierbei grundsätzlich zu berücksichtigen:

- *TSI-Streckenklasse:* P5 / F3
- *Begrenzungslinie (Lichtraumprofil):* GC
- *Radsatzlast:* 22,5 t
- *Streckengeschwindigkeit:* 80 / 100 km/h
- *Zuglänge:* 740,0 m

Die Streckengeschwindigkeit auf der neuen „Kurve Kassel“ beträgt überwiegend 100 km/h, in einem kurzen Teilbereich 80 km/h. Es werden gleichzeitige Ein- und Ausfahrten in die bzw. aus den zweigleisigen Abschnitten (über die Puffergleise) möglich sein. Die Einfahrt von der neuen Kurve in das Puffergleis wird parallel zu Zugfahrten auf der Bestandsstrecke möglich sein. Ergänzend zu den Grundanforderungen des Bundesverkehrswegeplans wurde die Strecke als Mischverkehrsstrecke geplant, damit im Störungs- und Umleitungsfall die Strecke von Personenzügen genutzt werden kann und so die Netzresilienz gesteigert wird. Die Ausführung als Mischverkehrsstrecke ist mit keinen zusätzlichen Kosten gegenüber der reinen Güterverkehrsstrecke verbunden.

2.4.2 Übersicht der untersuchten Varianten

Für die Realisierung einer Verbindungskurve von der Strecke 2550 Aachen – Kassel Hbf zur Strecke 1732 Hannover Hbf – Kassel Hbf wurden als Vorbereitung zum Raumordnungsverfahren 7 verschiedenen Varianten entworfen und gegeneinander abgewogen. In der nachfolgenden Übersicht sind die Varianten dargestellt und in der Anlage 1 beschrieben.

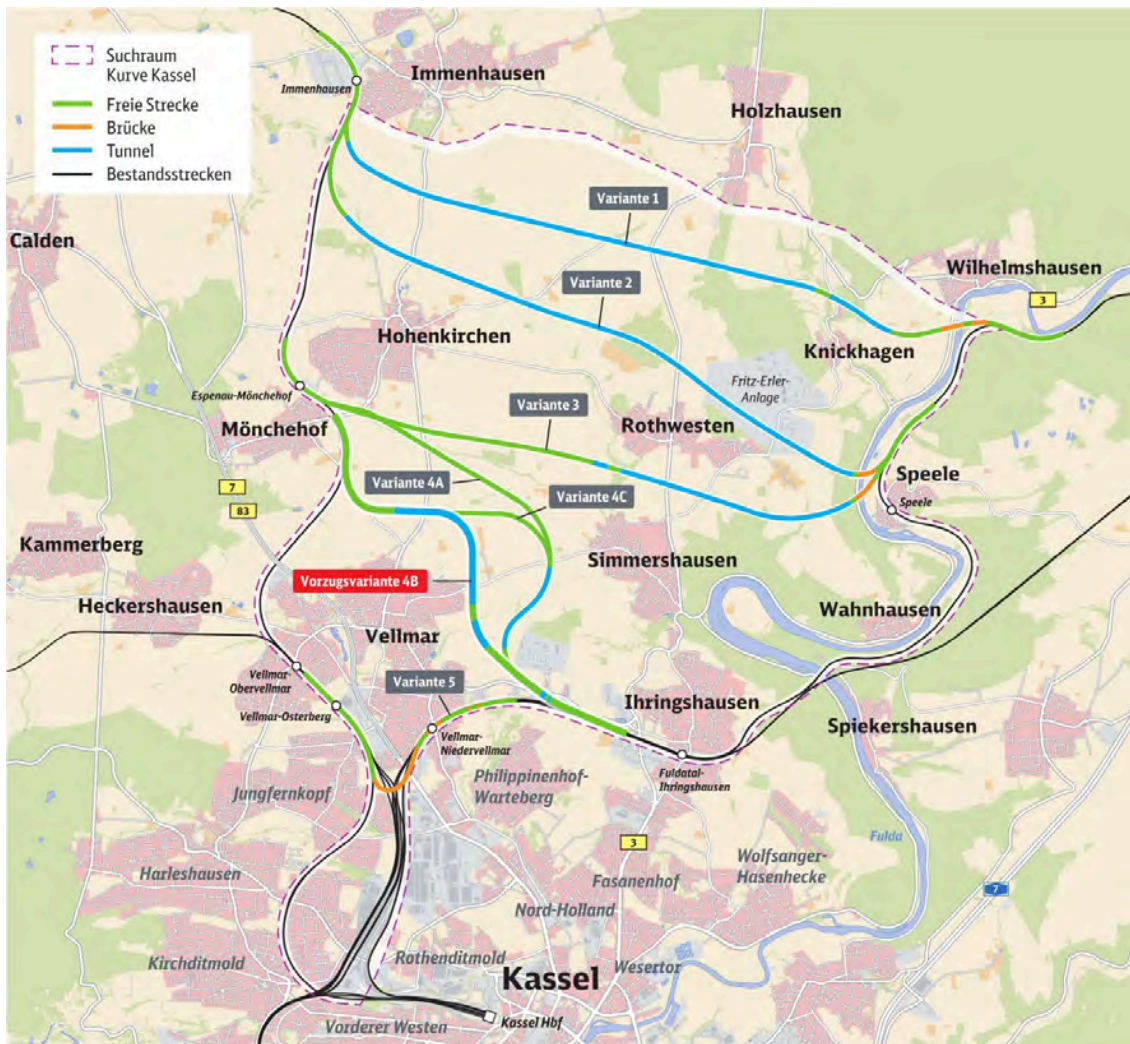


Abbildung 6: Übersicht der Planungsvarianten

Darüber hinaus wurde ein alternativer Laufweg über Altenbeken – Northeim – Nordhausen untersucht, der im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gefordert wurde. Diesbezüglich wurden vier Petitionen beim Deutschen Bundestag eingereicht. Der Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages kam zum Ergebnis, dass die DB entsprechende Analysen durchgeführt habe und somit teilweise dem Anliegen Rechnung getragen habe. Gleichwohl sähe der Petitionsausschuss noch Handlungsbedarf auf den Zulaufstrecken (Bestandsstrecken) der Kurve Kassel im Bereich Lärmschutz sowie bei Schienenquerungen (Bahnübergänge) (vgl. Bundestags-Drucksache 20/3734, sowie Kapitel 1 der Anlage 1).

Der vom Petitionsausschuss skizzierte Handlungsbedarf ist Gegenstand der von der Region erhobenen Kernforderungen I und II.

2.4.3 Ausschlusskriterien

2.4.3.1 Erfüllung und Einhaltung der verkehrlichen & betrieblichen Ziele

Die verkehrlichen und betrieblichen Ziele des BVWP werden durch die Vorzugsvariante 4B vollumfänglich erfüllt.

2.4.3.2 Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) > 1

Auf Basis der durch das BMDV im Rahmen des BVWP durchgeführten volkswirtschaftlichen Untersuchungen hatte sich ein NKV von 15,6 ergeben. Auf Grund des NKV wurde das Projekt in der Dringlichkeitseinstufung in den vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung aufgenommen. Nach Abschluss der Vorplanung hat sich dieses aufgrund der deutlich höheren Kosten der Vorzugsvariante erheblich reduziert, liegt jedoch weiterhin über dem notwendigen Wert von 1.

2.4.4 Bewertungskriterien

2.4.4.1 Bewertung der Wirtschaftlichkeit / Finanzierung

Die Vorzugsvariante 4B stellt die wirtschaftlichste Lösung mit den geringsten Kosten bei bestmöglicher Berücksichtigung der Schutzgüter dar. Dies wurde in dem Raumordnungsverfahren hinreichend hergeleitet und transparent im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung kommuniziert.

In der nach der Planungsphase der Raumordnung anschließenden Vorplanung wurde die Baukostenschätzung in Höhe von ca. 348 Mio. EUR (real) angegeben. Der Gesamtwertumfang des Projektes beträgt ca. 555 Mio. EUR (nominal). Die Kostensteigerung gegenüber der Kostenschätzung der Raumordnung ergibt sich zum einen aus der Nominalisierung der Kosten bis zum voraussichtlichen Zahlungszeitpunkt und zum anderen aus der höheren Planungstiefe. Gemeinsam mit dem Eisenbahn-Bundesamt wurde zusätzlich eine Risikovorsorge für das Projekt ermittelt, die sogenannte Gesamtwertprognose (GWP).

In der GWP wurden weitere Risikosachverhalte, wie z.B. Marktpreisentwicklung auf dem Beschaffungsmarkt (z.B. Stahlpreise, Verfügbarkeit), Abweichung des Vergabeergebnisses vom Kostenplan, Mehrkosten aus höherer Planungstiefe, neue Erkenntnisse aus vertiefter Baugrunderkundung (z.B. geologische und hydrologische Verhältnisse, Altlasten, Kampfmittel), Nachtragsvorsorge sowie Änderungen von Richtlinien und gesetzlichen Vorgaben während des weiteren Projektverlaufes aufgenommen. Der Risikozuschlag auf die gesetzliche Vorzugsvariante beläuft sich in Summe auf ca. 688 Mio. EUR.

Die ermittelte GWP beträgt inklusive Planungskosten und Nominalisierung ca. 1.242 Mio. EUR und ist so in die Wirtschaftlichkeitsrechnung eingeflossen. In diesem Wert sind keine über das gesetzliche Maß hinausgehenden Forderungen enthalten.

2.4.4.2 Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz sowie Denkmalpflege

Die Entwicklung der Landschaft bei Nichtdurchführung des Plans ist insbesondere abhängig von der kommunalen und regionalen Landschaftsplanung und deren Zielsetzungen. Generell ist der Trend zu verzeichnen, dass der anhaltende Flächenverbrauch zu dauerhaften Verlusten sowie zu verstärkter Zerschneidung der Landschaft führt. Durch den Trassenverlauf der NBS „Kurve Kassel“ können kleinräumige Waldbereiche, welche eine besondere Relevanz für das Landschaftsbild besitzen, durchquert werden. Zusätzlich können Tunnelein- und -ausgänge, Böschungen sowie Brückenbauwerke einen Einfluss auf das Landschaftsbild ausüben. Bei Nichtdurchführung des Plans ist davon auszugehen, dass der ganzheitliche Charakter des Landschaftsbildes erhalten bleibt.

Die Kulturgüter, z.B. in Form von Bodendenkmalen, können auch durch raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen überprägt werden. Bei sachgerechter Umsetzung der Planungen sind jedoch erhebliche Veränderungen des Ist-Zustandes auf das Schutzgut kulturelles Erbe nicht zu erwarten. Die Nichtdurchführung der Neubauprojekte hat nur einen sehr geringen Einfluss auf die Auswirkungen im Untersuchungsraum, sodass sich hier auch im lokalen Kontext keine relevanten Unterschiede hinsichtlich möglicher Auswirkungen auf die Schutzgüter Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter prognostizieren lassen.

Schutzgebiete

Ein wesentlicher Bestandteil der Umweltprüfung ist die Berücksichtigung der in den einschlägigen Gesetzen, Verordnungen und Plänen festgelegten Ziele und Leitbilder des Umweltschutzes. Allgemeine und schutzgutbezogene Umweltziele und -leitbilder werden auf internationaler, europäischer sowie auf Bundes-, Landes- und Regionalebene formuliert. Berücksichtigt werden diejenigen Ziele des Umweltschutzes, die durch die Wirkfaktoren eines Ausbaus einer Bahnstrecke berührt sein können. Die für das Vorhaben relevanten Umweltziele dienen der Ableitung raumbezogener Kriterien für jedes Schutzgut. Anhand der raumbezogenen UVS-Kriterien erfolgt die Erfassung des Ist-Zustands.

Nach § 2 (1) UVPG sind in der UVP die unmittelbaren und mittelbaren vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter

- Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,
- Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt,
- Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie
- die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern

zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten. Hierzu ist zunächst eine Erfassung und Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile (umweltfachliche Bestandserfassung) erforderlich.

2.4.4.3 Schutzgut kulturelles Erbe sowie Denkmalpflege

Innerhalb des Untersuchungsraums befinden sich gemäß dem hessischen Landesamt für Denkmalpflege geschützte Gesamtanlagen. Diese liegen bezüglich der Vorzugsvariante in Espenau, Vellmar und Fuldata. Darüber hinaus kommen denkmalgeschützte Grünflächen vor. Hervorzuheben ist eine Fläche in Fuldata-Rothwesten. Zudem liegen denkmalgeschützte Wasserflächen im Untersuchungsraum. Diese liegen in Ober- und Untervellmar, Fuldata-Simmershausen und Fuldata-Rothwesten. Im Südwesten des Untersuchungsraums befindet sich die Pufferzone der UNESCO-Weltkulturerbestätte „Bergpark Wilhelmshöhe“. Alle Flächen wurden in der Raumordnung bewertet. Ausschließende Konflikte liegen nicht vor.

2.4.4.4 Konzept Lärm- und Erschütterungsschutz

Nach § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der zugehörigen 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) sind die Schallauswirkungen und notwendige Schutzmaßnahmen für Betroffene zu ermitteln.

Die durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen beruhen gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV ausschließlich auf Schallausbreitungsberechnungen. Die anzuwendenden Berechnungsverfahren gelten für standardisierte Bedingungen und basieren auf zahlreichen Einzelmessungen. Dabei werden verschiedene Einflüsse wie beispielsweise die betrieblichen Randbedingungen, Besonderheiten des Fahrweges sowie Absorptions-, Beugungs- und Dämpfungseffekte in der Schallausbreitung berücksichtigt. Die Berechnungsergebnisse bieten eine Unabhängigkeit von den Zulässigkeiten einer Messung, wie zum Beispiel Witterungsverhältnissen und betrieblichen Besonderheiten am Messtag. Insbesondere erlaubt das Verfahren, Prognosen der zukünftigen Lärmsituation zu erstellen. Die dem Berechnungsmodell zugrundeliegenden Geländehöhen basieren auf dem digitalen Geländemodell und die Gebäudelagen und Gebäudehöhen auf der Grundlage von 3D-Gebäudedaten. Die Anzahl der Wohneinheiten wurde auf Grundlage der Annahme einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von 100 m² und der Verteilung auf die Wohngebäude vorgenommen.

Zur vorgängigen Abschätzung der Betroffenheiten des Schutzgutes Mensch wurden Flächennutzungen berücksichtigt. Die Flächennutzung Gewerbegebiete wurde diesbezüglich im Rahmen des Raumordnungsverfahrens nicht betrachtet, da hier das o.a. Verfahren zur Ermittlung des Schutzgutes Mensch, insbesondere der menschlichen Gesundheit, für derartige Gebiete nicht anwendbar ist.

Da jedoch erfahrungsgemäß in Gewerbegebieten im Vergleich zu allgemeinen Wohngebieten bzw. Mischgebieten eine geringe Schutzbedürftigkeit von Gebäuden vorliegt, ist es vertretbar, dass Gewerbegebiete im Rahmen der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch nicht betrachtet werden.

Für den gesamten Einwirkungsbereich der betrachteten Streckenabschnitte werden Schallausbreitungsberechnungen getrennt für den Tagzeitraum (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) und den Nachtzeitraum (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) durchgeführt.

Um eine Vergleichbarkeit aller Varianten innerhalb des Suchraums zu ermöglichen, werden diese hinsichtlich der Überschreitungen der 16. BImSchV und somit der Betroffenheiten grundsätzlich vom Suchanfang bis Suchende betrachtet, unabhängig von den eigentlichen immissionsschutzrechtlichen Auslösefaktoren. D.h. auch wenn die Auslösefaktoren der 16. BImSchV bei den einzelnen Varianten in Teilbereichen nicht greifen, da vor oder hinter der Variante nicht in die Strecke substanziell eingegriffen wird, erfolgt eine Betrachtung der Betroffenheiten für alle Varianten innerhalb des kompletten Suchraums. Der Vergleich erfolgt ohne Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen, da diese erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens in der erforderlichen Tiefe und nur für die Antragsvariante festgelegt werden können. Für die Ausbreitungsberechnungen bei Schienenverkehrswegen wird das mit Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV vom Gesetzgeber zur Anwendung vorgegebene Verfahren zur „Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03-2012)“ /3/ herangezogen. Grundlage für die Berechnung des Beurteilungspegels sind die prognostizierte Anzahl der Züge der jeweiligen Zugart sowie die den betrieblichen Planungen zugrundeliegenden Geschwindigkeiten auf den Neubauabschnitten.

Bei einer Realisierung der Variante 4B sind innerhalb des Suchraums nächtliche Grenzwertüberschreitungen gemäß 16. BImSchV bei 7.546 Wohneinheiten zu erwarten (vgl. Abbildung 3 in Anlage 1). Die Variante 4B ist bei den betroffenen Wohneinheiten günstig eingestuft.

Im Westen beginnt die Variante 4B bei Espenau in Bündelung mit der Bestandsstrecke 2550 und quert eine 250 m Abstandszone zur Wohnbebauung sowie kleinräumige Flächen der Kriterien Wohnbebauung sowie Industrien und Gewerbe. Im mittleren Trassenabschnitt liegen keine Betroffenheiten vor. Im östlichen Abschnitt wird eine weitere 250 m Abstandszone zur Wohnbebauung durchfahren, sowie eine Wohnsiedlungsfläche und eine Industrie- und Gewerbefläche überbrückt.

Die quantitative Auswertung der Kriterien des Schutzguts führt im Vergleich zu einer neutralen Einstufung der Auswirkungen. Aufgrund der im Vergleich geringen Schallbetroffenheit durch die Variante 4B erfolgt eine Aufwertung. Das rein quantitative Ergebnis wird über die geringen Schallbetroffenheiten qualitativ aufgewertet und die Variante insgesamt im Vergleich als günstig eingestuft.

Bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf die Umwelt können durch verschiedene Maßnahmen vermindert werden:

- Einsatz von Baumaschinen, -geräten und -fahrzeugen, die den einschlägigen technischen Vorschriften und Verordnungen entsprechen
- Reduzierung von Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungsflächen auf das unbedingt erforderliche Maß
- Nutzung von aus Umweltsicht weniger empfindlichen Bereichen (wie z.B. Acker, Grünland, möglichst mit wenig Gehölzstrukturen) als Baustelleneinrichtungsflächen
- Nutzung von Flächen außerhalb von Schutzgebieten (Naturschutz und Wasserschutz)
- Schutzmaßnahmen vor baubedingter Inanspruchnahme von Gebäuden und ihren Nahbereichen durch Absperrungen und Schutzzäune
- Schutzmaßnahmen im Bereich hochwertiger Biotope und Biotopkomplexe, Bauzeitenregelungen etc.
- Aktive Schallschutzmaßnahmen und Verwendung schallreduzierender Oberflächen zur Vermeidung baubedingter, aber vor allem betriebsbedingter Auswirkungen sowie zur Erhaltung der gesetzlichen Grenzwerte für Schallimmissionen
- An die standorttypische Vegetation angepasste Bepflanzung der Böschungsbereiche bzw. Hänge (unter Berücksichtigung der Rückschnittzone rechts und links der Gleisanlage)
- Integration der Brückenbauwerke in das Landschaftsbild durch möglichst unscheinbare Bauweisen und Baumaterialien (je nach technischer Machbarkeit)

2.4.4.5 Auswirkung des Schienenlärmschutzgesetzes auf zukünftige Verkehre – Ausblick und Tendenz auf Prognosehorizont 2030

2017 hat der deutsche Gesetzgeber das Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) beschlossen. Das Gesetz verbietet seit 13.12.2020 den Einsatz lauter Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz. Somit soll gewährleistet werden, dass alle in Deutschland zum Einsatz kommenden Güterwagen ab diesem Zeitpunkt leise sind. Dies wurde durch den Einsatz von Verbundstoff-Sohlen (sogenannte „Flüsterbremse“) erreicht, die im Vergleich zu Wagen mit Grauguss-Sohle in der Vorbeifahrt um rund 10 dB(A) leiser sind. Dies entspricht einer gefühlten Halbierung des Lärms. Für den vorläufigen Planungshorizont 2030 wird davon ausgegangen, dass alle Wagen mit leisen Sohlen ausgestattet sind.

2.4.4.6 Rahmenterminplan für das Projekt

- *Einreichung Planfeststellungsunterlagen bei EBA (BUV-Meilenstein 02):*
geplant 2025
- *Baubeginn erfolgt (BUV-Meilenstein 03):*
geplant 2030
- *Inbetriebnahme erfolgt (BUV-Meilenstein 04):*
geplant 2036

2.4.4.7 Fazit

Aufgrund der oben beschriebenen Bewertungskriterien und der Bewertungsmatrix (Abbildung 4 der Anlage 1) sowie der Abwägung aller Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten ist die Variante 4B die Vorzugsvariante, die in der weiteren Vorplanungsphase ausschließlich verfolgt wurde.

3. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung §25 Abs.3 VwVfG (Auszug)

Mit dem Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PlVereinHG) vom 31. Mai 2013 wurde die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im § 25 VwVfG verankert. Parallel wurde vom BMDV das Handbuch für gute Bürgerbeteiligung veröffentlicht.

3.1 Überblick der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Runde Tisch ist Teil der von der Deutschen Bahn initiierten frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und begleitet das Projekt „Kurve Kassel“ seit mehr als drei Jahren. In diesem Gremium sind Personen aus allen relevanten Interessengruppen vertreten, die den Trassenauswahlprozess bis hin zur Formulierung der Kernforderungen I bis III begleitet haben. Zu den Interessengruppen gehören Umwelt- und Naturschutzverbände, Verkehrsverbände, Bürgerinitiativen, Abgeordnete des Bundes- und Landtags, Kommunen und viele mehr. Bis Herbst 2022 hat der Runde Tisch bereits 15-mal regulär getagt und kam weiterhin bei zwei Vertiefungsterminen zusammen. Im Rahmen des 14. Runden Tisches am 20.07.2022 wurde eine finale Empfehlung für die drei Kernforderungen (Kapitel 4) erarbeitet. Die Arbeit des runden Tisches wird fortgesetzt und begleitet die weitere Planung der Vorhabenträgerin nach dem Fortführungsbeschluss des Deutschen Bundestages.

2019 startete der Trassenfindungsprozess für die „Kurve Kassel“ mit der Zielsetzung, eine Vorzugsvariante für die Raumordnung zu erarbeiten, welche die geringsten Auswirkungen auf Mensch und Umwelt hat und zugleich die wirtschaftlichen und verkehrlichen sowie betrieblichen Anforderungen erfüllt. Letztlich wurde durch die DB Netz AG die sog. Variante 4B als Vorzugsvariante präsentiert und im Dezember 2021 in das förmliche Raumordnungsverfahren (ROV) eingebracht. Das ROV wird durch das Regierungspräsidium Kassel durchgeführt. Nach Abschluss der Eingabefrist für Bürger:innen, Träger öffentlicher Belange und Kommunen im April 2022 fand der Erörterungstermin Ende September 2022 statt. Der Abschluss des Raumordnungsverfahrens ist seitens der Behörde für Mitte 2023 angekündigt. In einer Zwischenricht vom 20.03.2023 hat die Behörde mitgeteilt: „Nach überschlüssiger Prüfung der Antragsunterlage sowie der im Rahmen der Beteiligung nach § 15 Abs. 3 ROG eingegangenen Stellungnahmen unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Erörterungstermins vom 29.10.2022 erscheint die Auswahl der Vorzugstrasse durch die Vorhabenträgerin vorbehaltlich der abschließenden raumordnerischen Beurteilung plausibel.“

Weitere Informationen zur Öffentlichkeitsbeteiligung unter <https://www.kurve-kassel.de/>

3.2. Überblick gesetzlicher Grundlagen

Bei der Betrachtung der Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist zwischen solchen, die auf gesetzlichen Grundlagen (gesetzlicher Anspruch auf Basis des Planungsauftrages) beruhen, und solchen, die darüber hinausgehen (übergesetzlich, kein gesetzlicher Anspruch) zu unterscheiden. Die gesetzlichen Grundlagen sind nachfolgend stichpunktartig erwähnt:

Bundesfinanzierung

- Gesetzliche Grundlage: BSWAG in Verbindung mit §§ 7, 23, 44 BHO
- Finanzierungsregime: Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)

Gesetzlicher Schutzanspruch für Schienenverkehrslärm

- § 41 BImSchG
- 16. BImSchV
- EBA-Umweltleitfaden, Teil VI, Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr

Gesetzlicher Schutzanspruch zur Erschütterungswirkung

- Keine gesetzlichen Rahmenbedingungen
- DIN4150 „Erschütterungen i. Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkung a. Menschen i. Gebäuden“

Gesetzliche Grundlagen zum Barrierefreien Ausbau

- § 8 Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz-BGG), Herstellung v. Barrierefreiheit in den Bereichen Bau u. Verkehr
- § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Abs. 3

Gesetzliche Grundlagen zu EKrG-Maßnahmen

- Gesetz ü. Kreuzungen v. Eisenbahnen u. Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz-EKrG)

4. Kernforderungen aus der Region

Im Rahmen des Projektes wurden neben den gesetzlichen Vorgaben und Rahmenbedingungen auch Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung an das Projekt gestellt.

Die über das gesetzliche Maß hinausgehenden Forderungen wurden in Kernforderungen zusammengefasst.

Nach der Erarbeitung der Kernforderungen im Runden Tisch beschlossen die Kommunalparlamente der Region die Kernforderungen und übergaben diese der DB Netz AG am 18.10.2022.

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 (Anhang 2, Abbildung 1).“

Kernforderung II: Beseitigung kritischer Bahnübergänge

„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 (Anhang 2, Abbildung 2). Die Maßnahmen sind nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) zu finanzieren. Der Anteil der Bahn ist als Projektkosten aus dem Bedarfsplan zu finanzieren.“

Kernforderung III: Erschütterungsschutz an der 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 Fuldata-Ihringshausen wahrgenommen und festgestellt.

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 4150 an 6 Gebäuden an der Ortsdurchfahrt Ihringshausen durchgeführt werden, um den aktuellen Zustand festzustellen. Sofern Überschreitungen der Anhaltswerte nach DIN 4150 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.“

Zusammenfassung

In der nachfolgenden Tabelle handelt es sich um eine komprimierte Zusammenfassung der Übersichtstabelle aus der Anlage 4, welche alle monetär bewerteten Kernforderungen enthält.

Forderungen (Kf.Nr) [angaben in Mio. Euro]	Lärmschutz (KF I)	Höhengleiche Bahnübergänge (KF II)		Schutz vor Er- schütterung (KF III)	Kosten gesamt
	Übergesetzlicher Schallschutz	Höhengleiche Bahnübergänge ersetzen		Erschütterung und sekundärer Luftschall	
Stadt-/ Gemeinde- spezifische Forderungen		1/3 PaBe (Bahn LuFV → Bedarfsplan)	2/3 nach EKrG (Bund und Straßen- baulasträger)		
Liebenau	17,96				17,96
Trendelburg	4,06	2,41	(4,82)		6,47
Hofgeismar	21,42	2,94	(5,87)		24,35
Grebenstein	7,85	0,37	(0,74)***		8,22
Immenhausen	3,65	1,53	(3,06)***		5,18
Espenau	7,16		(0,00)		7,16
Vellmar	23,23		(0,00)		23,23
Kassel-Warteberg	3,95		(0,00)		3,95
Fuldata	17,49		(0,00)	0,25	17,74
Staufenberg	4,72		(0,00)		4,72
Hann Münden	24,66		(0,00)		24,66
Planungskosten 25%	34,04	1,81	(3,62)		35,85
Risikozuschlag 35%	59,56	3,17	(6,34)		62,74
Nominalisierung Faktor (1,02 ⁹)	39,44	2,10	(4,20)		41,54
Summe Kosten	269,19	14,33*	(28,66)**	0,25	283,77

*) gemäß EKrG teilen sich Bund, Bahn und Straßenbaulasträger die Kosten. Für die parlamentarische Befassung sind nur die Kosten Bahn in Höhe von 14,3 Mio. EUR relevant. Die Kosten wurden von der DB nach dem Beschluss im 14. Runden Tisch von der DB fortgeschrieben angepasst (vgl. Anlage 2).

