

Protokoll

Kurve Kassel

14. Runder Tisch

20. Juli 2022

Ort: Kölnische Straße 81, Raum 100, 34117 Kassel und Online via Teams
Dauer: 16:00 Uhr – 18:00 Uhr
Leitung: Marco Rasbieler, DB Netz AG
Moderation: Rebecca Ruhfaß-Haderer, ifok
Protokoll: Sarah-Maria Schmitt, ifok

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung und Aktuelles
TOP 2 Parlamentarische Befassung/Kernforderungen
TOP 3 Ausblick
TOP 4 Abstimmung Gemeinsame Botschaften

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Präsentation der DB Netz AG zum 14. Runden Tisch

TOP 1 Begrüßung und Allgemeines

Begrüßung

Marco Rasbieler, Leiter Technik Portfolio Frankfurt / Kassel, ist digital zugeschaltet aus Frankfurt und begrüßt die Teilnehmenden im Namen der DB Netz AG zum 14. Runden Tisch der Kurve Kassel.

Die Moderatorin Rebecca Ruhfaß-Haderer, ifok GmbH, begrüßt die Teilnehmenden ebenfalls. Sie gibt einen Überblick über die Agenda sowie technische Hinweise zur Teilnahme in der Online-Konferenz.

Die Moderatorin gibt bekannt, dass es zum Protokoll des 13. Runden Tisches vom 30. Mai 2022 eine Rückmeldung gab. Zum Verständnis aller wurde die Rückmeldung in der Präsentation der DB Netz gezeigt. Der Runde Tisch haben zum Ergänzungsvorschlag keine Einwände. Das Protokoll des 13. Runden Tisches wurde mit der genannten Ergänzung verabschiedet.

In Vorbereitung für die weitere Ausarbeitung der regionalen Forderungen für die Parlamentarische Befassung sind aus dem 13. Runden Tisch im Mai 2022 vier Arbeitsaufträge für die DB hervorgegangen (siehe Folie 4). Dirk Schütz berichtet über den aktuellen Stand der Bearbeitung:

- Der erste Arbeitsauftrag forderte, dass zur Überarbeitung der Kernforderung zum Erschütterungsschutz ein Termin unter Beteiligung des Landkreises Kassel, der Gemeinden Fulda, Grebenstein und Immenhausen und der DB organisiert werden solle. Die Arbeitsgruppe hat hierzu am 27.06.2022 getagt. Die Ergebnisse werden unter TOP 2 vorgestellt. Damit ist der erste Arbeitsauftrag erfüllt.
- Der zweite Arbeitsauftrag forderte, dass für Bonaforth eine alternative Zuwegung geprüft werden müsse. Die DB bestätigt, dass das Untersuchungsergebnis vorliegt und der Runde Tisch darüber per E-Mail am 27.06.2022 informiert wurde. Damit ist der zweite Arbeitsauftrag erfüllt.
- Der dritte Arbeitsauftrag forderte, dass den Kommunen nochmals Gelegenheit gegeben werden sollte, (neue) Bebauungspläne der Kommunen zu übersenden, welche die Grundlage des Schallschutzgutachten im Herbst 2022 werden. Die DB hat am 23.06.2022 die Kommunen dazu aufgefordert. Die Rückläufe wurden aufgenommen und berücksichtigt. Damit ist der dritte Arbeitsauftrag erfüllt.
- Der vierte Arbeitsauftrag forderte, die tatsächliche Gebietsnutzung der Ortslage in Trendelburg-Sielen unter Teilnahme des Schallschutzgutachters, des Landkreises Kassel und der Kommunen örtlich zu prüfen. Die Durchführung eines gemeinsamen Termins wurde von der DB zugesagt und ist für den Herbst 2022 geplant.

