

Protokoll

Kurve Kassel

18. Runder Tisch

27. Mai 2024

Ort: Bürgerhaus Vellmar-West in der Lüneburger Str. 10, 34246 Vellmar
Dauer: 15:00 Uhr – 17:30 Uhr
Leitung: Marco Rasbieler, DB InfraGO
Moderation: Dr. Hanna Seitz, ifok
Protokoll: Tobeke Schütt, ifok

Tagesordnung

TOP 1 Allgemeines / Protokoll
TOP 2 Raumordnung
TOP 3 Parlamentarische Befassung
TOP 4 Pause
TOP 5 Sachstand K35
TOP 6 Ausblick
TOP 7 Gemeinsame Botschaften

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Präsentation der DB InfraGO zum 18. Runden Tisch

TOP 1 Aktuelles / Protokoll

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Marco Rasbieler, Leiter Technik Portfolio Frankfurt/Kassel, begrüßt die Teilnehmenden im Namen der DB InfraGO zum 18. Runden Tisch der Kurve Kassel. Er informiert, dass die Parlamentarische Befassung abgeschlossen sei. Zudem informiert er darüber, dass einzelne Teilnehmende des Runden Tisches bedingt durch die hessische Landtagswahl ausgeschieden seien.

Begrüßung und Einführung durch die Moderation

Die Moderation Dr. Hanna Seitz, ifok GmbH, begrüßt die Teilnehmenden ebenfalls und stellt die Agenda der Sitzung vor (Folie 2).

Sie erläutert, dass der geplante Sektempfang die intensive Arbeit der Teilnehmer des Runden Tisches zur Vorbereitung der Parlamentarischen Befassung seit Oktober 2021 würdigen sollte. Auf Wunsch einiger Teilnehmer hätte der Runde Tisch für sich entschieden, diesen Tagesordnungspunkt vom 18. Runden Tisch zu streichen.

Videobotschaft Dr. Klaus Vornhusen

Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Hessen, begrüßt in seiner Videobotschaft die Teilnehmenden zum 18. Runden Tisch der Kurve Kassel und dankt allen Teilnehmenden für ihr heutiges Kommen. Er berichtet, dass das Raumordnungsverfahren am 29. Januar 2024 mit Bestätigung der Vorzugsvariante 4B abgeschlossen sei. Auch seien im Rahmen der Parlamentarischen Befassung zwei Kernforderungen zum Lärmschutz und zur Beseitigung kritischer Bahnübergänge beschlossen. Klaus Vornhusen betont, dass die Arbeit aus der Region und des Runden Tisches im Bundestag gewürdigt worden wäre. Er dankt allen Teilnehmenden für ihr hohes Engagement und die konstruktive Mitarbeit. Er dankt auch den aus dem Runden Tisch ausgeschiedenen Mitgliedern, Staatsminister Timon Gremmels und Staatsminister Armin Schwarz, sowie Florian Schneider für ihre Arbeit. Er wünscht allen Teilnehmenden eine gute Sitzung.

Teilthema 1: Änderung der Teilnehmenden

Hanna Seitz stellt die Änderungen der Teilnehmenden anhand der Folie 8 vor. Sie erläutert, dass die Änderungen bedingt durch die hessische Landtagswahl seien.

Teilthema 2: Protokoll

Die Moderation Dr. Hanna Seitz teilt anhand der Folien 6 bis 9 mit, dass es zum Protokollentwurf der letzten Sitzung drei Anmerkungen zum Thema Wasser gab. Das Protokoll zum 17. Runden Tisch wird mit den Änderungen gemäß Folie 5 bis 7 bestätigt. Darüber hinaus wurden folgende Ergänzungen verabschiedet:

- Ein:e Teilnehmer:in präzisiert die 3. Anmerkung (Folie 9) dahingehend, dass die *zuständigen* Behörden an einer Einigung beteiligt seien.

