

Protokoll

Kurve Kassel

13. Runder Tisch

30. Mai 2022

Ort: FuldaTaler Forum und Online via Teams
Dauer: 15:00 Uhr – 20:15 Uhr
Leitung: Marco Rasbieler, DB Netz AG
Moderation: Dr. Hanna Seitz, ifok
Protokoll: Anna Schwietering, 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 13. Runden Tisch

TOP 1 Begrüßung und Allgemeines

Begrüßung

Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Hessen, begrüßt die Teilnehmenden im Namen der Deutschen Bahn AG zum 13. Runden Tisch der Kurve Kassel.

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 12. Runden Tisch verteilt worden sei und keine Rückmeldung eingegangen seien. Damit wird das Protokoll ohne Einwände verabschiedet.

Dirk Schütz, Leiter DB Netz Projekt Kurve Kassel, berichtet von Informationsveranstaltungen für die Kommunalparlamente zu den Kernforderungen der parlamentarischen Befassung, die an vier Terminen im Mai stattgefunden haben (Folie 6).

TOP 2 Parlamentarische Befassung/Kernforderungen

Dirk Schütz, gibt einen Überblick über den Zeitplan zur Erarbeitung der Kernforderungen und die bisher vorgebrachten Forderungen zur parlamentarischen Befassung (Folie 10-11).

Teilthema übergesetzlicher Lärmschutz

Dirk Schütz weist darauf hin, dass in den Informationsveranstaltungen für die Kommunalparlamente mehrfach auch die Forderung nach passiven Schallschutzmaßnahmen aufkam. Die jetzige Formulierung würde diese nicht ausdrücklich umfassen (Folie 9).

Fragen und Diskussion

Diskussion: Lärmschutzmaßnahmen

- Ein:e Teilnehmer:in begrüßt, dass von Lärmschutzmaßnahmen anstatt Lärmschutzwänden gesprochen wird und ergänzt, es solle zudem besser von Ortslagen anstatt Ortsdurchfahrten gesprochen werden.
- Ein:e Teilnehmer:in sagt, der aktive Lärmschutz müsse grundsätzlich Priorität vor dem passiven Lärmschutz haben.
 - Dirk Schütz erläutert, nach der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) würden aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) gegenüber passiven Maßnahmen priorisiert. Passive Maßnahmen kämen vor allem dann zum Tragen, wenn aktive Maßnahmen als nicht wirtschaftlich eingeschätzt würden, dies sei beispielsweise bei Einzelhöfen der Fall.

Ergebnis: Beide Anpassungsvorschläge treffen auf die Zustimmung der Teilnehmenden und werden direkt im Foliensatz umgesetzt.

Diskussion: Lärmschutzberechnung

- Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob in der Ortsdurchfahrt Ihringshausen alle vier Gleise in den Berechnungen für den Lärmschutz berücksichtigt würden.
 - Dirk Schütz erläutert, alle vorhandenen Gleisanlagen würden bei der Berechnung berücksichtigt.
- Ein:e Teilnehmer:in, erkundigt sich nach der zu Trendelburg gehörenden Ortslage Sielen. Nach der Berechnung sei hier bislang kein Lärmschutz vorgesehen, da die maßgebende Ortslage als Mischgebiet eingestuft worden sei. Diese Einschätzung teile man nicht, der betroffene Ortskern von Sielen sei als Wohngebiet einzustufen. Aus diesem Grund wird gefordert, dass auch für die Ortslage Sielen Lärmschutzwände vorgesehen werden sollen.
 - Dirk Schütz erklärt, bei der Ortslage Sielen handle es sich im überwiegenden Teil um einen sogenannten ungeplanten Dorfbereich. Wenn kein Bebauungsplan vorliege, sei ein Mischgebiet anzusetzen. Für Mischgebiete seien gemäß der 16. BImSchV andere Immissionsgrenzwerte festgesetzt als für Wohngebiete. Die Grenzwerte für Mischgebiete lägen bei 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Aufgrund der Entfernung zur Bahnlinie sei gemäß dieser Grenzwerte kein Lärmschutz für die Ortslage Sielen erforderlich. In diesem Zusammenhang weist Dirk Schütz nochmals ausdrücklich darauf hin, dass alle Kommunen nach dem gleichen Verfahren betrachtet worden seien.
 - Der:die Teilnehmer:in merkt dazu an, dies sei nicht korrekt, was der Lärmschutzgutachter auch in Online-Terminen bestätigt habe. Es sei in diesem Fall auf die tatsächliche Nutzung abzustellen.
- Mehrere Teilnehmende bemängeln, dass die DB sich auf das standardisierte Verfahren zurückziehe, anstatt die Situation nach den Begebenheiten vor Ort zu bewerten. Wenn kein Bebauungsplan vorliege, sei die tatsächliche Nutzung maßgeblich, die DB habe hier den Spielraum, eine andere Bewertung vorzunehmen.
 - Dirk Schütz erklärt, dass die DB das Vorgehen der Lärmschutz- und Kostenberechnung auf Grundlage der Bebauungspläne den Kommunen transparent vorgestellt habe. Weiter habe man darauf hingewiesen, dass die zum Zeitpunkt der Planfeststellung vorhandene Gebietsnutzung maßgeblich sei. Bei Vorhandensein einzelner landwirtschaftlicher Betriebe oder Gewerbebetriebe sei die Einstufung als allgemeines oder reines Wohngebiet in der Regel nicht möglich. Bei der vorgenommenen Berechnung handele es sich zudem nur um eine erste Abschätzung des Gutachters ohne rechtsverbindliche Wirkung. Dirk Schütz hebt hervor, dass es sich nicht um Kernforderungen der DB handele. Vielmehr sehe sich die DB in der Rolle als Beraterin der Region, die diese fachlich bei der Formulierung und Ausarbeitung der Kernforderungen der Region für die parlamentarische Befassung unterstützt.