TOP 2 Parlamentarische Befassung/Kernforderungen

Dirk Schütz gibt einen Überblick über den Zeitplan bis zur Parlamentarischen Befassung des Bahnprojektes im Deutschen Bundestag. Er führt aus, dass die finalen Kernforderungen von den kommunalen Vertretungen der Region, bis zum 18. Oktober beschlossen werden (Folie 6) können.

Teilthema übergesetzlicher Lärmschutz

Dirk Schütz stellt den beim letzten Runden Tisch finalisierten Entwurf der Kernforderung 1 zum Lärmschutz an den Bestandsstrecken vor (Folie 7, Anhang auf Folie 9).

Fragen und Diskussion

Diskussion: Lärmschutz

- Keine Diskussion zur Kernforderung

Ergebnis: Die Teilnehmenden sind mit der Formulierung einverstanden. Die Kernforderung I wird als Empfehlung des Runden Tisches festgehalten.

Teilthema Bahnübergänge

Dirk Schütz stellt den Entwurf der Kernforderung II zur Beseitigung kritischer Bahnübergänge (Schließzeiten) vor (Folie 7, Anhang auf Folie 10). Die im 13. Runden Tisch andiskutierte Forderung zu Bonaforth wurde seitens der Stadt Hann. Münden zurückgezogen. Die Kernforderung beinhaltet somit die Maßnahmen Eberschütz, Sielen, Hümme, Grebenstein und Immenhausen.

Fragen und Diskussion

Diskussion: Bonaforth

- Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob der Bahnübergang von Bonaforth explizit in die Forderung mit aufgenommen werden solle.
 - Dirk Schütz erläutert hierzu, dass dem Deutschen Bundestag zum Zeitpunkt der Abgabe der Unterlagen umfangreiche Informationen zu *allen* Bahnübergängen mitgegeben werden. Für alle Bahnübergänge werde ein Steckbrief angefertigt, so auch für Bonaforth. Auch die Rückmeldungen der Straßenbulasträger, der Kommunen und des Landeskreises Kassel würden hinzugefügt.
 - Dirk Schütz stellt an dieser Stelle heraus, dass Bonaforth in einer anderen Position sei als die anderen Kommunen. Die Hilfeleistungsfrist könne auch bei der durch Zugfahrten geschlossenen Schranke eingehalten werden. Auch bei steigenden Zugzahlen entstünden in Bonaforth daher keine Probleme.
- Ein:e Teilnehmer:in fragt, beziehend auf Folie 10, ob nicht alle Bahnübergänge in der Kernforderung aufgeführt werden.
 - Dirk Schütz stellt klar, dass auf Folie 10 nur die fünf Bahnübergänge aufgenommen worden sein, die nach fachlicher Prüfung und Diskussion am Runden Tisch Bestandteil der Kernforderung sind.
 - Ein:e Teilnehmer:in macht den Vorschlag in der Kernforderung die Zahl „5“ zu ergänzen, sodass deutlich werde, dass es sich um „5“ Bahnübergänge handele, die durch den Neubau von Unter- oder Überführungen aufgelöst würden.

Ergebnis: Die Moderatorin fasst zusammen, dass die Teilnehmenden damit einverstanden sind, dass die Forderung zu Bonaforth in der Anlage bleibt und nicht mit in die Kernforderung aufgenommen wird. Außerdem wiederholt sie, dass einleitend zur Kernforderung II ausgeführt wird, dass 18 Bahnübergänge von den Auswirkungen des Schienenverkehrs betroffen sind und es explizit „5 Bahnübergänge“ sind, die durch den Neubau von Unter- oder Überführungen aufgelöst werden. Gleichzeitig wird der Absatz um den Zusatz ergänzt, dass die Bewertung „auf Grundlage der aktuellen Zugzahlenprognose“ erfolgt ist.

