

Protokoll

Kurve Kassel

12. Runder Tisch

07. März 2022

Ort: FuldaTaler Forum und Online via Teams
Dauer: 16:00 Uhr – 20:00 Uhr
Leitung: Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG
Moderation: Dr. Hanna Seitz, ifok
Protokoll: Anna Schwietering, ifok

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung
TOP 2 Allgemeines
TOP 3 Parlamentarische Befassung/Kernforderungen
TOP 4 Ausblick
TOP 5 Abstimmung gemeinsamer Botschaften

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Präsentation der DB Netz AG zum 12. Runden Tisch

TOP 1 Begrüßung

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Hessen, begrüßt die Teilnehmenden im Namen der Deutschen Bahn AG zum 12. Runden Tisch der Kurve Kassel. Im Zuge der Begrüßung verweist Herr Dr. Klaus Vornhusen auf die stattgefundene Veranstaltung zur Information der Mandatsträger:innen der Region vom 10.02.2022 und auf die Thematik der parlamentarischen Befassung.

Im Anschluss begrüßt Gerd-Dietrich Bolte, Leiter Infrastrukturprojekte Region Mitte, die Teilnehmenden im Namen der DB Netz AG.

Begrüßung und Einführung durch die Moderation

Auch die Moderatorin Dr. Hanna Seitz, ifok GmbH, begrüßt die Teilnehmenden und gibt einen Überblick über die Agenda. Sie gibt technische Hinweise zur Teilnahme in der Online-Konferenz sowie Hinweise zu den Corona-Richtlinien für die Teilnehmenden vor Ort. Weiter berichtet sie, dass der Entwurf des ausstehenden Protokolls zum 11. Runden Tisch verteilt worden sei und keine Rückmeldung eingegangen seien. Damit wird das Protokoll ohne Einwände verabschiedet. Die Moderatorin begrüßt eine Reihe neuer Mitglieder am Runden Tisch und erklärt, seitens der Anwohnenden der Kämperbrücke sei eine Anfrage zur Teilnahme am Runden Tisch eingegangen. Eine Teilnahme sei, nach dem Selbstverständnis des Runden Tisches, ausschließlich für Mitglieder einer Organisation möglich. Dies wurde vom Runden Tisch bekräftigt.

TOP 2 Allgemeines

Dirk Schütz, Leiter Projekt Kurve Kassel, gibt einen Überblick über den Sachstand der Baugrunderkundung (Folie 4). Weiter berichtet er von Informationsveranstaltungen für Mandatsträger:innen, interessierte Bürger:innen und Anlieger:innen der Kämperbrücke im Februar (Folien 5-6). Er informiert über die Veröffentlichung der Raumordnungsunterlage durch das Regierungspräsidium Kassel (Folie 7) sowie über die im Rahmen des Runden Tisches bereitgestellte aktualisierte Raumordnungsunterlage.

Fragen und Diskussion

Diskussion: Fristverlängerung für Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

- Ein:e Teilnehmende:r möchte wissen, ob die Frist zur Einreichung von Stellungnahmen für die Kommunen verlängert wurde.
 - Dirk Schütz erläutert, dass nach seiner Kenntnis auf Antrag die Frist für einigen Kommunen verlängert worden sei, dies ist Sache des Regierungspräsidiums, die DB Netz AG könne dazu nichts sagen.

- Seitens der Teilnehmenden wird angekündigt, eine Fristverlängerung zu beantragen, da die Kommunen nicht bevorteilt werden sollten.

TOP 3 Parlamentarische Befassung/ Kernforderungen

Dirk Schütz fasst das Verfahren zur Erarbeitung der übergesetzlichen Forderungen der Region zur Vorzugsvariante für die parlamentarische Befassung im Deutschen Bundestag nochmals zusammen und erläutert mit Blick auf den angedachten Zeitplan an welchem Punkt in der Erarbeitung und Abstimmung man sich derzeit befinde (Folien 9-10).

