

Protokoll

Runder Tisch Kurve Kassel

1. Sitzung

Bürgerhaus Vellmar-West

25. Februar 2019

Ort: Bürgerhaus Vellmar-West, Lüneburger Straße 10, 34246 Vellmar
Dauer: 16.00 Uhr – 18.30 Uhr
Leitung: Arne Spieker, IFOK
Protokoll: Britta Weidner, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Konstituierung des Runden Tisches
Erwartungen und gemeinsames Selbstverständnis

- TOP 2 Projektbegründung des Bundes im Bedarfsplan Schiene
Planungsgrundlage und Prozesse

- TOP 3 Variantenauswahlprozess vor dem Raumordnungsverfahren
Ablauf der weiteren Planungen und Untersuchungen

- TOP 4 Weiteres Vorgehen Runder Tisch
Nächste Schritte und Themen

- TOP 5 Verabschiedung gemeinsamer Botschaften
Mögliche Inhalte einer Pressemitteilung

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Präsentation der DB Netz AG inklusive Entwurf des Selbstverständnisses des Runden Tisches Kurve Kassel
- Anlage 2 Presseinformation des Beteiligungsforums

Begrüßung

Begrüßung durch die Stadt Vellmar und die DB Netz AG

Herr Manfred Ludewig, Bürgermeister der Stadt Vellmar, begrüßt die Teilnehmenden im Bürgerhaus Vellmar-West. Er weist darauf hin, dass das Projekt „Kurve Kassel“ im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen ist und zeigt sich erfreut, dass die Stadt Vellmar Gastgeberin des 1. Runden Tisches ist.

Herr Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der DB AG für das Land Hessen, begrüßt die Teilnehmenden des Runden Tisches im Namen der Bahn. Er dankt Herrn Ludewig, dass der 1. Runde Tisch in Vellmar ausgerichtet werden kann. Herr Dr. Vornhusen stellt Herrn Christopher Schmidt, Projektleiter für die Kurve Kassel, Herrn Dr. Alexander Nolte, Arbeitsgebietsleiter Fulda-Gerstungen/Kurve Kassel, sowie Herrn Gerd-Dietrich Bolte, Leiter Großprojekte Mitte der DB Netz AG, vor. Am Runden Tisch sei ein breites Spektrum an Interessen vertreten. Herr Dr. Vornhusen weist darauf hin, dass es bereits im Vorfeld der Veranstaltung lebhaften Schriftverkehr rund um das Vorhaben gegeben habe. Er bittet die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Runden Tisches vor diesem Hintergrund um Offenheit in der Diskussion, Geduld und Vertrauen. Die DB Netz AG ist fest entschlossen, eine gute Variante herauszuarbeiten und geht nicht leichtfertig über Bedenken hinweg. Es stehe noch keine Streckenvariante fest, auch das Raumordnungsverfahren habe noch nicht begonnen. Das Ziel des Runden Tisches sei es, eine gemeinsam getragene Variante zu finden.

Begrüßung durch die Moderation

Moderator Herr Arne Spieker von IFOK begrüßt die Teilnehmenden zur ersten Sitzung des Runden Tisches. Er erläutert, dass IFOK verschiedene Vorhabenträger bei der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung unterstützt. Die Aufgabe von IFOK sei es, eine faire und konstruktive Diskussion am Runden Tisch zu ermöglichen. IFOK werde die Sitzungen protokollieren und so die Arbeit des Runden Tisches auch für die Interessierten transparent machen, die nicht am Runden Tisch teilnehmen. Anschließend stellt er die Tagesordnung vor.

Anmerkungen zur Begrüßung

Ein Teilnehmer fragt, ob den Anwesenden eine Teilnehmerliste des Runden Tisches zur Verfügung gestellt wird. Die DB Netz AG antwortet, dass mit Einverständnis des Runden Tisches die teilnehmenden Institutionen auf der Projekt-Website veröffentlicht werden sollen.

Ergebnis: Die teilnehmenden Institutionen werden auf der Projekt-Website veröffentlicht.