Diskussion: Zugzahlenprognose und Sicherheit der Bahnübergänge

- Ein:e Teilnehmer:in schlägt vor, die Kernforderung um den Zusatz „auf Grundlage der aktuellen Zugzahlenprognose“ zu ergänzen. So werde deutlich, dass bei sich ändernden Prognosen der Schließzeiten, weiterer dringender Handlungsbedarf gesehen werden könne.
- Ein:e Teilnehmer:in fragt, was geschehe, wenn sich die Zugzahlenprognose ändern würde.
 - Dirk Schütz erläutert, dass die Kommune bzw. die Straßenbaulastträgerin unabhängig von der Parlamentarischen Befassung immer die Möglichkeit hat, ein Verlangen gemäß dem Eisenbahnkreuzungsgesetz zu stellen. Dies sei insbesondere dann der Fall, wenn durch die längeren Schließzeiten die Abwicklung der kreuzenden Verkehre nicht mehr gegeben sei oder Rettungszeiten nicht eingehalten werden könnten.
- Ein:e Teilnehmer:in merkt an, eine Überführung oder Unterführung sei für Fußgänger:innen sicherer als ein höhengleicher, beschränkter Bahnübergang.
 - Dirk Schütz merkt an, dies treffe jedoch nur dann zu, wenn die Verkehrsteilnehmer:innen diesen dann auch nutzten und nicht regelwidrig über die Gleise laufen. Daher sei aus seiner Sicht in Immenhausen auch der Rückbau des Bahnübergangs und Schließung mit einem festen Zaun (oder ähnliches) erforderlich.

Diskussion: Finanzierung

- Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob es nicht im Interesse der DB sei, den Kostenanteil zur Finanzierung eines Bahnüberganges für eine Kommune auf null zu reduzieren.
 - Dirk Schütz erklärt, dass mit der Novellierung des Eisenbahnkreuzungsgesetz die Kommunen von der Mitfinanzierung entlastet sind. Der früher notwendige Anteil des kommunalen Straßenbaulastträgers werde heute vom Land übernommen.
- Teilnehmende fragen, ob über den Umweg der Kernforderung in der Parlamentarischen Befassung ein Verlangen seitens der DB für die Auflösung der Bahnübergänge ausgesprochen wird und aus welchem Topf der Anteil der DB bezahlt werde
 - Dirk Schütz erläutert, dass bei Kommunalen Straßen grundsätzlich laut EKrG §3/13 ein Drittel (2 Sechstel) der Kosten zulasten der DB gehen, die Hälfte (3 Sechstel) der Kosten zulasten des Bundes und ein Sechstel der Kosten zulasten des Landes. Die Kosten für das durch die DB getragene Drittel würden normalerweise aus dem Topf „Leistungs-

und Finanzierungsvereinbarung“ getragen. Dieser sei auf lange Zeit bereits ausgeschöpft. Daher ginge es im Beschluss des Bundestags im Kern darum, dass die Kosten aus dem Bedarfsplan finanziert werden, um eine Realisierung im Zeitrahmen des Projektes – bei positivem Beschluss des Bundestages – umsetzen zu können. Zudem habe ein positiver Beschluss des Bundestages zur Finanzierung des „Bahn-Drittels“ auch sicher positive Auswirkungen auf die Mitfinanzierung der zwei verbleibenden Drittel.

Ergebnis: Als Empfehlung des Runden Tisches für Kernforderung II wird die auf Folie 7 festgehaltene Formulierung vereinbart.

Teilthema Erschütterungsschutz

Die Moderation erläutert zu Beginn der Diskussion, dass es sich bei dieser Kernforderung um den Hauptanlass der Sitzung handele. Da die Formulierung dieser Forderung beim 13. Runden Tisch nicht abgeschlossen werden konnte, habe sich eine Arbeitsgruppe unter Federführung der Gemeinde Fuldataal zusammengefunden, um die Thematik zu diskutieren und einen Vorschlag für die Formulierung der Kernforderung zu erarbeiten.