Fragen und Diskussion

Diskussion: Zeitlich zusammenhängende Durchführung der Planfeststellungsverfahren

- Ein:e Teilnehmende:r erkundigt sich, ob die geforderten Maßnahmen zum Lärmschutz und der Beseitigung von Bahnübergängen bei einer positiven Finanzierungsentscheidung durch den Deutschen Bundestag je einzelne Planfeststellungsverfahren nach sich ziehen oder ob sie gegebenenfalls gemeinsam planfestgestellt werden können.
 - Dirk Schütz erklärt, er gehe davon aus, dass dies getrennte Verfahren sein werden, da es sich um sachlich und örtlich unterschiedliche Maßnahmen handele. Er ergänzt, offen sei derzeit auch noch, ob die geforderten Maßnahmen bei einem positiven Bescheid direkt umgesetzt werden dürften, oder ob zunächst das Planfeststellungsverfahren zum Projekt Kurve Kassel abgeschlossen sein müsse.
- Ein:e Teilnehmende:r äußert die Sorge einer Verzögerungen bei der Umsetzung durch die getrennte Bearbeitung und regt an, mitaufzunehmen, dass die Verfahren im zeitlichen Zusammenhang durchgeführt werden sollen.
- Ein:e Teilnehmende:r erklärt, diese Ergänzung lasse sich ggf. auch in den Entschließungsantrag für den Deutschen Bundestag aufnehmen.
 - Gerd-Dietrich Bolte versichert, es bleibe noch ausreichend Zeit für diese Diskussion, nun müsse es erst einmal darum gehen die Kernforderungen selbst aufzustellen.

3.1 Lärmschutz

Dirk Schütz präsentiert die erste fachliche Bewertung der DB Netz AG zu der Kernforderung „Lärmschutz“ gemäß des im letzten Runden Tisch abgestimmten Vorgehens (Folien 12-13). In diesem Zusammenhang kann nun eine erste Einschätzung zu den voraussichtlichen Kosten der von den Teilnehmenden geforderten Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden. Die Projektleitung weist darauf hin, dass diese mit 166 Mio. Euro im Verhältnis zu den Gesamtkosten für das Projekt Kurve Kassel mit ca. 200-225 Mio. Euro sehr hoch liegen. Nach Einschätzung der DB Netz AG könne es schwierig werden, dass Forderungen in dieser Höhe durch den Deutschen Bundestag beschlossen werden. Die DB Netz AG könne der Region keine politische Empfehlung geben, regt jedoch dazu an, dass die Teilnehmenden des Runden Tisches auch Alternativen zu derart hohen Forderungen bedenken.

Nach erfolgter Abstimmung haben die Teilnehmenden des Runden Tisches beschlossen, die Lärmvorsorge als Forderung für die Parlamentarische Befassung zugrunde zu legen.

Fragen und Diskussion

Diskussion: Ausgestaltung und finanzielle Höhe der Forderungen

- Ein:e Teilnehmende:r äußert sich kritisch zu dem Vorschlag, bereits jetzt über Strategien für eine mögliche Ablehnung der Forderungen zu diskutieren. Man könne die Forderungen immer noch im laufenden Prozess anpassen, dies sei gelebte Praxis in politischen Verhandlungen.
- Ein:e Teilnehmende:r ergänzt, man sei gegenüber den Bürger:innen der Region dazu verpflichtet zu versuchen, das Beste herauszuholen.
 - Gerd-Dietrich Bolte betont, dass die Entscheidung über Art und Umfang der Forderungen der Region zur parlamentarischen Befassung bei den Vertreter:innen der Region liege. Mit welchem Betrag, und mit welcher technischen Lösung sie in die parlamentarische Befassung gehen wolle, sei ihre Entscheidung. Danach obliege es den Mitgliedern des Bundestages, eine konsensfähige Lösung im Bundestag zu erarbeiten (Entschließungsantrag). Dennoch rät er dazu, zumindest verschiedene Analysen durch die DB Netz AG anstellen zu lassen, damit die Teilnehmenden und die regionalen Parlamente zu einer informierten Entscheidung kommen könnten.
- Mehrere Teilnehmende erklären, man habe den Eindruck als Bittsteller auftreten zu müssen. Die Teilnehmenden hätten nicht die Absicht gehabt, eine Kurve Kassel zu bauen. Ihre Vorzugsvariante sei die Strecke über den Laufweg Altenbeken-Northeim-Nordhausen. Man werde die Kurve Kassel nicht verhindern können, aber es sei wichtig dem Bundestag deutlich zu machen, dass es keine gleichwertige Prüfung der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen gegeben habe, und dass man als Region die Belastungen für ganz Deutschland trage.
 - Die Moderation weist die Teilnehmenden darauf hin, dass es eine Reihe andere Ausbauprojekte gebe, deren Anwohner:innen ebenso wie hier die Belastung für Deutschland tragen, daher müsse der Deutsche Bundestag abwägen. Die Region fordere in Bezug auf die prognostizierten Kosten für das Projekt prozentual gesehen weit mehr übergesetzliche Leistungen als andere Regionen jemals vom Deutschen Bundestag bewilligt bekommen hätten. Aus diesem Grund sei es von zentraler Wichtigkeit, die Forderungen hinsichtlich einer realen Zielerreichung sehr gut zu begründen und so zu priorisieren, dass möglichst viel für die Region erreicht werde.
- Ein:e Teilnehmende:r sagt, man wünsche sich von der DB Netz AG, dass sie sich in ihrer beratenden Rolle als Dienstleisterin verstehe. Hierzu zähle auch, zunächst alle gesetzlichen Möglichkeiten für Optimierungen im Bereich Lärmschutz auch an der Bestandsstrecke zu betrachten, insbesondere wenn dort Überholgleise entstünden.
 - Dirk Schütz erklärt, dass prinzipiell alle gesetzlichen Möglichkeiten betrachtet und berücksichtigt werden. Diese betreffen den Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverord-