TOP 1 Konstituierung des Runden Tisches

Erwartungen an die Zusammenarbeit am Runden Tisch

Die Teilnehmenden wurden bei ihrer Ankunft gebeten, sich auf der Karte des Projektgebietes zu verorten und ihre Erwartungen an die Zusammenarbeit im Beteiligungsforum zu schildern.

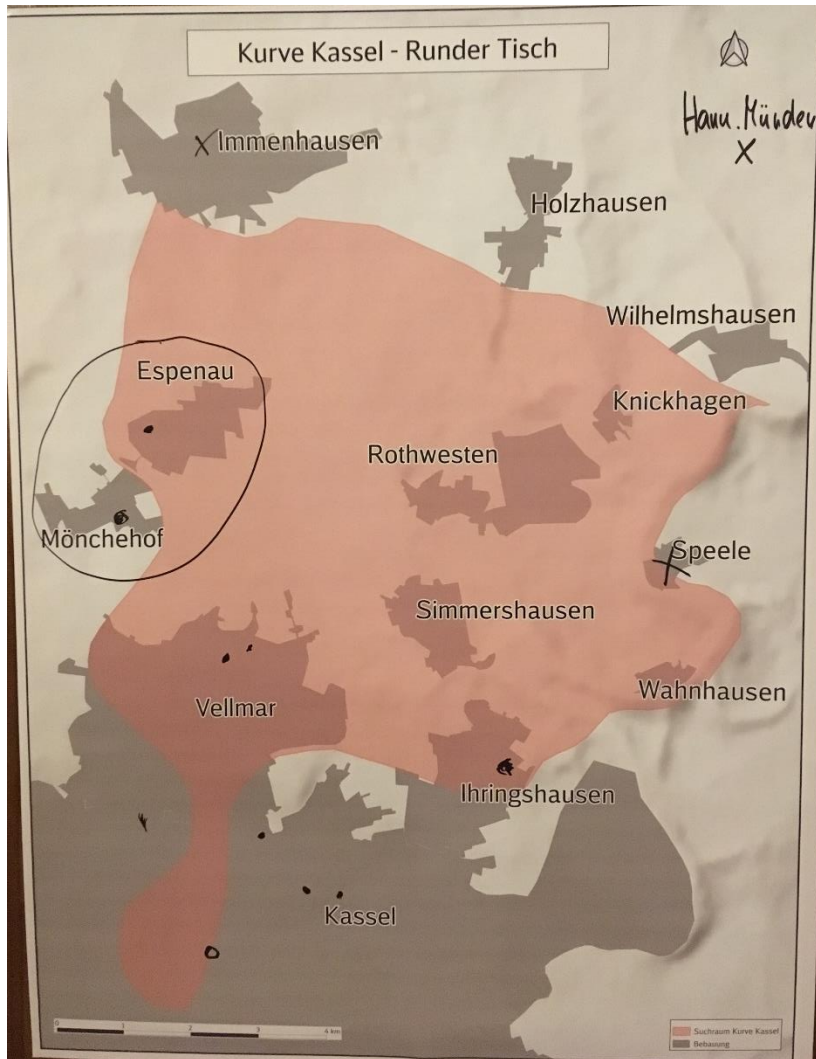


Abbildung 1: Verortung der Teilnehmenden auf einer Karte des Projektgebietes

Die folgenden Erwartungen an die Zusammenarbeit im Beteiligungsforum und von den Teilnehmenden als wichtig eingestuften Themen wurden festgehalten.

Was sind Ihre Erwartungen an die Zusammenarbeit im Beteiligungsforum?

- Offene Diskussion und Transparenz
- Fairer und ehrlicher Umgang
- Ergebnis – offene Diskussion von Streckenalternativen außerhalb des Untersuchungsraums
- Offener Austausch aller Argumente
- Offene Gesprächskultur
- Erwartung: ergebnisoffene Prüfung
- Aktuelles Planungsmaterial (2 Mal genannt)
- Zeitnahe, offene Informationen (6 Mal genannt)
- Beteiligung am Entscheidungsprozess, nicht nur Zuhören
- Ich habe die Hoffnung, dass die Entscheidung noch nicht gefallen ist (2 Mal genannt)
- Vorrang Schiene vor Straße

Welche Themen sind für Sie besonders wichtig?