Die DB sagt zu, die tatsächliche Gebietsnutzung im Herbst 2022 unter Teilnahme des Gutachters, des Landkreises und der Kommunen örtlich anzuschauen, um eine fachliche Einschätzung abgeben zu können. Sofern eine andere Gebietsart fachlich vertretbar ist, wird diese in den Unterlagen für den Bundestag noch berücksichtigt.

- Mehrere Teilnehmende merken an, dass es aufgrund mangelnder Bebauungspläne zu weiteren Änderungen kommen könne, die in der jetzigen Kostenschätzung nicht mitberücksichtigt seien.
 - Dirk Schütz erklärt, um einen Überblick darüber zu bekommen, werde man alle Bürgermeister kontaktieren (Frist nach den Sommerferien) mit der Bitte zu prüfen, wo auf ihrem Gemeindegebiet gegebenenfalls Wohngebiete in dem jetzigen Arbeitsstand nicht berücksichtigt worden seien.
 - Dr. Klaus Vornhusen merkt an, es werde nicht möglich sein, alle Eventualitäten in der Kostenschätzung zu berücksichtigen. Er wirbt um das Vertrauen der Teilnehmenden, dass die DB die Region bestmöglich unterstützt, um am Ende in der parlamentarischen Befassung das für die Region beste Ergebnis zu erreichen.
 - Marco Rasbieler macht den Vorschlag bis zu der finalen gutachterlichen Bewertung im Herbst vorübergehend einen pauschalen Risikozuschlag in Höhe von 10% für beide Zulaufstrecken zu veranschlagen. Er regt dazu an, nicht an erster Stelle das Risiko einer Kostensteigerung in den Vordergrund zu stellen, sondern die parlamentarische Befassung als eine Chance zu verstehen, mehr Lärmschutz für die Region zu erhalten als sie auf dem gesetzlichen Wege bekommen könne.

Ergebnis: Der Vorschlag einer vorübergehenden pauschalen Risikoposition der Kostenschätzung von 10% für beide Zulaufstrecken bis zur gutachterlichen Überprüfung im Herbst wird angenommen.

- Mehrere Teilnehmende erklären, das Problem ergebe sich erst aus dem engen Zeitplan. Sie machen den Vorschlag die Abstimmung in den Kommunalparlamenten auf den Herbst zu verschieben und die Abfrage zu den Bebauungsplänen bereits jetzt zu beginnen.
 - Dirk Schütz erklärt, über den finalen Entwurf der regionalen Kernforderungen solle spätestens vor der Sommerpause abgestimmt werden. Dazu könne eine weitere Sitzung des Runden Tisches vereinbart werden. Die Beschlüsse in den Kommunalparlamenten könnten dann nach der Sommerpause, spätestens bis zum 15. Oktober erfolgen (Redaktionsschluss für Kernforderungen und deren Formulierung).