nung (16. BImSchV). Anwendungsgrundlage sei demnach der Bau oder wesentliche Änderungen von Schienenwegen. Von daher gebe es zunächst keinen gesetzlichen Lärmschutz an der Bestandsstrecke. Dies betrifft auch die Überholgleise, da diese nach Bundesverwaltungsgericht in der Regel nicht als „wesentlicher Eingriff an den durchgehenden Hauptgleisen“ gelten. Deshalb habe der Bundestag mit der parlamentarischen Befassung eine zusätzliche Möglichkeit geschaffen, Forderungen einzubringen, die dann im Deutschen Bundestag eine Mehrheit finden müsse (mittels Entschließungsantrag). Alles, was gesetzlich machbar sei, werde berücksichtigt, aber selbst bei Überholgleisen komme man, wie bereits dargestellt, nicht in gesetzliche Lösungen herein.

Diskussion: Berücksichtigung örtlicher Spezifika und Gleichbehandlung aller Ortschaften

- Ein:e Teilnehmende:r bekräftigt, die Region und die Bürgerinitiativen hielten in der Erarbeitung der Forderungen für die parlamentarische Befassung zusammen. Entscheidend sei, dass alle Ortschaften gleichwertig behandelt würden und kein Ort abgehängt werde.
 - Dirk Schütz teilt mit, das gewählte Vorgehen stelle sicher, dass alle Kommunen gleichberechtigt behandelt würden und die Ermittlung der Lärmschutzwände und der gelösten Schutzfälle immer auf derselben Methodik basiert und die Berechnung einheitlich für alle Kommunen nach 16. BImSchV erfolgen. Die Anzahl der gelösten Schutzfälle pro Meter Lärmschutzwand können auf Grund geometrischer Verhältnisse, Lage und Siedlungsdichte der Wohngebiete zur Bestandsstrecke je nach Kommune verschieden sein und damit entsprechend die Kosten pro gelösten Schutzfall. Die gesamthafte Angabe der Schutzfälle sei jedoch notwendig, um eine Entscheidungsgröße für die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen und damit einen Beurteilungsmaßstab über die Verhältnismäßigkeit für den Deutschen Bundestag zu erhalten.
- Ein:e Teilnehmende:r fragt, wo die Grenzen für Lärmschutzmaßnahmen in den Ortschaften angenommen werden bzw. wie diese berücksichtigt werden?
 - Dirk Schütz führt aus, man rechne inklusive der gesamten Ortslage mit Wohngebieten, dies werde entsprechend deutlich werden, wenn die Länge der Schallschutzwände für die Kommunen ausgewiesen werden.
- Ein:e Teilnehmende:r sagt, für Fulda müsse man berücksichtigen, dass es sich zum Teil in diesem Bereich um zwei Strecken mit insgesamt vier Gleisen handele. Es könnten daher Züge auf zwei Strecken gleichzeitig fahren. Dies müsse man bei den Untersuchungen und den daraus resultierenden Ergebnissen berücksichtigen.
 - Dirk Schütz erklärt, man werde alle Zugzahlen auf allen Strecken und Gleisen berücksichtigen.
- Ein:e Teilnehmende:r fragt, ob für die Berechnungen bedacht werde, dass derzeit mehrere Neubaugebiete in Planung seien bzw. ob diese berücksichtigt werden.
 - Dirk Schütz antwortet, alle neuen Wohngebiete, die im Flächennutzungsplan vermerkt sind, seien erfasst. Es gebe hier lediglich die Unschärfe, für die Bereiche, wo noch kein

Bebauungsplan und damit noch keine Festlegung zu z.B. Gebäudetypen existiert, Dort müsse man einen überschlägigen Faktor anwenden. Bei Neuausweisungen von Wohngebieten, die noch nicht im Flächennutzungsplan ausgewiesen sind, sollten die Kommunen eine Mitteilung machen, sodass man diese ggf. als Fußnote mitaufnehmen könne.

