

-63- / -67-

Kassel, 30.06.2021

Kirschbaum ☎ 6006

Engelhardt-Fröhlich ☎ 6005

An

-VI-

Dezernat VI	
Eing.:	01. Juli 2021
Anl.	<i>12</i>

ASTMV

Vorlage Nr. 101.19.137

Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr am 06.07.2021

Anfrage zur direkten Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr

CDU-Fraktion, Herr Maximilian Bathon

Anfrage

Kurve Kassel

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 enthält im vordringlichen Bedarf die Baumaßnahme „ABS Paderborn-Halle (Kurve Mönchhof – Ihringshausen)“, einem Schienenbauprojekt der Deutschen Bahn, die sogenannte Kurve Kassel. Von der aktuell diskutierten Vorzugsvariante 4b ist auch die Stadt Kassel betroffen.

Wir fragen den Magistrat:

1. Wie gedenkt die Stadt Kassel die Anwohner des nahegelegenen Wartebergs vor dem Lärm der Züge zu schützen?
2. Warum spricht sich die Stadt Kassel nicht gegen eine Bebauung der Naherholungsflächen am Warteberg, die in Folge der Variante 4b stark beschnitten wird, aus?
3. Unterstützt die Stadt Kassel das Vorhaben der Variante 4b sogar?
4. Warum werden die für das Klima so wichtigen Flächen zwischen Warteberg und Kemperbrücke nicht geschützt? Dies sind laut der Klimakarte Kaltluftgebiete die benötigt und erhalten werden müssen.

Stellungnahme:

1. Wie gedenkt die Stadt Kassel die Anwohner des nahegelegenen Wartebergs vor dem Lärm der Züge zu schützen?

Im Bereich Warteberg rückt die Bahnstrecke durch die Vorzugsvariante 4b mit einem Streckenarm näher an die Wohnbebauung heran. Die Siedlungsfläche besteht bereits bis zur Stadtgrenze. Ein „Näherrücken“ der Stadt an die Bahnstrecke kann also ausgeschlossen werden.

Da es sich jedoch um einen Streckenneubau handelt, besteht nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ein Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm im Rahmen der Lärmvorsorge. Auf der Grundlage von Lärmberechnungen für einen festgelegten Prognosehorizont erfolgen die notwendigen Schallschutzmaßnahmen direkt am und neben dem Gleis. Nur wenn dies nicht ausreicht, sind darüber hinaus noch passive Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden erforderlich.

Im Rahmen eines Lärmschutzgutachten wird untersucht, ob die Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge für die Gebietskategorie eingehalten werden bzw. falls nicht, welche Maßnahmen für die Einhaltung erforderlich sind. Der Bereich Warteberg ist gemäß FNP Wohnbaufläche für die folgende Immissionsgrenzwerte maßgeblich sind: am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A).

Für die Bestandstrecke, die in kleinen Teilen östlich der Neubaustrecke auch Kassel tangiert, besteht dieser Rechtsanspruch nicht. Hier gibt es allerdings ein freiwilliges Programm des Bundes für „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ mit einer darauf aufbauenden „Förderrichtlinie Lärmsanierung“. Eine Sanierung ist danach erst möglich, wenn festgelegte Auslösewerte überschritten werden. Diese sind deutlich höher als die o.g. Lärmvorsorgewerte für die Neubaustrecke und betragen für allgemeine Wohngebiete am Tag 67 dB(A) und in der Nacht 57 dB(A). Für die „Kurve Kassel“ wurde in Abhängigkeit von der Lärmbelastung der Strecken ein Umsetzungskonzept entwickelt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist ein schalltechnisches Gutachten für den Prognosehorizont zu erstellen. In Abhängigkeit der ermittelten Werte werden dann die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen festgelegt.

Durch den Neubau der Strecke kann sich von daher die Situation der Anwohner ggf. sogar verbessern, da nunmehr niedrigere Immissionsgrenzwerte verpflichtend gelten und nicht mehr die Auslösewerte wie bei der Bestandsstrecke.