TOP 2 Raumordnung

Teilthema 1: Raumordnungsverfahren ist abgeschlossen

Dirk Schütz, Projektleiter DB InfraGO Kurve Kassel, berichtet, dass das Raumordnungsverfahren am 29. Januar 2024 abgeschlossen sei. Die Ersatzwasserbeschaffung würde in der landesplanerischen Beurteilung berücksichtigt. Die genauere Befassung mit dem Thema sei im Rahmen der Planfeststellung zu untersuchen.

Fragen und Diskussion

Diskussion: Landesplanerische Beurteilung

- Ein:e Teilnehmer:in weist darauf hin, dass die Landesplanerische Beurteilung unter dem Vorbehalt der Sicherstellung einer Ersatzwasserbeschaffung stehe. Daher sei die Landesplanerische Beurteilung nicht abschließend. Der:Die Teilnehmer:in zweifelt an, dass den Abgeordneten diese Beurteilung vorläge und erkundigt sich, ob diese Unterlage dem Bundestag zugegangen sei und dem Verkehrsausschuss vorläge.
 - Dirk Schütz erläutert, dass es die landesplanerische Stellungnahme – wie von der Regionalversammlung gefordert – dem Bundesverkehrsministerium durch das RP zugeleitet wurde. Ob diese den Parlamentariern zugegangen sei, kann Dirk Schütz nicht sagen. Ihm seien jedoch zu diesem Themenkomplex der Raumordnung keine Rückfragen von Parlamentariern zugegangen. Die landesplanerische Beurteilung werde Teil der Planfeststellung. Es sei der Wunsch der Bahn ein Verfahren zur Sicherstellung der Ersatzwasserbeschaffung im Vorfeld der Planfeststellung durchzuführen.

TOP 3 Parlamentarische Befassung

Teilthema 1: Parlamentarische Befassung durch Deutschen Bundestag

Dirk Schütz stellt anhand der Folie 13 die erfolgten Schritte zur Erarbeitung der Kernforderungen vor. Er betont, die einheitliche Vorgabe aus der Region habe eine eindeutige Entscheidung des Bundestages gestärkt. Er lobt den gemeinsamen Prozess, in dem der Runde Tisch die Forderungen erarbeitet habe, und weist darauf hin, dass dieser von den Ergebnissen der Parlamentarischen Befassung zu trennen sei.

Zu den Ergebnissen der Kernforderung I – Lärmschutz an den Bestandsstrecken führt Dirk Schütz aus, dass es übliches Vorgehen im Einzelplan 12 sei, die Umsetzung der Maßnahme im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel zu realisieren. Insgesamt sei der gesamte Bundesverkehrswegeplan

nicht für die kommenden Jahre ausfinanziert. Die Mittel stünden erst zur Verfügung, sobald der Bundeshaushalt beschlossen werde. Die Mittel für den Lärmschutz der Bestandsstrecken bei der Kurve Kassel würden vom Bund abweichend der Priorisierungsreihenfolge bereitgestellt. Aus Sicht der Bahn könne eine Umsetzung der Kurve Kassel nur gemeinsam mit den beschlossenen Kernforderungen erfolgen. Diese seien durch den Beschluss des Bundestages inhaltlich und zeitlich verknüpft.

Die Ergebnisse zur Kernforderung II – Beseitigung kritischer Bahnübergänge stellt Dirk Schütz anhand von Folie 15 vor. Er führt aus, dass die Finanzierung nicht durch die Kommunen erfolge, sondern gemäß den Regelungen durch das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) von Land, Bund und Bahn erbracht werde. Der Forderung, die Projektkosten aus dem Bedarfsplan zu finanzieren, sei der Bundestag nicht gefolgt. Der Bundestag habe jedoch die Sinnhaftigkeit der Maßnahmen bestätigt, und die Finanzierung nach EKrG vorgegeben. Die Mittel seien so zu priorisieren, dass eine Umsetzung im zeitlichen Zusammenhang mit der Kurve Kassel möglich sei. Dirk Schütz informiert, dass zur Umsetzung Planungsvereinbarungen mit HessenMobil abzuschließen sind.