**) Kosten nur nachrichtlich, sind in Spalte „Kosten gesamt“ nicht mit eingerechnet

***) Aufteilung nach § 13 Abs.2 EKrG 1/6 Land und 1/2 Bund

Quellenverzeichnis

Unterlage zur Raumordnung, Dezember 2021, Froelich & Sporbeck GmbH & Co KG

Vorplanung Kurve Kassel, Dezember 2021, DB Netz AG

Präsentationen zum Runden Tisch, 2018 ff, DB Netz AG

Anlagen:

Anlage 1: Bewertungsmatrix gesetzl. Vorzugsvariante und gesetzl. Schallschutz

Anlage 2: Ergebnisse im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 3: Begründung der besonderen Betroffenheit und Kernforderungen der Region

Anlage 4: Zusammenfassung der Kernforderungen der Region

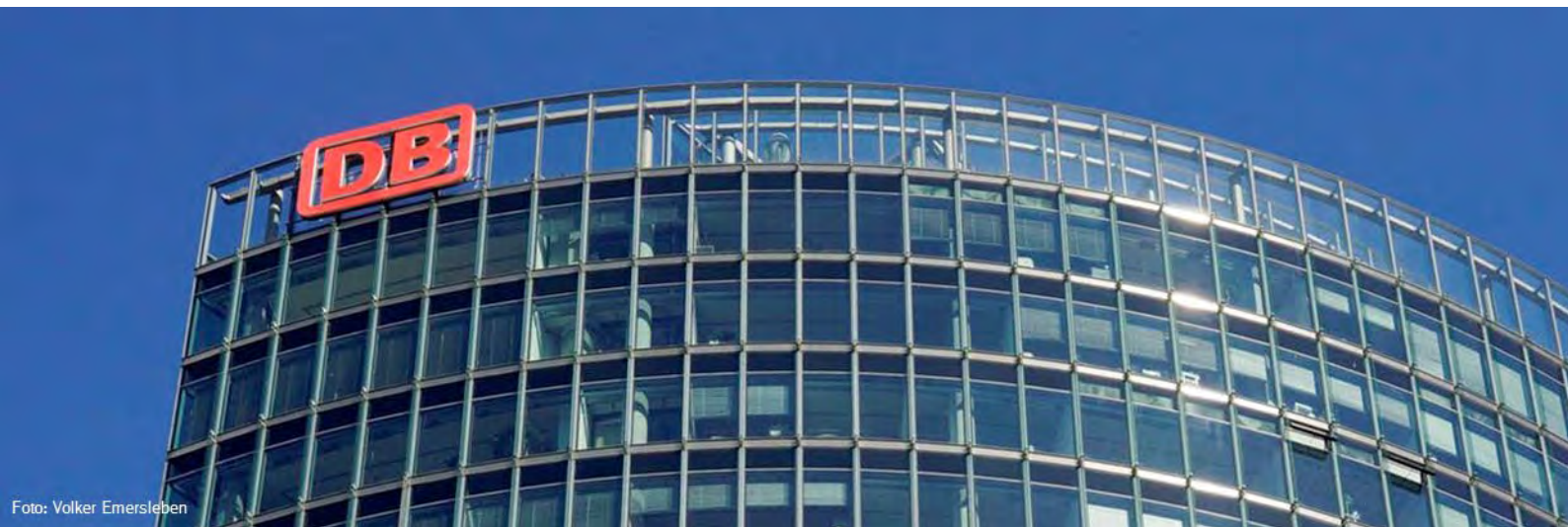


Foto: Volker Emersleben

Anlage 1

Bewertungsmatrix gesetzliche Vorzugsvariante und gesetzlicher Schallschutz

DB Netz AG

Region Mitte

I.NI-MI-K-I

Inhalt

1 Beschreibung der untersuchten Varianten	3
2 Bewertungsmatrix gesetzliche Vorzugsvariante	6
3 Gesetzliche Schallschutzmaßnahme	8
4 Quellen	10

1 Beschreibung der untersuchten Varianten

Für die Realisierung einer Verbindungskurve von der Strecke 2550 Aachen – Kassel Hbf zur Strecke 1732 Hannover Hbf – Kassel Hbf wurden als Vorbereitung zum Raumordnungsverfahren 7 verschiedene Varianten entworfen und gegeneinander abgewogen. Die verschiedenen Varianten sind in Abbildung 1 dargestellt und im Folgenden beschrieben.

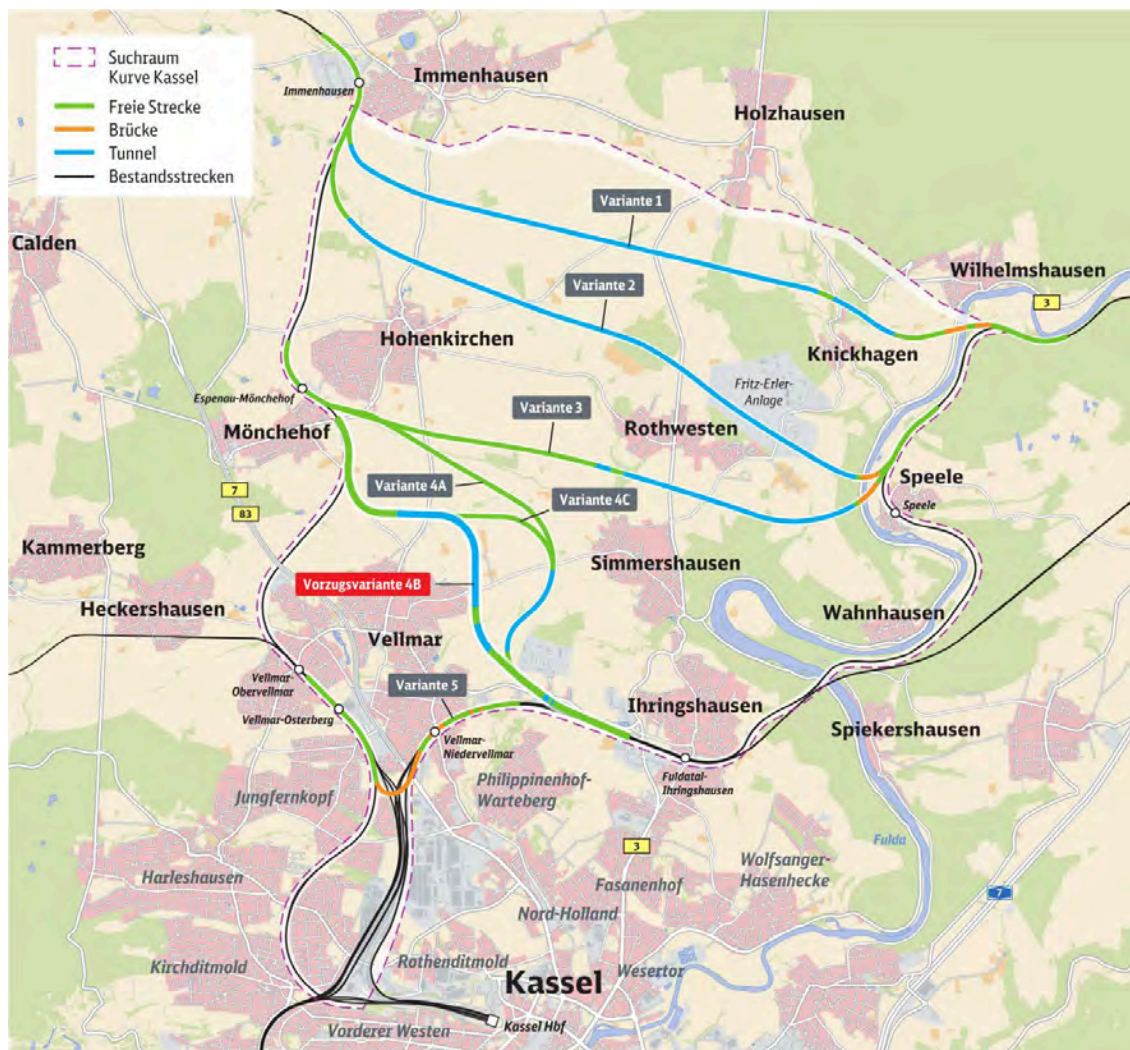


Abbildung 1: Übersicht der Planungsvarianten Raumordnung

Variante 1

Die Variante 1 Immenhausen – Wilhelmshausen weist eine Fahrstrecke von Immenhausen nach Bonaforth von 14,7 km auf. Der erforderliche Neubaubedarf für die Variante 1 beträgt 11,5 km. Von diesen sind 7,6 km als Tunnelabschnitt, 3,6 km als oberirdische Linienführung und 0,26 km als Brückenbauwerk vorgesehen. Des Weiteren sind Puffergleise auf einer Länge von 2,9 km notwendig. Das Brückenbauwerk weist eine Höhe von ca. 20 m auf.

Variante 2

Die Variante 2 Immenhausen – Speele beginnt südlich von Immenhausen, bindet dort aus der Bestandsstrecke 2550 aus und verschwenkt 250 m südlich der Gemeinde nach Osten. Analog zur Variante 1 verläuft die Variante 2 zunächst kurz oberirdisch. Der anschließende Tunnel verläuft bis zum Tal der Fulda. Nordwestlich von Speele wird die Fulda mit einem Brückenbauwerk gequert, dahinter bindet die Variante 2 an die Bestandsstrecke 1732 an. Durch die Variante 2 ergibt sich eine Fahrstrecke zwischen Immenhausen und Bonaforth von 15,2 km. Der erforderliche Bedarf an Neubaustrecke liegt bei 9,1 km, dessen Tunnelanteil beläuft sich auf 7,4 km, der Brückenanteil auf 0,31 km und der Anteil an oberirdischer Linienführung auf 1,4 km. Puffergleise sind auf einer Länge von 2,4 km notwendig.

Variante 3

Die Variante 3 Mönchehof – Speele beginnt nördlich des Bahnhofs Mönchehof – Espenau, bindet dort aus der Bestandsstrecke 2550 aus und verschwenkt südlich von Mönchehof nach Osten und verläuft bis zum Tunneleingang in freier Strecke. Der Tunnel endet nordwestlich von Speele und überquert die Fulda mit einem Brückenbauwerk, daraufhin bindet die Variante in die Bestandsstrecke 1732 ein. Durch die Variante 3 ergibt sich eine Fahrstrecke zwischen Immenhausen und Bonaforth von 19,4 km. Die dazu erforderliche Neubaustrecke beträgt 10,4 km. Davon beträgt der Tunnelanteil 3,7 km, der Brückenanteil 0,42 km und der Anteil oberirdischer Linienführung 6,3 km. Des Weiteren sind Puffergleise auf einer Länge von 2,1 km notwendig.

Variante 4A

Die Variante 4A Mönchehof – Ihringshausen beginnt nördlich des Bahnhofs Mönchehof – Espenau, bindet dort aus der Bestandsstrecke 2550 aus und verlässt anschließend die Bestandsstrecke in Richtung Osten. Danach verläuft die Variante 4A durch ein Tunnelbauwerk bis östlich von Vellmar, gabelt sich dort und bindet dann westlich von Ihringshausen in die Bestandsstrecke 1732 ein. Durch die Variante 4A ergibt sich eine Fahrstrecke zwischen Immenhausen und Bonaforth von 24,7 km, die Länge der dazu erforderlichen Neubaustrecke beträgt 7,1 km. Davon sind 1,4 km als Tunnel- und 0,3 km als Brückenabschnitt vorgesehen, weitere 5,4 km sind als oberirdische Streckenführung geplant. Durch die Variante 4A sind Puffergleise auf einer Länge von 2,9 km notwendig.

Variante 4B (Vorzugsvariante)

Die Variante 4B Mönchehof – Ihringshausen beginnt am Bahnhof Mönchehof – Espenau, bindet dort aus der Bestandsstrecke 2550 aus und verlässt östlich von Mönchehof die Bestandsstrecke in Richtung Osten. Danach verläuft die Variante durch ein Tunnelbauwerk bis östlich von Vellmar, gabelt sich dort und bindet westlich von Ihringshausen in die Bestandsstrecke 1732 ein. Auf Grund unterschiedlicher Überdeckungshöhen kann es ggf. bei der Herstellung des Tunnelbauwerkes zum Einsatz verschiedener Bauverfahren (bergmännisch bzw. Tunnelbohrmaschine und offene Bauweise) kommen. Durch die Variante 4B ergibt sich eine Fahrstrecke zwischen Immenhausen und Bonaforth von 24,6 km, die Länge der dazu erforderlichen Neubaustrecke beträgt 5,3 km. Davon sind 2,6 km als Tunnel und 0,3 km als Brückenabschnitt vorgesehen, weitere 2,4 km sind als oberirdische Streckenführung geplant wovon ca. 1,2 km in Trogbauwerken verlaufen und der Rest in Einschnitten oder Dammlagen realisiert werden. Durch die Variante 4B sind Puffergleise auf einer Länge von 6,0 km notwendig.

Variante 4C

Die Variante 4C Mönchehof – Ihringshausen beginnt südlich des Bahnhofs Mönchehof – Espenau, bindet dort aus der Bestandsstrecke 2550 aus und verlässt östlich von Mönchehof die Bestandsstrecke in Richtung Osten. Danach verläuft die Variante durch ein Tunnelbauwerk

bis östlich von Vellmar, gabelt sich dort und bindet westlich von Ihringshausen in die Bestandsstrecke 1732 ein. Auf Grund unterschiedlicher Überdeckungshöhen kann es ggf. bei der Herstellung des Tunnelbauwerkes zum Einsatz verschiedener Bauverfahren (bergmännisch bzw. Tunnelbohrmaschine und offene Bauweise) kommen. Durch die Variante 4C ergibt sich eine Fahrstrecke von Immenhausen nach Bonaforth von 24,7 km. Die Länge der Neubaustrecke beträgt 7,1 km, von dieser beläuft sich der Brückenanteil auf 0,3 km, der Tunnelanteil auf 1,7 km und der Anteil an oberirdischer Streckenführung auf 5,1 km. Puffergleise sind auf einer Länge von 3 km erforderlich.

Variante 5

Die Variante 5 Kurve Niedervellmar beginnt westlich von Obervellmar entlang der Bestandsstrecke 2550 und verläuft parallel zu dieser in Richtung Südosten. Zur Schaffung einer Verbindungskurve werden südlich von Obervellmar weitere Bestandsstrecken sowie die Bundesstraße 7 mit einem Brückenbauwerk überquert. Daraufhin verläuft die Variante 5 in Bündelung mit der Bestandsstrecke 1732 in Richtung Osten und fädelt bei Fuldata in diese ein. Durch die Variante 5 ergibt sich eine Fahrstrecke von Immenhausen nach Bonaforth von 27,7 km, dafür ist eine Neubaustrecke der Länge 2,3 km erforderlich. Von dieser Neubaustrecke sind 1,9 km als Brücke sowie 0,4 km als oberirdische Linienführung vorgesehen. Zusätzlich sind Puffergleise entlang der Bestandsstrecken auf einer Strecke von 4,8 km notwendig.

Alternativer Laufweg Altenbeken – Northeim – Nordhausen (Solling-Variante)

Alternativ zur Führung der Güterzüge im Korridor Hamm – Halle über Kassel wäre auch eine Führung dieser Güterzüge über Altenbeken – Northeim – Nordhausen (im Folgenden Solling-Strecke) denkbar. Die Solling-Strecke ist etwa 32 km kürzer. Sie weist auf dem Abschnitt Langeland – Nordhausen durchgängig keine Elektrifizierung auf und ist auf etwa 83 km nur eingleisig und mit einzelnen Kreuzungsbahnhöfen versehen. Um diese Nachteile der Solling-Strecke zu beseitigen, wären neben der Ertüchtigung für den Güterverkehr (Elektrifizierung, Ertüchtigung Brücken und Tunnel) auch kapazitätssteigernde Ausbaumaßnahmen (Überholbahnhöfe und abschnittsweise zweigleisiger Ausbau) erforderlich. Der Vorschlag einer alternativen Trassenführung Altenbeken – Northeim – Nordhausen wurde im Rahmen der Lph 1/2 untersucht und dem Trassenauswahlverfahren mit den sieben Trassen gegenübergestellt. Der alternative Laufweg war hierbei nicht vorteilhafter, insbesondere in wirtschaftlichen Belangen deutlich negativer als die Trassenvarianten.

Diesbezüglich wurden vier Petitionen an den Deutschen Bundestag gerichtet. Der Petitionsausschuss hat in seinem Bericht (vgl. Drucksache 20/3734) folgendes Fazit gezogen:

„Zusammenfassend stellt der Petitionsausschuss fest, dass die DB Netz AG die von den Petenten vorgeschlagene Ausbaustrecke Altenbeken - Northeim - Nordhausen in einem Gutachten hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit hat prüfen lassen. Zudem wurde der alternative Laufweg auch in Bezug auf eine mögliche Fahrzeitverkürzung detailliert analysiert. Es wird somit dem Anliegen der Petenten, eine Alternative zur geplanten 'Kurve Kassel' zu prüfen, bereits teilweise Rechnung getragen.

Gleichwohl sieht der Petitionsausschuss noch weiteren Handlungsbedarf. Um die Belastungen der Menschen und der Umwelt in der Region durch die 'Kurve Kassel' so niedrig wie möglich zu halten, sollten die Voraussetzungen für die Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen getroffen und die entsprechenden Strecken in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen werden. Des Weiteren sollten bauliche Lösungen für problematische Schienenquerungen gefunden werden. Die Forderungen der Region an den Bestandsstrecken und der Neubaustrecke sowie die Durchsetzung des notwendigen Lärmschutzes für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner der Region sollen auf diese Weise vorangetrieben werden.

Der Petitionsausschuss empfiehlt daher, die Petition der Bundesregierung - dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr - als Material zu überweisen.“

2 Bewertungsmatrix gesetzliche Vorzugsvariante

Die 7 verschiedenen Varianten wurden gegeneinander in 3 Zielsystemen bewertet:

- Zielsystem Raumordnung
- Zielsystem Umwelt
- Zielsystem Technik, (Volks-) Wirtschaft, Verkehr und Betrieb

Im Rahmen der Zusammenführung der Zielsystembewertungen ergibt sich anhand des Vergleichs der ernsthaft in Betracht kommenden Varianten eine klare Tendenz zur Auswahl der Antragsvariante 4B. Die Abbildung 2 stellt die Ergebnisse in den einzelnen Zielsystemen zusammenfassend dar.

Untersuchungsaspekt	Varianten						
	Var1	Var2	Var3	Var4A	Var4B	Var4C	Var5
Hauptuntersuchungen							
Zielsystem Raumordnung	++	++	--	+	++	0	++
Zielsystem Umwelt	--	++	--	-	++	0	+
Genehmigungsrisiko Natura 2000 (FFH/VSG)	sehr hoch	hoch	hoch	keine	keine	keine	keine
Teilergebnis	Ausschluss	Ausschluss	Ausschluss	0	++	0	++
Untersuchungsaspekt	Varianten						
	Var1	Var2	Var3	Var4A	Var4B	Var4C	Var5
Hauptuntersuchungen							
Zielsystem Technik, (Volks-)Wirtschaft, Verkehr u. Betrieb							
Gesamtergebnis					Antrags-Variante		

Vorzugsvariante Teilsystem
 Antragsvariante

Abbildung 2: Zusammenführung der Ergebnisse der Variantenvergleiche in den Zielsystemen

Die Varianten 1, 2 und 3 scheiden aufgrund der vorhandenen Genehmigungsrisiken auf Natura-2000 Gebiete aus, denn mit den übrigen Varianten liegen Alternativen vor, welche keine Betroffenheiten auf Natura-2000 Gebiete ausüben (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG). Die Variante 4A lässt ungünstige Auswirkungen auf zwei Schutzgüter des Zielsystems Umwelt sowie auf zwei Belange des Zielsystems Raumordnung erwarten und wird demnach als nicht vorzugswürdig bewertet. Ausgeprägte Beeinträchtigungen ergeben sich ebenfalls durch die Variante 4C, welche ungünstige Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Fläche hat. Zudem werden die Belange Land- und Forstwirtschaft, Rohstoffsicherung sowie Regionaler Grünzüge und Klimafunktionen negativ beeinträchtigt, so dass Variante 4C nicht weiterverfolgt wird.

Die beiden verbleibenden Varianten 4B und 5 lassen keine zulassungsversagenden Konflikte erkennen und zeigen günstige sowie sehr günstige Bewertungen bei den Zielsystemen Umwelt und Raumordnung. Im Rahmen des Abwägungsprozesses zwischen den beiden verbleibenden Varianten wird die Variante 5 aufgrund der sehr hohen Betroffenheiten durch Schall, dem Eingriff in das Stadtbild, die nicht auszuschließenden Beeinträchtigungen auf das Stadtklima sowie der nachteiligen verkehrlichen bzw. wirtschaftlichen Bewertung als ungünstiger

bewertet. Im Vergleich zeigt die Variante 4B Vorteile bei dem im Abwägungsprozess entscheidenden Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit. Auch mit Blick auf das Zielsystem Technik, (Volks-)Wirtschaft, Verkehr und Betrieb zeigt die Variante 4B ein günstigeres Bewertungsergebnis. Aufgrund dieser Erkenntnisse wird die Variante 4B als Antragsvariante für das Projekt ausgewählt.

Abbildung 3 stellt die Entscheidungsschritte zur Auswahl der zielsystemübergreifenden Antragsvariante zusammenfassend dar.

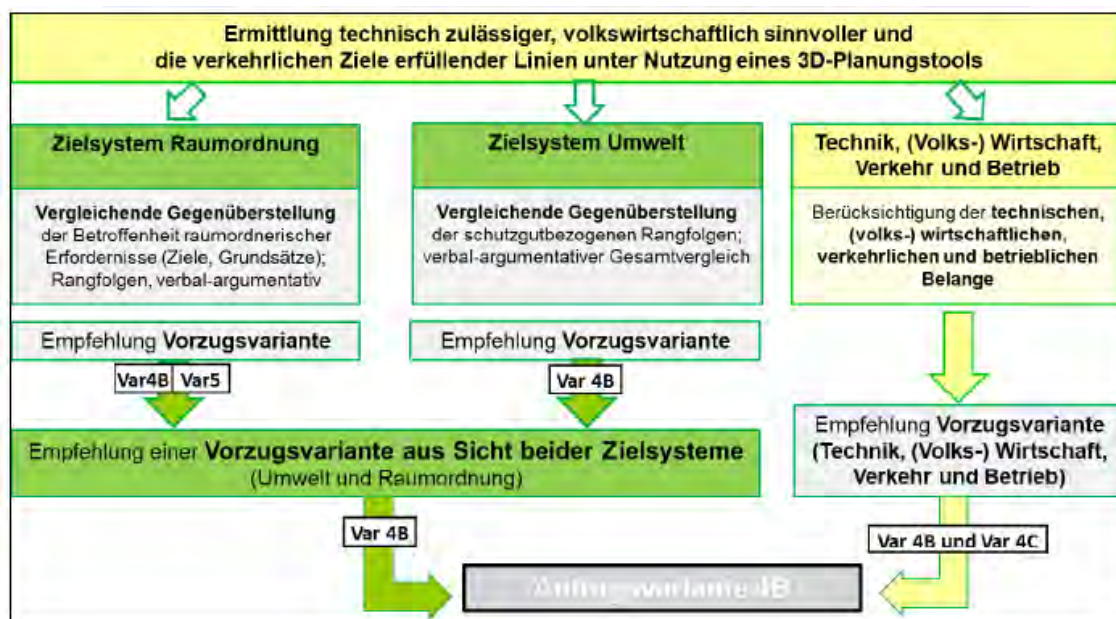


Abbildung 3: Darstellung des Abwägungsprozesses zur Ermittlung der Antragsvariante aus [1]

3 Gesetzliche Schallschutzmaßnahme

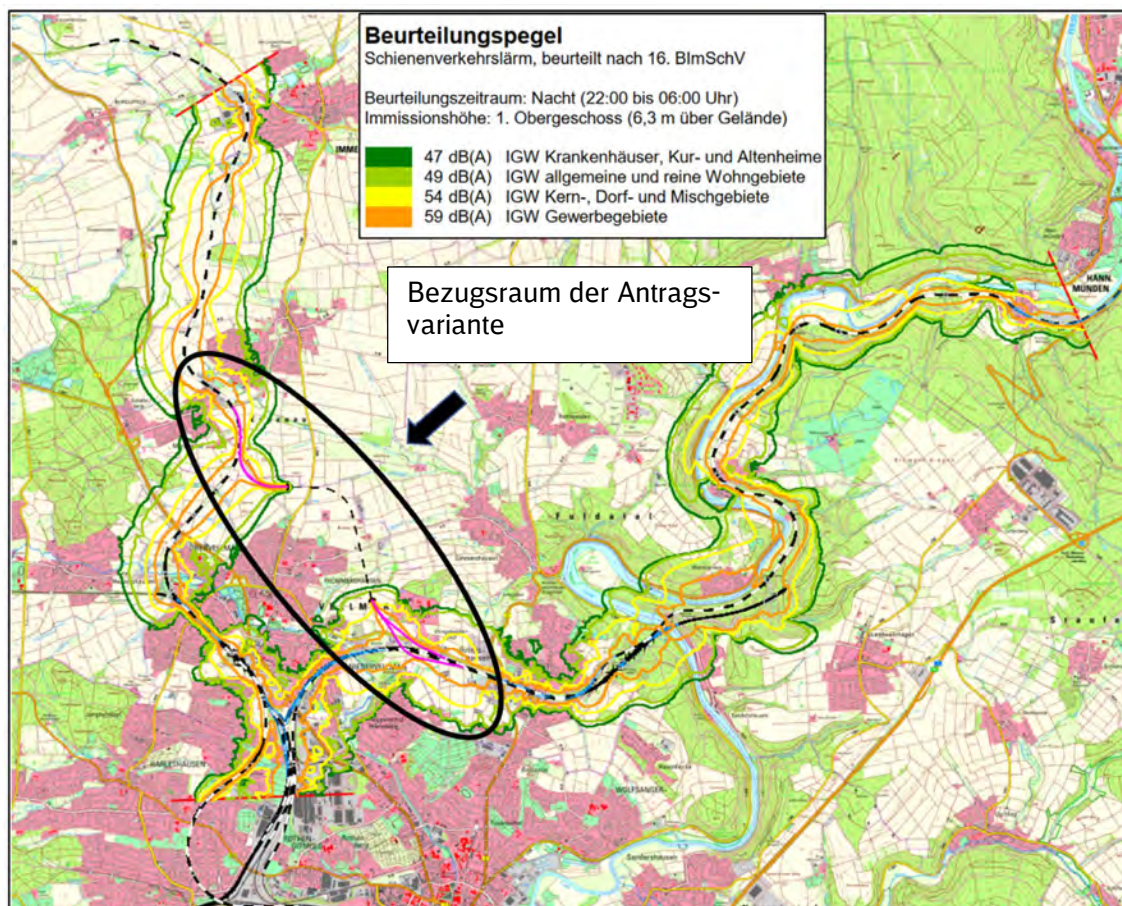


Abbildung 4: Rasterlärnkarte der Antragsvariante ohne Lärmschutz im Planfall 2030, Nachtzeitraum

Da die Immissionsgrenzwerte und die Orientierungswerte im Nachtabschnitt (22:00 bis 06:00 Uhr) gegenüber dem Tagesabschnitt (06:00 bis 22:00 Uhr) um 10 dB(A) niedriger liegen, die Emissionspegel des Schienenverkehrslärms jedoch tags und nachts etwa dieselbe Größe aufweisen, stellt der Nachtabschnitt den maßgebenden Beurteilungszeitraum dar. Die Beschreibung der Schallauswertung kann daher auf den Nachtabschnitt beschränkt werden.

Durch die Antragsvariante sind innerhalb des Suchraums nächtliche Grenzwertüberschreitungen ohne pauschale Schallschutzwände gemäß 16. BImSchV bei 7.546 Wohneinheiten zu erwarten. Durch eine pauschale Berücksichtigung von Schallschutzwänden verringern sich die nächtlichen Grenzwertüberschreitungen auf 6.988 Wohneinheiten. Demnach ergibt sich durch die Errichtung von Schallschutzwänden eine Minderung der Schallbetroffenheiten um 562 Wohneinheiten.

Die Schallsituation entlang der Verbindung Immenhausen bis Bonaforth ist bereits durch vorhandene Infrastrukturen vorbelastet. Die Antragsvariante führt kleinräumig zu höheren Schallwerten südlich von Mönchehof und nordwestlich von Vellmar, Wohnsiedlungsbereiche liegen dort nicht vor. Durch den ausgeprägten Tunnelabschnitt verbleiben keine erheblichen Schallauswirkungen im Freiraum. Im südlichen Verlauf ergeben höhere Schallbelastungen auf Siedlungsbereiche von Ihringshausen und die vorliegende Bundespolizeischule. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgt eine detaillierte Analyse der Minderungsmöglichkeiten der Grenzwertüberschreitungen durch Schallschutzmaßnahmen.

Durch die Antragsvariante werden kleinräumig Wohnsiedlungsflächen bei Ihringshausen beansprucht, wodurch erhebliche Auswirkungen verbleiben.

In den nachfolgenden Tabellen sind Schallschutzmaßnahmen inkl. Darstellung der Kosten (reale Baukosten) abgebildet, die im Rahmen der gesetzlichen Planung ermittelt wurden.