- Ein:e Teilnehmer:in berichtet im Namen der Arbeitsgruppe vom Zusammenkommen der Arbeitsgruppe. Ergebnis der Diskussion sei gewesen, neben einem allgemeinen Hinweis auf Erschütterungen entlang der Bestandsstrecke die Betroffenheit von Fuldataal-Ihringshausen in der Kernforderung darzustellen, da durch die Trog-Situation und die geologische Bodenbeschaffenheit für die Gemeinde besondere Sachverhalte zum Tragen kämen.

Fragen und Diskussion

Diskussion: Kernforderung Erschütterungsschutz

- Die Teilnehmenden diskutieren verschiedene textliche Ergänzungen.
 - Es soll ergänzt werden, dass Erschütterungen an allen „Gebäuden“ in Fuldataal-Ihringshausen wahrgenommen und festgestellt worden. Entsprechend solle hier keine Einschränkung auf Wohngebäuden gemacht werden. Der Vorschlag wird angenommen.
 - Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob man die Zahl „5“ in der Mengenangabe „5 – 6 Gebäude“ streichen könne. Die Teilnehmenden äußern keine Einwände. Der Vorschlag wird angenommen.
- Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob der letzte Satz der Kernforderung III in der Form sinnvoll sei. Der letzte Satz besagt: „Für Gutachter, Messkonzept und ggf. erforderliche Planung der Maßnahmen fallen Kosten in Höhe von ca. 250 TEUR an“ (Folie 8).
 - Dirk Schütz erläutert, eine vollständige Kostenschätzung für die Ertüchtigungsmaßnahmen selbst sei schwierig, da potenzielle Maßnahmen zur Behebung erst auf Grundlage des Gutachtens und Messkonzepts geschätzt werden könnten. Würden die Kosten jetzt

zu niedrig eingeschätzt, wäre das Geld nicht gesichert, würden die Kosten zu hoch angesetzt, wäre ggf. der Beschluss gefährdet.

- Dirk Schütz erläutert ergänzend, die jetzige Formulierung sei angelehnt an die Kernforderung zum Bahnprojekt Rotenburg - Verden. Dort sei eine Wiedervorlage im Deutschen Bundestag festgelegt worden. Dies habe man für die Kernforderung III für die Kurve Kassel sinngemäß übernommen. Man könne auf diese Weise erst das Messkonzept beschließen und im Nachgang mit einem:r Gutachter:in ein Konzept zu ggf. erforderlichen Maßnahmen erarbeiten. Dirk Schütz fasst zusammen, dass man mit diesem Verfahren ein zweites Mal in den Deutschen Bundestag müsse.
- Die Teilnehmenden äußern zu diesem Satz keine weiteren Bedenken. Die Formulierung erhält Zustimmung und der Satz bleibt in derselben Form in der Kernforderung stehen.
- Dirk Schütz und die Teilnehmenden diskutieren über eine unklare Formulierung in dem durch die Arbeitsgruppe festgehaltenen Formulierungsvorschlag zu Kernforderung III, in welchem auf eine Abfrage von Schäden durch Erschütterungen durch die Gemeinden hingewiesen wird.
 - Ein:e Teilnehmer:in macht in diesem Zusammenhang auf einen Irrtum in der Überschrift des Foliensatzes aufmerksam. Diese besagte: „Erschütterungsschutz an Bestandsstrecken in Fuldata-Ihringshausen“. „Fuldata-Ihringshausen“ wird gestrichen, um deutlich zu machen, dass mit der Kernforderung III alle Kommunen gemeint sind.
 - Mehrere Teilnehmende machen darauf aufmerksam, dass die ersten beiden Sätze der Kernforderung III verdeutlichen, dass der Erschütterungsschutz allen Kommunen gelte.
 - Mehrere Teilnehmende unterstreichen, Fuldata-Ihringshausen müsse hier hervorgehoben werden. Die Situation sei in Fuldata-Ihringshausen, anders als bei den anderen Kommunen. Nur in Fuldata-Ihringshausen liegt eine viergleisiger Streckenbereich mit Kunstbauwerken (Trog/Tunnel) bei gleichzeitig besonderen geologischen Verhältnissen vor.

