



Absender: Kreistags-/Kreisausschussbüro

Vorlage Nr.: 2022/0674

Veranlasser / Verursacher:

Datum: 15.09.2022

Aktenzeichen:

## Beschlussvorlage

### Beschluss der regionalen Kernforderungen zum Bahnprojekt „Kurve Kassel,,

#### Beratungsfolge:

Gremium	am	Top	Status
Ausschuss für Wirtschafts- und Strukturpolitik, Bau- und Verkehrswesen	27.09.2022		öffentlich
Ausschuss für Umwelt- und Verbraucherschutz, Abfallwirtschaft und Energie	28.09.2022		öffentlich
Haupt- und Finanzausschuss	29.09.2022		öffentlich
Kreistag	05.10.2022		öffentlich

#### Beschlussvorschlag:

Dem Kreistag wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

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 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.

## **Begründung:**

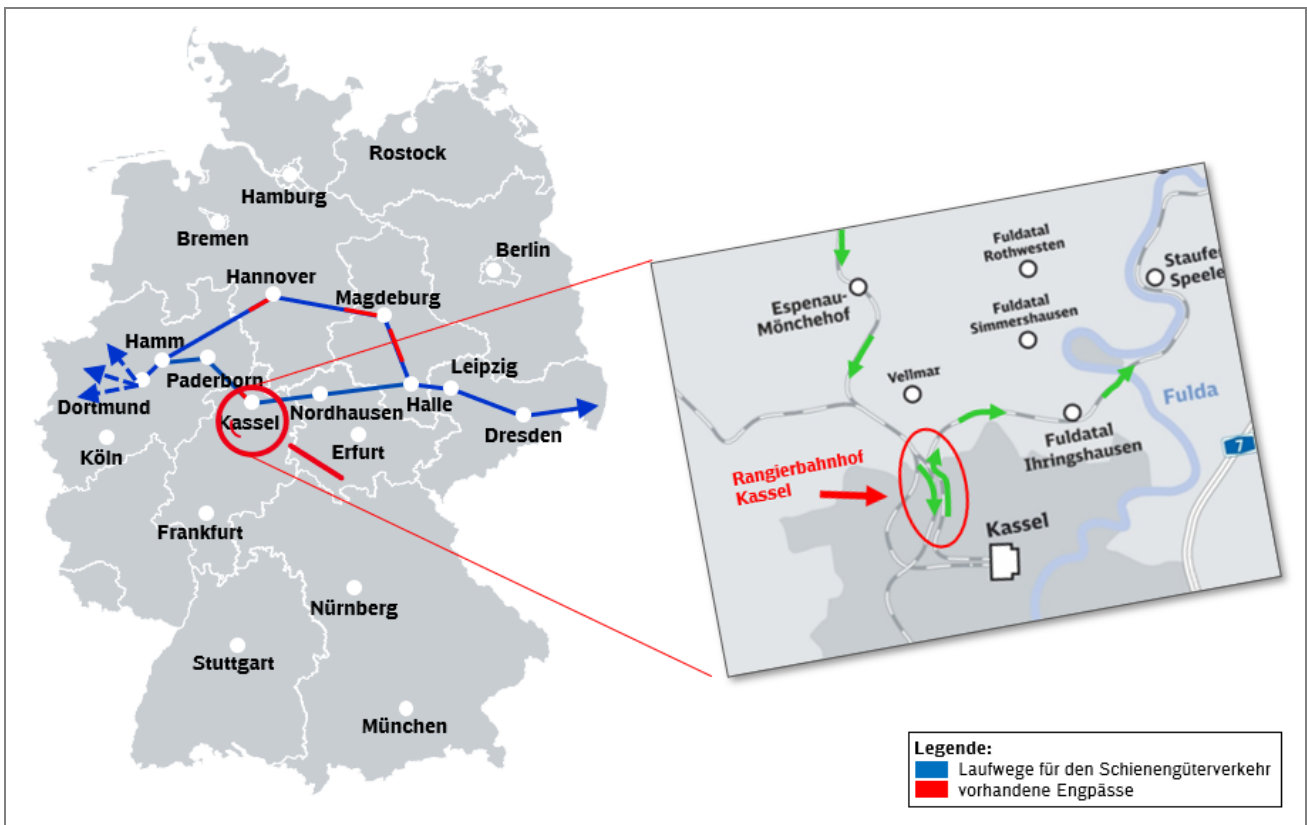
### **1. Allgemeines zum Projekt:**

Das Projekt „Kurve Kassel“ geht auf einen Beschluss des Deutschen Bundestages vom August 2016 zum Bundesverkehrswegeplan 2030 zurück. Das Projekt wird dort im vorrangigen Bedarf unter der Projektnummer 2-015-V01 mit dem Titel „ABS Paderborn-Halle (Kurve Mönchehof - Ihringshausen)“ 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](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 entscheidet 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



1	Bürgermeister Gespräche Herbst 2021	>	- Vorstrukturierung der bestehenden Forderungen als Grundlage für die Erörterung im Runden Tisch	✓
2	11. Runder Tisch 17. November 2021	>	- Abstimmung zum Vorgehen und Zeitplan, Vorstellung erster Untersuchungen der DB	✓
3	Kommunale Vertretungen Winter 2021/22	>	- Erörterung und Ergänzung des Vorschlags in den Gremien der Region	✓
4	12. Runder Tisch 7. März 2022	>	- Ausarbeiten von Kernforderungen gesamthaft für die Region	✓
5	Kommunale Vertretungen Frühjahr 2022	>	- Präsentation der Kernforderungen in den Gremien der Region	✓
6	13. und 14. Runder Tisch 30. Mai und 20.07.2022	>	- Diskussion/ Aufnahme der Ergänzungen. Festlegung des Rundes Tisches auf finale Kernforderungen der Region	✓
7	Kommunale Vertretungen bis 18. Oktober 2022	>	- Finale Kernforderungen werden von den kommunalen Vertretungen der Region beschlossen	
8	DB Netz Ende 2022	>	- Bericht für EBA und BMDV erstellen und mit Vorplanungsheft übergeben	
9	Deutscher Bundestag vsl. 2023	>	- Parlamentarische Befassung zum Bahnprojekt Kurve Kassel	

DB Netz AG | Kurve Kassel | 21.07.2022

7

### 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 aufgezinst (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.

Der Kreisausschuss hat in seiner Sitzung am 15.09.2022 (Vorlagen-Nummer 2022/0639) dem Kreistag obige Beschlussfassung empfohlen.

Ackermann  
Kreisbeigeordneter

### Anlage/n:

2022\_0674 Anlage 1  
2022\_0674 Anlage 2  
2022\_0674 Anlage 3

### **Anlagenbeschreibung**

Anlage 1 - Zugzahlenprognose gemäß der beigefügten Auflistung  
Anlage 2 - Auflistung zur Auflösung von 5 Bahnübergängen  
Anlage 3 - Weitere Informationen