- Beachtung Lärmschutz für Anwohner (3 Mal genannt)
- Lärmschutz in angrenzenden Gebieten (2 Mal genannt)
- Keine zusätzliche Lärmbelastung durch Güterverkehrsstrecke im Norden von Vellmar
- Arbeitsplätze Rangierbahnhof
- Entlastung in der Stadt Kassel
- Verlagerung von Gütern auf die Schiene
- Meta-Ebene: Braucht's noch mehr Güter – statt noch mehr „Güter gehören auf die Bahn“
- Sinnhaftigkeit einer eingleisigen Strecke bei langfristiger Betrachtung
- Keine Zerstörung des Offenlandes
- Keine weitere Zerstörung von (naturnahem) Lebensraum
- Keine Zerstörung von Landschaft und Naherholungsgebieten im Norden von Vellmar
- Keine Zerstörung der Landschaft in Fuldata
- Keine Beeinträchtigung der Bevölkerung Fuldata
- Sachgerechte Abwägung der Varianten
- Wie konkret ist die Planung? Nur Variante Mönchhof-Ihringshausen?
- Gesamt-Betrachtung Altenbeken-Warburg – Kurve Kassel – Hann.Münden – Heiligenstadt
- Erweiterter Suchraum
- Untersuchung der Strecken Northeim – Altenbeken – Halle (5 Mal genannt)
- Untersuchung von alternativen Strecken, die nördlich von Vellmar liegen
- Wie realistisch ist die Strecke Altenbeken – Nordheim als Alternative?

Selbstverständnis des Runden Tisches Kurve Kassel

Der Moderator erläutert, dass sich das Projekt Kurve Kassel aktuell am Anfang des Trassensuchverfahrens befindet (**Anlage 1, Seite 3**). Ziel des Trassensuchverfahrens ist es, eine Antragsvariante zu finden, die eine möglichst hohe Bürgerakzeptanz und Planrechts- bzw. Finanzierungssicherheit aufweist. Der Moderator schlägt vor, dass für die künftige Arbeit am Runden Tisch Grundsätze der Zusammenarbeit und Arbeitsweise vereinbart werden. Er stellt den Mitgliedern des Runden Tisches den Entwurf der Moderation für ein gemeinsames Selbstverständnis vor (**Anlage 1, Seiten 4-8**). Nach den unten beschriebenen Änderungen wurde das Selbstverständnis gemäß Anlage von den Teilnehmenden des Runden Tisches angenommen.

Diskussion und Anmerkungen zum vorgeschlagenen Selbstverständnis

Projektstatus

Ein Teilnehmender fragt, ob sich das Projekt Kurve Kassel bereits im Raumordnungsverfahren befinde.

Die DB Netz AG verneint dies.

Protokoll

Ein Teilnehmender fragt, ob die Präsentation als Anlage zum Protokoll verschickt wird.

Der Moderator erläutert, dass die Präsentation bereits kurz nach der Sitzung zur Verfügung gestellt werde.

Ein Teilnehmender gibt zu bedenken, dass ein Protokoll Außenstehenden möglicherweise nicht ausreiche, um sich zu informieren. Der Moderator erläutert, dass alle wesentlichen diskutierten Punkte im Protokoll aufgeführt würden, um die Diskussion und die festgehaltenen Ergebnisse für die Teilnehmenden und Dritte nachvollziehbar zu machen. Ein Wortprotokoll sei nicht zielführend, da die Inhalte, Fakten und berührten Interessen im Mittelpunkt stehen sollten und man eine möglichst offene Diskussion ermöglichen wolle, in der nicht jedes Wort abgewogen werden müsse. Aus diesem Grund werden die Beiträge im Protokoll auch anonymisiert. Das Protokoll werde in der jeweils folgenden Sitzung abgestimmt, sodass jeder Teilnehmende ausreichend Zeit habe, um das Protokoll auf Richtigkeit und Vollständigkeit zu prüfen. Erst dann werde es veröffentlicht. Die Entwurfsfassung könne vorher bereits intern weitergegeben werden.

Zeitschiene Runder Tisch Kurve Kassel

Ein Teilnehmender fragt nach, wie lange der Runde Tisch sich treffen wird bzw. ob die Treffen auch nach Beginn des Raumordnungsverfahrens fortgesetzt werden.