- Ein:e Teilnehmende:r bittet darum, dass die Projektleitung den Kommunen den spätmöglichen Zeitpunkt mitteile, bis wann diese noch nicht im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Neubaugebiete der DB gemeldet werden müssen damit sie in Form einer Fußnote berücksichtigt werden.
 - Dirk Schütz sagt, der Termin für den Redaktionsschluss der übergesetzlichen Forderungen der Region für die parlamentarischen Befassung steht aktuell noch nicht fest und werde im Rahmen des Runden Tisches abgestimmt.
- Ein:e Teilnehmende:r fragt, ob man der Vollständigkeit halber für den Lärmschutz nicht die Strecke 1733 auf den Folien 10 und 12 mitaufführen solle.
 - Dirk Schütz bejaht dies und sagt die Ergänzung zu.
- Ein:e Teilnehmende:r hinterfragt, ob die Kosten zur Ermittlung der Lärmschutzwände korrekt aufgestellt wurden und kritisiert, dass man die Herleitung nicht nachvollziehen kann.
 - Dirk Schütz erläutert die Methodik zur Ermittlung der Kosten.

3.2 Bahnübergänge

Die Projektleitung präsentiert die erste fachliche Bewertung der DB Netz AG zu der Kernforderung „Beseitigung Bahnübergänge“ gemäß des im letzten Runden Tisch abgestimmten Vorgehens (Folien 15-21).

Fragen und Diskussion

Diskussion: Rettungswege/Hilfeleistungsfrist

- Ein:e Teilnehmende:r berichtet für Grebenstein, es sei richtig, dass hier hinsichtlich der Relevanz zunächst der Schulweg aufgeführt sei, es könne aber bei Hochwasser auch Probleme aus Sicht der Hilfeleistungsfrist geben (Überflutung im Bereich der Eisenbahnüberführung L3233).
 - Dirk Schütz führt aus, man habe sich bisher mit dem Kreisbrandinspektor abgestimmt und sehe mit dieser Informationslage kein Risiko für diesen Bereich. Die Kommunen blickten aus der Perspektive des örtlichen Brandschutzes aber sicher noch einmal anders darauf, die Detailprüfung liege dann bei ihnen.
- Ein:e Teilnehmende:r weist für die Verlängerung der Personenunterführung in östlicher Richtung im Bereich vom Bahnhof Grebenstein bezüglich des Schulweges darauf hin, dass die Kinder für diesen Schulweg nicht mehr versichert seien, wenn es sich hierbei nicht mehr um den kürzesten Weg handelt. Die genauen Bestimmungen könnten auf der Seite der Unfallkasse Hessen (ukh.de) nachgelesen werden.