Maßnahme	km		Länge [m]	Wirkung	Summe Kosten (Mio. EUR)
	von km	bis km			
Mönchehof Nord (Strecke 2550)					
Passiver Schallschutz	333,60				0,011
Mönchehof Süd (Strecke 2550)					
Schallschutzwand 3m Höhe	333,315	333,715	370 ¹	k.A.	0,751
Passiver Schallschutz	333,315	333,715			0,067
Im Hopfenfeld (Strecke 2550)					
Passiver Schallschutz	333,99				0,002
Kirchweg (Strecke 2550)					
Passiver Schallschutz	334,62				0,002
Kämperbrücke (Strecke 3928)					
Schallschutzwand 3m Höhe	4,68	4,98	300	k.A.	0,609 ²
Schallschutzwand 3m Höhe	5,100	5,340	240	Kompensation Wall	0,487 ³
Passiver Schallschutz	4,68	5,34			0,011

¹mit Unterbrechung im Bereich des ehem. Bahnhofsgebäudes Mönchehof

²auf Eisenbahnüberführung (evtl. Zusatzkosten nicht enthalten)

³auf Stützwand (evtl. Zusatzkosten nicht enthalten), als Kompensation für rückzubauenden Wall

Abbildung 5: Übersicht Schallschutzmaßnahmen

4 Quellen

[1] Unterlage zur Raumordnung, Dezember 2021, Froelich & Sporbeck GmbH & Co KG

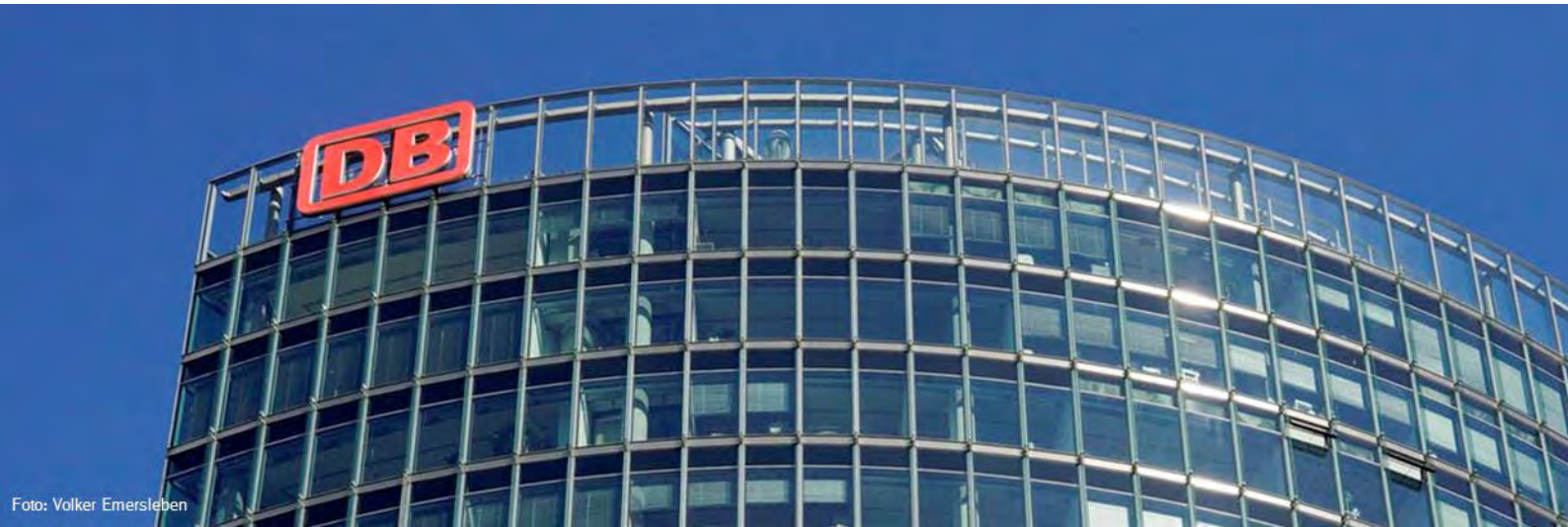


Foto: Volker Emersleben

Anlage 2

Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

DB Netz AG

Region Mitte

I.NI-MI-K-I

Inhalt

1 Ergebnisse im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	3
1.1 Kernforderungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	3
1.1.1 Kernforderung I: Lärmschutz an den Bestandsstrecken	3
1.1.2 Kernforderung II: Beseitigung „kritischer“ Bahnübergänge	5
1.1.3 Kernforderung III: Erschütterungsschutz an der Bestandsstrecke	12
Quellenverzeichnis	14
Anhang Steckbriefe Bahnübergänge mit Stellungnahmen	15

1 Ergebnisse im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

1.1 Kernforderungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Runde Tisch ist Teil der von der Deutschen Bahn (DB) initiierten frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und begleitet das Projekt „Kurve Kassel“ seit mehr als drei Jahren. Er ist die Vertretung der Region und umfasst ca. 60 Personen aus allen relevanten Interessengruppen, die den Trassenauswahlprozess bis hin zur Formulierung der Kernforderungen I bis III begleitet haben. Die Teilnehmenden haben sich in bisher 19 Veranstaltungen über die Ausgestaltung des Projekts ausgetauscht und intensiv über die Ausgestaltung der Kernforderungen gemäß nachfolgendem Zeitplan beraten. Am 20.07.2022 hat der Runde Tisch eine finale Empfehlung für die drei Kernforderungen erarbeitet.

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. Juli 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 AG Anfang 2023	> - Bericht für EBA und BMDV erstellen und mit Vorplanungsheft übergeben	✓
9	Deutscher Bundestag vsI. in 2023	> - Parlamentarische Befassung zum Bahnprojekt Kurve Kassel	

Abbildung 1: Schritte der Erarbeitung der Kernforderungen durch die Region

Die von den regionalen Teilnehmern des Runden Tisches empfohlenen Kernforderungen wurden anschließend von 10 Kommunen und den Landkreisen Kassel und Göttingen beschlossen (vgl. Anlage 3 der Einzelvorstellung).

1.1.1 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 (Abbildung 2).

Kosten dafür belaufen sich auf ca. 218 Mio. EUR¹“

¹ Kostengrundlage gemäß Zugzahlenprognose 2030; Arbeitsstand Abschätzung durch Vorhabenträgerin 07/2022

Anhang zu Kernforderung I – Lärmschutz



Strecke	Lärmvorsorge (Arbeitsstand 1. Abschätzung)					Lärmvorsorge (finales 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 Veßmar)	ca. 22,7 km	zwischen 2m und 4m	111 Mio. €			ca. 25,8 km	zwischen 2m und 6m	142 Mio. €		
1732/1733/6343 (Fuldatal bis Hann. Münden)	ca. 21,4 km	zwischen 2m und 4m	107 Mio. €			ca. 27,0 km	zwischen 2m und 5m	127 Mio. €		
	ca. 44,1 km		218 Mio. €	ca. 7.161	ca. 30 T€	ca. 52,8 km		269 Mio. €	ca. 12.761	ca. 21,1 T€

- Gemäß Schallschutzgutachten Krebs und Kiefer vom 12.12.2022 (finales Lärmschutzgutachten)
- Auch übergesetzliche, vom Bundestag beschlossene Maßnahmen (=Bereitstellung der Finanzierung), müssen planfestgestellt werden.
- Berechnung der Wohneinheiten überschlägig nach Grundbuchdaten (=Abschätzung der Wohneinheiten)
- 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 unbeplanten Innenbereich durch tatsächliche Nutzung ggf. abweichen. Änderungen können sich daraus noch ergeben.

DB Netz AG | Kurve Kassel | Kernforderung I | 12.12.2022

1

Abbildung 2: Anhang zu Kernforderung I - Lärmschutz

Im Herbst 2022 hat die DB Netz AG die bis dahin überschlägige Schallschutzbetrachtung der Kernforderung I durch ein Schallschutzgutachten aktualisiert. In diesem Zuge wurde die Kostenschätzung von ca. 218 Mio. Euro auf ca. **269 Mio. Euro** angepasst (Abbildung 2).

Maßnahmenauswahl

Durch die Vorhabenträgerin wurde zunächst eine überschlägige Bewertung der Schallbetroffenheiten an der Bestandsstrecke nach 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BlmschV) und den Zugzahlenprognose 2030 durchgeführt. Für alle gewünschten Kommunen wurden auf Basis der Anwendung der 16. BlmschV Lärmschutzwände abgeschätzt. Diese Abschätzung war Grundlage der Betrachtung im Runden Tisch. Nach dieser Betrachtung können an den Zulaufstrecken ca. 7.168 Wohneinheiten zusätzlich geschützt werden (gelöste Schutzfälle). Dies entspricht Kosten von ca. 30,4 TEuro pro gelöste Wohneinheit. Die Maßnahmen können daher als wirtschaftlich angesehen werden.

Nach Beschluss der Kernforderungen in den Kommunalparlamenten hat die Vorhabenträgerin ein Lärmschutzgutachten in Auftrag gegeben. Durch dieses Gutachten wurden die Lärmschutzmaßnahmen konkretisiert. Die Kosten belaufen sich damit auf ca. 269 Mio Euro, die Anzahl der gelösten Schutzfälle (Wohneinheiten) auf ca. 12.761, und die Kosten pro gelöstem Schutzfall auf ca. 20,1 TEuro. Die Maßnahmen können auch hier als wirtschaftlich angesehen werden.

Gründe der Nichtberücksichtigung der Kernforderung in der Vorzugsvariante

Die Kernforderung I bezieht sich räumlich auf die Zulaufstrecken, somit auf Bereiche außerhalb der Neubaustrecke. In der Zulaufstrecke findet „kein erheblicher baulicher Eingriff“ statt. Zudem findet durch die Neubaustrecke und die projektveranlassten Zugzahlen kein „mehr als unerheblicher Lärmzuwachs“ statt. Eine Anwendung der 16. BlmSchV für die Bereiche der Kernforderung I ist somit ausgeschlossen (vgl. u.a. EBA-Verfügung vom 23.07.2014; 23.10.23pv/003-2300#018) und damit mangels gesetzlicher Grundlage und fehlendem kausalem Zusammenhang als nicht zum Projekt gehörig anzusehen.

Zuständigkeiten der Kernforderung

Die Zuständigkeit für Schienenverkehrslärm bei Eisenbahnen des Bundes liegt beim Bund.

Stellungnahme der EIU

Die technische Umsetzbarkeit der Kernforderung I wird als grundsätzlich gegeben angesehen. Die Realisierung sollte überwiegend auf dem Gelände der DB möglich sein.

Grundsätzlich handelt es sich um planfeststellungspflichtige Maßnahmen. Es wird von einer grundsätzlichen Genehmigungsfähigkeit ausgegangen. Dazu sind jedoch vertiefende Planungen erforderlich.

Mögliche Finanzierung durch Förderprogramme

Es sind für die nicht dem Projekt zuordenbaren Maßnahmen im Sinne der 16. BlmschV keine vollumfänglichen Finanzierungsmöglichkeiten bekannt. Alternativ könnte die Kernforderung – mit einem geringeren Schutzniveau – im freiwilligen Programm des BMDV „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ ausgeführt werden. Hier wäre eine entsprechende Priorisierung erforderlich, da die Abschnitte nicht über die erforderlichen Priorisierungskennzahl verfügen.

1.1.2 Kernforderung II: Beseitigung „kritischer“ Bahnübergänge

„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 (Abbildung 2). Die Maßnahmen sind nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (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“

Die Kosten der Kernforderung II teilen sich nach EKrG wie folgt auf: 1/3 Bund (14,33 Mio. EUR), 1/3 Bahn (14,33 Mio. EUR) und 1/3 Straßenbaulastträger (14,33 Mio. EUR). Nur die 14,33 Mio. EUR Bahn sind Bestandteil der parlamentarischen Befassung und sollen abweichend zum EKrG nicht aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) sondern aus dem Bedarfsplan (projektveranlasst) finanziert werden, da die LuFV-Mittel im Projektzeitraum nach Einschätzung der DB nicht im ausreichenden Maße zur Verfügung stehen. Eine Realisierung der BU-Beseitigung im Zuge des Projektes Kurve Kassel mit LuFV-Mitteln kann zeitlich nicht sichergestellt werden.

Sofern die von der Region - zur zeitgerechten Realisierung der KF II - gewünschte Finanzierung des EKrG-Drittels der DB aus dem Bedarfsplan nicht möglich sein sollte oder nicht vom Bundestag beschlossen wird, ist die DB grundsätzlich bereit Finanzierung der Maßnahmen der KF II aus LuFV-Mitteln vorzunehmen.

Anhang zu Kernforderung II – Beseitigung Bahnübergänge

DB NETZE

Nr.	Ortslage	Eisenbahnkategorie		Vorstellung	Kostenanschätzung
		Strecke	Linie		
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 BÜs (gemäß erster bautechnischer Einschätzung)	ca. 19 Mio €
14	Griebenstein: „Steinerne Brücke“			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“			nur Auffassung zugunsten einer Personenüber-/unterführung möglich, alternativer Fahrtweg für PKW/LKWverkehr vorhanden.	ca. 9 Mio €

DB Netz AG | Kurve Kassel | 14. Runder Tisch | 20.07.2022

Abbildung 3: Anhang zur Kernforderung II - Auflistung Maßnahmen Bahnübergänge

Die Kosten wurden nach dem 14. Runden Tisch durch die Vorhabenträgerin von ca. 40 Mio. EUR auf 43 Mio. EUR aufgrund einer Kostenaktualisierung fortgeschrieben.

Maßnahmenauswahl

Übersichtskarte Bahnübergänge (BÜ) Zulaufstrecken



Bahnübergänge an Feldwegen werden im weiteren nicht betrachtet

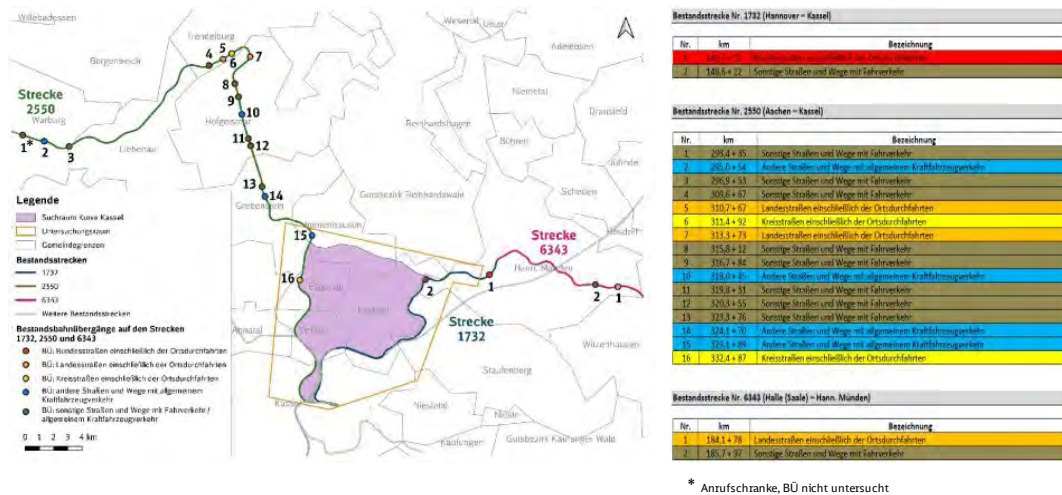


Abbildung 4: Übersicht Untersuchungsraum Kernforderung

Die Herleitung der Maßnahmen erfolgte anhand fachlicher Kriterien. Hierzu wurde für alle Bahnübergänge gemäß Abbildung 4 eine Bewertungsmatrix erstellt. Unter Beteiligung der Kommunen, Straßenbaulastträger sowie Feuerwehr und Rettungsdienst der Landkreise wurde die Bewertung vorgenommen. Die detaillierte Auswertung inkl. der Stellungnahmen ist im Anhang dieser Unterlage beigefügt.

Strecke	Nr.	BÜ	Gemeinde	Straßenbaustr.träger			Wertungsmatrix											
				Bund	Land/Kreis	Gmd	Hilfsleistungsfrist			Schulweg	ÖPNV u. BÜ	Bahnsteig-/Haltestellenzugang	Alternativweg vorhanden? (in zumutbarer Entfernung)		Anzahl PKW/LKW-Überlagerungen pro Tag	stadtl. verbindende Wirkung	Schließdauer 24h m. KK (2030)	Sonstiges
							Feuerwehr	Rettungsd.	Polizei				Fahrtweg	Fußweg				
2550	2	295.054	Warburg: Kühlenstraße			X	relevant	relevant	relevant	nein	nein	nein	ja	nein	Annahme	nein	5,60	
	5	310.787	Trendelburg: Eberschütz L 3210	X			relevant	relevant	relevant	nein	nein	nein	nein	Straße ohne Fußweg	481	nein	5,78	
	6	311.492	Trendelburg: Sielen K 68		X		relevant	relevant	relevant	ja	ja (Südring ab 12/21)	nein	nein	Straße ohne Fußweg	431	nein	7,32	
	7	313.373	Höfgeismar: Hümmel L 3210	X			relevant	relevant	relevant	nein (Hilfsweg Fußgänger tunnel)	ja (Südring ab 12/21)	nein	nein	ja	1187	ja	11,45	
	10	318.045	Höfgeismar: "Schöneberger Str."		X		relevant	relevant	relevant	nein	nein	nein	ja	nein	729	nein	11,39	
	14	324.17	Griebenstein: "Steinene Brücke"	X			relevant	relevant	relevant	ja	nein	nein	ja	nein (BÜ mit zu schmalen Fußweg)	166	ja	10,51	
	15	329.189	Immenhausen: "Am Bahnhof"		X		relevant	relevant	relevant	ja	nein	ja	ja	nein	588	teilweise überzeitl. Wohnhäuser, hauptsächlich Gewerbegebiet	6,46	
	16	332.487	Espeze: Wörschhof K 33		X		relevant	relevant	relevant	nein (Hilfsweg)	nein	nein	ja	Straße ohne Fußweg	372	nein	10,06	
1732	1	143.715	Hann. Münden: Bonaroth B 496	X			relevant	relevant	relevant	ja	nein	nein	nein	Straße ohne Fußweg	545	nein	3,11	BÜ liegt auf Umleitungsstrecke BAB A7
8343	1	184.178	Hedemünden: "Zwölfer Str."	X			relevant	relevant	relevant	nein	nein	nein	ja	ja	Annahme	nein	0,0	

Abbildung 5: Bewertungsmatrix Bahnübergänge

Zudem wurde eine Schließzeitenprognose der Bahnübergänge für die Zugzahlen 2030 durch die Vorhabenträgerin erstellt. In der nachfolgenden Abbildung sind die Schließzeiten der Bahnübergänge gemäß Kernforderung II dargestellt. Die Gesamtauswertung ist S. 11 bis 15 der Präsentation zum 11. Runden Tisch (17. November 2021) zu entnehmen (vgl. https://www.kurve-kassel.de/service.html?file=files/pdf/runder_tisch/Praesentation_11_Runder_Tisch_NBS_Kurve_Kassel.pdf&cid=1035).

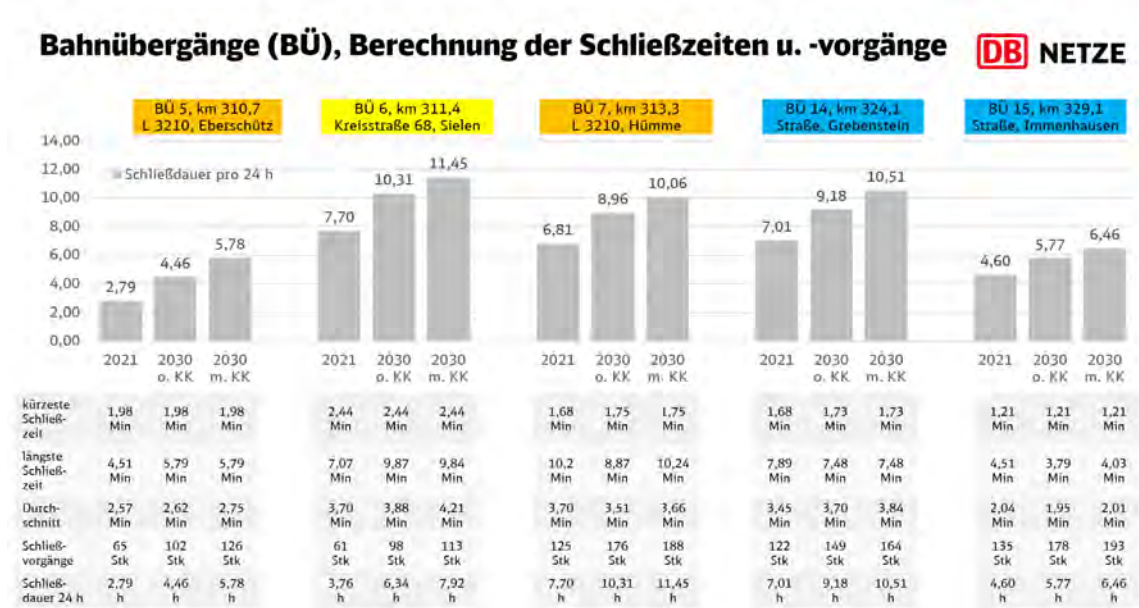


Abbildung 6: Übersicht der Schließzeiten der Bahnübergänge mit Maßnahmen nach Kernforderung II

Anhand der Bewertungsergebnisse wurde durch die Region eine Auswahl der Bahnübergänge vorgenommen, an denen bei einer Mehrzahl der Bewertungsergebnisse eine negative Beeinträchtigung zu erwarten ist. In einer ersten Abschätzung des jeweiligen Straßenbaustr.trägers kann eine Beeinträchtigung der Verkehrsabwicklung durch die zunehmende Schließzeit zumindest nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden (§ 3 EKrG). Für diese Bahnübergänge hat die Vorhabenträgerin unter Teilnahme und in Abstimmung mit den betroffenen Baulasträgern der kreuzenden Straßen/Wege und den Städten, Gemeinden, Kommunen technische

Lösungen (Machbarkeit) ermittelt und die jeweils zugehörigen Kosten überschlägig abgeschätzt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden im Folgenden erläutert.

Trendelburg-Eberschütz und -Sielen



Abbildung 7: Ersatzmaßnahme für BÜ 5 (Eberschütz) und BÜ 6 (Sielen)

Die Aufhebung der BÜs Nr. 5 und Nr. 6 erfolgt durch den Neubau einer Straßenüberführung über die bestehenden Gleisanlagen im Bereich des alten Bahnübergangs BÜ Nr. 6 der K 68 nach Trendelburg Sielen. Die Einbindung der Straßenüberführung wird südöstlich an die bestehende L 3216 angeschlossen, mit einem Brückenbauwerk über die Gleisanlage geführt und mit einer Rampe an die nördlich der Gleise weiterführende vorhandene Kreisstraße K 68 angeschlossen. Nach ca. 50 m wird der nach Eberschütz führende bestehende Feldweg zur Landesstraße L 3216 ausgebaut und an die alte nach Eberschütz führende L 3216 angeschlossen. Nach erfolgter Überführung und Herstellung der Verkehrsverbindungen nach Sielen und Eberschütz durch die neuen Abschnitte der L 3216 und der Kreisstraße K 68 werden die noch bestehenden BÜs Nr. 5 und Nr. 6 aufgelöst und endgültig beseitigt. Der verbliebene Straßenabschnitt der L 3216 wird von der neuen Brückenauffahrt Richtung Sielen bis zum aufgelösten BÜ Nr. 5 als Landesstraße entwidmet und zum Feldweg für landwirtschaftlichen Verkehr umgestaltet.

Hofgeismar-Hümmе



Abbildung 8: Ersatzmaßnahme für BÜ 7 (Hümmе)

Um die Schließung des BÜ Nr. 7 durchführen zu können, muss zuerst eine Straßenunterführung unter der Eisenbahn ca. 80 m südlich in einem Kreuzungswinkel von ca. 75 Gon hergestellt werden. Nach Errichtung des Kreuzungsbauwerkes wird in Hümmе von der bestehenden Landesstraße mit einer rechtwinklig abknickenden Schleppkurve die neue Straßenführung ca. 80 m nach Südosten um anschließend in einem Winkel von ca. 100 Gon und einer weiteren Schleppkurve in direkter Linie unter dem neu errichtenden Kreuzungsbauwerk hindurch geführt zu werden. Nach dem Kreuzungsbauwerk schließt diese neue Straße nach ca. 80 m in einem ca. 100 Gon Bogen und einem Radius von ca. 300 m an die vorhandene Landesstraße mit einer sog. Trompete an. Die vorhandene Landesstraße wird in diesem Bereich verbreitert. Sie erhält eine Linksabbiegerspur zur neuen Straßenführung nach Hümmе und in der Gegenrichtung eine Rechtsabbiegerspur. Nach Fertigstellung dieser neuen Eisenbahnunterführung mit ihren Umfahrungenstrecken wird der BÜ Nr. 7 aufgelöst und endgültig zurückgebaut. Eine Fuß- und Radwegunterführung besteht in unmittelbarer Nähe des alten BÜ Nr. 7 auf dem Gelände der DB Bahnhof Hümmе. Entsprechende Verkehrs- und Hinweiszeichen werden angebracht.

Grebenstein

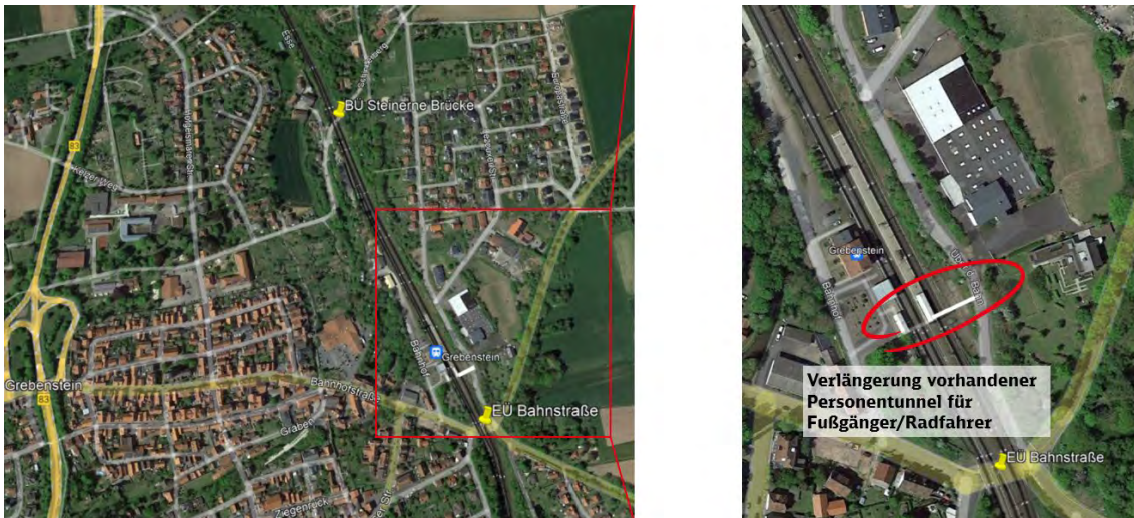


Abbildung 9: Verlängerung Personentunnel im Bahnhof Grebenstein als alternative Quersungsmöglichkeit für Fußgänger/Radfahrer zu BÜ Nr. 14

Um einen kreuzungsfreien Fuß- und Radweg herstellen zu können, wird der bestehende Personentunnel am Bahnhof Grebenstein unter der Bahn Richtung der Straße „Über der Bahn“ verlängert und an das bestehende Fußgänger- und Radwegnetz dieser angeschlossen. Westlich der Bahn wird ein direkter Zugang von der Bahnhofstraße zum Personen- und Radwegtunnel ebenfalls hergestellt, sodass hier unabhängig jeden Bahnbetriebes eine störungs- und kreuzungsfreie Passage der Gleisanlagen möglich ist. Der BÜ Nr. 14 erfährt keinerlei weitere baulichen Veränderungen.

Immenhausen

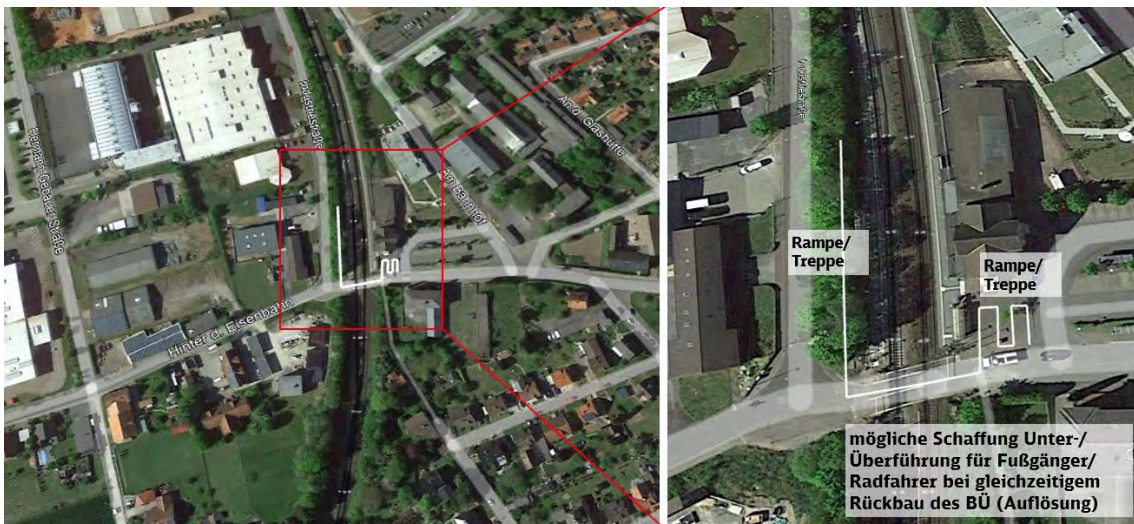


Abbildung 10: Auflassung des BÜ 15 in Immenhausen zugunsten einer Personenüber-/unterführung

Der Bahnübergang Nr. 15 am Bahnhof Immenhausen als Verbindung zwischen den Straßen „Hinter der Eisenbahn“ und „Am Bahnhof“ wird von den Passanten bei geschlossener Schranke oft überquert. Dadurch bringen diese sich selbst und auch den Zugverkehr in größte Gefahr. Um diesem Problem Abhilfe zu verschaffen und einen kreuzungsfreien Übergang herzustellen, wird an diesem BÜ entweder eine Über- oder Unterführung der Gleisanlagen für den

Rad- und Fußgängerverkehr errichtet. Dazu werden östlich der Gleise auf dem jetzigen Imbissvorplatz entsprechende Rampen in Serpentina mit der zulässigen Neigung bis zur Oberkante der neuen Querung (Über- oder Unterführung) hergestellt. Nach Über- oder Unterqueren der Bahn wird eine lang gezogene Rampe mit der zulässigen Neigung parallel zur Bahn in nördlicher Richtung auf dem zurzeit mit Bäumen bewachsenen Grünstreifen wieder auf Niveau Oberkante der Straßenebene geführt. Der BÜ Nr. 15 wird nach Inbetriebnahme dieser Fuß- und Radquerung komplett aufgelöst und zurückgebaut. Eine alternative Straßenüberführung für den motorisierten Verkehr befindet sich in der Burguffeler Str.

Gründe der Nichtberücksichtigung der Kernforderung in der Vorzugsvariante

Die Kernforderung II bezieht sich räumlich auf die Zulaufstrecken, somit auf Bereiche außerhalb der Neubaustrecke. Eine gesetzliche Grundlage zur projektveranlassten Anpassung oder Beseitigung der Bahnübergänge aufgrund steigender Zugzahlen existiert nicht. Eine ggf. aufgrund ansteigender Zugzahlen für die kreuzenden Straßenverkehre nicht mehr hinnehmbare Situation ist durch die Kreuzungsbeteiligten festzustellen und im Rahmen des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (EKrG) Abhilfe zu schaffen.

Aufgrund der fehlenden direkten Projektveranlassung geht die Kernforderung II über den gesetzlichen Anspruch des Bedarfsplanvorhabens hinaus und ist über das Bedarfsplanvorhaben nicht finanzierungsfähig.

Zuständigkeiten der Kernforderung

Für die Eisenbahnkreuzung (bei Beteiligung mit Schienenwegen der Eisenbahn des Bundes) sind gemäß EKrG der Bund, die Bahn und der Straßenbaulastträger gemeinsam zuständig.