Die DB Netz AG antwortet, dass der Runde Tisch sich bis zum Raumordnungsverfahren regelmäßig treffen werde, um alle Informationen zu besprechen und neue Entwicklungen zu diskutieren. Auch danach seien Treffen möglich, wenn dies von Seiten der Teilnehmenden gewünscht ist.

Gemeinsame Pressemitteilung in Form von Botschaften

Ein Teilnehmender fragt, ob die am Runden Tisch vereinbarten Botschaften der Öffentlichkeit vermitteln, über welche Themen die Teilnehmenden diskutiert haben und ob es Dissense gab. Ein anderer Teilnehmender fragt ergänzend, wie ein Anruf der Presse zu handhaben sei und ob der Angerufene dann seine eigene Meinung wiedergeben könne. Es sei wichtig, dass jeder seine Meinung öffentlich kundtun könne.

Die DB Netz AG antwortet, dass die Pressebotschaft zusammenfassen soll, welche Themen besprochen wurden. Die Botschaften für die Pressemitteilung würden gemeinsam zum Abschluss jeder Sitzung abgestimmt. In der Öffentlichkeit könne jeder Teilnehmende selbstverständlich seine Haltung zum Projekt kundtun. Ein Ziel des Runden Tisches sei es jedoch, miteinander und nicht übereinander zu sprechen.

Teilnahme von mehreren Vertretern für Bürgerinitiativen und Kommunen

Aus dem Teilnehmerkreis wird gewünscht, dass von den beiden teilnehmenden Bürgerinitiativen jeweils eine weitere Person als Gasthörer an den Sitzungen teilnehmen können. Als ehrenamtliche und nicht fachkundige Teilnehmer sei dies für den Informationsaustausch besonders wichtig.

Die teilnehmenden Kommunen und der Landkreis Kassel wünschen sich eine Teilnahme am Runden Tisch mit zwei Vertretern, um der Doppelrolle als politische Vertreter und behördliche Institution gerecht zu werden.

Der Moderator erläutert, dass die Arbeitsfähigkeit der Runde gewährleistet werden müsse und eine deutliche Vergrößerung der Runde erfahrungsgemäß zu Lasten der Diskussionsqualität gehen. Es sei daher nicht sinnvoll, dass die Teilnahme mit zwei Personen zur allgemeinen Regel werde. Er bittet um eine Diskussion.

Ergebnis: Nach einer Diskussion wird vereinbart, dass die beiden teilnehmenden Bürgerinitiativen jeweils eine weitere Person als Gasthörer mitbringen können. Den Kommunen und dem Landkreis wird jeweils ein zusätzlicher fester Platz zugesprochen.

Teilnehmerkreis Runder Tisch

Ein Teilnehmender fragt nach, ob auch Vertreter der anderen Kasseler Stadtteile zum Runden Tisch eingeladen wurden. Die DB Netz AG bestätigt dies (Rothenditmold, Kirchditmold, Philippenhof-Wartberg, Jungfernkopf). Ein anderer Teilnehmender fragt, ob der NVV eingeladen wurde. Die DB Netz AG erklärt, dass der NVV zwar vorab über das Projekt informiert wurde, aber aufgrund eines Fehlers

im Einladungsmanagement versehentlich nicht eingeladen wurde. Für den zweiten Runden Tisch wird dieser Fehler behoben.

[Protokollanmerkung: Die Diskussion zur weiträumigen Umfahrung ist unterhalb der TOPs 2 und 3 zusammengefasst.]

TOP 2 Projektbegründung des Bundes im Bedarfsplan Schiene/ TOP 3 Variantenauswahlprozess vor dem Raumordnungsverfahren

Herr Schmidt, Projektleiter für die Kurve Kassel, erläutert einleitend, dass die DB Netz AG ihre Planungen zur Kurve Kassel auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplanes begonnen hat (**Anlage 1, Seiten 10-13**). Er legt dar, dass die Referenzvariante des Bundesverkehrswegeplanes keine Verbindlichkeit für die spätere Trassenführung hat, sondern dem Bund lediglich zum Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens dient (**Anlage 1, Seite 13**).