Zur Kernforderung III – Erschütterungsschutz in Fuldata-Ihringhausen teilt Dirk Schütz mit, dass der Bahn über die öffentliche Entscheidung des Bundestages hinaus keine weiteren Hintergründe bezüglich der Forderungsablehnung vorlägen.

Fragen und Diskussion

Hanna Seitz ermutigt die Teilnehmenden, die vorab per E-Mail formulierten Aspekte nochmal hier im Rahmen des Runden Tisches zu äußern.

Diskussion: Kernforderung I – Lärmschutz an den Bestandsstrecken

- Ein:e Teilnehmer:in äußert die Sorge, dass bei der Kostenschätzung der Lärmschutzmaßnahmen für die Kurve Kassel andere Projekte im Finanzierungsprogramm, die bereits auf Lärmschutzmaßnahmen warten, auf entsprechende Maßnahmen verzichten müssten. Für den:die Teilnehmer:in sei darüber hinaus nicht nachvollziehbar, dass die Forderungen des Runden Tisches laut Beschlussfassung des Haushaltsausschusses abzulehnen seien, weil man damit einen Präsenzfall schaffen würde, den man so nicht möchte.
 - Dirk Schütz antwortet, dass bundesweit ca. 200 Mio. Euro pro Jahr für Lärmsanierungen vorgesehen seien. Diese Mittel sollten wohl weiter aufgestockt werden. Grundsätzlich ginge eine Repriorisierung aufgrund der verfügbaren Mittel immer zu Lasten anderer Projekte. Er erläutert weiter, dass das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und das Bundesverkehrsministerium nur im Rahmen der Gesetze entscheiden könne. Daher hätten beide die übergesetzlichen Forderungen in ihren Stellungnahmen ablehnen müssen. Es sei Sache des Deutschen Bundestages, hier abweichende Regelungen zu treffen, wie geschehen. Der Haushaltsausschuss und der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages hätten den Erschließungsantrag mehrheitlich befürwortet und der Bundestag habe ihn letztlich beschlossen. Die Beschlussdauer sei vergleichsweise lang gewesen.

- Ein:e Teilnehmer:in weist darauf hin, dass der Haushaltsausschuss eine Empfehlung formuliert und die Forderung nicht abgelehnt habe.
- Ein:e Teilnehmer:in verweist auf die Seite des Verkehrsministeriums: Im Jahr 2021 seien der DB AG Mittel in Höhe 100 Mio. Euro bereitgestellt worden; weniger als die Mittel für 2024.
 - Marco Rasbieler antwortet, dass dies auf schwankende Beträge zurückzuführen sei.
- Ein:e Teilnehmer:in möchte wissen, welche Maßnahmen die Lärmsanierung im Gegensatz zur Lärmvorsorge umfasst und wünscht eine klare Aufstellung durch die DB InfraGO. Darüber hinaus habe der Bundestag keine konkreten Beschlüsse zur Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen formuliert.
 - Dirk Schütz nimmt den Wunsch des:der Teilnehmer:in auf: Eine Gegenüberstellung von Lärmsanierung und Lärmvorsorge inklusive der Kosten wird in der Präsentation des 18. Runden Tisches ergänzt. Eine Überarbeitung der Priorisierungskennzahl der Lärmsanierung sei nicht vorgesehen. Der zeitliche Zusammenhang mit dem Bau der Kurve Kassel sei ein klares Signal, dass die Umsetzung nur unter Berücksichtigung der beschlossenen Kernforderungen erfolge (Folie 14). Die Lärmschutzgrenzwerte müssten erfüllt werden, das sage auch die Forderung aus.
 - Marco Rasbieler betont, dass der Runde Tisch in der Fachöffentlichkeit absolute Anerkennung und Lob für den Prozess und die Kernforderungen erhalten habe. Den Beschluss der Maßnahmen für die Region rund um die Kurve Kassel hätte es sonst nicht gegeben.