Stellungnahme der EIU

Die technische Umsetzbarkeit der Kernforderung II wird als grundsätzlich gegeben angesehen. Die Realisierung erfolgt überwiegend auf dem Gelände Dritter.

Grundsätzlich handelt es sich überwiegend um planfeststellungspflichtige Maßnahmen. Es wird von einer grundsätzlichen Genehmigungsfähigkeit ausgegangen. Dazu sind jedoch vertiefende Planungen erforderlich.

Eine Vorabuntersuchung zur Erstellung einer Entscheidungsgrundlage für mögliche Maßnahmen zur Reduzierung von Erschütterungen konnte von der Vorhabenträgerin aufgrund des Bearbeitungszeitraumes nicht erstellt werden. Planungskosten im dafür notwendigen Umfang standen nicht zur Verfügung.

Mögliche Finanzierung durch Förderprogramme

Es wird für die Maßnahmen der Kernforderung II von der grundsätzlichen gesetzlichen Finanzierungsregelung nach EKrG ausgegangen. Lediglich das Bahn-Drittel soll statt aus der Leitungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) aus dem Bedarfsplan (BP) projektveranlasst finanziert werden, da zumindest ein Teil der Zugzahlensteigerung und der damit einhergehenden verlängerten Schließzeit für die kreuzenden Verkehre durch das Projekt selbst indiziert ist, was jedoch aufgrund des Bestandsschutzes nicht zu einer Finanzierung aus dem Projekt selbst führt.

1.1.3 Kernforderung III: Erschütterungsschutz an der 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 Fuldata-Ihringshausen wahrgenommen und festgestellt.

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 4150 an 6 Gebäuden an der Ortsdurchfahrt Ihringshausen durchgeführt werden, um den aktuellen Zustand festzustellen. Sofern Überschreitungen der Anhaltswerte nach DIN 4150 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 (ohne Risikozuschlag) in Höhe von ca. 250 TEUR an.“

Maßnahmenauswahl

In einigen Kommunen im Untersuchungsraum, welcher sich auch für die Kernforderung III an der Ausprägung gemäß Abbildung 4 orientiert, wurde über Erschütterungen in den Wohnbereichen durch den Eisenbahnverkehr auf den Bestandsstrecken berichtet.

Daraufhin wurde von der Vorhabenträgerin ein Erschütterungsschutzgutachter eingeschaltet, der in einer Informationsveranstaltung über Erschütterungsausbreitung, mögliche Eindämmungsmaßnahmen und die Rechtslage informierte.

Nach weiterer intensiver Erörterung im Runden Tisch wurde eine Arbeitsgruppe mit der konkreten Gestaltung der Kernforderung III beauftragt, welche nach weiterer Rückkoppelung mit dem Runden Tisch von diesem in der vorgenannten Fassung empfohlen wurde.

Die Arbeitsgruppe und der Runde Tisch stellten fest, dass an mehreren Ortsdurchfahrten an den Bestandsstrecken von Erschütterungen berichtet wurde. Da eine Ortsdurchfahrt offensichtlich deutlich mehr durch Erschütterungen betroffen ist, wurde versucht, die Gründe dafür herauszuarbeiten.

Der runde Tisch kommt zu der Erkenntnis, dass es bedingt durch die besonderen geologischen und technischen Gegebenheiten bei der Ortsdurchfahrt der Bestandsstrecke in Fuldata-Ihringshausen vermehrt zu Schäden an Gebäuden durch Setzungen und Erschütterung gekommen sei. Die Sachverhalte sind seit dem Bau der Bestandsstrecke „Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg“ in den 1980er Jahren bekannt. Teile der Ortslage sind im Bergsenkungsgebiet (u.a. aufgrund ehemaligen Braunkohle-Untertagebau), andere Bereiche haben für Erschütterungsübertragung anfällige Bodenaufbauten (z.B. dicht gelagerte Sandschichten).

Zudem ist die Ortsdurchfahrt Fuldata-Ihringshausen die einzige Ortsdurchfahrt im Untersuchungsgebiet, welche 4-gleisig ist (2 parallele Bestandsstrecken) und die zudem teilweise in Kunstbauwerken (Trog/Tunnel) verläuft.

Durch diese besonderen geologischen und technischen Gegebenheiten scheinen in der Ortsdurchfahrt Fuldata-Ihringshausen besondere Verhältnisse vorzuliegen, die zumindest Erschütterungen aus Eisenbahnverkehr besser übertragen als in den anderen Ortsdurchfahrten.

Ohne weitere Untersuchungen waren sowohl Erschütterungsgutachter als auch die Vorhabenträgerin nicht in der Lage, eine Abhilfemaßnahme unter Berücksichtigung der besonderen geologischen und technischen Randbedingungen vorzuschlagen. Daher soll ein zweistufiges Verfahren angewendet werden, bei dem zunächst eine messtechnische Aufnahme des Istzustands der Erschütterungen vorgenommen wird und - bei Überschreitung der Anhaltswerte der DIN - aus diesen Erkenntnissen Maßnahmenvorschläge abgeleitet und kostenmäßig bewertet werden.

Die ggf. dann vorgeschlagenen Maßnahmen müssen in einem zweiten Schritt dem Bundestag zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Alternativ müssten schon jetzt Maßnahmen ohne vertiefte Erkenntnisse abgeschätzt werden, welche weder ausreichend zielführend noch konkret auf die Verhältnisse abgestimmt und kostenmäßig ggf. nicht zutreffend wären. Daher erscheint der Vorschlag der Zweistufigkeit aufgrund der technischen/geologischen Randbedingungen als sachgerecht.

Gründe der Nichtberücksichtigung der Kernforderung in der Vorzugsvariante

Die Kernforderung III bezieht sich räumlich auf die Zulaufstrecken, somit auf Bereiche außerhalb der Neubaustrecke. Ein kausaler Zusammenhang mit dem Vorhaben besteht nicht. Eine gesetzliche Grundlage zur Minimierung von Erschütterungen an den Bestandsstrecken ist nicht bekannt.

Aufgrund der fehlenden Projektveranlassung geht die Kernforderung somit über den gesetzlichen Anspruch hinaus und ist über das Bedarfsplanvorhaben nicht finanzierungsfähig.

Zuständigkeiten der Kernforderung

Die Zuständigkeit für Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb bei Eisenbahnen des Bundes liegt grundsätzlich beim Bund.

Stellungnahme der EIU

Die Realisierbarkeit der Kernforderung III (Untersuchung und Gutachten) wird als grundsätzlich gegeben angesehen. Die Untersuchung und auch eine ggf. spätere bauliche Abhilfemaßnahmen dürfte überwiegend auf dem Gelände Dritter erfolgen.

Die Erschütterungsmessung ist im Wesentlichen genehmigungsfrei, es werden jedoch privatrechtliche Betretungsrechte der Grundstücke benötigt.

Mögliche Finanzierung durch Förderprogramme

Es sind für Maßnahmen zum Erschütterungsschutz keine anderen Finanzierungsmöglichkeiten bekannt.

Quellenverzeichnis

Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030, online verfügbar:
<https://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-015-v01/2-015-v01.html>

Unterlage zur Raumordnung, Dezember 2021, Froelich & Sporbeck GmbH & Co KG

Vorplanung Kurve Kassel, Dezember 2021, DB Netz AG

Präsentationen zum Runden Tisch, 2018 ff, DB Netz AG

Anhang Steckbriefe Bahnübergänge mit Stellungnahmen

als gesondertes Dokument



Bahnprojekt **Kurve Kassel**

Parlamentarische Befassung

Entscheidungsdokument Forderung Region
Kernforderung II: Beseitigung Bahnübergänge

Anhang zur Anlage 2

Inhaltsverzeichnis

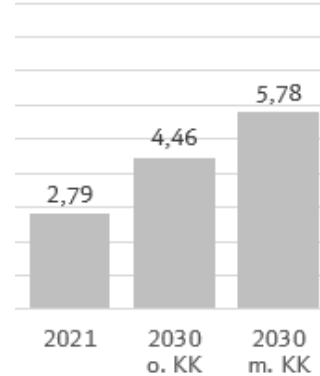
1 Bahnübergänge mit Anpassungsbedarf	3
1.1 Eberschütz	3
1.2 Sielen	5
1.3 Hofgeismar-Hümme	6
1.4 Grebenstein	9
1.5 Immenhausen	11
2 Bahnübergänge ohne Anpassungsbedarf	13
2.1 Warburg	13
2.2 Hofgeismar	14
2.3 Espenau-Mönchehof	15
2.4 Hann. Münden – Bonaforth	16
2.5 Hedemünden	17

1 Bahnübergänge mit Anpassungsbedarf

1.1 Eberschütz



BÜ 5, km 310,7
L 3210, Eberschütz



kürzeste Schließzeit	1,98 Min	1,98 Min	1,98 Min
längste Schließzeit	4,51 Min	5,79 Min	5,79 Min
Durchschnitt	2,57 Min	2,62 Min	2,75 Min
Schließvorgänge	65 Stk	102 Stk	126 Stk
Schließdauer 24 h	2,79 h	4,46 h	5,78 h

BÜ	Gemeinde	Straßenbaulastträger				Wertungsmatrix										
		Bund	Land	Kreis	Gwd.	Hilfeleistungsfrist			Schulweg	ÖPNV u. BÜ	Bahnsteig-/Haltestellenzugang	Alternativweg vorhanden? (in zumutbarer Entfernung)		Anzahl PKW/LKW-Querungen pro Tag	stadteilverbindende Wirkung	Schließdauer 24h m. KK (2030)
						Feuerwehr	Rettungsd.	Polizei				Fahrtweg	Fußweg			
310,767	Trendelburg: Eberschütz "L 3210"		X			relevant	relevant	relevant	nein	nein	nein	nein	Straße ohne Fußweg	4801	nein	5,78

Bewertungsergebnis	Dieser BÜ ist hilfsfristrelevant. Zusätzlich weist dieser Bahnübergang keinen alternativen Fahrtweg auf. Die Verkehrszählung in 2022 an diesem Bahnübergang kam auf eine Anzahl von 4.801 Querungen am Tag und lt. EBO §11 Abs. 13 liegt somit ein starker Verkehr vor. Dieser Bahnübergang hat keine stadteilverbindende Wirkung. Die Schließdauer pro 24h mit Realisierung der Kurve Kassel wurde auf 5,78h prognostiziert.
Abstimmungsergebnis mit LK Kassel (KBI, Straßenverwaltung)	Dieser BÜ ist hilfsfristrelevant. Kreuzungsfreie Lösung wird begrüßt. Zusammenlegung der beiden Bahnübergänge BÜ Nr. 5, L3210 Eberschütz und BÜ Nr. 6, K68 Sielen zu einer kreuzungsfreien Überführung ist möglich.
Stellungnahme Kommune (Trendelburg)	Die beiden Bahnübergänge BÜ Nr. 5 L3210 Eberschütz und BÜ Nr. 6 K68 Sielen sollen im Bereich des jetzigen Bahnübergangs Sielen zu einem Kreuzungsbereich in Form einer Straßenüberführung zusammengeführt werden. Ein möglicher Entwurf sieht vor, das Teilstück der Landesstraße L3210 zwischen den beiden Bahnübergängen Sielen und Eberschütz zu einem Feldweg zurückzubauen und dafür auf der nordwestlichen Seite auf einer Länge von ca. 800m ein Feldweg in eine Landesstraße umzubauen, über welche ein zu errichtendes Brückenbauwerk erreicht werden kann. Die Stadt Trendelburg wird sich aller Voraussicht nach der Kernforderung II anschließen können. Ob einer der beiden Varianten A oder B der Vorzug gegeben wird oder ob weitere Möglichkeiten in Betracht kommen, kann nach Auffassung der Stadt Trendelburg zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt werden.
Stellungnahme Straßenbaulastträger (Hessen Mobil)	Ergebnis der Abstimmungstermine ist, dass eine Bündelung der beiden Straßen als sinnvoll erachtet wird (Möglichkeit B). Hier sind im Weiteren Abstimmungen mit den betroffenen Straßenbaulastträgern vorzunehmen sowie das Planungskonzept zu detaillieren. Möglichkeit B bietet den Vorteil, dass nur ein BÜ notwendig ist.
Stellungnahme Landkreis Kassel	Den Planungen zu den BÜ Nr. 5 und 6 stehen aus hiesiger Sicht keine Bedenken entgegen.

<p>Projektseitige Einschätzung nach Konsultation mit EBA/BMDV</p>	<p>Für die beiden Ortsteile Eberschütz und Sielen der Gemeinde Trendelburg ist die schnellste Anfahrt für den Rettungsdienst von der zuständigen Rettungswache Hofgeismar über die L 3212 und dann weiter über die L3210. Hier lässt sich der jeweilige BÜ Sielen oder Eberschütz nicht umgehen und einer muss auf jeden Fall überquert werden. Bei diesen beiden Orten kommen zu der allgemeinen Fahrzeit nach Sielen von 9,40 km Ortsmitte und nach Eberschütz 9,70 km ggf. noch die Schließzeiten des BÜs hinzu.</p> <p>Nach Einschätzung der DB dürfte die Hilfsfrist nach Hessischen Rettungsdienstgesetz (HRDG) aktuell schon nicht in allen Fällen eingehalten werden können. Ob dies auch zu einer Unterschreitung der Landesnorm der Hilfsfrist (Rettungsdienstplan des Landes Hessens) führt, kann die DB nicht beurteilen.</p> <p>Durch diesen Sachverhalt ist auszuschließen, dass bei Realisierung der Kurve Kassel diese ursächlich für eine Fristüberschreitung der Hilfsfrist werden würde und somit die Beseitigung der BÜs als „projektveranlasst“ anzusehen wäre. Die Kostenübernahme zur Beseitigung der Bahnübergänge durch den Bund ist daher sachlich nicht begründet und abzulehnen. Dies wird zudem schon dadurch deutlich, dass der für den Rettungsdienst zuständige Landkreis für das Jahr 2023 eine Rettungswache in Trendelburg¹ vorsieht, um die Hilfsfrist gewährleisten zu können. Damit wäre die Umfahrung des Bahnübergangs im Rettungsfall gewährleistet.</p> <p>Sofern der Straßenbaulastträger das Verlangen auf Beseitigung der beiden kritischen BÜs durch ein gemeinsames Kreuzungsbauwerk ausspricht, wäre dies nach den Vorgaben des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) zu finanzieren.</p>
<p>Forderung Region</p>	<p>Zusammenlegung der beiden Bahnübergänge BÜ Nr. 5, L3210 Eberschütz und BÜ Nr. 6, K68 Sielen zu einer kreuzungsfreien Überführung.</p>

Technische, rechtliche Prüfung, Kostenschätzung Vorhabenträgerin:

ENTWURF: Kernforderung II – Bahnübergänge

BÜ Nr. 5+6: Eberschütz und Sielen



Die beiden Bahnübergänge BÜ Nr. 5 L3210 Eberschütz und BÜ Nr. 6 K68 Sielen sollen im Bereich des jetzigen Bahnübergang Sielen zu einem Kreuzungsbereich in Form einer neuen Straßenüberführung zusammengeführt werden. Dadurch ist es erforderlich, dass das Teilstück der Landesstraße L 3210 zwischen den beiden Bahnübergängen Sielen und Eberschütz zu einem Feldweg zurückzubauen und dafür auf der nordwestlichen Seite auf einer Länge von ca. 800 m ein Feldweg in eine Landesstraße umzubauen.

<p>rechtliche Prüfung:</p>	<p>Die Maßnahme ist voraussichtlich planfeststellungspflichtig. Aufgrund von Vorprüfungen kann mit einer Genehmigungsfähigkeit gerechnet werden.</p>
<p>technische Prüfung:</p>	<p>Eine Straßenüberführung scheint in diesem Bereich technisch umsetzbar zu sein.</p>
<p>Grobkostenschätzung:</p>	<p>ca. 9 Mio. € (für die gemeinsame Beseitigung der Bahnübergänge BÜ Nr. 5, L3210 Eberschütz und BÜ Nr. 6, K68 Sielen)</p>

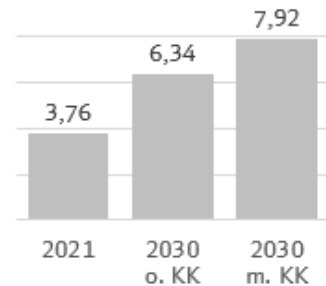
¹ Quelle: <https://www.hna.de/lokales/kreis-kassel/im-landkreis-kassel-sind-vier-weitere-rettungsdienststandorte-geplant-91022191.html>

1.2 Sielen



BÜ 6, km 311,4
Kreisstraße 68, Sielen

■ Schließdauer pro 24 h



kürzeste Schließzeit	2,44 Min	2,44 Min	2,44 Min
längste Schließzeit	7,07 Min	9,87 Min	9,84 Min
Durchschnitt	3,70 Min	3,88 Min	4,21 Min
Schließvorgänge	61 <u>Stk</u>	98 <u>Stk</u>	113 <u>Stk</u>
Schließdauer 24 h	3,76 h	6,34 h	7,92 h

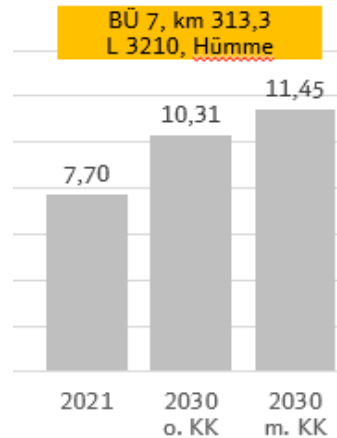
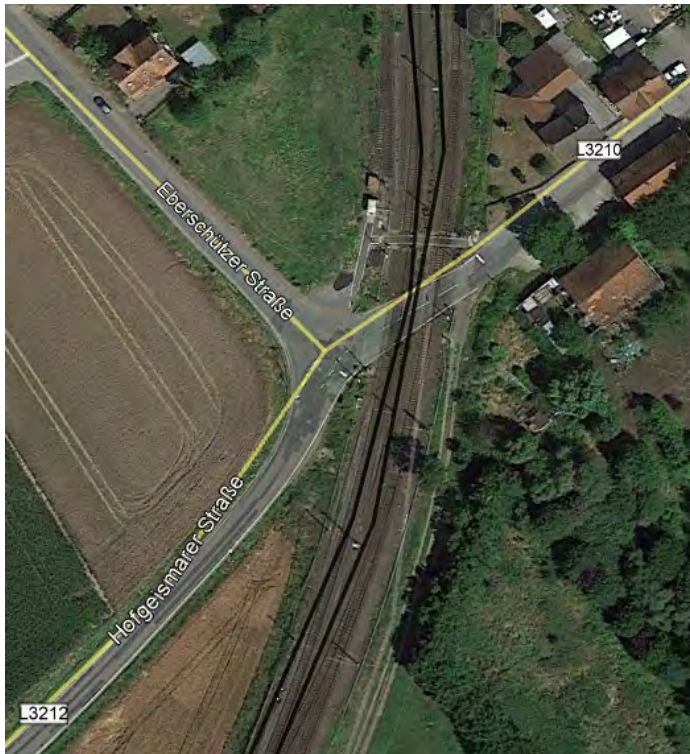
BÜ	Gemeinde	Straßenbaulastträger				Wertungsmatrix											
		Bund	Land	Kreis	Gad.	Hilfeleistungsfrist			Schulweg	ÖPNV o. BÜ	Bahnsteig-/Haltestellenzugang	Alternativweg vorhanden? (in zumutbarer Entfernung)		Anzahl PKW/LKW-Querungen pro Tag	stadttell-verbundene Wirkung	Schließdauer 24h m. KK (2030)	
						Feuerwehr	Rettungsd.	Polizei				Fahrtweg	Fußweg				
311,432	Trendelburg: Sielen "K 68"				X	relevant	relevant	relevant	ja	ja (Buslinie ab 12/21)	nein	nein	nein	Straße ohne Fußweg	4311	nein	7,92

Bewertungs- ergebnis	Ergebnis der Betrachtung war, dass dieser BÜ hilfsfristrelevant ist. Der Bahnübergang wird zudem durch den ÖPNV und hierdurch auch als Schulweg benutzt. Zusätzlich weist dieser Bahnübergang keinen alternativen Fahrtweg auf. Die Verkehrszählung in 2022 an diesem Bahnübergang ergab 4.311 Querungen am Tag und lt. EBO §11 Abs. 13 liegt somit ein starker Verkehr vor. Dieser Bahnübergang hat keine stadtteilverbindende Wirkung. Die Schließdauer pro 24h bei Realisierung der Kurve Kassel wird mit 7,92h prognostiziert.
Abstimmungsergebnis mit LK Kassel (KBI, Straßenverwaltung)	Dieser BÜ ist hilfsfristrelevant. Eine kreuzungsfreie Lösung wird begrüßt und die Zusammenlegung der beiden Bahnübergänge BÜ Nr. 5 L3210 Eberschütz und BÜ Nr. 6 K68 Sielen zu einer kreuzungsfreien Überführung ist möglich.
Stellungnahme Kommune (Trendelburg)	siehe Eberschütz
Stellungnahme Straßenbaulastträger (LK Kassel)	siehe Eberschütz
Stellungnahme Landkreis Kassel	Den Planungen zu den BÜ Nr. 5 und 6 stehen aus hiesiger Sicht keine Bedenken entgegen.
Projektseitige Einschätzung nach Konsultation mit EBA/BMDV	siehe Eberschütz
Forderung Region	Zusammenlegung der beiden Bahnübergänge BÜ Nr. 5 L3210 Eberschütz und BÜ Nr. 6 K68 Sielen zu einer kreuzungsfreien Straßenüberführung.

Technische, rechtliche Prüfung, Kostenschätzung Vorhabenträgerin:

Maßnahmenvorschlag sowie Prüfung siehe Eberschütz

1.3 Hofgeismar-Hümme



kürzeste Schließzeit	1,68 Min	1,75 Min	1,75 Min
längste Schließzeit	10,2 Min	8,87 Min	10,24 Min
Durchschnitt	3,70 Min	3,51 Min	3,66 Min
Schließvorgänge	125 <u>Stk</u>	176 <u>Stk</u>	188 <u>Stk</u>
Schließdauer 24 h	7,70 h	10,31 h	11,45 h

BÜ	Gemeinde	Straßenbaulast-träger				Wertungsmatrix											
		Bund	Land	Kreis	Gemeinde	Hilfeleistungsfrist				Schulweg	ÖPNV ü. BÜ	Bahnsteig-/Haltestellenzugang	Alternativweg vorhanden? (in zumutbarer Entfernung)		Anzahl PKW/LKW-Querungen pro Tag	stadteil-verbindernde Wirkung	Schließdauer 24h m. KK (2030)
						Feuerwehr	Rettungsd.	Polizei	Fahrtweg				Fußweg				
313,373	Hofgeismar: Hümme "L 3210"			X		relevant	relevant	relevant	nein (Nutzung Fußgänger-tunnel)	ja (Buslinie ab 12/21)	nein	nein	ja	1187	ja	11,45	

Bewertungs- ergebnis	Ergebnis der Betrachtung war, dass dieser BÜ hilfsfristrelevant ist. Der Bahnübergang wird zudem durch den ÖPNV benutzt. Zusätzlich weist dieser Bahnübergang keinen alternativen Fahrtweg auf. Fußgänger hingegen können eine nahegelegene Fußgängerunterführung verwenden. Die Verkehrszählung in 2022 an diesem Bahnübergang ergab 1.187 Querungen am Tag und lt. EBO §11 Abs. 13 liegt somit ein mäßiger Verkehr vor. Dieser Bahnübergang hat eine stadteilverbindende Wirkung, da der jeweils auf der anderen Seite des Bahnübergangs liegende Gemeindeteil für Kraftfahrzeuge nur über diesen erreichbar ist. Die Schließdauer pro 24h mit Realisierung der Kurve Kassel wird mit 11,45h prognostiziert.
Abstimmungsergebnis mit LK KS (KBI, Straßenverwaltung)	Dieser BÜ ist hilfsfristrelevant. Kreuzungsfreie Lösung wird begrüßt.
Stellungnahme Kommune (Hofgeismar)	Die Stadt Hofgeismar hält die Schaffung einer Alternative zum vorhandenen Bahnübergang (BÜ), zur Herstellung einer bahnverkehrsunabhängigen Kreuzung im direkten Umfeld zum jetzigen BÜ für zwingend und unabdingbar erforderlich. Den Einschätzungen des Landkreises Kassel (KBI und Straßenverwaltung) wird gefolgt. Die entwickelte technische Lösung zur Beseitigung des BÜ durch eine Eisenbahnüberführung südlich des bisherigen Bahnüberganges mit Umlegung der Landesstraße in südlicher Richtung wurde unter Einbeziehung der Stadt entwickelt und auf Machbarkeit geprüft. Diese Lösung erscheint aus Sicht der Stadt Hofgeismar nach derzeitigem Erkenntnisstand als Vorzugsvariante, dessen Umsetzung auf Zustimmung trifft.
Stellungnahme Straßenbaulastträger (Hessen Mobil)	Ergebnis der Abstimmungstermine ist, dass eine planfreie Lösung aufgrund der örtlichen Rahmenbedingungen (Zwangspunkte) in der dargestellten Variante favorisiert wird. Die Nutzung der Gegenfahrspur wird somit als vertretbar eingeschätzt und ist bei den fortlaufenden Planungen im Detail zu betrachten und abzustimmen.
Stellungnahme Landkreis Kassel	Zur Planung BÜ Nr. 7 ist anzuführen, dass aufgrund der geplanten Trassenführung ein Schwerlastverkehr nicht zu realisieren sein wird. Hier ist jedoch, wie auch dargestellt, die fachl. Bewertung seitens Hessen Mobil entscheidend. Sollte von dort die Variante für nicht praktikabel erachtet werden, scheidet aus hiesiger Sicht eine Schließung des BÜ vermutlich aus (mangels Alternativen).

<p>Projektseitige Einschätzung nach Konsultation mit EBA/BMDV</p>	<p>Die schnellste Anfahrt von der zuständigen Rettungswache Hofgeismar kann jeweils ohne Nutzung des Bahnübergangs erfolgen. Für den „westlichen“ Stadtteil besteht die Anfahrtsmöglichkeit über die L3212 und für den „östlichen“ Stadtteil von Hümme über die B3 jeweils von der Rettungswache Hofgeismar. Somit sind beide Gemeindeteile ohne eine BÜ-Überquerung zu erreichen.</p> <p>Nach dem Brandschutzbedarfsplan ist die Freiwillige Feuerwehr von Hümme für die Brand- und Katastrophenschutzsicherung des Flugplatzes „Der Dingel“ zuständig. Alle Einsätze zur Brand- und Katastrophenbekämpfung müssen zwangsläufig über den bestehenden Bahnübergang fahren und werden somit durch die Schrankenschließzeiten beeinträchtigt. Für die Feuerwehren gilt eine Rüstzeit von der Alarmmeldung bis zum Ausrücken von 4 min. Die Entfernung zum Flugplatz beträgt 2,5 km. Bei den aktuellen mittleren Schließzeit des BÜ's von 3,70 min und einer 42,95 %igen Wahrscheinlichkeit der geschlossenen Schranke ist davon auszugehen, dass schon heute nur bei störungsfreier Anfahrt die Einsatzkräfte innerhalb von 10 min am Einsatzort sind. Zudem kann die Feuerwehr Hofgeismar die Einsatzstelle in ca. 7,8 km Entfernung vom Feuerwehrhaus Hofgeismar ohne Überquerung eines Bahnüberganges anfahren.</p> <p>Durch diesen Sachverhalt ist vermutlich auszuschließen, dass bei Realisierung der Kurve Kassel diese ursächlich für eine Fristüberschreitung der Hilfsfrist der Feuerwehr würde und somit die Beseitigung des BÜ als „projektveranlasst“ anzusehen wäre. Die Kostenübernahme zur Beseitigung des Bahnüberganges durch den Bund ist daher sachlich nicht begründet und abzulehnen.</p> <p>Sofern der Straßenbauaustreiber das Verlangen zur Beseitigung des Bahnüberganges durch ein kreuzungsfreies Bauwerk ausspricht, wäre dies nach den Vorgaben des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) zu finanzieren.</p>
<p>Forderung Region</p>	<p>Prüfung der Beseitigung des BÜs in Form einer EÜ an der Stelle des jetzigen BÜs oder einer Verlegung des Straßenverlaufs und Errichtung einer EÜ südlich des jetzigen BÜs.</p>

Technische, rechtliche Prüfung, Kostenschätzung Vorhabenträgerin:

ENTWURF: Kernforderung II – Bahnübergänge
BÜ Nr. 7: Hofgeismar-Hümme



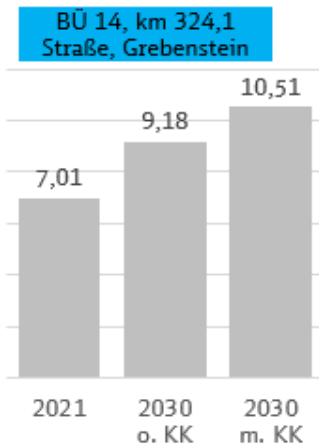
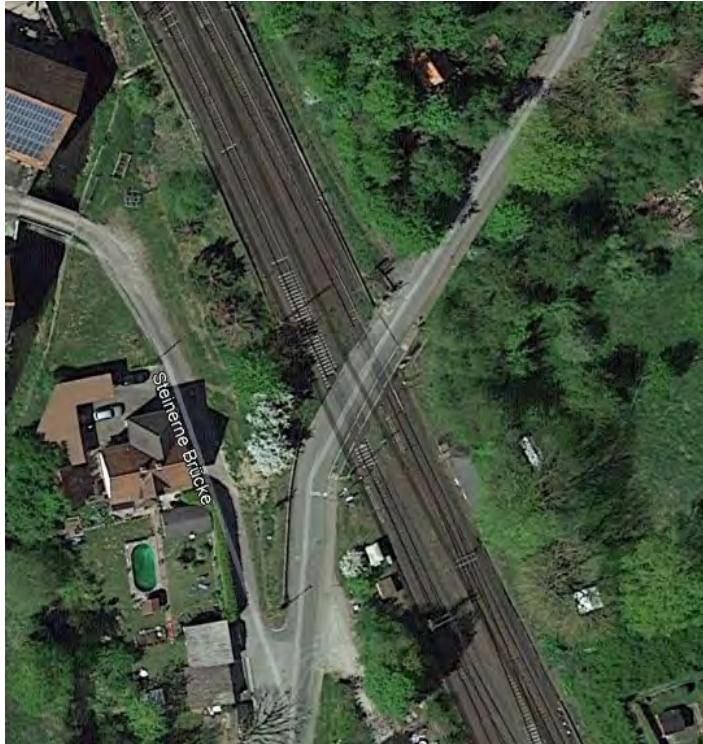
Die Beseitigung des Bahnüberganges als Trogbauwerk an gleicher Stelle kann aufgrund der angrenzenden Bebauung und der Zufallsmöglichkeiten zu den Grundstücken nach aktueller Einschätzung nicht realisiert werden. Auch würde bei Aufrechterhaltung eines minimalen Gemeindeweges für die Erschließung der Gebäude, sowie eines Trogbauwerkes zur Unterführung der Landesstraße die Platzverhältnisse nicht ausreichen, so dass Privatgrundstücke für das Trogbauwerk in Anspruch genommen werden müssten. Aus vorgenannten Zwangspunkten resultierenden große Längsneigungen für die Rampen zur

Erschließung der Unterführung und sind als kritisch zu bewerten. Dies scheitert an bereits genehmigtem Bauvorhaben.