Anschließend stellt Herr Schmidt den weiteren Prozess der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung und den Ablauf der weiteren Planung vor (**Anlage 1, Seiten 15-16**). Er blickt zudem auf die Antragskonferenz mit dem Regierungspräsidium Kassel zurück und erläutert die dort enthaltene Raumwiderstandskarte im Vergleich zur Suchraumkarte der Bürgerinformationsveranstaltung am 7. November 2018 (**Anlage 1, Seite 17-18**).

Herr Schmidt gibt im Anschluss einen Einblick in die konkreten Arbeitsschritte, die die DB Netz AG derzeit bearbeitet bzw. vorbereitet und zeigt dabei auch Streckenkarten der vorgeschlagenen Umfahrungen außerhalb des Suchraums (**Anlage 1, Seiten 19-26**).

Diskussion und Anmerkungen zur Vorstellung des Projekts

Referenzvariante

Ein Teilnehmender äußert, dass im Bundesverkehrswegeplan die Variante Mönchehof – Ihringshausen enthalten und daher bereits eine Vorfestlegung getroffen worden sei.

Die DB Netz AG erklärt, dass die Referenzvariante Mönchehof – Ihringshausen keine verbindliche Vorgabe für die Trassenfindung sei. Sie diene dem Bund unter anderem dazu, näherungsweise Kosten und Nutzen des Projektes zu berechnen. Die DB Netz AG als Vorhabenträger sei gesetzlich dazu verpflichtet, ausgehend von den verkehrlichen Zielen des BVWP 2030 im Suchraum ergebnisoffen alle in Frage kommenden Varianten zu ermitteln und miteinander zu vergleichen.

Weitere Trassenvarianten im Suchraum

Ein Teilnehmender fragt, warum keine Trassenvariante weiter nördlich in Richtung des Reinhardswaldes in Frage komme. Ein weiterer Teilnehmender fragt, ob schon feststehe, dass nur eine Variante südlich von Espenau-Mönchehof möglich sei.

Die DB Netz AG antwortet, dass neben den drei bisherigen Varianten grundsätzlich weitere Varianten denkbar seien. Die Diskussion könne am Runden Tisch geführt werden. Die Teilnehmenden des Runden Tisches können auch selbst Varianten zur Diskussion vorlegen.

Ein Teilnehmender äußert, dass es ein Bündelungsgebot gebe, welches für die stadtnahe Variante spreche.

Die DB Netz AG stimmt zu, dass die stadtnahe Variante weniger Zerschneidungspotenzial aufweise, aber alle in Frage kommenden Varianten müssten zunächst genauer untersucht werden.

Ein Teilnehmender merkt an, dass bei der stadtnahen Variante sehr viele Häuser stünden und dass diese Variante daher nicht nachvollziehbar sei.

Ein Teilnehmender kritisiert den Flächenverbrauch für eine mögliche Neubaustrecke. Die Landwirtschaft sei davon betroffen, dies sei ein schwerwiegendes Problem. Man würde auf massiven Widerstand stoßen, wenn sich die DB Netz AG für ihre Untersuchungen auf Privatgrundstücke begeben.

Ein Teilnehmender merkt an, dass bereits klar sein müsse, dass die neue Trasse keine FFH-Gebiete durchqueren könne.

Die DB Netz AG antwortet, dass das nicht grundsätzlich ausgeschlossen ist, es dafür aber besonders strenge Anforderungen an die Abwägung gebe. Ein FFH-Gebiet liege beispielsweise bei der Variante Speele im Bereich der Fulda.

Ein Teilnehmender fragt, ob der Suchraum für alternative Trassenführungen auch erweitert werden könne.

Die DB Netz AG erläutert, dass der Suchraum grundsätzlich auch erweitert werden könne, wenn sich Alternativen aufdrängten, die den Projektzielen im BVWP ebenso entsprechen.

Raum- und Umweltuntersuchungen im Suchraum

Ein Teilnehmender merkt an, dass alle bisher bekannten Varianten zu einer starken Betroffenheit in der Region führten. Im Widerspruch dazu sei in PRINS (*Protokollanmerkung: Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan des Bundes: www.bvwp-projekte.de/schiene/2-015-v01/2-015-v01.html*) die Umwelt-Betroffenheit nur mit mittel angegeben. Das sei nicht nachvollziehbar. Ein anderer Teilnehmer fragt, ob der Gesetzgeber in diesem Fall nicht auf einer falschen Grundlage entschieden habe.