Dirk Schütz teilt mit, dass die Lärmsanierung selbst nicht planfeststellungspflichtig sei. Die Gutachten zum Umfang der Lärmsanierungen sollten daher möglichst vor dem Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren vorgestellt werden, damit im Verfahren darauf Bezug genommen werden kann. Der Runde Tisch bleibe im Vorfeld bei dieser Thematik eng eingebunden und bekomme wie üblich auch Arbeitsstände präsentiert.

Diskussion: Kernforderung II – Beseitigung kritischer Bahnübergänge (Schließzeiten)

- Ein:e Teilnehmer:in erkundigt sich, ob für Kreisstraßen die gleiche Gesetzgebung wie für Kommunale Straßen (§ 3 (1, 2) EKrG) gälte und somit die Finanzierung der Kreisstraße nicht bei der Kommune läge.
 - Marco Rasbieler bestätigt, dass die Kommune nicht für die Finanzierung der Kreisstraße verantwortlich sei.
- Ein:e Teilnehmer:in möchte wissen, ob außer Frage stehe, dass der Personentunnel in Grebenstein als EKrG-Maßnahme verlängert werden kann.

- Dirk Schütz gibt Auskunft, dass es sich um eine EKrG-Maßnahme handle. Hierzu liege eine schriftliche Bestätigung vor. Es müsse für alle Verkehrsteilnehmenden eine Lösung geschaffen werden, dies könne aber auch an unterschiedlichen Standorten geschaffen werden. Gemeint sei, dass die Wegführungen von Straße für PKW/LKW und Fuß-/Radweg auch an unterschiedlicher Stelle verlaufen können.
- Ein:e Teilnehmer:in stellt die Frage, wann der Straßenbaulastträger gefordert ist.
 - Dirk Schütz antwortet, dass dies im Vorfeld der Erstellung der Kernforderungen bereits eingebunden waren. Die anzuschließenden Planungsvereinbarungen müssten mit dem Baulastträger abgeschlossen werden.
- Ein:e Teilnehmer:in äußert Bedenken darüber, dass an einem Bahnübergang an einer Kreisstraße eine Vollschanke durch eine Halbschanke ersetzt würde. Dies erhöhe die Unfallgefahr.
 - Marco Rasbieler erläutert, dass bei der Beurteilung der Sicherungsart von Bahnübergängen grundsätzlich von der Belastung der Verkehrsteilnehmenden ausgegangen werde. Bahnübergänge mit Sicherung durch Halbschranken seien keineswegs "unsicherer" als solche mit anderen Sicherungsarten. Halbschranken böten für die Verkehrsteilnehmenden insbesondere Vorteile bei der Länge der Schließzeiten. Es obläge generell der Verantwortung der Verkehrsteilnehmenden sich an die Verkehrsregeln zu halten.
- Der:Die Teilnehmer:in fragt nach, warum keine Vollschranken gebaut würde.
 - Marco Rasbieler weist darauf hin, dass es hierfür keine generelle Vorgabe gebe. Eine Halbschanke sei laut §3 Abs.2 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) und den nachfolgenden Richtlinien der Deutschen Bahn (z.B. Ril 815 und Ril 454) für die Verkehrssicherheit ausreichend. Die Verpflichtung zur Erneuerung von Bahnübergängen nach den anerkannten Regeln der Technik wird im Eisenbahnkreuzungsgesetz festgelegt, ergänzt durch spezifische technische Richtlinien und Vorschriften, die von der Deutschen Bahn und anderen zuständigen Behörden herausgegeben würden.
- Ein:e Teilnehmer:in merkt an, dass Schranken über Sollbruchstellen abgefahren werden können. Somit müsse niemand fürchten, von einem Bahnübergang mit geschlossenen Vollschraken nicht ausfahren zu können. Diskussion: Kernforderung III – Erschütterungsschutz in Fuldatal-Ihringshausen
- Ein:e Teilnehmer:in äußert Bedauern und Verwunderung über die Ablehnung der Kernforderung, denn diese sei ausführlich begründet worden. Hierfür wäre geplant gewesen, dass sich die betroffenen Häuser angeschaut werden; aus Wettergründen hätte dies nicht stattgefunden. Der:Die Teilnehmer:in teilt die Enttäuschung darüber mit, dass eine Begutachtung der Häuser trotz Zusicherung auch zu einem späteren Zeitpunkt nicht erfolgt sei.