Die Beseitigung durch eine Eisenbahnüberführung südlich des bisherigen Bahnüberganges (vgl. vorherige Abbildung) mit Umlegung der Landesstraße in südlicher Richtung scheint auf den unbebauten Grundstücken technisch möglich zu sein (erste Abschätzung Machbarkeit). Bei der Gestaltung der Kurvenradien der Landstraße sind Verkehrseinschränkungen im Bereich der abknickenden Vorfahrt bei großen LKWs nicht auszuschließen. Die Trassierung lässt sich in diesem Fall nur unter Ausnutzung der gegen Fahrspur planerisch darstellen und lässt in diesem kurzen Abschnitt voraussichtlich keinen Begegnungsverkehr von zwei großen LKWs zu.

rechtliche Prüfung:	Die Maßnahme ist voraussichtlich planfeststellungspflichtig. Auf Ebene der Grobprüfung kann von einer grundsätzlich Genehmigungsfähigkeit ausgegangen werden.
technische Prüfung:	Eine Eisenbahnüberführung in südlicher Lage unter Ausnutzung gewisser Verkehrseinschränkungen beim Schwerlastverkehr bei der Trassierung der Landesstraße scheint in diesem Bereich technisch umsetzbar. Die Zulässigkeit der Einschränkung wurde von HessenMobil bestätigt.
Grobkostenschätzung:	ca. 19 Mio. €

1.4 Grebenstein



kürzeste Schließzeit	1,68 Min	1,73 Min	1,73 Min
längste Schließzeit	7,89 Min	7,48 Min	7,48 Min
Durchschnitt	3,45 Min	3,70 Min	3,84 Min
Schließvorgänge	122 Stk	149 Stk	164 Stk
Schließdauer 24 h	7,01 h	9,18 h	10,51 h

BÜ	Gemeinde	Straßenbaulast-träger				Wertungsmatrix										
		Bund	Land	Kreis	Gwd.	Hilfeleistungsfrist			Schulweg	ÖPNV ü. BÜ	Bahnsteig-/ Haltestellenzugang	Alternativweg vorhanden? (in zumutbarer Entfernung)		Anzahl PKW/LKW- Querungen pro Tag	stadttell- verbindende Wirkung	Schließdauer 24h m. KK (2030)
						Feuerwehr	Rettungsd.	Polizei				Fahrtweg	Fußweg			
324.17	Grebenstein: "Steinerne Brücke"				X	irrelevant	irrelevant	irrelevant	ja	nein	nein	ja	nein (EU mit zu schmalen Fußweg)	166	ja	10,51

Bewertungs- ergebnis	Ergebnis der Betrachtung war, dass dieser BÜ nicht hilfsfristrelevant ist. Der Bahnübergang wird zudem nicht durch den ÖPNV benutzt, jedoch nutzen einige Schüler diesen Bahnübergang für den Schulweg. Alternative Fahrwege für Kraftfahrzeuge sind vorhanden. Ein alternativer Fußweg ist nicht in zumutbarer Entfernung vorhanden. Die Verkehrszählung in 2022 an diesem Bahnübergang kam auf eine Anzahl von 166 Querungen am Tag und lt. EBO §11 Abs. 13 liegt somit ein mäßiger Verkehr vor. Dieser Bahnübergang hat eine stadtteilverbindende Wirkung. Die Schließdauer pro 24h mit der Kurve Kassel wurde auf 10,51h prognostiziert.
Abstimmungsergebnis mit LK Kassel (KBI, Straßenverwaltung)	Dieser BÜ ist nicht hilfsfristrelevant. LK weist auf die Möglichkeit hin, die Erschließung des Bahnsteiges vom östlichen Ortsteil und die Personenquerung der Bestandsstrecke durch eine Verlängerung des bestehenden Fußgängertunnels zu ermöglichen.
Stellungnahme Kom- mune (Grebenstein)	Der Bahnübergang 14, km 324,1, erachten wir nach wie vor als wichtigen Kreuzungspunkt der Bahnstrecke von Ost nach West. Für landwirtschaftliche Maschinen mit hoher Fahrzeughöhe ist der Bahnübergang der einzige Kreuzungspunkt. Die nächsten Kreuzungspunkte liegen weit ab und bedeuten für die Landwirte in der Erntezeit unzumutbare, zusätzliche Wegstrecken. Als nächst gelegener, für höhere Fahrzeuge geeigneter Bahnkreuzungspunkt kommt die Kreisstraße 48 in Betracht, die aber mehr als 3 km Luftlinie entfernt liegt. Die Verlängerung des Personentunnels des Bahnhofs Grebenstein erscheint als eine geeignete Maßnahme, um den entfallenden Schulweg vom Bahnübergang Schinderberg (BÜ 14) zu kompensieren. Im Rahmen der Mandatsträgerveranstaltung wurde als eine weitere Möglichkeit ein Bahnübergang zum Baugebiet Steinhöfe, östlich der Bahnstrecke, ins Spiel gebracht. Hier könnte aufgrund der vorhandenen Topographie eine weitere Alternative in Form eines Bahnübergangs in Erwägung gezogen werden. Grundsätzlich erscheint die Verlängerung des Personentunnels geeignet, ein Bahnübergang könnte auch noch zu einem späteren Zeitpunkt einer genaueren Betrachtung unterzogen werden (insbesondere erforderliche Dimensionierung Bauwerk und Anbindung des Baugebietes). Gern möchten wir an dieser Stelle noch einmal die unabdingbare Kompatibilität zur barrierefreien Ausstattung des Bahnhofs Grebenstein ansprechen. Der derzeit in Planung

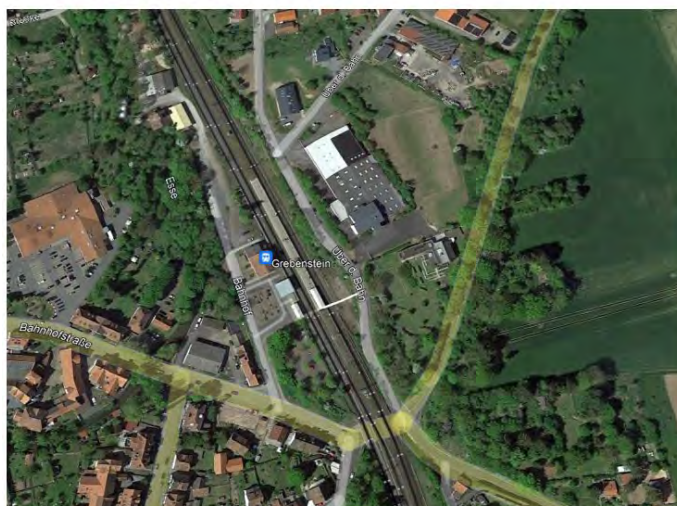
	befindliche Tunnelausbau im Zuge der barrierefreien Erschließung der Gleise muss eine spätere Tunnelweiterführung baulich berücksichtigen.
Stellungnahme Straßenbaulastträger (Greibenstein)	siehe oben
Stellungnahme Landkreis Kassel	Aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde ist zu den Bahnübergängen Nr. 14 und 15, eine Stellungnahme entbehrlich.
Projektseitige Einschätzung nach Konsultation mit EBA/BMDV	Aus Sicht des EBA sind keine Sachverhalte bekannt, die eine Beseitigung des Bahnübergangs rechtfertigen oder andere Ersatzmaßnahmen notwendig machen. Weder die Beseitigung noch mögliche Alternativmaßnahmen sind projektveranlasst und können somit nicht vom Bund finanziert werden. Beseitigungs- und Alternativmaßnahmen können nach einer ersten Einschätzung auch nicht über das Eisenbahnkreuzungsgesetzes abgewickelt werden.
Forderung Region	Verlängerung des Personentunnels im Bahnhof Grebenstein vom Mittelbahnsteig zur Straße „Über der Bahn“ zur Schaffung einer höhenfreien Kreuzungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer.

Technische, rechtliche Prüfung, Kostenschätzung Vorhabenträgerin:

ENTWURF: Kernforderung II – Bahnübergänge



BÜ Nr. 14: Grebenstein



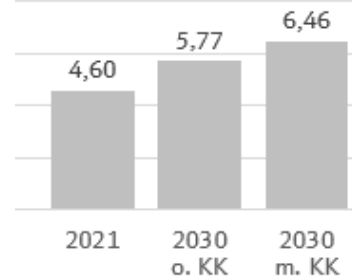
rechtliche Prüfung:	Auf Ebene der Grobprüfung kann von einer grundsätzlich Genehmigungsfähigkeit ausgegangen werden.
technische Prüfung:	Die parallel seitens von DB Station&Service AG geplante barrierefreie Ausstattung des Bahnsteigs mit einem Aufzug ist kompatibel mit der angedachten Verlängerung des Personentunnels. Im Anschlussbereich zur Straße „Über der Bahn“ sind augenscheinlich ausreichend Flächen vorhanden, um eine barrierefreie Rampe für Fußgänger und Radfahrer anzulegen. Eigentumsverhältnisse und Flächenverfügbarkeiten wurden dabei noch nicht geprüft.
Grobkostenschätzung:	ca. 3 Mio. €

1.5 Immenhausen



**BÜ 15, km 329,1
Straße, Immenhausen**

■ Schließdauer pro 24 h



kürzeste Schließzeit	1,21 Min	1,21 Min	1,21 Min
längste Schließzeit	4,51 Min	3,79 Min	4,03 Min
Durchschnitt	2,04 Min	1,95 Min	2,01 Min
Schließvorgänge	135 Stk	178 Stk	193 Stk
Schließdauer 24 h	4,60 h	5,77 h	6,46 h

BÜ	Gemeinde	Straßenbaulastträger		Wertungsmatrix											
				Hilfeleistungsfrist			Schulweg	ÖPNV u. BÜ	Bahnsteig-/Haltestellenzugang	Alternativweg vorhanden? (in zumutbarer Entfernung)		Anzahl PKW/LKW-Querungen pro Tag	stadteilverbindende Wirkung	Schließdauer 24h m. KK (2030)	
				Feuerwehr	Rettungsd.	Polizei				Fahrtweg	Fußweg				
329,189	Immenhausen: "Am Bahnhof"			X	irrelevant	irrelevant	irrelevant	ja	nein	ja	ja	nein	588	teilweise (vereinzelte Wohnhäuser, hauptsächlich Gewerbegebiet)	6,46

Bewertungsergebnis	Ergebnis der Betrachtung war, dass dieser BÜ hilfsfristrelevant ist. Dieser BÜ wird als Schulweg verwendet. Ein alternativer Fußweg in zumutbarer Entfernung liegt nicht vor. Außerdem dient der BÜ dem Bahnsteig-/Haltestellenzugang.
Abstimmungsergebnis mit LK Kassel (KBI, Straßenverwaltung)	Dieser BÜ ist in einigen Fällen hilfsfristrelevant, sonst nur Umweg über Burguffeler Str. mit Zeitverzug.
Stellungnahme Kommune und Straßenbaulastträger (Immenhausen)	Über die Höhe der voraussichtlichen Aufwendungen waren die Mitglieder des Magistrats in ihrer Sitzung am 12.05.2022 erstaunt. Die derzeitigen Planungen wurden zur Kenntnis genommen und Ihre Planungen können fortgeführt werden. Eine abschließende Stellungnahme wird dann der Stadtverordnetenversammlung vorbehalten, weil die jetzige Fristsetzung zu knapp war.
Stellungnahme Landkreis Kassel	Aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde ist zu den Bahnübergängen Nr. 14 und 15, eine Stellungnahme entbehrlich.
Projektseitige Einschätzung nach Konsultation mit EBA/BMDV	Die Anfahrt alle Gemeindeteile für den Rettungsdienst und die Feuerwehr ist ohne Überquerung eines Bahnübergangs möglich. Auch bestehen keine Sachverhalte, die eine Beseitigung des Bahnübergangs rechtfertigen. Eine projektveranlassende Begründung zur Beseitigung des BÜ Nr. 15 und die Finanzierung durch den Bund ist nicht gegeben. Sofern der Straßenbaulastträger die Aufhebung des BÜs mit Schaffung einer Personen- oder -überführung verlangt, könnte bei Einigung der Kreuzungspartner zur Finanzierung, nach erster Einschätzung durch das EBA, könnte dies möglicherweise über das Eisenbahnkreuzungsrecht abgewickelt werden.
Forderung Region	Schließung des BÜs für Kraftverkehre unter Schaffung einer höhenfreien Kreuzungssituation für Fußgänger und Fahrradfahrer (Tunnel oder Brücke für Personen und Radfahrer)

Technische, rechtliche Prüfung, Kostenschätzung Vorhabenträgerin:

ENTWURF: Kernforderung II – Bahnübergänge

BÜ Nr. 15: Immenhausen



rechtliche Prüfung:	Auf Ebene der Grobprüfung kann von einer grundsätzlich Genehmigungsfähigkeit ausgegangen werden.
technische Prüfung:	Unter Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes/Busbahnhof und der „Industriestr.“ sind augenscheinlich ausreichend Flächen vorhanden, um barrierefreie Rampe für Fußgänger und Radfahrer anzulegen. Eigentumsverhältnisse und Flächenverfügbarkeiten wurden dabei noch nicht geprüft.
Grobkostenschätzung:	ca. 9 Mio. € (für einen EÜ)

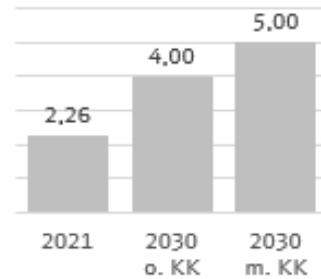
2 Bahnübergänge ohne Anpassungsbedarf

2.1 Warburg



**BÜ 2, km 295,0
Straße, Dalheim**

■ Schließdauer pro 24 h

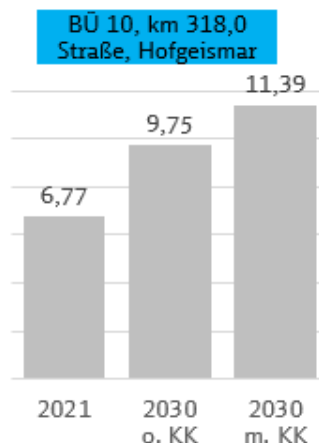


kürzeste Schließzeit	1,49 Min	1,49 Min	1,49 Min
längste Schließzeit	3,60 Min	4,45 Min	4,45 Min
Durchschnitt	2,02 Min	2,02 Min	2,05 Min
Schließvorgänge	67 Stk	119 Stk	146 Stk
Schließdauer 24 h	2,26 h	4,00 h	5,00 h

BÜ	Gemeinde	Straßenbaulastträger				Wertungsmatrix										
		Bund	Land	Kreis	Gemeinde	Hilfeleistungsfrist			Schulweg	ÖPNV ü. BÜ	Bahnsteig-/Haltestellenzugang	Alternativweg vorhanden? (in zumutbarer Entfernung)		Anzahl PKW/LKW-Querungen pro Tag	stadteilverbindende Wirkung	Schließdauer 24h m. KK (2030)
						Feuerwehr	Rettungsd.	Polizei				Fahrtweg	Fußweg			
295,054	Warburg: Kuhlentühle				X	irrelevant	irrelevant	irrelevant	nein	nein	nein	ja	nein	Annahme	nein	5,00

Bewertungsergebnis	Ergebnis der Betrachtung war, dass dieser BÜ nicht hilfsfristrelevant ist. Der Bahnübergang wird zudem nicht durch den ÖPNV und dient auch nicht als Schulweg. Zusätzlich weist dieser Bahnübergang alternative Fahrtwege auf, wohingegen alternative Fußwege nicht in zumutbarer Entfernung liegen. Eine Verkehrszählung in 2022 wurde an diesem Bahnübergang bisher noch nicht durchgeführt. Aufgrund der Lage außerorts ist die Verkehrsbelastung im geringen Bereich. Dieser Bahnübergang hat keine stadteilverbindende Wirkung. Die Schließdauer pro 24h mit der Kurve Kassel wird mit 5,00h prognostiziert.
Abstimmungsergebnis mit LK Warburg sowie Kommune und Straßenbaulastträger Stadt Warburg	keine
Projektseitige Einschätzung nach Konsultation mit EBA/BMDV	entfällt, da keine Maßnahme vorgesehen
Forderung Region	Keine Maßnahme

2.2 Hofgeismar

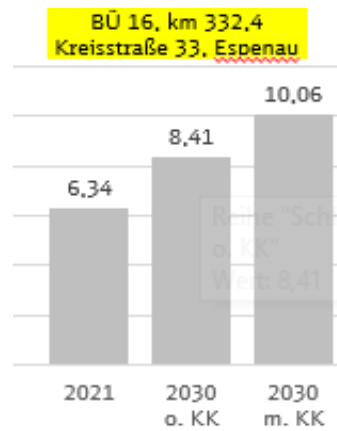


kürzeste Schließzeit	1,57 Min	1,62 Min	1,62 Min
längste Schließzeit	8,37 Min	10,15 Min	10,15 Min
Durchschnitt	3,83 Min	4,01 Min	4,12 Min
Schließvorgänge	106 Stk	146 Stk	166 Stk
Schließdauer 24 h	6,77 h	9,75 h	11,39 h

BÜ	Gemeinde	Straßenbaulastträger				Vertungsmatrix										
		Bund	Land	Kreis	Gad.	Hilfeleistungsfrist			Schulweg	ÖPNV u. BÜ	Bahnsteig-/Haltestellenzugang	Alternativweg vorhanden? (in zumutbarer Entfernung)		Anzahl PKW/LKW-Querungen pro Tag	stadteilverbindende Wirkung	Schließdauer 24h m. KK (2030)
						Feuerwehr	Rettungsd.	Polizei				Fahrtweg	Fußweg			
318,045	Hofgeismar: "Schöneberger Str."				X	irrelevant	irrelevant	irrelevant	nein	nein	nein	ja	nein	729	nein	11,39

Bewertungsergebnis	Ergebnis der Betrachtung war, dass dieser BÜ nicht hilfsfristrelevant ist, da ein leichter Umweg über eine nahegelegene Straßenüberführung gewährleistet ist. Dieser alternative Fahrtweg gilt auch für den restlichen Straßenverkehr. Ein alternativer Fußweg hingegen liegt erst in ca. 800m Entfernung vor. Die Verkehrszählung in 2022 an diesem Bahnübergang kam auf eine Anzahl von 729 Querungen am Tag und lt. EBO §11 Abs. 13 liegt hier somit ein mäßiger Verkehr vor. Dieser Bahnübergang hat keine stadteilverbindende Wirkung. Die Schließdauer pro 24h mit der Kurve Kassel wurde auf 11,39h prognostiziert.
Abstimmungsergebnis mit LK Kassel (KBI, Straßenverwaltung)	In einigen Fällen hilfsfristrelevant, durch Veränderung des Notarzteinsetzfahrzeug (NEF)-Standortes in Zukunft kann dies jedoch vernachlässigt werden.
Stellungnahme Kommune und Straßenbaulastträger (Hofgeismar)	keine
Projektseitige Einschätzung nach Konsultation mit EBA/BMDV	entfällt, da keine Maßnahme vorgesehen
Forderung Region	Keine Maßnahme

2.3 Espenau-Mönchehof



kürzeste Schließzeit	2,27 Min	2,27 Min	2,27 Min
längste Schließzeit	8,09 Min	8,37 Min	8,37 Min
Durchschnitt	3,66 Min	3,51 Min	3,61 Min
Schließvorgänge	104 Stk	144 Stk	167 Stk
Schließdauer 24 h	6,34 h	8,41 h	10,06 h

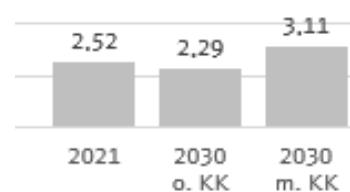
BÜ	Gemeinde	Straßenbaulastträger			Wertungsmatrix										
		Bsd	Lsd	Kris	Hilfsleistungsfrist					Alternativweg vorhanden? (in zumutbarer Entfernung)		Anzahl PKW/LKW-Querungen pro Tag	stadteilverbindende Wirkung	Schließdauer 24h m. KK (2030)	
					Feuerwehr	Rettungsd.	Polizei	Schulweg	ÖPNV ü. BÜ	Bahnsteig-/Haltestellenzugang	Fahrtweg				Fußweg
332.487	Espenau: Mönchehof "K.33"			X	irrelevant	irrelevant	irrelevant	nein	nein (Annahme)	nein	ja	Straße ohne Fußweg	372	nein	10,06

Bewertungsergebnis	Ergebnis der Betrachtung war, dass dieser BÜ nicht hilfsfristrelevant ist. Dieser Bahnübergang hat alternative Fahrtwege. Fußwege sind hier ohnehin nicht vorhanden. Die Verkehrszählung in 2022 an diesem Bahnübergang kam auf eine Anzahl von 372 Querungen am Tag und lt. EBO §11 Abs. 13 liegt hier somit ein mäßiger Verkehr vor. Dieser Bahnübergang hat keine stadteilverbindende Wirkung. Die Schließdauer pro 24h mit der Kurve Kassel wurde auf 10,06h prognostiziert.
Abstimmungsergebnis mit LK Kassel (KBI, Straßenverwaltung)	Dieser Bahnübergang ist nicht hilfsfristrelevant. Eine Maßnahme wird seitens des LK nicht gefordert.
Stellungnahme Kommune und Straßenbaulastträger (Espenau)	Keine
Projektseitige Einschätzung nach Konsultation mit EBA/BMDV	entfällt, da keine Maßnahme vorgesehen.
Forderung Region	Keine Maßnahme

2.4 Hann. Münden – Bonaforth



**BÜ 1, km 143,7
B 496, Hann. Münden**



kürzeste Schließzeit	0,92 Min	1,09 Min	1,09 Min
längste Schließzeit	1,77 Min	2,43 Min	3,15 Min
Durchschnitt	1,22 Min	1,35 Min	1,42 Min
Schließvorgänge	124 Stk	102 Stk	131 Stk
Schließdauer 24 h	2,52 h	2,29 h	3,11 h

Strecke Nr.	BÜ	Gemeinde	Straßenbaulastträger		Vertungsmatrix													
			Baulast	Kreuzung	Hilfsleistungsfrist			Schulweg	ÖPNV ü. BÜ	Bahnsteig-/Haltestellenzugang	Alternativweg vorhanden? (in zumutbarer Entfernung)		Anzahl PKW/LKW-Querungen pro Tag	stadtteilverbindende Wirkung	Schließdauer 24h m. KK (2030)	Sonstiges		
					Feuerwehr	Rettungsd.	Polizei				Fahrtweg	Fußweg						
1732	1	143,75	Hann. Münden: Bonaforth 'B 496'	X		relevant	relevant	relevant	ja	nein	nein	nein	nein	Strecke ohne Fußweg	6145	nein	3,11	BÜ liegt auf Umleitungsstrecke BAB A7

Bewertungsergebnis	Ergebnis Betrachtung war, dass dieser BÜ nicht hilfsfristrelevant ist. Dieser Bahnübergang hat keine alternativen Fahrtwege, diese wären nur mit erheblichem Umweg verbunden. Fußwege sind hier ohnehin nicht vorhanden. Die Verkehrszählung in 2022 an diesem Bahnübergang kam auf eine Anzahl von 6145 Querungen am Tag und lt. EBO §11 Abs. 13 liegt hier somit ein starker Verkehr vor. Dieser Bahnübergang hat keine stadtteilverbindende Wirkung. Die Schließdauer pro 24h mit der Kurve Kassel wurde auf 3,11h prognostiziert.
Abstimmungsergebnis mit LK (Göttingen)	es wurde keine Abstimmung durchgeführt
Stellungnahme Kommune (Hann. Münden)	Die Beseitigung des Bahnübergangs Bonaforth ist aufgrund der topografischen Begebenheiten nicht möglich. Alternative Zuwegungen in den OT bestehen nicht bzw. können für die Bedarfszufahrt von Rettungsdiensten nicht wirtschaftlich hergestellt werden oder erfordern eine längere Anfahrt als die prognostizierten Schließzeiten. Aufgrund der hohen KFZ-Verkehrszahlen (insbesondere im Umleitungsfall der BAB 7) auf der B 496 muss vorsorglich bei einer wesentlichen Überschreitung der prognostizierten Bahnverkehre auf der Strecke 1732 und der damit verbundenen Verlängerung der Schließzeiten eine neue Bewertung erfolgen.
Stellungnahme Straßenbaulastträger	es wurde keine Abstimmung durchgeführt
Projektseitige Einschätzung nach Konsultation mit EBA/BMDV	entfällt, da keine Maßnahme vorgesehen.
Forderung Region	Keine Maßnahme

2.5 Hedemünden



BÜ	Gemeinde	Straßenbaulast-träger				Wertungsmatrix										
		Bund	Land	Kreis	Gad.	Hilfeleistungsfrist			Schulweg	ÖPNV ü. BÜ	Bahnsteig-/ Haltestellenzugang	Alternativweg vorhanden? (in zumutbarer Entfernung)		Anzahl PKW/LKW-Querungen pro Tag	stadteil-verbundene Wirkung	Schließdauer 24h m. KK (2030)
						Feuerwehr	Rettungsd.	Polizei				Fahrtweg	Fußweg			
184,178	Hedemünden: "Elleröder Str."		X			irrelevant	irrelevant	irrelevant	nein	nein	nein	ja	ja	Annahme	nein	n.v.

Bewertungs- ergebnis	Ergebnis der Betrachtung war, dass dieser BÜ nicht hilfsfristrelevant ist. Dieser Bahnübergang hat sowohl alternative Fahrt-/ als auch Fußwege. Eine Verkehrszählung in 2022 wurde an diesem Bahnübergang nicht durchgeführt. Die Einschätzung der DB liegt jedoch aufgrund der Lage im mäßigen Bereich. Dieser Bahnübergang hat keine stadteilverbindende Wirkung. Die Schließdauer pro 24h mit der Kurve Kassel liegt nicht vor.
Abstimmungsergebnis mit LK (Hann. Münden)	es wurde keine Abstimmung durchgeführt
Stellungnahme Kommune und Straßenbaulastträger (Hann. Münden)	keine
Projektseitige Einschätzung nach Konsultation mit EBA/BMDV	entfällt, da keine Maßnahme vorgesehen.
Forderung Region	Keine Maßnahme

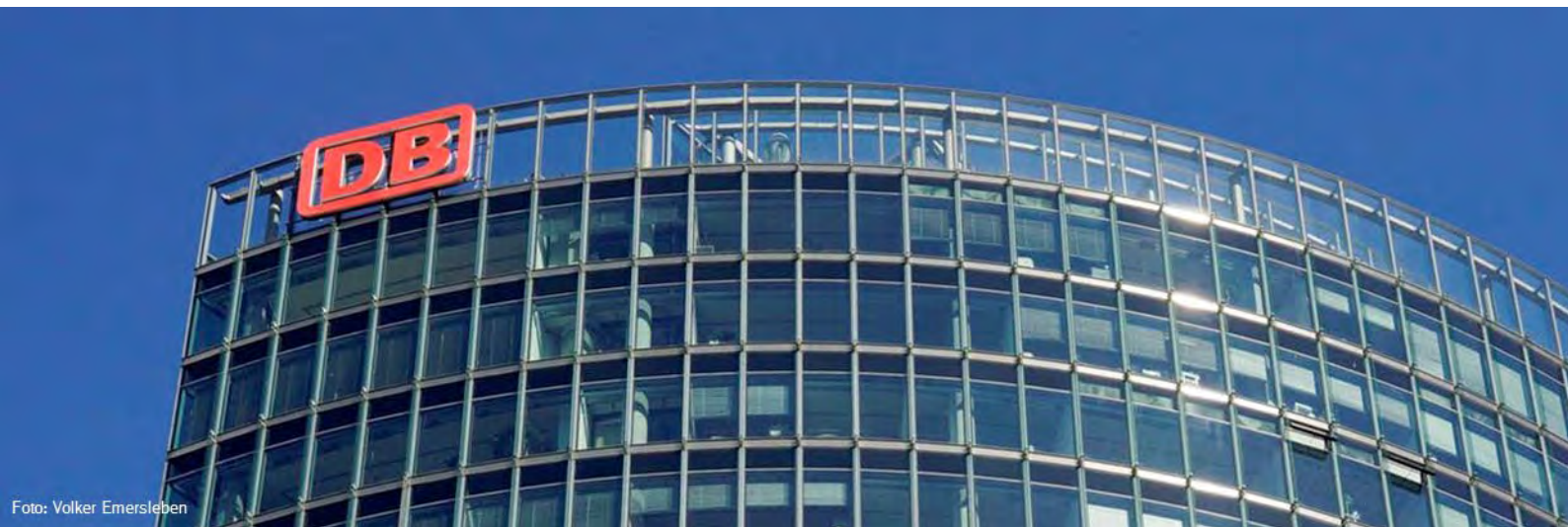


Foto: Volker Emersleben

Anlage 3

Begründungen und Betroffenheiten der Regionen

DB Netz AG

Region Mitte

I.NI-MI-K-I



LANDKREIS KASSEL

- DER KREISAUSSCHUSS -

Landkreis Kassel - Postfach 10 24 20 - 34024 Kassel

DB Netz AG
Projekt Kurve Kassel
Dirk Schütz
Kölnische Straße 81

34117 Kassel

Bauen und Umwelt

Fachbereichsleiter

Tim Rüddenklau

Kreistaus
Wilhelmshöher Allee 19-21
34117 Kassel
Raum 3.53

Telefon: 0561 1003-1321
Telefax: 0561 1003-1282
tim-rueddenklau@landkreiskassel.de

Ihr Schreiben/Zeichen

Unser Schreiben/Zeichen

Datum

02.11.2022

Kurve Kassel – Beschluss der Kernforderungen durch Kommunalparlamente

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Schütz,

wie im Runden Tisch abgestimmt, übersende ich Ihnen beiliegend die Beschlüsse der Kernforderungen durch die betroffenen Gemeindevertretungen, Stadtverordnetenversammlungen und Kreistage zur weiteren Verwendung. Die Gemeinde Staufenberg und die Stadt Hann. Münden haben ergänzende Stellungnahmen beschlossen, die ebenfalls beigefügt sind.