Ergebnis: Die Teilnehmenden einigen sich darauf, die Kernforderung III allgemein für Erschütterungsschutz zu formulieren, jedoch Fuldata-Ihringshausen als Beispiel zu nennen. Die Empfehlung zur Kernforderung III wird, wie auf Folie 8 formuliert final festgehalten.

TOP 3 Ausblick

Dirk Schütz gibt einen Überblick über die weitere Zeitschiene und einen Ausblick auf den 15. Runden Tisch am 04.10.2022, an dem aktuelle Erkenntnisse aus der Vorplanung vorgestellt würden (Folie 12). Im Herbst 2022 werde dann die Zeit genutzt, um das Schallschutzgutachten der übergesetzlichen Maßnahmen (Kernforderung I) fertigzustellen. Das Ergebnis würde erst nach dem geplanten 15. Run-

den Tisch vorliegen. Danach würden die Ergebnisse dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und dem Eisenbahn-Bundesamt im Frühjahr 2023 vorgelegt. Das Ministerium erstelle die Bundestagsdrucksache und übergebe diese an den Deutschen Bundestag. Dirk Schütz vermutet, dass dies erst nach der Sommerpause des Deutschen Bundestages im Jahr 2023 passieren werde.

Weiter erläutert Dirk Schütz das weitere Vorgehen Hinsicht der Beschlüsse in den Kommunalparlamenten (Folie 13). Der Landkreis Kassel unterstütze die Kommunen bei der Erstellung der Beschlussvorlage und sammle die Beschlüsse ein und gebe diese an die DB. Die DB aktualisiere im Herbst 2022 die Kosten der Kernforderung I nach Vorliegen des Schallschutzgutachtens und informiere den Runden Tisch darüber. Die Unterlagen zu den Kernforderungen würden voraussichtlich im Frühjahr 2023 zusammen mit der Vorplanung der Kurve Kassel dem BMDV übergeben.

TOP 4 Abstimmung Gemeinsame Botschaften

Rebecca Ruhfaß-Haderer präsentiert einen Vorschlag für die gemeinsamen Botschaften aus Sicht der DB. Es folgt eine gemeinsame Anpassung des Textes. Im Ergebnis werden folgende Botschaften festgehalten:

- Am 20. Juli 2022 fand die 14. Sitzung des Runden Tisches zum Bahnprojekt Kurve Kassel vor Ort in Kassel sowie als Online-Konferenz statt.
- Im Fokus des Runden Tisches stand die Diskussion über die regionalen Kernforderungen zur Vorzugsvariante für die Parlamentarische Befassung zum Projekt Kurve Kassel im Deutschen Bundestag.
- Im Ergebnis haben die Mitglieder des Runden Tisches eine finale Empfehlung für drei regionale Kernforderungen erarbeitet. Diese sind in der Präsentation zum 14. Runden Tisch online auf der Projektwebseite <https://www.kurve-kassel.de/> einsehbar und werden den kommunalen Gremien zur Beschlussfassung zur Verfügung gestellt. Die Beschlüsse der betroffenen kommunalen Gremien müssen bis 18. Oktober 2022 erfolgen und der DB Netz AG gemeldet werden.
- Der 15. Runde Tisch wird am 04. Oktober 2022 stattfinden.

Dirk Schütz erläutert, dass diese gemeinsamen Botschaften am 21.07.2022, einen Tag nach dem 14. Runden Tisch, wie bisher auch von der Moderation an die Presse gehen. Die Moderatorin ergänzt, dass dann der Foliensatz mit den abgestimmten Empfehlungen online sein werde.

Rebecca Ruhfaß-Haderer und Dirk Schütz verabschieden die Teilnehmenden und bedanken sich für die gute Diskussion.

Marco Rasbieler bedankt sich und wünscht einen schönen Abend.