Ergebnis: Der Vorschlag zum Zeitplan wird von den Teilnehmenden angenommen.

- Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob alle Kommunen denselben Beschluss fassten und welcher Text genau beschlossen würde.
 - Dirk Schütz erklärt, die DB empfehle, dass alle Kommunen denselben Beschluss fassten, um auf diese Weise den Forderungen im Deutschen Bundestag mehr Gewicht zu verleihen. Aus seiner Sicht solle der Text daher nicht kommunalbezogen sein, sondern wie aktuell vorliegend und im Runden Tisch diskutiert, beschlossen werden.

Ergebnis: Der Textentwurf der Kernforderung I zum übergesetzlichen Lärmschutz wird angenommen.

Teilthema Bahnübergänge

Dirk Schütz stellt den Entwurf zur Kernforderung II zur Beseitigung kritischer Bahnübergänge (Schließzeiten) vor.

Fragen und Diskussion

Diskussion: Hilfeleistungsfristen

- Ein:e Teilnehmer:in erklärt, beim Bahnübergang in Richtung Sielen/Eberschütz ginge es um die Einhaltung der Hilfeleistungsfristen. Bei diesem Thema sei es schwer verständlich für die Region, dass man von übergesetzlichen Maßnahmen spreche.
 - Dirk Schütz führt aus, der Rettungsplan werde vom Kreistag beschlossen. Nach seinem Wissen sei vom Kreis die Lösung geschaffen worden, dass ab 2024 eine weitere Rettungswache in Trendelburg angesiedelt werden solle. Darüber hinaus sehe das Eisenbahn-Bundesamt, wie berichtet wurde (Folie 6), keine Bedarfsplanveranlassung. Damit müsse der Eisenbahnkreuzungsträger die Beseitigung verlangen. Ob die Region aus der Beseitigung des Bahnübergangs eine Kernforderung mache, sei vor diesem Hintergrund eine taktische Frage. Denn spätestens mit dem Bau der Rettungswache in Trendelburg sei fraglich, ob der Eisenbahnkreuzungsträger noch eine Veranlassung zur Beseitigung sehe.
- Ein:e Teilnehmer:in erklärt, auch der Bahnübergang nach Bonaforth sei durch längere Schließzeiten im Bereich der Hilfeleistungsfristen betroffen, das habe man bereits mehrfach deutlich gemacht.
 - Dirk Schütz antwortet, die DB übernehme für diese Bewertung die Einschätzung der Kommunen. Die Folie werde entsprechend korrigiert. Er fragt, ob hierzu auch eine Kernforderung formuliert werden solle und wo dann ggf. eine alternative Querung umgesetzt werden solle. Wenn man den Bahnübergang an derselben Stelle beseitigen wolle, müsse dies durch ein höhenfreies Kreuzungsbauwerk realisiert werden. Hierbei müsse ein Tunnel von etwa 600 Meter Länge gebaut werden. Das sei nicht realistisch und im Vergleich zu der Beseitigung der anderen Bahnübergänge unverhältnismäßig. Für den Ausbau der Schleuse – wie von Hann. Münden ange-regt - liege indes bereits eine negative Einschätzung des Wasserschutzamtes vor.
- Ein:e Teilnehmer:in sagt, es sei festgestellt worden, dass der Bahnübergang die einzige mögliche Querung nach Bonaforth sei und eine alternative Zuwegung geprüft werden müsse. Man sei davon ausgegangen, dass es zu jedem Bahnübergang einen Ortstermin geben werde.
 - Dirk Schütz antwortet, es hätten keine Ortstermine zu den Bahnübergängen stattgefunden. Eine Finanzierung über das Eisenbahnkreuzungsrecht, wie bei den anderen Bahnübergängen vorgesehen, sehe die DB für diesen Fall als unrealistisch an. Die Maßnahme wäre hier eine andere. Wenn sich eine angemessene technische Lösung für eine Bedarfszufahrt für Rettungsdienst und Feuerwehr finden ließe, könne diese ggf. in die Kernforderungen der Region aufgenommen werden. Der Runde Tisch würde per E-Mail darüber informiert.

Ergebnis: Der Textentwurf der Kernforderung II zur Beseitigung kritischer Bahnübergänge (Schließzeiten) wird angenommen.