In der Anlage erhalten Sie:

Gemeinde Espenau	Beschluss vom 19.09.2022
Gemeinde Fuldaatal	Beschluss vom 14.09.2022
Gemeinde Staufenberg	Beschluss vom 22.09.2022
Landkreis Göttingen	Beschluss vom 05.10.2022
Landkreis Kassel	Beschluss vom 05.10.2022
Stadt Grebenstein	Beschluss vom 17.10.2022
Stadt Hann. Münden	Beschluss vom 13.10.2022
Stadt Hofgeismar	Beschluss vom 17.10.2022
Stadt Immenhausen	Beschluss vom 27.09.2022

Bank für Sozialleistungen
Kasseler Sparkasse
IBAN: DE 43 02050353 0000000000

BIC: HELADEF 33 KAS

Kasseler Sparkasse
IBAN: DE 17 02050353 0100000000

BIC: HELADEF 33 KAS

Telefon: 0561 1003-1321
Telefax: 0561 1003-1282

Seite 2 von 2

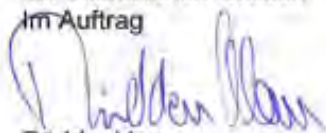
Stadt Liebenau	Beschluss vom 26.09.2022
Stadt Trendelburg	Beschluss vom 13.10.2022
Stadt Vellmar	Beschluss vom 19.09.2022

Wir bitten darum, die Dokumente nunmehr zur parlamentarischen Befassung an den Deutschen Bundestag weiterzugeben.

Wie im Runden Tisch am 04.10.2022 angeregt, sollte bei Übergabe der Beschlüsse an den Deutschen Bundestag auch auf die Empfehlungen des Petitionsausschusses zur Petition „Kein Kurve Kassel“ hingewiesen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Rüdtenklau

Auszug

aus der Niederschrift über die Sitzung der Gemeindevertretung am 19.09.2022

Punkt 11: Beratung und Beschlussfassung über regionale Kernforderungen zum Bahnprojekt „Kurve Kassel“

Beschluss: Die Gemeindevertretung der Gemeinde Espenau beschließt die durch den Runden Tisch der Kurve Kassel erarbeiteten und nachfolgend beschriebenen Kernforderungen I, II und III als regionale Kernforderungen gem. § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV). Die Gemeindevertretung der Gemeinde Espenau fordert die Vorhabenträgerin DB Netz AG auf, die Kernforderungen I bis III dem Deutschen Bundestag über das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zeitnah zur Beschlussfassung zuzuleiten.

• 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 (Anlage 1).

Die Kosten dafür belaufen sich auf ca. 218 Mio. EUR.

• Kernforderung II: Beseitigung kritischer Bahnübergänge

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 (Anlage 2).

Die Maßnahmen sind nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (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.

• Kernforderung III: Erschütterungsschutz an der 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 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 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 (ohne Risikozuschlag) in Höhe von ca. 250 TEUR an.

Abstimmungsergebnis: dafür: 20 dagegen: 0 Enthaltung: 0

Die Übereinstimmung der vorstehenden auszugsweisen Abschrift mit der Urschrift wird bescheinigt. Die Gemeindevertretung war ordnungsgemäß geladen und nach der Zahl der anwesenden Mitglieder beschlussfähig.

Espenau, den 27.09.2022

Verfügung:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Strzoda'.

.....
Carsten Strzoda
Bürgermeister



26.09.2022

AUSZUG

aus der 10. Sitzung
der Gemeindevertretung
am Mittwoch, 14.09.2022

Öffentliche Sitzung

5. DB Neubaustrecke "Kurve Kassel"; 2022/136
hier: Kernforderungen der Region im Rahmen der parlamentarischen
Befassung

Bürgermeister Schreiber kommentiert die Vorlage.

GV T. Ackermann gibt den Beratungsverlauf im Bau-, Planungs- und Umweltausschuss bekannt, der einstimmig die Annahme der Vorlage empfiehlt.

GV Hellwig (CDU) signalisiert die Zustimmung der CDU-Fraktion und bedankt sich bei Frau Heine-
mann und den weiteren Mitwirkenden beim runden Tisch für ihr großes Engagement bei der Auf-
arbeitung der komplexen Thematik.

GV Hesse (SPD) schließt sich den Ausführung ihres Vorredners an, dankt den Teilnehmenden des
runden Tisches, den Bürgerinitiativen der betroffenen Kommunen sowie den weiteren Mitwirk-
enden und kündigt die Zustimmung der SPD-Fraktion an.

Eine weitere Aussprache wird nicht gewünscht.

Beschluss:

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Fuldata beschließt die durch den Runden Tisch der Kurve
Kassel erarbeiteten und nachfolgend beschriebenen Kernforderungen I, II und III als regionale
Kernforderungen gem. § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV).

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Fuldata fordert die Vorhabenträgerin DB Netz AG auf, die
Kernforderungen I bis III dem Deutschen Bundestag über das Bundesministerium für Digitales und
Verkehr (BMDV) zeitnah zur Beschlussfassung zuzuleiten.

1 von 3

- **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 (Anlage 1).

Die Kosten dafür belaufen sich auf ca. 218 Mio. EUR

- **Kernforderung II: Beseitigung kritischer Bahnübergänge**

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 (Anlage 2). Die Maßnahmen sind nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (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

- **Kernforderung III: Erschütterungsschutz an der 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 Fuldata-Ihringshausen wahrgenommen und festgestellt.

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 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 (ohne Risikozuschlag) in Höhe von ca. 250 TEUR an.

Beratungsergebnis:

Mit 29 Ja-Stimmen bei 0 Gegenstimmen und 0 Stimmenthaltungen einstimmig beschlossen.

Die Richtigkeit des Auszuges wird bestätigt.

Verteiler

Bereich	Empfänger	Merkmal
Fachgebiet 4.1 Bauleitplanung, Bauordnung	Armin Reiting	zur Erledigung

Gemeinde Staufenberg

Auszug aus dem Protokoll - Ratssitzung 22.09.2022

Zu Top 7: Kurve Kassel hier: Kernforderung zur parlamentarischen Beschlussfassung DS-Nr.: 2022/051

Herr Beisheim gibt an, dass der Beschlussvorschlag sehr allgemein gehalten sei. Es seien hieraus keine genauen Maßnahmen erkennbar, welche ebenso auf die Dringlichkeit hinweisen (Beispiel: Brücke Spiekershausen). Er bittet darum für das Votum im Deutschen Bundestag ein extra Schreiben in Form einer Stellungnahme als Anhang beizufügen, um auf die Dringlichkeit und die Maßnahmen hinzuweisen.

Nach kurzer Aussprache hierüber wird folgender Beschluss gefasst:

Dem Rat wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen: Der Rat der Gemeinde Staufenberg beschließt die durch den Runden Tisch der Kurve Kassel erarbeiteten und nachfolgend beschriebenen Kernforderungen I, II und III als regionale Kernforderungen gem. § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV). Der Rat der Gemeinde Staufenberg fordert die Vorhabenträgerin DB Netz AG auf, die Kernforderungen I bis III dem Deutschen Bundestag über das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zeitnah zur Beschlussfassung zuzuleiten.

Kernforderungen siehe Anlage.

Abstimmungsergebnis: 16 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen



südlichste Gemeinde Niedersachsens
DER BÜRGERMEISTER

Gemeinde Staufenberg • Hannoversche Str. 21 • 34355 Staufenberg

Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Besuchszeiten des Bürgerbüros:
Montag bis Freitag von 08.00 - 16.00 Uhr
Samstag von 10.00 - 12.00 Uhr

Alle Mitarbeiter erreichen Sie:
Montag bis Freitag von 08.30 - 12.00 Uhr,
Montag bis Donnerstag von 14.00 - 15.00 Uhr

Auskunft erteilt: Herr Marte
Telefon/Durchwahl (0 55 43) 301 - 18
Telefax (0 55 43) 3 01 39
E-Mail: marte@staufenberg-nds.de

<http://www.staufenberg-nds.de>
mthaus@staufenberg-nds.epost.de

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom
06.07.2021

Mein Zeichen
BM/60

Datum
13.10.2022

**Kernforderung „Kurve Kassel“
hier: Ergänzende Stellungnahme zur Kernforderung gemäß Ratsbeschluss vom
22.09.2022**

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Wunsch der politischen Mandatsträger möchten wir Ihnen ergänzend unsere geforderten ortsspezifischen Lärmschutzmaßnahmen übermitteln.

In diesem Zuge sei bitte noch zu prüfen, inwieweit die statischen Verhältnisse und denkmalschutzrechtlichen Vorgaben an der Eisenbahnbrücke in Spiekershausen zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen nicht zulassen.

Wir möchten in jedem Fall sicherstellen, dass unsere beiden betroffenen Ortsteile Speele und Spiekershausen die bestmögliche Ausstattung an Lärmschutzwänden nebst passiven Lärmschutzmaßnahmen erhalten.

Als Anhang haben wir eine grafische Darstellung für die beiden betroffenen Orte beigefügt.


Wir bitten um Beachtung und Berücksichtigung.

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

Bürgermeister

Bernd Grebenstein

 Ausgezeichnet mit dem Europadiplom des Europarates in 2006 und der Ehrenfahne des Europarates in 2010

Bankverbindungen:
Sparkasse Göttingen
VR-Bank in Südniedersachsen eG
Postbank Hannover

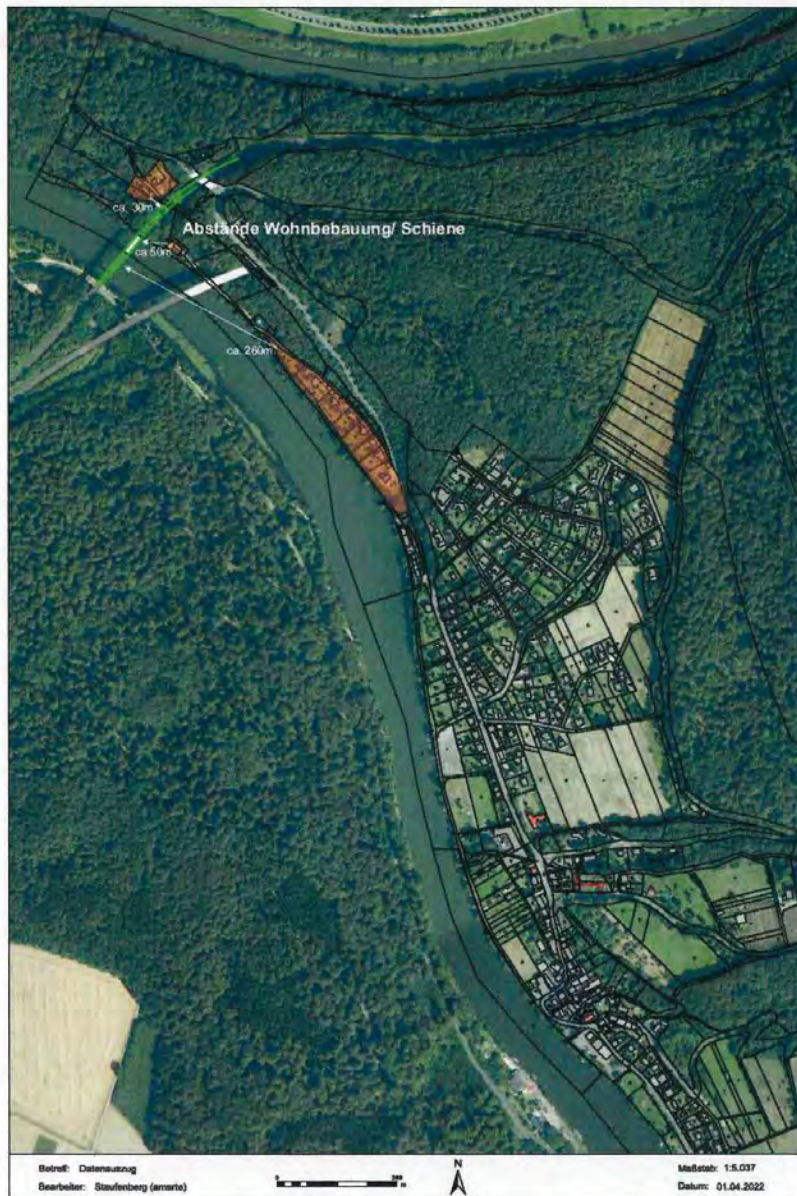
Gläubiger-Identifikationsnummer: **DE78GSN0000036880**
IBAN DE67 2605 0001 0000 0010 08 (BIC NOLADE21GOE)
IBAN DE24 2606 2433 0003 2161 60 (BIC GENODEF1DRA)
IBAN DE62 2501 0030 0437 4553 04 (BIC PBNKDEFF250)

Grafische Darstellung der Kernforderung I (übersetzt. Lärmvorsorge 16. BImSchV) für Speele zur parlamentarischen Beschlussfassung



—= Übersetzliche Lärmvorsorge

Grafische Darstellung der Kernforderung I (übergesetzl. Lärmvorsorge 16. BImSchV) für Spiekershausen zur parlamentarischen Beschlussfassung



— = Übergesetzliche Lärmvorsorge

AUSZUG
aus dem **PROTOKOLL**
über die **06. Sitzung des Kreistages**
am **05.10.2022** in der Stadthalle Osterode am Harz, Dörgestraße 28, 37520 Osterode am Harz

Tagesordnungspunkt 40 : 0261/2022

Beschluss der regionalen Kernforderungen zum Bahnprojekt „Kurve Kassel“

....

Der Vorsitzende lässt über folgenden Beschlusstext abstimmen:

Der Kreistag des Landkreises Göttingen beschließt die durch den Runden Tisch der Kurve Kassel erarbeiteten Kernforderungen I, II und III (siehe Vorlage Nr. 0261/2022) als regionale Kernforderungen gem. § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV). Der Kreistag fordert die Vorhabenträgerin DB Netz AG auf, die Kernforderungen I bis III dem Deutschen Bundestag über das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zeitnah zur Beschlussfassung zuzuleiten.

-einstimmig angenommen-

Landkreis Kassel

Wilhelmshöher Allee 19 – 21, 34117 Kassel

Kassel, 07.10.2022



Auszug aus der Niederschrift der 10. öffentlichen Sitzung des Kreistages

am Mittwoch 05.10.2022
13:00 bis 15:40 Uhr

Ort: „Mehrzweckhalle Frommershausen,,
34246 Vellmar, Pfadwiese 10

Tagesordnungspunkt 5: 2022/0674

Beschluss der regionalen Kernforderungen zum Bahnprojekt „Kurve Kassel“

Abstimmungsergebnis:

		angenommen	abgelehnt
Einstimmiger Beschluss	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beschluss mit Stimmenmehrheit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Beschlussfassung:

Der Kreistag des Landkreises Kassel beschließt die durch den Runden Tisch der Kurve Kassel erarbeiteten und nachfolgend beschriebenen Kernforderungen I, II und III als regionale Kernforderungen gem. § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV). Der Kreistag des Landkreises Kassel fordert die Vorhabenträgerin DB Netz AG auf, die Kernforderungen I bis III dem Deutschen Bundestag über das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zeitnah zur Beschlussfassung zuzuleiten.

• 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 beigelegten Auflistung (Anlage 1).

Die Kosten dafür belaufen sich auf ca. 218 Mio. EUR

- **Kernforderung II: Beseitigung kritischer Bahnübergänge**

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 (Anlage 2). Die Maßnahmen sind nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (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

- **Kernforderung III: Erschütterungsschutz an der 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 Fuldata-Ihringshausen wahrgenommen und festgestellt.

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 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 (ohne Risikozuschlag) in Höhe von ca. 250 TEUR an.

Die Übereinstimmung der vorstehenden auszugsweisen Abschrift mit der Urschrift wird bescheinigt. Das Gremium Kreistag war ordnungsgemäß geladen und nach der Zahl der erschienenen Mitglieder beschlussfähig.

Kassel, 07.10.2022

Andreas Sennhenn
Schriftführer

Niederschrift
über eine ordentliche Sitzung der Stadtverordnetenversammlung
am 17. Oktober 2022

AUSZUG

**Zu TOP 5) Regionale Kernforderungen zum Bahnprojekt "Kurve Kassel"
- Beratung und Beschlussfassung -**

Einstimmig, mit folgendem Abstimmungsergebnis

	Ja	Nein	Enthaltung	Summe
SPD	10	0	0	10
GSD	9	0	0	9
CDU	7	0	0	7
FDP	2	0	0	2
Summe	28	0	0	28

fasst die Stadtverordnetenversammlung folgenden Beschluss:

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Grebenstein beschließt die durch den Runden Tisch der Kurve Kassel erarbeiteten und nachfolgend beschriebenen Kernforderungen I, II und III als regionale Kernforderungen gem. § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV). Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Grebenstein fordert die Vorhabenträgerin DB Netz AG auf, die Kernforderungen I bis III dem Deutschen Bundestag über das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zeitnah zur Beschlussfassung zuzuleiten.

• **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 (Anlage 1).

Die Kosten dafür belaufen sich auf ca. 218 Mio. EUR

• **Kernforderung II: Beseitigung kritischer Bahnübergänge**

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 (Anlage 2). Die Maßnahmen sind nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (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

- **Kernforderung III: Erschütterungsschutz an der 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 Fuldata-Ihringshausen wahrgenommen und festgestellt.

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 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 (ohne Risikozuschlag) in Höhe von ca. 250 TEUR an.

Beschlussfähigkeit: Mitgliederzahl (gesetzl.): 31 davon anwesend: 28

Die Richtigkeit des Auszuges und der Angaben über Beschlussfähigkeit und Ergebnis der Abstimmung werden beglaubigt. Es wird bescheinigt, dass zur Sitzung unter Mitteilung der Tagesordnung rechtzeitig und ordnungsgemäß eingeladen worden war.

Das Gremium war beschlussfähig.

Grebenstein, den 18.10.2022




Danny Sutor
Bürgermeister

Vorweg-Auszug
aus dem Protokoll über die
Sitzung des Rates der Stadt Hann. Münden vom 13.10.2022

Öffentlicher Teil

**TOP 10 Beschluss der regionalen Kernforderungen zum Bahnprojekt „Kurve Kassel“
Vorlage: BesV/0219/22**

Ratsvorsitzender Dr. Kraft berichtet, dass es zu dieser Thematik bereits viele Gespräche und Videokonferenzen gegeben habe. Nun liege die Beschlussvorlage mit den Kernforderungen vor, die im Stadtentwicklungs- und im Verwaltungsausschuss befürwortet worden.

Der Rat der Stadt Hann. Münden beschließt sodann ohne weitere Aussprache, die durch den Runden Tisch der Kurve Kassel erarbeiteten und nachfolgend beschriebenen Kernforderungen I, II und III als regionale Kernforderungen gem. § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV). Der Rat der Stadt Hann. Münden fordert die Vorhabenträgerin DB Netz AG auf, die Kernforderungen I bis III dem Deutschen Bundestag über das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zeitnah zur Beschlussfassung zuzuleiten.

• **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 (Anlage 1).

Die Kosten dafür belaufen sich auf ca. 218 Mio. EUR

• **Kernforderung II: Beseitigung kritischer Bahnübergänge**

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 (Anlage 2). Die Maßnahmen sind nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (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

• **Kernforderung III: Erschütterungsschutz an der 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.

Seite 2 des Protokollauszuges über die Sitzung des Rates der Stadt Hann. Münden vom 13.10.2022

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 (ohne Risikozuschlag) in Höhe von ca. 250 TEUR an.

Abstimmungsergebnis:

23 Ja
0 Nein
3 Enthaltungen

Für die Richtigkeit:

Paul
Stadtspektorin



Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Hann. Münden

zu 7 Sachstandsbericht: Vorbereitung parlamentarische Befassung Kurve Kassel - Bonaforth

Stadtangestellte Weinert stellt voran, dass die E-Mail, auf die sich bezogen werde, als Anlage dem Protokoll beigelegt wird.

Vorbereitend für die Beschlussfassung (geplant Ratssitzung 13.10.2022) der Kernforderungen für die parlamentarische Befassung wurden durch die DB Alternativzufahrten (Schleusennutzung, Fahrweg durch Stadtwald und Fuldaquerung mit Brückenneubau) nach Bonaforth vor Ort geprüft. Im Ergebnis ist die Schleusenüberfahrt aufgrund technischer Mängel nicht umsetzbar, bringt der Fahrweg durch den Stadtwald gegenüber den Schließzeiten keine Zeitersparnis und ist ein Brückenbauwerk nicht wirtschaftlich darstellbar. Für detaillierte Darstellungen und deren Kostenschätzung wird auf die in der Anlage beigelegte E-Mail verwiesen.

In der anschließenden Diskussion macht Frau Weinert deutlich, dass die Prüfergebnisse sich auf die derzeit prognostizierten Verkehrszahlen und den damit verbundenen Schließzeiten beziehen. Sofern hier zukünftig eine deutliche Überschreitung durch die Verlagerung der Verkehre auf die Schiene stattfindet, kann der Verkehrsfluss und die Zufahrt der Rettungsdienste beeinträchtigt werden. Auf dieser Grundlage verzichtet der Stadtentwicklungsausschuss auf die Schaffung eines alternativen Verbindungsweges nach Bonaforth. Stattdessen soll die folgende Formulierung in den Kernforderungen aufgenommen werden:

Die Beseitigung des Bahnübergangs Bonaforth ist aufgrund der topografischen Begebenheiten nicht möglich. Alternative Zuwegungen in den OT bestehen nicht bzw. können für die Bedarfszufahrt von Rettungsdiensten nicht wirtschaftlich hergestellt werden oder erfordern eine längere Anfahrt als die prognostizierten Schließzeiten. Aufgrund der hohen Kfz-Verkehrszahlen (insbesondere im Umleitungsfall der BAB 7) auf der B 496 muss vorsorglich bei einer wesentlichen Überschreitung der prognostizierten Bahnverkehre auf der Strecke 1732 und der damit verbundenen Verlängerung der Schließzeiten eine neue Bewertung erfolgen.



AUSZUG

aus der 14. Sitzung
der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hofgeismar
am Montag, 17.10.2022

4. Bahnprojekt „Kurve Kassel“ - Beschluss der regionalen Kernforderungen

VL-214/2022

Beschluss:

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hofgeismar beschließt die durch den Runden Tisch der Kurve Kassel erarbeiteten und nachfolgend beschriebenen Kernforderungen I, II und III als regionale Kernforderungen gem. § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV). Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hofgeismar fordert die Vorhabenträgerin DB Netz AG auf, die Kernforderungen I bis III dem Deutschen Bundestag über das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zeitnah zur Beschlussfassung zuzuleiten.

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 (Anlage 1).

Die Kosten dafür belaufen sich auf ca. 218 Mio. EUR.

Kernforderung II: Beseitigung kritischer Bahnübergänge

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 (Anlage 2). Die Maßnahmen sind nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (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.

Kernforderung III: Erschütterungsschutz an der 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 Fuldatal-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 (ohne Risikozuschlag) in Höhe von ca. 250 TEUR an.

Abstimmungsergebnis:

31 Ja-Stimmen
 0 Gegenstimmen
 0 Stimmenthaltungen

Im Auftrag



Verteiler

Amt	Sachbearbeiter	Merkmal	
Bauamt	Dirk Lindemann	zur Erledigung	

Beglaubigter Auszug

aus der Niederschrift über die Sitzung der **Stadtverordnetenversammlung** am 27.09.2022

I. Öffentlicher Teil

Teil B – Mit Beratung

Vorlage 37/2022

Beratung und Beschlussfassung über die regionalen Kernforderungen zum Bahnprojekt „Kurve Kassel“

Auf die der Einladung beigefügte Vorlage wird verwiesen.

Stadtverordnetenvorsteher Siebert (SPD) begrüßt die Vertreter der Bürgerinitiative der Kurve Kassel und bedankt sich für die umfangreiche ehrenamtliche Mitarbeit.

Die Vorsitzende des Allgemeinen Bau- und Siedlungsausschusses, Michaela Fleckenstein (SPD), trägt die jeweils einstimmig gefasste Beschlussempfehlung des ABSA's und HFA's vor.

Stadtverordneter Kuhlmeier (SPD) gibt bekannt, dass die SPD-Fraktion der Vorlage zustimmt. Für die Region ist es besonders wichtig, dass mit einer Stimme gesprochen werde. Man hoffe, dass man mit dem vorliegenden Beschluss das Beste für unsere Region heraushole.

Stadtverordnete Robrecht (CDU) erläutert, dass man ohne die Bürgerinitiative nicht dort stehen würde, wo man jetzt stehe.

Stadtverordneter Dietrich habe das Verfahren eng begleitet. Die CDU-Fraktion werde sich weiterhin dafür einsetzen und stimmt der Vorlage zu.

Stadtverordneter Bischoff (FL) signalisiert ebenfalls Zustimmung.

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, die durch den Runden Tisch der Kurve Kassel erarbeiteten und nachfolgend beschriebenen Kernforderungen I, II und III als regionale Kernforderungen gem. § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV). Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Immenhausen fordert die Vorhabenträgerin DB Netz AG auf, die Kernforderungen I bis III dem Deutschen Bundestag über das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zeitnah zur Beschlussfassung zuzuleiten.

• **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 (Anlage 1).

Die Kosten dafür belaufen sich auf ca. 218 Mio. EUR

• **Kernforderung II: Beseitigung kritischer Bahnübergänge**

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 (Anlage 2). Die Maßnahmen sind nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (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

• **Kernforderung III: Erschütterungsschutz an der 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 Fuldata-Ihringshausen wahrgenommen und festgestellt.

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 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 (ohne Risikozuschlag) in Höhe von ca. 250 T EUR an.

Dafür:	19	Dagegen:	0	Enthaltungen:	0
--------	----	----------	---	---------------	---

FB. II, III

Beschlussfähigkeit: Mitgliederzahl (Gesetzl.): 23 davon anwesend: 19

Abstimmung: dafür: 19 dagegen: 0 Stimmenthaltung: 0

Die Richtigkeit des Auszuges und der Angaben über Beschlussfähigkeit und Abstimmung werden beglaubigt. Gleichzeitig wird bescheinigt, dass zur Sitzung unter Mitteilung der Tagesordnung rechtzeitig und ordnungsgemäß eingeladen worden war.

Die **Stadtverordnetenversammlung** war beschlussfähig.

Immenhausen, 06.10.2022




(Katharina Debes)

STADT LIEBENAU



B E S C H L U S S

aus der 14. Sitzung
der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Liebenau
am Montag, 26.09.2022

7. Beschluss der regionalen Kernforderungen zum Bahnprojekt „Kurve Kassel“ VL-162/2022

1. Allgemeines zum Projekt:

Das Projekt „Kurve Kassel“ geht auf einen Beschluss des Deutschen Bundestages vom August 2016 zum Bundesverkehrswegeplan 2030 zurück. Das Projekt wird dort im vordringlichen Bedarf unter der Projektnummer 2-015-V01 mit dem Titel „ABS Paderborn-Halle (Kurve Mönchehof - Iheringshausen)“ geführt (vergleiche <https://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-015-v01/2-015-v01.html>). Mit der Planung wurde die Deutsche Bahn als Vorhabenträgerin durch das Bundesverkehrsministerium beauftragt.

Die Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans definieren die verkehrlichen Projektziele, auf deren Basis eine volkswirtschaftliche Bewertung vorgenommen wird. Bei der weiteren Planung des Projekts müssen verkehrliche und volkswirtschaftliche Ziele wie auch Belange der Umwelt und Menschen erfüllt werden.

Das Projekt dient im Wesentlichen der Erreichung der Klimaziele der Bundesrepublik Deutschland. Die Güterverkehre der West-Ost-Richtung sollen zukünftig einen attraktiveren Laufweg bekommen, um mehr Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Die „Kurve Kassel“ verbindet das Ruhrgebiet mit den sächsischen Industriestandorten rund um Halle und darüber hinaus. Bislang fahren Güterzüge der Ost-West-Richtung in den Rangierbahnhof Kassel, um dort die Fahrtrichtung zu wechseln. Durch die neue Verbindungskurve können Güterzüge das umgehen und mindestens 45 Minuten Fahrtzeit einsparen.