Die Stadtoase „Mühlgraben“, die vor einer weiteren Verlärmung zu schützen ist, liegt in einer größeren Entfernung zur Bahnstrecke als die vorhandene Wohnbebauung. Trotzdem wird die Stadt Kassel darauf hinwirken, diese Stadtoase in die Berechnungen mit einzubeziehen.

2. Warum spricht sich die Stadt Kassel nicht gegen eine Bebauung der Naherholungsflächen am Warteberg, die in Folge der Variante 4b stark beschnitten wird; aus?

Die Stadt Kassel war, zusammen mit Vertretern der betroffenen weiteren Kommunen, im sogenannten „Runden Tisch“ zur DB-Planung Kasseler Kurve vertreten. Im Rahmen

dieses Gremiums wurde eine sehr umfangreiche Variantenuntersuchung u.a. mit detaillierter Bewertung verschiedener Schutzgüter vorgestellt. Diese Untersuchung hat ergeben, dass die Variante 4b unter Betrachtung aller Belange die Vorzugsvariante für die weitere Planung der Deutschen Bahn sein wird.

Die Stadt Kassel ist, zusammen mit vielen Akteuren in der Stadt und im Umland, engagiert, Menschen die Möglichkeit der Naturerfahrung, Gesundheitsvorsorge und Naherholung zu bieten. Wir begrüßen ausdrücklich, dass Menschen in Ihrem direkten Umfeld die Natur aktiv nutzen. Der Raum ist begrenzt und die Konflikte wie z.B. Verlärmung, Verlust der Artenvielfalt von Grün und Räumen im Grünen steigen. Die Planungen des Bundes in diesem Bereich sehen wir mit Sorge um die Anwohnenden in Kassel. Aus unserer Sicht müsste gewährleistet werden, dass bestehende Wegeverbindungen erhalten bleiben.

3. Unterstützt die Stadt Kassel das Vorhaben der Variante 4b sogar?

Aus Lärmschutzgründen ist der Neubau der Kurve Kassel (hier Variante 4b) zu begrüßen, da die heute genutzte innerstädtische Strecke sehr lärmbelastend für die Anwohnenden ist. Die bisherige Strecke über den Kopfbahnhof, die ein häufiges Rangieren bedeutete, ist stark belastend für die direkten Anwohnenden. Auch die Variante 5 wäre für die Kasseler Bürger deutlich kritischer als die nunmehr gewählte Variante 4b.


Die Beantwortung der Frage 4. (folgend) und 3. (siehe oben) bestätigt, dass aus klimatologischer sowie aus Sicht der Naherholung das Vorhaben der Variante 4b kritisch zu beurteilen ist.

Die Kurve Kassel als neue Verbindung ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans. Die Stadt Kassel wurde im Rahmen des Runden Tisches über die Untersuchungsergebnisse der Deutschen Bahn informiert, hatte aber keinen Einfluss auf die Wahl der zukünftigen Trassenführung. Die Variante 4b wird jetzt im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens durch das Regierungspräsidium Kassel näher geprüft.

4. Warum werden die für das Klima so wichtigen Flächen zwischen Warteberg und Kemperbrücke nicht geschützt? Dies sind laut der Klimakarte Kaltluftgebiete die benötigt und erhalten werden müssen.

Die Trassenvariante 4b der DB (Strecke Paderborn-Halle) verläuft jenseits des Stadtgebietes der Stadt Kassel. Im angefragten Bereich befinden sich Frisch- und Kaltluftentstehungsgebiete sowie Misch- und Übergangsklimate. Ihre Wirksamkeit hängt mit der Rauigkeit und der Hangneigung ab – es sind Flächen, die von hoch aktiven kaltluftproduzierenden Flächen im Außenbereich (hellblau) über Flächen ohne Emissionsquellen (dunkelgrün) bis zu den Pufferbereichen der verschiedenen Klimatopen (hellgrün) reichen. Der

Schutz dieser Bereiche aus klimatologischer Sicht ist zu unterstützen. Die Trassenvariante 4b befindet sich neben einer bestehenden Trasse, sodass eine Beeinträchtigung bereits vorhanden ist. Eine weitergehende Beurteilung ist über ein kleinklimatisches Gutachten möglich.



Mohr



Dr. Starick