Die DB Netz AG erläutert, dass alle Projekte im BVWP nach einer einheitlichen und anerkannten Methodik bewertet würden. Es handele sich um eine Grobanalyse. Im Rahmen der Umweltverträglich-

keitsstudie müsse sich die DB Netz AG den Raum aber wesentlich genauer anschauen und kann dabei zu anderen, differenzierteren Einschätzungen gelangen. Ein Untersuchungsraum könne wenig oder hoch belastet sein. Es zähle der Vergleich zwischen den einzelnen Varianten.

Kapazität der Kurve Kassel

Ein Teilnehmender zweifelt an, dass die Kurve Kassel die Lösung für das verkehrliche Ziel einer leistungsfähigen West-Ostverbindung sein könne, da sich die Züge hier durch das enge Werra- und Fuldataal durchschlängelten und die geplante Neubaustrecke eingleisig sei.

Die DB Netz AG antwortet, dass sie bei allen Varianten prüfe, ob die Kapazität ausreiche und dem festgestellten Bedarf genüge.

Weiteräumige Umfahrung

Mehrere Teilnehmende fordern, eine weiträumige Umfahrung über Altenbeken-Northeim-Nordhausen als Alternative zur Kurve Kassel zu prüfen. Diese Strecke sei als West-Ost Verbindung kürzer als eine Führung über die Kurve Kassel und verursache weniger Betroffenheit. Aus dem Teilnehmerkreis wird ergänzt, dass der Ausbau der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen zudem Chancen für einen Ausbau des ÖPNV und eine bessere Anbindung der dort lebenden Menschen besitze. Ein Teilnehmender sagt, dass die Alternativstrecke über Altenbeken-Northeim-Nordhausen hinsichtlich des Öffentlichen Personennahverkehrs an der Auslastungsgrenze sei.

Die DB Netz AG antwortet, dass der Bund durch den Suchraum die geografische Verortung des Projekts festgelegt habe. Es bestehe kein gesetzlich festgestellter Bedarf für den Ausbau der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen. Die Strecke sei in weiten Teilen eingleisig und nicht elektrifiziert, so dass ein erheblicher infrastruktureller Aufwand zu erwarten sei, beispielsweise die Elektrifizierung der gesamten Strecke von ca. 160 km, der Neubau von Brücken, Tunneln und Bahnübergängen. Auch dort gebe es Betroffenheiten und es sei mit Widerständen in der dortigen Bevölkerung zu rechnen. Zudem sei der Teilabschnitt Göttingen – Eichenberg auf der Schnellfahrstrecke, über den Güterzüge dann geführt werden müssten, bereits stark ausgelastet.

Ein weiterer Teilnehmender fragt, wie es in der Projektbewertung berücksichtigt werde, wenn eine Strecke kürzer sei.

Die DB Netz AG antwortet, dass kürzere Strecken mit geringeren Betriebskosten in die Nutzen-Kosten Untersuchung einhergingen.

Mehrere Teilnehmende äußern, dass es ein Versäumnis war, die Strecke Altenbeken-Northeim im Zuge des BVWP nicht als Alternative zur Kurve Kassel zu untersuchen. Das müsse jetzt nachgeholt werden. Ansonsten sei die Kurve Kassel in der Öffentlichkeit nicht vermittelbar.

Ein Teilnehmender plädiert für Redlichkeit und kritisiert, dass die Teilnehmenden des Runden Tisches die Güterzüge in eine andere Region verschieben wollen, weil sie diese hier nicht haben wollen. Man dürfe in der Öffentlichkeit keine falsche Erwartungshaltung wecken.

Die Abfrage eines Meinungsbildes ergibt, dass eine große Mehrheit sich dafür ausspricht, den Runden Tisch auszusetzen, bis die Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen als Alternative zur Kurve Kassel geprüft wird.