2. Runder Tisch als Vertretung der Region:

Der Runde Tisch ist Teil der von der Deutschen Bahn initiierten frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und begleitet das Projekt „Kurve Kassel“ seit mehr als drei Jahren. In diesem Gremium sind ca. 60 Personen aus allen relevanten Interessengruppen vertreten, die den Trassenauswahlprozess bis hin zur Formulierung der Kernforderungen I bis III begleitet haben. Die Teilnehmenden haben sich in bisher 19 Veranstaltungen über die Ausgestaltung des Projekts ausgetauscht und am 20.07.2022 eine finale Empfehlung für die drei beschriebenen Kernforderungen erarbeitet.

3. Aktueller Projektstand:

2019 startete der Trassenfindungsprozess für die „Kurve Kassel“ mit der Zielsetzung, eine Vorzugsvariante für die Raumordnung zu erarbeiten, welche die geringsten Auswirkungen auf Mensch und Umwelt hat und zugleich die wirtschaftlichen und verkehrlichen Anforderungen erfüllt.

Letztlich wurde durch die DB Netz AG die sog. Variante 4B als Vorzugsvariante präsentiert und im Dezember 2021 in das förmliche Raumordnungsverfahren (ROV) eingebracht.

Das ROV wird durch das Regierungspräsidium Kassel durchgeführt. Nach Abschluss der Eingabefrist für BürgerInnen, Träger öffentlicher Belange und Kommunen im April 2022 wird der Erörterungstermin voraussichtlich im Herbst 2022 stattfinden.

Der vorgesehene Streckenverlauf der Neubaustrecke kann einer Videoanimation auf der Projekt-Homepage der Deutschen Bahn entnommen werden (vgl. https://www.kurve-kassel.de/service.html?file=files/videos/Ueberflug_Variante4b.mp4).

4. Verfahren zur Erarbeitung der Kernforderungen der Region für den Deutschen Bundestag:

Die DB Netz AG bereitet für das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) Unterlagen vor, die eine Beschreibung der Planung, Zeit- und Kostenpläne sowie die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt (Vorplanung) enthalten. Die Region hat zudem die Möglichkeit, Kernforderungen zu formulieren, die über das gesetzliche Maß hinausgehen. Der Deutsche Bundestag ent-

scheidet anschließend im Rahmen der Parlamentarischen Befassung über die Finanzierung dieser Kernforderungen.

Für die „Kurve Kassel“ wurde im Herbst 2021 gemeinsam mit den Kommunen und dem Runden Tisch ein Verfahren zur Erarbeitung der Kernforderungen der Region abgestimmt. Die dort aufgeführten Punkte eins bis sechs (vergleiche nachfolgende Abbildung) sind erfolgt. Am 14. Runden Tisch (20.07.2022) hat dieser die drei genannten Kernforderungen zur Annahme empfohlen.

Prozessual nicht zwingend vorgesehen, dennoch vorgeschlagen, ist die Beschlussfassung der empfohlenen Kernforderungen in allen betroffenen Kommunalparlamenten (Prozessschritt 7). Auf diese Weise soll die politische Legitimation der Kernforderungen durch die Gebietskörperschaften erreicht werden. Insbesondere bei einstimmigen Beschlüssen wird für die Kernforderungen eine breite und nachdrückliche regionale Verankerung erreicht.

Schritt für Schritt werden die Kernforderungen der Region erarbeitet und im Runden Tisch abgestimmt		DB NETZE	
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 gesamtregional 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 / Aufnahme der Ergänzungen, Festlegung des Runden 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 Vorplanungsteft übergeben	
9	Deutscher Bundestag vsl. 2023	Parlamentarische Befassung zum Bahnprojekt Kurve Kassel	

DB Netz AG (KurveKassel) | 22.07.2022

5. Kosten:

Die DB Netz AG hat die Kernforderungen wirtschaftlich geprüft. Die genannten Kosten wurden von der DB Netz AG geschätzt, auf die geplante Bauzeit aufgezinnt (nominalisiert) und mit einem Risikozuschlag versehen.

Bei Umsetzung der Kernforderungen I bis III nach Beschluss durch den Deutschen Bundestag entstehen voraussichtlich Gesamtkosten in Höhe von ca. 258 Mio. €. Davon entfallen auf den Bund Kosten in Höhe von ca. 245 Mio. € und auf das Land Hessen ca. 13 Mio € (Anteil gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz der Kernforderung II). Den Kommunen entstehen durch die Beschlüsse keine Kosten

Finanzierung:

Keine Finanzierung erforderlich

Der Haupt- und Finanzausschuss hat der Vorlage zugestimmt.

Beschluss:

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Liebenau beschließt die durch den Runden Tisch der Kurve Kassel erarbeiteten und nachfolgend beschriebenen Kernforderungen I, II und III als regionale Kernforderungen gem. § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV). Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Liebenau fordert die Vorhabenträgerin DB Netz AG auf, die Kernforderungen I bis III dem Deutschen Bundestag über das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zeitnah zur Beschlussfassung zuzuleiten.

- **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 (Anlage 1).

Die Kosten dafür belaufen sich auf ca. 218 Mio. EUR

- **Kernforderung II: Beseitigung kritischer Bahnübergänge**

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 (Anlage 2). Die Maßnahmen sind nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (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

- **Kernforderung III: Erschütterungsschutz an der 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 (ohne Risikozuschlag) in Höhe von ca. 250 TEUR an.

Abstimmungsergebnis:

12 Ja-Stimme(n), 0 Gegenstimme(n), 0 Stimmenthaltung(en)

25.10.2022

AUSZUG

aus der 5. Sitzung
der Stadtverordnetenversammlung
am Donnerstag, 13.10.2022

8. **Beschluss der regionalen Kernforderungen zum Bahnprojekt „Kurve VL-50/2022 Kassel“**

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Trendelburg beschließt, die durch den Runden Tisch der Kurve Kassel erarbeiteten und nachfolgend beschriebenen Kernforderungen I, II und III als regionale Kernforderungen gem. § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV). Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Trendelburg fordert die Vorhabenträgerin DB Netz AG auf, die Kernforderungen I bis III dem Deutschen Bundestag über das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zeitnah zur Beschlussfassung zuzuleiten.

• **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 (Anlage 1).

Die Kosten dafür belaufen sich auf ca. 218 Mio. EUR

• **Kernforderung II: Beseitigung kritischer Bahnübergänge**

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 (Anlage 2). Die Maßnahmen sind nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (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

• **Kernforderung III: Erschütterungsschutz an der 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.

1 von 2

Für Fuldatal-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 (ohne Risikozuschlag) in Höhe von ca. 250 TEUR an.

17 Ja-Stimme(n), 0 Gegenstimme(n), 0 Stimmenthaltung(en)

Trendelburg, den 31.10.2022


Anna-Lena Sprenger
- Schriftführerin -



Fachbereich:

3

Bearbeiter:

Auszug aus der Niederschrift der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Vellmar vom 19.09.2022.

4. **Beratung und Beschlussfassung der regionalen Kernforderungen zum Vorhaben der DB Netz AG, Ausbaustrecke (ABS) Paderborn-Halle Abschnitt Neubaustrecke „Kurve Mönchehof-Ihringshausen“, im Weiteren „Kurve Kassel“ genannt.**
Drucksache 346/2022

Beschluss:

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt die durch den Runden Tisch der „Kurve Kassel“ erarbeiteten und nachfolgend beschriebenen Kernforderungen I, II und III als regionale Kernforderungen gem. § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV).

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Vellmar fordert die Vorhabenträgerin DB Netz AG auf, die Kernforderungen I bis III dem Deutschen Bundestag über das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zeitnah zur Beschlussfassung zuzuleiten.

Beratungsergebnis: Einstimmig, bei 0 Enthaltung(en)

zu den Akten / zur weiteren Bearbeitung.






Foto: Volker Emersleben

Anlage 4

Zusammenfassung der Kernforderungen der Region

DB Netz AG

Region Mitte

I.NI-MI-K-I

KF	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1	1	Liebenau	Lärmschutzwand	Wandhöhen von 1,00 m bis 6,00 auf einer Länge von 6.030 m	35,5 Mio. EUR	
	2	Trendelburg	Lärmschutzwand	Wandhöhen von 2,50 m auf einer Länge von 1.740, m	8,0 Mio. EUR	
	3	Hofgeismar	Lärmschutzwand	Wandhöhen von 2,00 m bis 4,00 auf einer Länge von 7.455 m	42,4 Mio. EUR	
	4	Grebenstein	Lärmschutzwand	Wandhöhen von 4,00 auf einer Länge von 2.550 m	15,5 Mio. EUR	
	5	Immenhausen	Lärmschutzwand	Wandhöhen von 1,00 m bis 3,50 auf einer Länge von 1.560 m	7,2 Mio. EUR	
	6	Espenau	Lärmschutzwand	Wandhöhen von 2,00 bis 4,00 m auf einer Länge von 2.800 m	14,2 Mio. EUR	
	7	Vellmar	Lärmschutzwand	Wandhöhen von 2,00 m und 4,00 auf einer Länge von 10.081 m	45,9 Mio. EUR	
	8	Kassel-Warteberg	Lärmschutzwand	Wandhöhen von 5,00 m auf einer Länge von 1.070 m	7,8 Mio. EUR	
	9	Fuldaatal	Lärmschutzwand	Wandhöhen von 1,00 m bis 5,00 auf einer Länge von 8.707 m	34,6 Mio. EUR	
	10	Staufenberg	Lärmschutzwand	Wandhöhen von 3,00 m bis 4,00 auf einer Länge von 1.600 m	9,3 Mio. EUR	
	11	Hann. Münden	Lärmschutzwand	Wandhöhen von 1,00 m bis 4,00 auf einer Länge von 9.150 m	48,8 Mio. EUR	
		Summe KF I			269,2 Mio. EUR	

KF	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
2	BÜ 5	Eberschütz L 3210	Beseitigung des Bahnübergangs	Beseitigung der beiden Bahnübergänge durch eine gemeinsame Straßenüberführung und der zusätzlichen Verlegung der Landesstraße und dem Rückbau der bisherigen Landesstraße in einen Feldweg	14,3 Mio. EUR davon Bund: 4,8 Mio. EUR davon Bahn: 4,8 Mio. EUR davon Straße: 4,8 Mio. EUR	Die Schließzeiten der beiden betreffenden Bahnübergänge sind hoch. Durch die Zunahme des Schienenverkehrs nehmen diese noch weiter zu, sodass für Feuerwehr und Rettungsdienste sowie die Polizei dieses nicht mehr hinnehmbar ist. Die vorgegebenen Hilfeleistungsfristen können nicht mehr eingehalten werden. Darum ist ein kreuzungsfreier Übergang herzustellen.
	BÜ 6	Sielen K 68	Beseitigung des Bahnübergangs			
	BÜ 7	Hümme L 3210	Beseitigung des Bahnübergangs	Beseitigung des bisherigen Bahnübergangs durch eine neu zu errichtende Straßenunterführung	17,4 Mio. EUR davon Bund: 5,8 Mio. EUR davon Bahn: 5,8 Mio. EUR davon Straße: 5,8 Mio. EUR	Die Schließzeiten dieses Bahnübergangs ist sehr hoch und durch die Zunahme des Schienenverkehrs werden sich diese noch weiter erhöhen. Dadurch ist es für Feuerwehr und Rettungsdienst nicht möglich die geforderten Hilfeleistungsfristen einzuhalten
	BÜ 14	Grebenstein „Steinerne Brücke“	Beseitigung des Bahnübergangs	Die komplette Beseitigung des Bahnübergangs ist technisch nicht möglich. Jedoch ist die Schaffung einer Querung im Bahnhof für Radfahrer und Fußgänger durch die Verlängerung des vorh. Personentunnels möglich	2,2 Mio. EUR davon Bund: 1,1 Mio. EUR davon Bahn: 0,7 Mio. EUR davon Straße: 0,4 Mio. EUR	
	BÜ 15	Immenhausen „Am Bahnhof“	Beseitigung des Bahnübergangs	Der Bahnübergang wird zugunsten einer Personenunter- oder Überführung beseitigt. Für den LKW- und PKW-Verkehr bestehen alternativen Fahrwege.	9,1 Mio. EUR davon Bund: 4,5 Mio. EUR davon Bahn: 3,0 Mio. EUR davon Straße: 1,5 Mio. EUR	Mit der Auflassung des Bahnübergangs wird eine Unfallquelle beseitigt, denn die Passanten schleichen sich trotz geschlossener Schranke immer wieder um die diese herum und bringen sich dadurch selbst in Gefahr. Durch dieses Verhalten stellen sie auch eine erhebliche Gefahr für den Schienenverkehr dar.
2		Summe KF II			43,0 Mio. EUR davon Bund: 16,2 Mio. EUR davon Bahn: 14,3 Mio. EUR davon Straße: 12,5 Mio. EUR	

KF	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
3	1	Fuldataal-Ihringshausen	Erschütterungsschutz	Gutachter, Messkonzept und ggfls. der erforderlichen Planung der Maßnahmen werden zum heutigen Zeitpunkt mit 250 T EUR veranschlagt.	0,3 Mio. EUR	In der Region werden entlang der Bestandsstrecken Erschütterungen wahrgenommen. Schäden an Gebäuden durch Erschütterungen verursacht durch den Bahnverkehr, wurden bisher in Fuldataal-Ihringshausen wahrgenommen und festgestellt. Diese befinden sich in Ihringshausen im Bereich des viergleisigen Streckenabschnittes, der teilweise in dem Tunnel/Trogbereich liegt. Um den besonderen Sachverhalt feststellen zu können, ist die Kernforderung Erschütterungsmessungen nach DIN 4150 an 6 Gebäuden der Ortsdurchfahrt Ihringshausen durchzuführen. Sollten Überschreitungen der Anhaltswerte nach DIN 4150 festgestellt werden, ist ein Konzept zur Beseitigung im Zuge der Planfeststellung nach den dann gültigen Zugzahlen zu erarbeiten. Die erforderlichen Mittel zur Umsetzung der Maßnahmen sind gesondert zur Beschlussfassung den Deutschen Bundestag vorzulegen.
3		Summe KF III			0,3 Mio. EUR	

* nominale Baukosten (inkl. Risikozuschlag 35 % und Planungskosten 26 %); KF 3 ohne Planungskosten und Risikozuschlag



Eisenbahn-Bundesamt

Zentrale**Prüfbericht**

Empfehlung zur Parlamentarischen Befassung

Bearbeitung: [REDACTED]

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

E-Mail: [REDACTED]

Ref41-Grundsatz@eba.bund.de

Internet:

www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum:

25.05.2023

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

4140-4F21B0390/003-4103#001-018

Betreff: ABS Paderborn - Halle

Kurve Kassel

Empfehlung zur Parlamentarischen Befassung

Bezug: Einzelvorstellungen der DB Netz AG vom 25.04.2023

Anlagen: 0

1 Anlass

Mit E-Mail vom 25.04.2023 hat die DB Netz AG die Einzelvorstellungen der Kernforderungen gemäß Standardvorlage „Bericht zur Parlamentarischen Befassung“ einschließlich Anlage 1-4 im Bedarfsplanvorhaben „ABS Paderborn – Halle, (Kurve Mönchehof – Ihringshausen), Kurve Kassel“ mit Datum vom 25.04.2023 beim Eisenbahn-Bundesamt vorgelegt. Das Vorhaben Kurve Kassel ist im Bedarfsplan als Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz im Abschnitt 2 „Neue Vorhaben“, Unterabschnitt 1 „Vordringlicher Bedarf“ in laufender Nummer 12 (Projektnummer 2-015-V01) verzeichnet. Das Vorhaben hat zum Ziel, die Attraktivität der West-Ost-Relation über die Strecke Paderborn – Halle durch eine direkte Verbindung der Strecken 2550 (Aachen – Kassel) – 1732 (Hannover – Kassel) für Schienengüterverkehre zu steigern. In Eichenberg können diese Verkehre von der Strecke 1732 auf die Strecke 6343 (Halle/Saale – Eichenberg) überführt werden, was u.a. den Knoten Hannover und den Knoten Magdeburg entlastet.

2 Projektziel

In West-Ost-Relation zwischen dem Ruhrgebiet und Halle bzw. Mitteldeutschland besteht der kürzeste Laufweg für den Schienengüterverkehr grundsätzlich von Paderborn über Warburg, Hauptbahnhof Kassel und Eichenberg nach Halle. Hierzu ist derzeit jedoch ein zeit- und kostenintensiver Fahrtrichtungswechsel im Rangierbahnhof Kassel erforderlich, da keine direkte Durchbindung der Strecken 2550 (Aachen – Kassel) und 1732 (Hannover – Kassel) besteht. Der Zeitaufwand für den

Fahrtrichtungswechsel liegt bei ca. 20 bis 45 Minuten. Zudem benötigt das Güterverkehrsunternehmen zusätzliches Personal, um die Züge zu kuppeln und Bremsproben durchzuführen. Um diesen Aufwand zu umgehen, nutzen die Unternehmen daher überwiegend die Verbindung über Minden, Hannover, Braunschweig und Magdeburg, nördlich der Strecke Paderborn – Halle. Hierdurch überlagern sich die Verkehre Ruhrgebiet – Mitteldeutschland mit den Verkehren von den Nordseehäfen, welche in dieser Relation ihre Hauptabfahrstrecken haben. Durch das hohe Verkehrsaufkommen im Raum Hannover und der eingeschränkten Kapazitäten der Strecken im Raum Magdeburg kommt es zu Engpässen mit großen Überlastungen und Wartezeiten, während die Strecke Paderborn – Halle grundsätzlich noch Kapazitätsreserven aufweist. Um die Attraktivität der Strecke Paderborn – Halle für Schienengüterverkehre zu steigern, ist im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 daher eine eingleisige Verbindungskurve, die „Kurve Kassel“, zwischen den Strecken 2550 und 1732 beschlossen worden. Durch die Verbindungskurve kann der Fahrtrichtungswechsel im Rangierbahnhof Kassel entfallen, der Weg für die Schienengüterverkehre verkürzt sich zudem um rund 20 km. Die Kurve Kassel ist im Land Hessen geplant, die Strecke Paderborn – Halle führt durch Nordrhein-Westfalen, Hessen und Niedersachsen. Die neue Strecke 3928 ist rund 5,3 km lang.

3 Verkehrliche und Betriebliche Ziele

Das Projekt Kurve Kassel gilt nicht als migriertes Vorhaben, zum Zeitpunkt des Abschlusses zur Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) war der Projektauftrag sowie die Verkehrliche Aufgabenstellung (VAst) mit Stand vom 26.02.2016 jedoch bereits erstellt. Eine Planungsbegleitung durch das EBA fand zu diesem Zeitpunkt demnach nicht statt und sollte auch nicht nachgeholt werden. Die VAst wurde der Betrieblichen Aufgabenstellung (BAst) als Anlage informativ beigelegt, jedoch lediglich in Zusammenhang mit der BAst geprüft. Es erfolgte hierzu keine gesonderte Rückmeldung an die DB Netz AG.

Die Infrastruktur der im nachfolgenden Kapitel erläuterten Vorzugsvariante ist auf Basis der Zugzahlenprognose BVWP 2030 erforderlich, um eine optimale Betriebsqualität unter Berücksichtigung der Grundsätze der Notwendigkeit, Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit zu erreichen. Dies wurde im Rahmen einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) nachgewiesen. Da die Deutschlandtakt-Zugzahlen gegenüber der Zugzahlenprognose BVWP 2030 geringere Zugzahlen aufweist, wurde in Abstimmung mit dem BMDV beschlossen, die Vorplanung zunächst auf Basis der Zugzahlenprognose BVWP 2030 abzuschließen. Es ist nicht ausgeschlossen, dass die Zugzahlen mit der neuen Zugzahlenprognose 2040 wieder steigen.

Aus verkehrlicher Sicht dient die neu zu errichtende Strecke 3928 als Teilstrecke des Korridors Paderborn – Halle primär als Hauptverkehrsstrecke den Schienengüterverkehren in West – Ost Relation, kann jedoch auch im Falle von Kapazitätseinschränkungen auf den Strecken 2550 und 1732 im Bereich Mönchehof – Hbf Kassel bzw. Hbf Kassel – Ihringshausen die Funktion einer Umleitungsstrecke erfüllen. Die Strecke wurde in Abstimmung mit dem BMDV und in Hinblick auf eine

nachhaltige Infrastruktur als Mischverkehrsstrecke geplant. Mehrkosten aufgrund dessen sind voraussichtlich nicht zu erwarten. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt grundsätzlich 80 km/h. In einigen Abschnitten konnte jedoch eine Geschwindigkeitserhöhung auf 100 km/h ohne wesentliche Mehrkosten planerisch umgesetzt werden. Die Strecke wird Bestandteil des Transeuropäischen-Netzes (TEN-Netzes) sein.

Aufgrund der verkehrlichen Anforderungen ergab sich für die BAst auf Basis der Berechnungen der EBWU neben der Verbindungskurve und den dort geplanten Puffergleise unter anderem die Notwendigkeit von drei weiteren 740 m Puffergleisen (Bf Lamerden, Bf Hofgeismar und Bf Espenau-Mönchehof), die aus dem Puffergleis Bf Espenau-Mönchehof resultierende Umstrukturierung des selbigen Bahnhofs und die niveaufreie Einfädelung der neuen Verbindungsstrecke im Bereich Ihringshausen. Mit den betrieblichen Anforderungen sowie geologischen und anderen örtlichen Zwangspunkten einhergehend sind zudem Anpassungen / Erweiterungen der vorhandenen Infrastruktur wie Erd- und Ingenieurbauwerke, Eisenbahnkreuzungen, Leit- und Sicherungstechnik sowie Oberleitung erforderlich.

4 Beschreibung Vorzugsvariante

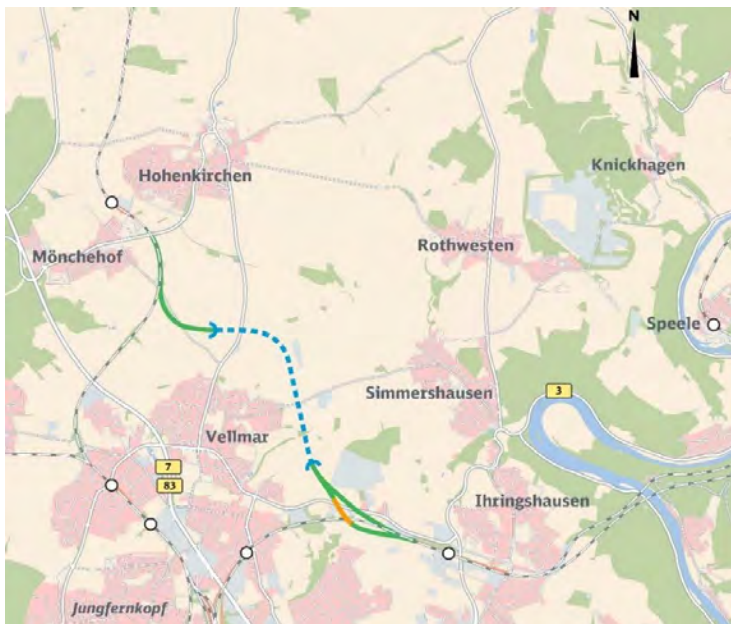


Abbildung 1: Streckenverlauf der Vorzugsvariante¹

Der Umbaubereich zur Vorzugsvariante des Vorhabens Kurve Kassel beginnt bereits nördlich des Bahnhofs Mönchehof, noch vor dem Bahnübergang Grebensteiner Straße (K33), durch die Notwendigkeit eines Puffergleises im Bahnhof Mönchehof und die daraus resultierende Umstrukturierung des selbigen Bahnhofs. In Gleislage des durchgehenden bahnlinken Streckengleises 2 des Bahnhofs Mönchehof entsteht ein beidseitig angebundenes mittiges Puffergleis. Das durchgehen-

¹ Abbildung 5 aus Einzelvorstellung der DB Netz AG vom 25.04.2023, S. 9

de Streckengleis 3 wird dafür auf ursprüngliche Lage des Überholungsgleises verschwenkt. Der Bahnübergang Grebensteiner Straße wird bereits 2023 im Zuge des Neubaus ESTW-A Mönchehof angepasst (Zielzustand Lichtzeichen-Halbschranken-Anlage). Die Umsetzung der Verbindungskurve erfordert eine Gleisverziehung im Bahnübergangsbereich und der Gleisabstand der Streckengleise 2550 verringert sich infolgedessen. Die Ausplattung muss im Rahmen des BUV-Vorhabens daher erneuert werden. Darüber hinaus sind keine Anpassungen am Bahnübergang geplant. Aufgrund der Neutrassierung des Bahnhofs Mönchehof ist die Errichtung einer ca. 400 m langen Lärmschutzwand gemäß Maßgaben der 16. BImSchV, die Erweiterung der Personenunterführung sowie Anpassungen der Bahnsteige im Bahnhof Mönchehof erforderlich. Die Umstrukturierung des Bahnhofs Mönchehof erstreckt sich im Gesamtkonzept bis zur Ausfädelung der neuen Verbindungskurve Kassel südöstlich des Bahnhofs Mönchehof.

Die nördlich der Anbindung der Strecke 3928 vorhandene Straßenüberführung zur Kreisstraße 34 (Hermann-Gmeiner-Straße) ist von der Planung zur Kurve Kassel unberührt und kann im Bestand erhalten bleiben. Anpassungen sind nur angrenzend an die Kreisstraße 34 an einigen Stützwänden, die sich bahnparallel der Strecke 2550 befinden, erforderlich.

Die Ausfädelung der Verbindungskurve erfolgt zweigleisig (Gleis 14 und 23) im Streckenabschnitt der Strecke 2550 ca. 500 m südöstlich des Bahnhofs Mönchehof, kurz vor der Eisenbahnkreuzung mit der Kreisstraße 35 (Kirchweg). Die Gleise 14 und 23 sind als Puffergleise für Züge mit 740 m Länge geplant und schließen höhengleich an die Strecke 2550 an. Zwischen den Puffergleisen ist eine Weichenverbindung geplant, die eine Überleitung der Züge aus Richtung Mönchehof auf die Verbindungskurve der Strecke 3928 ermöglicht.

Zur Überbrückung des Geländesprungs von bis zu 12,50 m Höhe sind nördlich der Kreisstraße 35 aufgrund örtlicher Zwangspunkte (vorhandene und bereits genehmigte landwirtschaftliche Betriebe) neue Stützwände zu errichten. Die vorhandene Eisenbahnkreuzung mit der Kreisstraße 35 ist als Straßenüberführung ausgebaut. Weil zusätzlich zu den beiden Bestandsgleisen der Strecke 2550 auch beide Gleise der neuen Strecke 3928 überführt werden müssen, ist die Straßenüberführung anzupassen. Die Aus- und Einfädelung in die Puffergleise erfolgt mit einer Streckengeschwindigkeit von 100 km/h in Richtung Osten, ehe die Puffergleise in Troglage zusammengeführt werden und eingleisig mit 80 km/h in den ca. 2,6 km langen Tunnelabschnitt übergehen. Im Abschnitt des Trogs wird eine weitere Eisenbahnkreuzung mit der Kreisstraße 35 erforderlich, die als Straßenüberführung in das Trogbauwerk integriert wird. Die Notwendigkeit der Bauwerke Trog und Tunnel ergibt sich aus der vorliegenden Topographie. Aufgrund des Grundwasserstands ist ein Einschnitt und Überbrückung der Höhendifferenz durch eine Böschung nicht realisierbar. Der Trog ist ca. 440 m lang. Im Zusammenhang mit den Trogbauwerken und dem eingleisigen Tunnel (Bezeichnung: Rehgrabentunnel) sind u.a. Regenrückhaltebecken sowie Rettungsschächte geplant.

Der Rehgrabentunnel (siehe Abbildung 1 in Blau) verläuft zunächst Richtung Osten zwischen Mönchehof und Frommershausen und passiert dann östlich die Ortschaft Frommershausen Richtung Süden, Ihringshausen. Am Ende des Tunnels schließt nordwestlich von Ihringshausen ein weiteres ca. 90 m langes Trogbauwerk an, innerhalb dessen die Strecke 3928 wieder an die Geländeoberfläche geführt wird und in dem die Puffergleise Ihringshausen (weiterer zweigleisiger Abschnitt) beginnen. Das Nördliche der beiden Puffergleise verläuft hierbei teilweise im Einschnitt und geht dann aufgrund topographischer und geologischer Zwänge wieder in ein Trogbauwerk mit einer Länge von ca. 700 m und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h über. Das Puffergleis kreuzt die Landesstraße 3234 (L3234), die in das Trogbauwerk als überschütteter Vollrahmen (Länge ca. 65 m) integriert wird und fädelt nordöstlich in den Bf Ihringshausen ein. Der Einfädungsbereich liegt in einem Einschnitt, hier ist eine weitere Stützwand zur Sicherung des vorhandenen Geländes erforderlich.

Das südliche Puffergleis verläuft zunächst ebenfalls im Einschnitt, geht dann in einen Damm über und wird als ca. 300 m langes Kreuzungsbauwerk (siehe Abbildung 1 in Orange) über die L3234 sowie über das Gewerbegebiet „Kämperbrücke“ und die Strecken 1732 und 1733 geführt. In diesem Bereich begrenzt sich die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h. Eine Erhöhung der Geschwindigkeit wäre nur mit unverhältnismäßig hohen Mehrkosten realisierbar. Südlich des Bahnhofs Ihringshausen wird das Gleis in Dammlage über eine Rampe in einen Einschnitt mit einer Böschung im Verhältnis 1:2,5 heruntergeführt, ehe es südlich im Bahnhof Ihringshausen wieder anschließt.