- Dirk Schütz weist darauf hin, dies sei nach seiner Auffassung nichtzutreffend. Es sei auch der längere - weil sicherer Weg - versichert und sagt zu, dies mit der Unfallkasse Hessen zu klären und den Runden Tisch darüber zu informieren.
- Mehrere Teilnehmende erklären, man habe die Befürchtung, dass aufgrund der langen Schließzeiten die Hilfeleistungsfrist nicht mehr eingehalten werden könnten. Da aus Sicht mehrere Teilnehmer das Projekt ursächlich für die längeren Schließzeiten sei, müsse der Mehrbetrag zur Beseitigung von Bahnübergängen über das Projekt Kurve Kassel finanziert werden und nicht im Rahmen der Übergesetzlichkeit (parlamentarische Befassung) gelöst werden. Nach Auffassung mehrere Teilnehmer wolle die DB Netz AG die Kosten für die Kurve Kassel niedrig halten. Das Geld, das für die Beseitigung aufgewendet werden müsse, werde der Region jedoch dann für andere Maßnahmen, wie beispielsweise den Lärmschutz fehlen.
 - Dirk Schütz erwidert, die vorliegende Schließzeitenberechnung belege, dass zukünftig möglicherweise bereits durch die allgemeine Verkehrssteigerung - auch ohne Realisierung der Kurve Kassel - in Eberschütz und Seelen eine bestimmte Hilfeleistungsquote nicht eingehalten werden kann. Daher sind die Kosten der Beseitigung - nach aktuellen Erkenntnissen – gerade nicht projektveranlasst. In diesen Fällen könne eine Beseitigung über den Straßenbaulastträger nach Eisenbahnkreuzungsrecht (§§ 3, 13) erfolgen oder als übergesetzliche Forderung in den Bundestag eingebracht werden.
- Die Teilnehmenden unterstreichen, das Risiko, dass Personen nicht geholfen werden könne, weil die Schranken an Bahnübergängen zu lange geschlossen seien, lasse sich nicht berechnen.
 - Dirk Schütz spezifiziert, eine Projektveranlassung greife nur, wenn gegenüber dem Eisenbahnbundesamt der Nachweis erbracht wird, dass die Hilfsfrist aufgrund der 32 Züge der Kurve Kassel nicht mehr eingehalten werden könne. Dies sei nicht der Fall, die Beseitigung könne daher nicht über das Projekt finanziert werden.
 - Marco Rasbieler ergänzt, in der parlamentarischen Befassung zum Projekt Kurve Kassel liege vor diesem Hintergrund eine zusätzliche Chance, die Beseitigung der Bahnübergänge über die Übergesetzlichkeit finanziert zu bekommen.
- Ein:e Teilnehmende:r: bekräftigt seitens des Landkreises, es sei wichtig, dass etwas passiere. Eine Lösung für das zukünftige Problem der langen Schließzeiten müsse gefunden werden.
- Ein:e Teilnehmende:r: macht darauf aufmerksam, dass er/sie bislang keine Informationen über die Dauer der zusammenhängenden Schließzeiten habe finden können und weist in diesem Zusammenhang auf die Abhängigkeit hintereinander liegender Bahnübergänge hin.
 - Dirk Schütz antwortet, die Zahlen seien am 11. Runden Tisch bekannt gegeben. Man könne sie zusätzlich auch in der Bewertungsmatrix ergänzen.
- Für die Beseitigung des Bahnüberganges in Immenhausen fordert ein:e Teilnehmer:in anstelle der jetzigen Situation die Herstellung einer höhenfreien Kreuzungsmöglichkeit.
 - Herr Schütz verweist in diesem Zusammenhang zunächst auf die Zufahrt für alle Verkehrsteilnehmer nördlich vom Bahnübergang (über Burguffeler Str.) und ergänzt, dass aus Sicht der DB Netz AG im Bereich des jetzigen Bahnüberganges eine höhenfreie und

barrierefreies Kreuzungsmöglichkeit für Fußgänger und Fahrradfahrer als Ersatzmaßnahme denkbar sei. Für PKW- und LKW-Verkehre könne eine solche Lösung dort jedoch bautechnisch nicht realisiert werden. Für die erforderlichen Straßenrampen fehle dort der Platz.

Diskussion: Sonstiges

- Ein:e Teilnehmende:r fordert auch die Radwege und sonstigen Wegebeziehungen nicht aus den Augen zu verlieren. Dies müsse nicht nur für den Endzustand nach der Realisierung des Projektes, sondern auch für den Zeitraum während der Baumaßnahme berücksichtigt werden.
 - Dirk Schütz erklärt, dies betreffe nur die Neubaustrecke und gehöre daher nicht in die Übergesetzlichkeit. Alle Wegebeziehungen, die durch das Projekt Kurve Kassel beeinträchtigt werden, würden funktional wiederhergestellt.
- Ein:e Teilnehmende:r erläutert für die Kommune Fuldata, gebe es eine weitere, den Erschütterungsschutz betreffende Forderung. Man fordere, dass für die gesamte Ortsdurchfahrt in Fuldata-Ihringhausen eine Baugrunduntersuchung durchgeführt und ein geologisches Gutachten erstellt werde.
 - Die Moderation macht den Vorschlag, dieses Problem aufgrund seiner Detailtiefe im bilateralen Gespräch mit der DB Netz AG zu besprechen.
 - Seitens der Teilnehmenden wird dieser Vorschlag aufgegriffen und spezifiziert, das Thema solle unter Beteiligung des Runden Tisches im Rahmen einer Anlieger:innenversammlung besprochen werden.
 - Dirk Schütz bekräftigt, es handele sich um einen komplexen Sachverhalt, über den die Kommune bereits seit 40 Jahren diskutiere, man werde dennoch gerne an dem Termin teilnehmen.
 - **Im Ergebnis** wird gemeinsam festgehalten, dass das Treffen mit der Bürgerinitiative Fuldata, dem Bürgermeister und der DB Netz AG sowie allen interessierten Teilnehmenden des Runden Tisches stattfinden soll. Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass das finale Ziel im Vorfeld durch die Gemeinde oder die Bürgerinitiative formuliert sein sollte.