Aus dem Teilnehmerkreis wird gefordert, dass diese Prüfung nicht oberflächlich durch ein Schreiben des Bundes abgehandelt werden dürfe. Vielmehr müsse die Strecke gleichwertig zur Kurve Kassel geprüft werden, so dass die unterschiedlichen Betroffenheiten von Mensch und Umwelt miteinander verglichen werden könnten. Zudem müsse der verkehrliche Nutzen eines Ausbaus mitbetrachtet werden. Ein Teilnehmender regt an, dass DB-Vertreter des Regionalbereichs Nord aus Hannover bei dieser Diskussion zum Runden Tisch eingeladen werden.

Ergebnis: Die DB Netz AG sagt zu, dass sie den Bund um eine Untersuchung der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen bitten wird. Diese Untersuchung solle die gleiche Untersuchungstiefe wie die Untersuchung der Kurve Kassel im BVWP 2030 haben. Dazu solle das gleiche Ingenieurbüro beauftragt werden, welches auch die Referenzvariante Kurve Kassel untersucht habe. Das Ergebnis dieser Untersuchungen wird für das zweite Halbjahr 2019 angestrebt. Erst dann finde die nächste Sitzung des Runden Tisches statt. Nach dieser Prüfung liege es in der Verantwortung des Bundes, zu entscheiden, welche Variante weiterverfolgt wird. Die DB Netz AG erläutert zudem, dass eine Untersuchung auf Ebene der Raumordnung nicht möglich sei, diese liege auch für die Kurve Kassel erst am Ende des Trassensuchverfahrens vor. Der Teilnehmerkreis des Runden Tisches solle vorerst nicht auf die Stakeholder entlang der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen erweitert werden. Zuerst müsse das Ergebnis der Untersuchung abgewartet werden und eine Diskussion der Untersuchungsergebnisse am Runden Tisch erfolgen.

Weitere Diskussionspunkte

Ein Teilnehmender fragt, ob es Unterschiede hinsichtlich der Finanzierung von Aus- oder Neubaustrecken gebe.

Die DB Netz AG verneint dies.

Ein Teilnehmender merkt an, dass niemand gefragt werde, wenn auf der jetzt bestehenden Strecke 40 Güterzüge mehr fahren sollten.

Die DB Netz AG antwortet, dass sie als Infrastrukturbetreiber nicht vorschreiben dürfe, wer die Trassen nutze. Es gebe ein Diskriminierungsverbot.

TOP 4 Weiteres Vorgehen des Runden Tisches

Herr Dr. Vornhusen bedankt sich für die Diskussion. Es seien viele Fragen aufgeworfen worden. Seine Kollegen werden dies bearbeiten und bewerten. Er erklärt, dass man mit der Forderung einer nachträglichen Einbeziehung einer weiträumigen Umfahrung Neuland betrete und bittet um Geduld. Die DB Netz AG sei an das Schienenwegeausbaugesetz gebunden und setze sich jetzt mit dem Bund in Verbindung, um eine Lösung zu finden.

Der Termin der nächsten Sitzung wird festgelegt, sobald klar ist, wann die Untersuchungsergebnisse vorliegen. Dies werde voraussichtlich erst nach den Sommerferien geschehen.

TOP 5 Verabschiedung gemeinsamer Botschaften

Der Moderator stellt die Botschaften für die gemeinsame Pressemitteilung vor (**Anlage 1, Seiten 30-32**). Es wird vereinbart, ergänzend aufzunehmen, dass die weiträumige Umfahrung Altenbeken-Nordheim-Nordhausen als Alternativstrecke geprüft wird und die Ergebnisse der Prüfung von der DB Netz AG am Runden Tisch vorgestellt werden. Zudem wird der Punkt „Nächste wichtige Meilensteine“ gestrichen.

Verabschiedung durch den Moderator

Der Moderator bedankt sich bei den Teilnehmenden für die lebendige Diskussion. Da die nächste Sitzung des Runden Tisches voraussichtlich erst in über einem halben Jahr stattfinden wird, schlägt er vor, für die Teilnehmenden wesentliche Informationen bei Bedarf zwischenzeitlich per E-Mail zu versenden. Die Präsentation werde in den nächsten zwei Tagen auf der Projekt-Website veröffentlicht. Der Entwurf des Protokolls werde in den kommenden Wochen an die Teilnehmenden versandt.