Sowohl im Bereich des südlichen Puffergleises, auf dem zuvor benannten Kreuzungsbauwerk über das Gewerbegebiet, als auch im Bereich des nördlichen Puffergleises sind zwei weitere Lärmschutzwände geplant. Die Planung ist gemäß Anforderungen nach der 16. BImSchV und auf Basis des Lärm- und Schallgutachtens erfolgt. Der Bahnhof Fuldata-Ihringshausen einschließlich der Bahnsteige ist von dem Projekte Kurve Kassel nicht betroffen. Hier sind keine Anpassungen erforderlich. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in diesem Bereich 130 km/h.

5 Finanzierung und Wirtschaftlichkeit

Die zuvor beschriebene Vorzugsvariante 4B stellt in der Variantenbetrachtung zur Trassenführung die wirtschaftlichste Lösung unter Berücksichtigung der Schutzgüter und einer optimalen Betriebsqualität dar.

Nach der durch das BMDV im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans durchgeführten volkswirtschaftlichen Untersuchungen hatte sich ursprünglich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 15,6 ergeben. Nach Abschluss der Vorplanung weist das Projekt jedoch erheblich höhere Kosten auf. Die Kostensteigerung gegenüber der ursprünglichen Betrachtung des Nutzen-Kosten-Verhältnis wird mit einem tieferen Planungsstand und durch die erforderlichen Trog- und Tunnelbauweisen begründet.

Der Bund hat sich dazu entschieden, das Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht neu berechnen zu lassen. Es kann jedoch grundsätzlich unter Berücksichtigung der ursprünglichen Berechnung des Bundesgutachters davon ausgegangen werden, dass das Vorhaben trotz Kostensteigerung wirtschaftlich ist.

Die aktuelle Gesamtwertprognose (GWP) für die Kurve Kassel beträgt 1.242,15 Mio. Euro. Die Prognose beinhaltet einen nominalen Risikozuschlag von 687,50 Mio. Euro auf die nominalen Basiskosten, welche sich aus Baukosten und Planungskosten zusammensetzen. Die Kostenzusammenstellung kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden, sie beziehen sich nur auf die DB Netz AG. Für die DB Station&Service AG sowie die DB Energie AG fallen keine Kosten im Rahmen des Bedarfsplanprojektes an.

	DB Netz AG (T €)
Basiskosten real	454.580
Basiskosten nominal (GWU)	554.650
Risikozuschlag real	460.050
Risikozuschlag nominal	687.500
GWP real	914.630
GWP nominal	1.242.150

Tabelle 1: Übersicht Gesamtwertprognose

In der Gesamtwertprognose sind die Kosten der Kernforderungen nicht enthalten. Diese werden in Kapitel 6.1 bis 6.3 beschrieben, der gewählte Risikozuschlag liegt hier bei 35 %. Die Höhe des Risikozuschlags bei Kernforderungen wurde in einer Sitzung der Koordinierungsgruppe für die parlamentarische Befassung vom 28.01.2021, damals im Rahmen des Projekts Rotenburg – Verden, gemeinsam mit dem BMDV abgestimmt. Die 35 % setzen sich nach Aussage der DB Netz AG aus einem Durchschnitt von mehreren durchgeführten GWP-Workshops zusammen.

Das EBA empfiehlt die Umsetzung der Vorzugsvariante.

6 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG

Die DB Netz AG hat im Jahr 2018 begonnen, die Öffentlichkeit vor Ort einzubinden. Neben der fortlaufend aktualisierten, eigens für das Bauvorhaben erstellten Internetseite hat die DB Netz AG im Rahmen des „Runden Tisches“ regelmäßige Informations- und Austauschveranstaltungen durchgeführt. Hier wurden alle Trassierungsalternativen einschließlich deren Vor- und Nachteile vorgestellt. Die Teilnehmenden wurden über den jeweils aktuellen Planungsstand informiert und hatten die Möglichkeit um Rückfragen zu stellen. Zu den Teilnehmenden gehörten u.a. Umwelt- und Naturschutzverbände, Verkehrsverbände, Bürgerinitiativen, Abgeordnete des Bundes- und Landtags sowie Kommunen. Bis zum Herbst 2022 hat der Runde Tisch bereits 15 mal getagt.

Die o.g. Vorzugsvariante wurde im Rahmen des Runden Tisches präsentiert und wurde dann auch förmlich in das Raumordnungsverfahren (ROV) eingebracht. Das ROV wird durch das Regierungspräsidium Kassel durchgeführt und ist noch nicht abgeschlossen. Es wurde jedoch eine Vorab-Stellungnahme vom Regierungspräsidium mit Datum vom 20.03.2023 an die DB Netz AG gerichtet. Demnach sei die Auswahl der Vorzugstrasse vorbehaltlich der abschließenden raumordnerischen Beurteilung plausibel.

Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden auch übergesetzliche Forderungen der Region angesprochen. Die DB Netz AG nahm diese Forderungen auf und stand den Teilnehmenden zur Formulierung ihrer Kernforderungen für die Parlamentarische Befassung beratend zur Seite.

6.1 Kernforderungen I – Lärmschutz an den Bestandsstrecken

Die Forderung lautet hier wie folgt:

„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 [...]“²

Die Kosten für die Kernforderung I betragen einschließlich Planungskosten, Risikozuschlag i. H. v. 35 % und Nominalisierung insgesamt **269,19 Mio. Euro**.

Bewertung:

Die im Rahmen der Kernforderung I geforderten Lärmschutzmaßnahmen liegen außerhalb des Untersuchungsraums und außerhalb der gesetzlichen Anforderungen zur Umsetzung des Vorhabens Kurve Kassel. Sie befinden sich auf den Zulaufstrecken zur Verbindungskurve Kassel bzw. zum Hauptbahnhof Kassel. Die geforderten Lärmschutzmaßnahmen sollen in den Städten / Gemeinden Liebenau, Trendelburg, Hofgeismar, Grebenstein, Immenhausen, Espenau, Vellmar, Kassel-Warteberg, Fuldata, Staufenberg und Hann. Münden (siehe nachfolgende Abbildung 2, rote Pfeile) umgesetzt werden.

² Einzelvorstellung der DB Netz AG vom 25.04.2023, S. 17

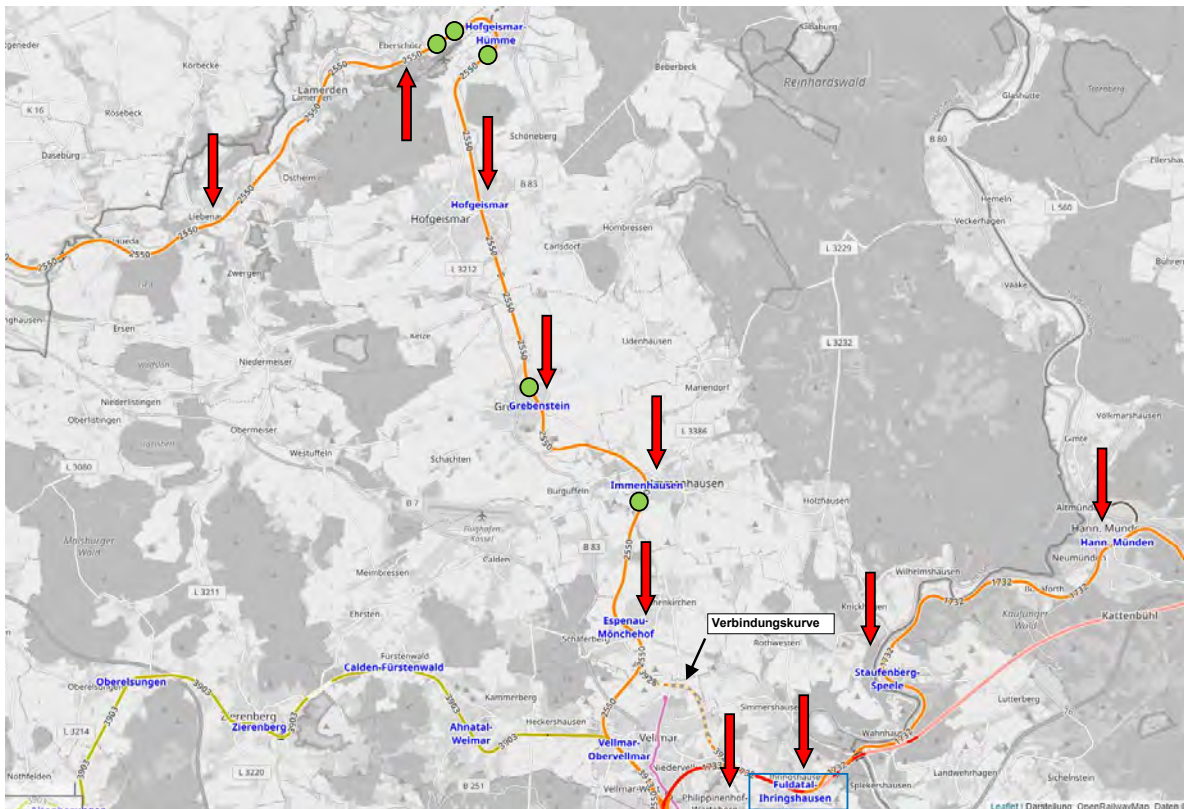


Abbildung 2: Standorte der Maßnahmen der Kernforderungen³

Das EBA empfiehlt die Finanzierung der Kernforderung über das Bedarfsplanprojekt mit Bundesmitteln nicht, da die Maßnahme nach technischen sowie gesetzlichen Anforderungen nicht erforderlich und zudem unwirtschaftlich ist. Die Lärmsanierung der Zulaufstrecken zur Verbindungskurve bzw. zum Hauptbahnhof Kassel ist nicht Inhalt des Bedarfsplanprojektes. Für die Lärmsanierung bestehen zudem eigene Förderprogramme. Außerhalb der gesetzlichen Grenze zur Betrachtung des Lärmpegels ist es nicht möglich eine definierte Grenze für übergesetzlichen Forderungen zu ziehen. Es existieren keine rechtssicheren Grundlagen, um eine solche Grenze festzulegen oder zu begründen und im Anschlussenden planfestzustellen.

6.2 Kernforderung II – Beseitigung kritischer Bahnübergänge

Die Forderung lautet hier wie folgt:

„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 [...]. Die Maßnahmen sind nach Eisen-

³ Ausschnitt aus openrailwaymap.org, aufgerufen am 11.04.2023, bearbeitet am 12.04.2023

*bahnkreuzungsgesetz (EKrG) zu finanzieren. Der Anteil der Bahn ist als Projektkosten aus dem Bedarfsplan zu finanzieren.*⁴

Die Kosten für die Kernforderung II betragen einschließlich Planungskosten, Risikozuschlag i. H. v. 35 % und Nominalisierung insgesamt 42,99 Mio. Euro. Ein Drittel der Kosten i. H. v. **14,33 Mio. Euro**, gemäß EKrG das Kreuzungsdrittel der DB Netz AG, sollen statt aus der LuFV als Projektkosten aus dem Bedarfsplan finanziert werden. Die übrigen zwei Drittel der Kosten wären aus dem Haushaltstitel zum EKrG und vom Straßenbaulastträger zu tragen.

Bewertung:

Die Region fordert Anpassungen an insgesamt fünf Bahnübergängen (siehe Abbildung 2, grüne Kreise), wobei die beiden nördlichen Bahnübergänge in Eberschütz und Sielen zu einem Bahnübergang zusammengelegt werden sollen. Weitere Anpassungen werden an Bahnübergängen in Hofgeismar-Hümme, Grebenstein und Immenhausen gefordert.

Mit der Kernforderung II soll bewirkt werden, dass das Verlangen zur Anpassung der Bahnübergänge durch das Parlament ausgesprochen und im Beschluss festgehalten wird. Hierdurch soll – nach Auffassung der DB Netz AG – eine Gesetzlichkeit erwirkt und die jeweiligen Kreuzungspartner verpflichtet werden, die Kosten des Kreuzungsanteils gemäß EKrG zu finanzieren („*Die Maßnahmen sind nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) zu finanzieren*“⁵). Aus Sicht des EBA stellt die Forderung zur Anpassung der Bahnübergänge folglich keine Kernforderung im ursprünglichen Sinne dar, denn das Ziel der Forderung ist grundsätzlich die Finanzierung der Maßnahmen im Rahmen eines bestehenden Gesetzes (Eisenbahnkreuzungsgesetz – EKrG).

Um die aktuelle Situation der Bahnübergänge bewerten und eine Projektveranlassung zur Anpassung ausschließen zu können, sind Untersuchungen hinsichtlich der Schrankenschließzeiten der Bahnübergänge zum aktuellen Zeitpunkt sowie für den Prognosehorizont 2030 sowohl mit als auch ohne Umsetzung des Vorhabens Kurve Kassel seitens der DB Netz AG erfolgt. Demnach sind die Bahnübergänge mit Umsetzung des Bedarfsplanvorhabens pro Tag insgesamt zwar länger geschlossen, die längsten Schließzeiten pro Schließung verbessern sich durch Umsetzung des Bedarfsplanvorhabens an zwei Bahnübergängen jedoch sogar gegenüber dem Ist-Zustand. Aus den Untersuchungsergebnissen geht hervor, dass die Umsetzung des Bedarfsplanprojektes keine Anpassungen an den Bahnübergängen begründet. Die Bahnübergänge befinden sich zudem außerhalb des Untersuchungs- und Projektraums des Bedarfsplanvorhabens.

Aus den Öffentlichkeitsbeteiligungen und Gesprächen mit der DB Netz AG lässt sich schlussfolgern, dass die Situation an den Bahnübergängen schon heute kritisch betrachtet wird und eine

⁴ Einzelvorstellung der DB Netz AG vom 25.04.2023, S. 17

⁵ Einzelvorstellung der DB Netz AG vom 25.04.2023, S. 17

EKrG-Maßnahme nach § 3, § 13 EKrG darstellen könnte, sofern das Verlangen durch einen der Kreuzungspartner ausgesprochen werden würde. Im Hauptfokus stehen hierbei die Schließzeiten der Bahnübergänge und die Abwicklung des straßenseitigen Verkehrs, weniger sicherheitsrelevante Aspekte. Ob eine Notwendigkeit zur Anpassung der Bahnübergänge – unabhängig von der Umsetzung des Bedarfsplanprojektes – vorliegt, wäre durch die Kreuzungsbeteiligten zu prüfen. Bahnseitig besteht seitens der DB Netz AG kein Verlangen zur Anpassung der Bahnübergänge. Allerdings möchte auch der Straßenbaulastträger gemäß Aussagen der DB Netz AG die Mittel für die Maßnahmen derzeit nicht bereitstellen und spricht daher das Verlangen zur Umsetzung der Maßnahmen zum aktuellen Zeitpunkt ebenfalls nicht aus.

Die DB Netz AG schließt infolge der fehlenden Projektveranlassung sowie des fehlenden Verlangens darauf, dass die Forderungen der Region als übergesetzlich anzusehen sind. Diese Schlussfolgerung ist aus Sicht des EBA nicht richtig. Die Umsetzung der Maßnahmen wäre bei Nachweis zur Notwendigkeit einer Anpassung, und insofern das Verlangen seitens eines Kreuzungspartners ausgesprochen werden würde, grundsätzlich gesetzlich über das EKrG zu begründen.

D.h. sofern eine Notwendigkeit zur Anpassung der Bahnübergänge von der DB Netz AG oder dem Straßenbaulastträger anerkannt wird, greift das EKrG. Hier sind die Rechten und Pflichten der Kreuzungspartner eindeutig geregelt.

Solange die Notwendigkeit durch die Kreuzungspartner nicht gesehen und geäußert wird, ist davon auszugehen, dass die Notwendigkeit nicht vorliegt und die Umsetzung der Maßnahme nicht erforderlich sowie unwirtschaftlich ist. Es ist fraglich, inwiefern die Kreuzungsbeteiligten zur anteiligen Finanzierung gemäß Gesetz verpflichtet werden können, obgleich keiner der Kreuzungsbeteiligten ein Verlangen äußert bzw. äußern müsste und somit die Voraussetzungen (Notwendigkeit, Verlangen) zur Anwendung des EKrG fehlen. Mit fehlenden Voraussetzungen zur Anwendung des EKrG kann aus Sicht des EBA die Finanzierung und Abwicklung der Maßnahme folglich auch nicht auf Grundlage des EKrG erfolgen. Es ist nicht das Ziel der Parlamentarischen Befassung zu prüfen, ob es sich bei den geforderten Maßnahmen um gesetzlich begründete Maßnahmen handelt und die entsprechende Einordnung durch Beschluss vorzunehmen. Die Legislative hat bereits ein Gesetz zu diesem Sachverhalt erlassen. Sofern die Anwendung des Gesetzes auf Basis der Untersuchungen ausgeschlossen wird, weil die Voraussetzungen nicht gegeben sind, kann aus Sicht des EBA auch ein Beschluss des Parlaments die Grundlagen zum Sachverhalt nicht verändern.

Eine Übergesetzlichkeit im Sinne der Kernforderungen lässt sich allenfalls auf die Forderung zur Finanzierungsart (*„Der Anteil der Bahn ist als Projektkosten aus dem Bedarfsplan zu finanzieren.“*⁶), nicht jedoch, wie bereits beschrieben, auf die Umsetzung der Maßnahme an sich, schließen. Die Forderung steht im Widerspruch zu § 13 Abs. 1 bzw. 2 EKrG, der besagt, dass bei EKrG-

⁶ Einzelvorstellung der DB Netz AG vom 25.04.2023, S. 17

Maßnahmen nach § 3 EKrG (Beseitigung des Bahnübergangs, Verbesserung des Verkehrs, oder Erhöhung der Sicherheit) ein Drittel der Kosten von der Eisenbahn des Bundes (hier: DB Netz AG) zu tragen ist. Die Teilnehmer des „Runden Tisches“ seien laut Aussage der DB Netz AG darüber informiert gewesen, dass die Finanzierung des von der DB Netz AG zu tragenden Kostendrittels bei EKrG-Maßnahmen über LuFV-Mitteln erfolgt und die Erneuerung der Bahnübergänge hierdurch voraussichtlich in unbestimmter Zukunft umgesetzt werden, während die Abwicklung über das Bedarfsplanvorhaben bereits frühzeitig eine Anpassung der Bahnübergänge hervorbringen würde. Die Kernforderung hat daher zum Bestandteil, dass das von der DB Netz AG zu tragende Kostendrittel gemäß EKrG über das Bedarfsplanvorhaben, statt über die LuFV finanziert werden soll. Das EBA sieht es äußerst kritisch, dass die Öffentlichkeit Forderungen dahingehend stellt, wie der nach dem EKrG von der DB Netz AG zu investierende Anteil zu finanzieren ist. Es ist nicht auszuschließen, dass die Region zur Formulierung der Kernforderung II teilweise durch die DB Netz AG zu deren Vorteil beeinflusst wurde. Einer solchen Forderungen sollte nicht nachgegangen werden.

Zudem hat die DB Netz AG im Rahmen der Fulda Konferenz vom 02.05.2023 – 03.05.2023 bereits offiziell zugesagt das Kostendrittel gemäß EKrG aus LuFV-Mitteln zu finanzieren, sofern die Mittel nicht über das Bedarfsplanvorhaben bereitgestellt werden.

Die Finanzierung der Maßnahmen der Kernforderung II mit zusätzlichen Kosten i. H. v. 14,33 Mio. Euro sieht das EBA nicht im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens begründet. Der NKV des Bedarfsplanvorhabens sollte nicht mit Maßnahmen belastet werden, die gemäß bestehender Gesetze grundsätzlich über andere Finanzierungsquellen abzuwickeln wären. Darüber hinaus wird auch bei der Kernforderung II analog zur Kernforderung I darauf hingewiesen, dass außerhalb des Untersuchungsbereichs des Bedarfsplanvorhabens im Bereich der Zulaufstrecken keine Grenze definiert werden kann, welche Bahnübergänge zu untersuchen und auf Kosten des Bedarfsplanvorhabens zu finanzieren sind. Das EBA empfiehlt die Umsetzung der Kernforderung II nicht.

6.3 Kernforderung III – Erschütterungsschutz an der Bestandsstrecke

Die Forderung lautet hier wie folgt:

„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 4150 an 6 Gebäuden an der Ortsdurchfahrt Ihringshausen durchgeführt werden, um den aktuellen Zustand festzustellen. Sofern Überschreitungen der Anhaltswerte nach DIN 4150 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.“⁷

Die Kosten für die Kernforderung III betragen einschließlich Planungskosten, Risikozuschlag i. H. v. 35 % und Nominalisierung insgesamt **0,25 Mio. Euro**. Diese stellen jedoch nur reine Planungskosten dar, sofern die Kernforderung III beschlossen wird, müssen die Kosten für die Umsetzung der Maßnahme erst noch erörtert werden.

Bewertung:

Die Kernforderung III beinhaltet lediglich Planungsleistungen zur Untersuchung hinsichtlich übergesetzlicher Maßnahmen zum Erschütterungsschutz. Der Untersuchungsbereich wird in Abbildung 2 (rechteckig blau umrandet) dargestellt. Auf Nachfrage bei der DB Netz AG, wieso erste Kostenschätzungen zur Umsetzung von Erschütterungsschutz-Maßnahmen nicht vorab erfolgt und in die Einzelvorstellungen eingeflossen sind, teilte die DB Netz AG dem EBA mit, dass diese Forderung recht spät eingegangen sei und zur Einschätzung der Kosten der baulichen Maßnahmen bereits umfangreiche Untersuchungen erforderlich wären. Daher könne im Rahmen der Parlamentarischen Befassung zunächst nur die Umsetzung der Planungsleistungen, nach Vorlage der Ergebnisse in einer weiteren Sitzung ggf. die baulichen Maßnahmen beschlossen werden. Das EBA hatte die DB Netz AG bereits frühzeitig darauf hingewiesen, dass der Bundestag die Bedarfsplanvorhaben in der Regel nur einmal bearbeitet. Mit positiven Beschluss zur Finanzierung der Kernforderung III seitens der Parlamentarischen Befassung, unabhängig in welcher Höhe, wäre eine weitere Sitzung zum Vorhaben unumgänglich, andernfalls wären die beschlossenen Investitionen verlorene Planungskosten, da eine spätere Umsetzung der Planung nur auf Basis eines Parlamentsbeschlusses möglich wäre.

Der Inhalt zur Kernforderung III ist aufgrund fehlender Planung dem EBA nur sehr grob bekannt. Der Untersuchungsbereich befindet sich außerhalb des Untersuchungsraums zum Bedarfsplanvorhaben Kurve Kassel. Er ist gesetzlich nicht zu begründen und unwirtschaftlich. Das EBA empfiehlt die Durchführung der Planungsleistungen gemäß Kernforderung III folglich nicht.

⁷ Einzelvorstellung der DB Netz AG vom 25.04.2023, S. 17

7 Zusammenfassung und Empfehlung

Der GWU und GWP einschließlich der Kernforderungen stellt sich wie folgt dar:

	Ohne Kernforderungen (T €)	Kernforderungen (T €)	Inklusive Kernforderungen (T €)
Basiskosten real	454.580	179.490	634.070
Basiskosten nominal (GWU)	554.650	210.301	764.951
Risikozuschlag real	460.050	62.740	522.790
Risikozuschlag nomi- nal	687.500	73.510	761.010
GWP real	914.630	242.230	1.156.860
GWP nominal	1.242.150	283.770	1.525.920

Tabelle 2: GWP einschließlich Kernforderungen

Die Berechnungsgrundlagen und Prozentsätze für die Kernforderungen weichen in o.g. Tabelle von der Grundlage der gesetzlich begründeten Maßnahme ab. Der Nominalisierung sind unterschiedliche Exponenten in Abhängigkeit zur geplanten Bauzeit bzw. Verausgabung der Mittel je Anlage/Teilmaßnahme zugrunde gelegt.

Während zudem bei den gesetzlichen Maßnahmen ein GWP-Workshop durchgeführt wurde und sich hieraus ein Risikozuschlag ergeben hat, wurde bei den Kosten zu den Kernforderungen ein pauschaler Risikozuschlag (35 %) angenommen, da der Planungsstand zum Zeitpunkt des GWP-Workshops für diese Maßnahmen noch nicht ausreichend fortgeschritten war, um diese analog der gesetzlichen Maßnahmen hinsichtlich möglicher Risiken zu analysieren.

Die Gesamtsumme der Kernforderungen, einschließlich Planungskosten, Risikozuschlag und Nominalisierung, beträgt rund **283.770.000 Euro**. Die Maßnahmen sind für die Umsetzung des Bedarfsplanvorhabens nicht erforderlich und unwirtschaftlich.

Gez. Aust



Deutscher Bundestag

← zurück zu: **Texte (2017-2024)**

Verkehr

Forderungen zur Bahn-Ausbaustrecke nördlich von Kassel

Der Bundestag hat am **Donnerstag, 21. März 2024**, eine Entschließung zum Bericht der Bundesregierung über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung der **Bahn-Ausbaustrecke Paderborn – Halle** (Kurve Mönchehof – Ihringshausen) „Kurve Kassel“ ([📄 20/7777](#), [📄 20/8485](#) Nr. 1) beschlossen. Zugestimmt hatten die Fraktionen von SPD, CDU/CSU, Bündnis 90/Die Grünen und FDP. Die AfD enthielt sich ihrer Stimme.

Demnach wird die Bundesregierung aufgefordert, bei den weiteren Planungen verstärkt Maßnahmen zum Lärmschutz, die Beseitigung kritischer Bahnübergänge und den Erschütterungsschutz an der Bestandsstrecke in den Blick nehmen. Der Verkehrsausschuss hatte zur Abstimmung eine Beschlussempfehlung ([📄 20/10660](#)) vorgelegt.

Bericht der Bundesregierung

Wie es im Bericht heißt, ist die Bahn-Ausbaustrecke von Bedeutung für die Entlastung der Knoten Hannover und Magdeburg von Güterzügen aus den Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen sowie dem Rhein-Ruhr-Gebiet in Richtung Osteuropa und wird Bestandteil des Transeuropäischen Netzes (TEN-Netzes). Das Vorhaben besteht aus dem Bau einer eingleisigen elektrifizierten 5,3 Kilometer langen Neubaustrecke als Verbindungskurve der Strecken 2550 (Aachen – Kassel) und 1732 (Hannover – Kassel) nördlich von Kassel (Espenau-Mönchehof nach Fuldata-Ihringshausen).

Durch den Ausbau werde die Fahrzeit im Güterverkehr vom Ruhrgebiet nach Südostdeutschland durch Vermeiden eines Fahrtrichtungswechsels (von etwa 20 bis 45 Minuten) im Rangierbahnhof Kassel verkürzt. Die Vorplanung sei Ende 2022 abgeschlossen worden. Mit dem Bericht wird der Bundestag über den Abschluss der Vorplanung und die Ergebnisse der frühen Bürgerbeteiligung

zum Vorhaben Kurve Mönchehof – Ihringshausen informiert. Im Ergebnis sei die Variante 4B als Vorzugsvariante definiert worden, die die verkehrlichen und betrieblichen Ziele des Bundesverkehrswegeplans in vollem Umfang erfülle und am besten die Schutzgüter berücksichtige. Die 5,3 Kilometer lange Verbindungskurve werde eingleisig und elektrifiziert gebaut.
(vom/ste/21.03.2024)

zur Startseite

Reden zu diesem Tagesordnungspunkt

Özoguz, Aydan

Bundestagsvizepräsidentin

Abel, Valentin

FDP

Donth, Michael

CDU/CSU

Schreider, Christian

SPD

alle Reden anzeigen +

Dokumente

20/7777 - Unterrichtung: Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ABS Paderborn - Halle (Kurve Mönchehof - Ihringshausen) "Kurve Kassel"
PDF | 20 MB — Status: 19.07.2023

20/8485 - Unterrichtung: über die gemäß § 80 Absatz 3 der Geschäftsordnung an die Ausschüsse überwiesenen Vorlage (Eingangszeitraum: 19. Juli bis 8. September 2023)
PDF | 176 KB — Status: 22.09.2023

20/10660 - Beschlussempfehlung und Bericht: zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung - Drucksachen 20/7777, 20/8485 Nr. 1 - Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ABS Paderborn - Halle (Kurve Mönchehof - Ihringshausen) "Kurve Kassel"
PDF | 204 KB — Status: 13.03.2024

Fundstelle im Plenarprotokoll

Beschluss

Beschlussempfehlung [📄 20/10660](#) (in Kenntnis der Unterrichtung auf [📄 20/7777](#) EntschlieÙung annehmen) angenommen

Tagesordnung

Sitzungsverlauf

Herausgeber

Deutscher Bundestag, Online-Dienste

zur Startseite

← zurück zu: **Texte (2017-2024)**



motie 8



Motie reistijd Groningen-Bremen

Provinciale Staten van Groningen, in vergadering bijeen op 27 juni 2012,

Constaterende dat:

- Het college van Gedeputeerde Staten de ambitie heeft om de spoorlijn Groningen-Bremen verder te ontwikkelen.
- Er in provinciale staten een breed gedragen wens is om de spoorlijn Groningen-Bremen te verbeteren.

Van mening zijnde dat:

- Een opwaardering van de spoorlijn moet leiden tot een verkorting van de reistijd tussen Groningen en Bremen
- Kortere reistijd ten bate komt aan de uitwisseling van werk en kennis tussen Groningen en Nedersaksen.
- Kortere reistijd een meetbaar resultaat is wat aanzienlijk veranderd moet zijn na de opwaardering.

Spreekt uit dat:

- Na de opwaardering van de spoorlijn Groningen-Nedersaksen in beginsel moet leiden tot een maximale reistijd van 1 uur en 23 minuten tussen de stad Groningen en de stad Bremen.

En gaat over tot de orde van de dag.

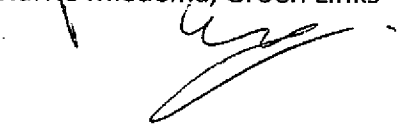

Tim Zwertbroek

Nelleke de Graaf-Drijvers

D66


Jan Meesters VVD

Harrie Miedema, Groen Links


PvdA, Karin Hazewinkel