TOP 4 Ausblick

Dirk Schütz erläutert, dass nunmehr keine offenen Themenkomplexe zur Bearbeitung durch die DB Netz AG aus den vergangenen Runden Tischen bestehen. Abschließend gibt er einen Ausblick auf die nächsten geplanten Termine und die Zeitschiene zur Erarbeitung der regionalen Forderungen zur Vorzugsvariante für die parlamentarische Befassung im Deutschen Bundestag (Folien 23-24).

TOP 5 Abstimmung gemeinsamer Botschaften

Dr. Hanna Seitz präsentiert einen Vorschlag für gemeinsame Botschaften aus Sicht der DB Netz AG. Es folgt eine gemeinsame Anpassung des Textes. Im Ergebnis werden folgende Botschaften festgehalten:

- Der Runde Tisch des Bahnprojektes Kurve Kassel fand am 7. März 2022 zum 12. Mal statt. Die Veranstaltung fand in Fulda sowie online statt.
- Die DB Netz AG gab einen kurzen Rückblick auf die Mandatsträger- und Bürgerinformationsveranstaltungen im Februar und informierte über das laufende Bohrprogramm, den aktuellen Stand des Raumordnungsverfahrens sowie die im Runden Tisch bereitgestellte aktualisierte Raumordnungsunterlage.
- Im Fokus des Runden Tisches stand die Erarbeitung der übergesetzlichen Forderungen der Region zur Vorzugsvariante für die parlamentarische Befassung im Deutschen Bundestag.
- Die Kernforderungen wurden im Runden Tisch und in Gesprächen mit kommunalen Mandatsträger:innen gesammelt. Die DB Netz AG präsentierte erste fachlichen Stellungnahmen zu den Kernforderungen Lärmschutz und Bahnübergänge gemäß dem im letzten Runden Tisch gemeinsam abgestimmten Vorgehen.
- Wichtige Diskussionsthemen waren:
 - der Lärmschutz an den Bestandsstrecken, welche die Zuläufe zur Kurve Kassel bilden.
 - dass, die Gewährleistung von Rettungszeiten an den Bahnübergängen ggf. durch bauliche Maßnahmen sichergestellt wird. Teilnehmende forderten, dass unabhängig von übergesetzlichen Forderungen die Einhaltung von Rettungszeiten im Rahmen des Projektes sichergestellt werden muss. Die DB Netz AG wies darauf hin, dass dies nicht im Rahmen des Projektes möglich ist, das jedoch die Träger der Straßenbaulast hierzu Begehren einreichen können, und dann im Rahmen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes über die Auflassung der Bahnübergänge befunden werden muss.
 - die Berücksichtigung von Schulwegen an den Bahnübergängen.
 - die Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen als Alternative zur betrachten.
 - das Thema Erschütterungsschutz bzw. die Forderung nach einem geologischen Gutachten im Bereich der Ortsdurchfahrt Ihringshausen.
- Bis zum nächsten Runden Tisch am 30. Mai 2022 wird die DB Netz AG in den kommunalen Gremien die Vorschläge des Runden Tisches für die Kernforderungen zur parlamentarischen Befassung vorstellen.
- Am Runden Tisch im Mai werden die Mitglieder des Runden Tisches voraussichtlich eine finale Fassung des Entwurfs der Kernforderungen erarbeiten und anschließend zur Abstimmung in die kommunalen Gremien der Region geben.

Dr. Hanna Seitz verabschiedet die Teilnehmenden und bedankt sich für die konzentrierte Zusammenarbeit. Marco Rasbieler bedankt sich für den stets offenen und wertschätzenden Austausch am Runden Tisch und wünscht einen schönen Abend.