

Dienstag, 08. Dezember 2020, Hessische Allgemeine (Kassel-Nord)  
/ Kreis Kassel

# Entscheidung zur Kurve fällt im März

## Bahn legt Zwischenergebnis vor – Tendenz geht zur südlichen Trasse

VON AMIRA EL AHL



So könnte es aussehen: Sollte sich am Ende der Bewertungsphase herausstellen, dass die Variante 5 der Kurve Kassel die sinnvollste ist, dann würde bei der Umsetzung eine 20 Meter hohe Brücke über die Holländische Straße gebaut werden. Foto: DB NETZ AG/NH

Kreis Kassel – Es war ein Blick in die Werkstatt, wie es der Projektleiter der Kurve Kassel Dirk Schütz formuliert, und nur ein Zwischenergebnis, aber es wird immer deutlicher, wohin die Reise geht. Die DB Netz AG hat vergangene Woche den etwa 60 Teilnehmern des 7. Runden Tisches, der coronabedingt nur virtuell stattfand, ein erstes Bewertungsergebnis der möglichen Streckenführung der Güterzugtrasse Kurve Kassel präsentiert. Immer klarer

wird, dass es am Ende auf eine der vier südlicheren und damit stadtnahen Varianten (4a, b, c oder 5) hinauslaufen wird. Beim nächsten Runden Tisch am 18. Januar wird das Ergebnis der Suche vorliegen.

Bei der Präsentation jetzt wurden die sieben Varianten im Detail vorgestellt. „Bisher gab es immer nur eine grobe Übersicht“, erklärt Schütz. „Jetzt sind wir eine Detailebene tiefer eingestiegen.“ Das heißt, dass zum Beispiel sehr genau feststeht, wo Brücken und Tunnel gebaut werden müssen und wie hoch beziehungsweise tief sie gebaut werden müssten – und wie lang.

Von den Orten, an denen Brücken gebaut werden müssten, hatten Schütz und seine Kollegin Christin Gerstner, die für die Projektkommunikation zuständig ist, im Vorfeld Fotos gemacht. In die wurden zur Veranschaulichung die Bauwerke hineinmontiert. „Es geht darum, eine erste Vorstellung davon zu haben, wie es am Ende des Tages vielleicht aussehen könnte“, erklärt Schütz – vor allem, was die Höhe betrifft.

So müsste zum Beispiel in den Varianten 1, 2 und 3 eine Brücke über die Fulda gebaut werden. Doch weil diese drei Varianten durch Schutzgebiete verlaufen würden, wird wohl hier die Trasse nicht gebaut werden. „In der Endauswahl können die drei Varianten nicht mehr landen. Das ist definitiv so“, sagt Schütz.

Besonders beeindruckend sind die Foto-Montagen der Brückenkonstruktion, die in der stadtnahen Variante 5 in Vellmar gebaut werden müsste. Dort würde die Brücke in einer Höhe von 20 Metern über vorhandene Gleise und die Holländische Straße gebaut. Bautechnisch sei das kein Problem, betont Schütz.

Sollte eine der drei Varianten 4 gebaut werden (4a, b oder c), dann würde statt einer Brücke ein langer Tunnel nötig, um landwirtschaftliche Flächen, die die Strecke von Mönchehof nach Ihringshausen kreuzt, zu untertunneln. Dabei plant die Bahn den Tunnel in 12,5 Metern Tiefe zu bauen, um so landwirtschaftliche Flächen zu schützen. „Wir würden das bergmännisch bauen, also unter der

Erde, sodass an der Oberfläche nichts zu spüren ist“, sagt Schütz.

Doch solche Detailfragen werden erst im nächsten Schritt geklärt, wenn wirklich feststeht, welche Variante die sinnvollste ist. Das wird anhand von drei Säulen ermittelt, die mit insgesamt etwa 80 Bewertungskriterien betrachtet werden: Raumordnung, Umwelt, Volkswirtschaft und Verkehr. In allen drei Bereichen wird untersucht, wie dort eine Variante abschneidet. Am Ende wird entschieden, welche Varianten, in welchem Bereich am sinnvollsten ist. Derzeit scheinen sich zwei Varianten herauszukristallisieren, die im Bereich Umwelt und Raumordnung am besten abschneiden. Eine davon schneidet offenbar auch in der dritten Säule Wirtschaft und Verkehr am besten ab – und ist somit der Favorit.

Welche das ist, wird die DB Netz AG dem Runden Tisch am 18. Januar vorstellen. Dann kommen laut Schütz alle Fakten auf den Tisch und für alle sieben Varianten werden die Bewertungsergebnisse vorgelegt. Bis Ende März sollen dann alle Beteiligten die Chance haben, sich die Unterlagen anzuschauen und Fragen zu stellen. Dann fällt die endgültige Entscheidung.

Auch wenn sich die Bahn offiziell bis dahin nicht auf eine Variante festlegen will, ist bereits jetzt klar, dass die zukünftige Güterzugtrasse entweder durch Vellmar oder Ihringshausen verlaufen wird.  
Foto: DB NETZ AG