- Dirk Schütz antwortet, dass für die Formulierung der Kernforderung nicht relevant gewesen sei, sich die Häuser anzuschauen. Das sei einvernehmlich im Runden Tisch beschlossen worden. Entsprechende E-Mails mit Dank für das Angebot einer Begehung und dem Hinweis, dass dies für den Runden Tisch nicht länger notwendig sei, seien an die Anwohnenden versandt worden.
- Hanna Seitz ergänzt, dass einige Nachrichten nicht bei den Anwohnenden angekommen seien. Die Recherche zu den betroffenen Personen habe sich verlaufen.
- Marco Rasbieler teilt mit, dass sich der Bundestag mit der Kernforderung auseinandergesetzt und entschieden habe. Weitere Recherchen seien nicht zielführend.

Der:Die Teilnehmer:in stimmt zu, dass weitere Recherchen keine Veränderung herbeiführen würden. Bei dem Bau der Neubaustrecke in den 1980iger Jahren sei das Erschütterungsaufkommen gründlich untersucht worden: Der Untergrund sei brüchig. Man hätte mindestens, das, was vorgetragen worden sei sowie die Bodenuntersuchungsunterlagen der damaligen Zeit an den Bundestag weiterleiten sollen.

- Ein:e Teilnehmer:in kann die Begründung nicht nachvollziehen, an welcher Stelle sich der Bundestag mit der Kernforderung befasst habe. Man habe sich einfach der Empfehlung des Verkehrsausschusses angeschlossen mit der Begründung, dass kein Zusammenhang mit dem ganzen Projekt bestehe. Um zu einem späteren Zeitpunkt die Entwicklung der Schäden nachzuweisen, hätte zumindest eine Bestandsaufnahme gemacht werden können. In einem Schreiben des EBA stehe, dass der Bahn die Thematik Erschütterung erst später bekannt geworden sei. Der:Die Teilnehmer:in fragt nach, wie diese Formulierung zustande gekommen sei.
 - Marco Rasbieler und Dirk Schütz weisen darauf hin, dass das EBA als die Aufsichts- und Genehmigungsbehörde seine Schreiben unabhängig verfasse und die DB InfraGO darauf keinen Einfluss habe. Die Unterlagen seien seitens der Bahn vollständig – also mit allen drei Kernforderungen – eingereicht worden.
- Der:Die Teilnehmer:in äußert, dass das EBA nicht am Runden Tisch vertreten sei und die Bahn daher eine vertretende Rolle einnehme.
 - Dirk Schütz teilt mit, dass das Thema Erschütterungsschutz sehr umfangreich aufbereitet und dem Bundestag vorgelegt worden wäre. Von Prozessbeginn an wäre betont worden, dass das Thema Erschütterungsschutz bisher in keinem anderen Projekt im Zuge parlamentarischer Befassungen akzeptiert worden sei. Der Wunsch des Runden Tisches, die Thematik in die Kernforderungen dennoch aufzunehmen, wäre berücksichtigt worden. Trotz aller Bemühungen läge die Beschlussentscheidung beim Bundestag. Es sei verständlich, dass das Ergebnis für die Region unbefriedigend sei.

- Ein:e Teilnehmer:in äußert, dass Erschütterungsschäden unabhängig von der Kurve Kassel zu betrachten seien. Relevant wäre die Frage, ob es Bestandsschäden durch bestehendes Verkehrsaufkommen gäbe, für die die Bahn verantwortlich sei.
- Ein:e Teilnehmer:in widerspricht der Aussage: Erschütterungsschäden seien nicht unabhängig von der Kurve Kassel zu betrachten, denn die verursachten Schäden durch die DB-Neubaustrecke seien abgegolten. Vielmehr sei zu berücksichtigen, dass ein erhöhtes Verkehrsaufkommen die Schäden vergrößere. Die Teilnehmer:in befürchtet, dass die Zunahme der zukünftigen Schäden nicht nachweisbar sei und dies zu Ärgernissen der Anwohnenden im Nachhinein führe. Dies wäre durch ein Gutachten oder Beweissicherungsverfahren vor Neubau vermeidbar gewesen.
 - Dirk Schütz antwortet, dass im unmittelbaren Baufeld von Projekten eine Begutachtung im Rahmen des Baus erfolge – als nach der Planfeststellung. Eine Beweissicherung sei nur durch ein Rechtssicherungsverfahren möglich.
- Der:Die Teilnehmer:in wirft ein, dass das Bauunternehmen nicht für das erhöhte Verkehrsaufkommen verantwortlich sei; dies läge in der Verantwortung des Betreibers. Die Eigentümer:innen träfe keine Schuld.
 - Dirk Schütz weist darauf hin, dass eine Kommune auch nicht für das Verkehrsaufkommen einer örtlichen Straße hafte. Es bestünde immer ein Restrisiko für Anwohnenden. Insgesamt müsse zwischen den Themen der Kurve Kassel und den Betroffenen der Bestandsstrecke unterschieden werden.
- Ein:e Teilnehmer:in weist darauf hin, dass im Rahmen des Runden Tisches die Kernforderung zum Erschütterungsschutz von einem Ortsteil auf mehrere Kommunen ausgeweitet worden wären. Ein Beschluss der Kernforderung durch den Bundestag sei aufgrund der bestehenden Schäden von Anfang an unwahrscheinlich gewesen. Es handele sich also um eine allgemeine Angelegenheit, die auf den Betrieb der Strecke zurückzuführen sei, jedoch nichts mit den Baumaßnahmen der Kurve Kassel zu tun habe.
- Ein:e Teilnehmer:in bekräftigt, dass eine Beweissicherung gerade deswegen aufzunehmen wäre, da die Schäden bekannt und absehbar seien. Die Begründung der DB InfraGO sei somit nicht nachvollziehbar.
 - Dirk Schütz erläutert, dass Schäden durch Erschütterungen unterschiedliche Gründe hätten: Diese würden neben Bahnverkehr auch durch den LKW-Verkehr, einen sinkenden Grundwasserspiegel und eine (un)angepasste Bauweise in den Neubaugebieten beeinflusst.
- Für ein:e Teilnehmer:in ist nicht nachvollziehbar, dass die Kernforderung abgelehnt worden sei. Lediglich die Erschütterungsmessungen wäre Teil der Kernforderung. Diese beinhalte zu prüfen, ob

Grenzwerte durch das aktuelle Verkehrsaufkommen erreicht würden und weitere Maßnahmen erforderlich wären.

TOP 5 Sachstand K35

Teilthema 1: Umlegung K35

Dirk Schütz stellt die Varianten zur Umlegung der K35 anhand der Folien 18 bis 22 vor. Dies sei eine transparente Darstellung des aktuellen Stands, ein Ergebnis sei noch nicht vorhanden. Er informiert, dass weiterer Abstimmungsbedarf zwischen der DB InfraGO, den Kommunen, dem Landkreis Kassel und HessenMobil erforderlich sei. Nach ausstehender Rückmeldung von HessenMobil sei im nächsten Termin mit dem Straßenbaulastträger zu klären, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h realisierbar sei. Im Anschluss fänden Folgetermine mit Kommunen und Ortslandwirten statt.

Fragen und Diskussion

Diskussion: Umlegung K35

- Ein:e Teilnehmer:in äußert, dass es nicht möglich sei, die Kreisstraße als Gemeindestraße zurückzustufen. Dies würde Unklarheiten u. a. hinsichtlich der Unterhaltungspflicht für die Brücke schaffen; diese sei Kommunen übergreifend. Somit könne nur eine Kreisstraße mit angrenzendem Radweg gebaut werden.
- Ein:e Teilnehmer:in erkundigt sich, wie die acht Prozent Steigung bei der Verlegung der K 35 auf die Südseite der Kurve Kassel (Variante E) zustande komme.
 - Dirk Schütz erläutert, dass die K 35 auf Höhe von Espenau läge. Somit müsse für die Variante E südlich der Kurve Kassel ein Damm aufgeschüttet werden.
- Ein:e Teilnehmer:in fragt nach, warum der Fahrradweg südlich verlaufen müsse und ob dieser nicht tiefer gebaut werden könne.
 - Dirk Schütz antwortet, dass eine Steigung aufgrund der Überführung über die Bahntrasse unumgänglich sei.
- Ein:e Teilnehmer:in merkt an, dass mit Variante E nur ein Brückenbauwerk notwendig sei. Die K 35 müsse ohnehin verlegt und die Strecke mit einem Radweg ausgestattet werden.
 - Dirk Schütz erläutert, dass die Brücke bei Variante E aufgrund der Länge des Brückenbaus im Bau und im Unterhalt teurer sei. Die Baukosten lägen beim Projekt Kurve Kassel. Für die Unterhaltung würde eine Ablöse an die Kommune gezahlt. Die Kosten für die Instandhaltung und Erneuerung des Bauwerks läge im späteren Verlauf bei der Kommune.

Hanna Seitz nimmt für den 19. Runden Tisch auf, die Begründungen für die Variantenentscheidung besonders hervorzuheben.

- Ein:e Teilnehmer:in merkt an, dass HessenMobil eine Stellungnahme erstelle. Der:Die Teilnehmer:in ist skeptisch, ob dies aufgrund des Personalmangels zeitnah möglich sei.

TOP 6 Ausblick

Dirk Schütz erörtert anhand der Folie 24, dass die Baugrunderkundungen bis Herbst 2024 laufen würden. Beim Bohrprogramm Stufe 2 werden noch Restarbeiten durchgeführt. Daran schließen sich die Bohrungen für die Ersatzwasserbeschaffung ab voraussichtlich Herbst 2024 an. Die Anträge lägen der oberen Wasserbehörde vor. Die DB InfraGO sei hierzu bereits mit KasselWasser und den Behörden im Gespräch.

Die Öffentliche Projektvorstellung zur Umweltverträglichkeitsprüfung erfolge durch das Eisenbahnbundesamt. Die Prüfung sei aufgrund der Vegetationsperiode erst ab 2025 möglich.

TOP 7 Gemeinsame Botschaften

Nach kurzem Austausch werden folgende Gemeinsame Botschaften beschlossen:

- Am 27. Mai 2024 fanden sich die Mitglieder des Runden Tisches zum Bahnprojekt Kurve Kassel zum 18. Mal vor Ort in Vellmar zusammen.
- Der Abschluss des Raumordnungsverfahren wurde von den Teilnehmenden des Runden Tisches zur Kenntnis genommen. Das anschließende Planfeststellungsverfahren steht unter dem Vorbehalt der Sicherstellung einer Ersatzwasserbeschaffung.
- Im Fokus der Sitzung stand die abgeschlossene Parlamentarische Befassung:
- Die DB InfraGO stellte die Ergebnisse der Parlamentarischen Befassung vom 21. März 2024 vor. Zwei von drei Kernforderungen der Region wurde entgegengekommen: Lärmschutzmaßnahmen in Höhe von 101 Mio. Euro sowie die Beseitigung fünf kritischer Bahnübergänge.
- Teilnehmende des Runden Tisches äußerten Bedenken über die Sicherstellung der Finanzierung der beiden Kernforderungen und bedauerten die Ablehnung der dritten Kernforderung (Erschütterungsmessungen an der Bestandsstrecke).
- Die DB InfraGO informierte auch über den aktuellen Sachstand zur Verlegung der Kreisstraße K35. Nach Abstimmung mit den beteiligten Behörden und Kommunen soll im nächsten Runden Tisch eine Vorzugsvariante vorgestellt werden.
- Der 19. Runde Tisch soll voraussichtlich am 30. September 2024 stattfinden.

- Marco Rasbieler bedankt sich für den fruchtbaren und konstruktiven Austausch. Er beendet die Sitzung und wünscht allen einen guten Sommer.