Teilthema Erschütterungsschutz

Die Moderatorin berichtet vom Ortstermin zum Erschütterungsschutz in Fuldata-Ihringshausen am 19.05.2022. Das Protokoll des Termins sei auf der Webseite abrufbar. Im Folgenden würden die beim Termin erarbeitete Kernforderung und die Kostenschätzung vorgestellt (Folie 22).

Fragen und Diskussion

Diskussion: Kernforderung Erschütterungsschutz

- Ein:e Teilnehmer:in sagt, die Häuser für die Erschütterungsmessungen in Fuldata-Ihringshausen sollten repräsentativ ausgewählt werden.
 - Dirk Schütz erläutert, die Anzahl von fünf bis sechs Häusern entspreche dem Untersuchungsstandard solcher Erschütterungsmessungen. Weiter benötige man Häuser unterschiedlicher Konstruktionen (z.B. Häuser mit Stahlbetondecken, Holzbalkendecken), insofern werde hier eine repräsentative Auswahl getroffen.
- Ein:e Teilnehmer:in fragt, wie diese Kernforderung einer einzelnen Gemeinde zu bewerten sei. Sollten nun alle Kommunen diese Kernforderung beschließen oder nur die Gemeinde Fuldata? Im ersteren Falle sehe man Bedarf für eine Überarbeitung der Kernforderung.
 - Dirk Schütz führt aus, Ihringshausen weise eine besondere geologische Beschaffenheit auf, die in anderen Kommunen nicht zu finden sei. Daraus lasse sich sachlich ableiten, dass die Kommune Fuldata diese Einzelforderung aufstelle. Diese Kernforderung sei ein Vorschlag an den Runden Tisch, der jedoch vom Runden Tisch abgeändert werden könne.
- Ein:e Teilnehmer:in erklärt, Fuldata habe keine Probleme mit Bahnübergängen und unterstütze dennoch die Kernforderung zur Beseitigung kritischer Bahnübergänge. Man erwarte daher nun auch in der Frage des Erschütterungsschutzes die Solidarität der anderen Kommunen. Auch aus Fuldata-Sicht könne der Text der Kernforderung noch verändert werden.
- Ein:e Teilnehmer:in sagt, man sei gerne solidarisch, jedoch wäre es sinnvoll das Thema Erschütterungen auch in anderen Ortschaften zu untersuchen.
 - Marco Rasbieler erklärt, mit den bislang gefassten Kernforderungen sei in der Kostenschätzung bereits eine sehr hohe Summe zusammenkommen. Diese liege sogar höher als die eigentlichen Projektkosten der Neubaustrecke. Er wirft daher die Frage auf, ob es, um die Chancen eines positiven Entscheids im Deutschen Bundestag zu erhöhen, nicht sinnvoller sei, sich auf die ersten beiden Kernforderungen (Lärmschutz und ausgewählte Bahnübergänge) zu beschränken.
- Ein:e Teilnehmer:in erklärt seitens Fuldata, dass die Kernforderungen für die Parlamentarier:innen der Kommune nicht zustimmungsfähig seien, wenn das Thema Erschütterungsschutz nicht berücksichtigt würde.

- Ein:e Teilnehmer:in sagt, auch der Kreistag habe in seinem jüngsten Beschluss zur Kurve Kassel das Thema Erschütterung aufgegriffen. Der Landkreis wisse, dass es diesbezüglich ein Problem in Fuldata-Ihringshausen gebe.
- Ein:e Teilnehmer:in erklärt, in der Diskussion sei deutlich geworden, dass das Thema Erschütterung auch in anderen Kommunen ein Thema sei. Der Text der Kernforderung solle daher grundsätzlich allgemein formuliert werden. Ihringshausen könne dann als Beispiel gesondert genannt werden.
 - Dirk Schütz führt aus beim Thema Erschütterungsschutz sei der Deutsche Bundestag bislang grundsätzlich zurückhaltend gewesen. Die Begründung für Fuldata-Ihringshausen sei sachlich begründet und daher nachvollziehbar. Eine Verallgemeinerung der Forderung hingegen sei sachlich kaum zu begründen.
- Mehrere Teilnehmende äußern Skepsis, dass man das Thema bei diesem Termin abschließend besprechen könne und machen den Vorschlag einen weiteren Runden Tisch vor der Sommerpause durchzuführen.
 - Die DB stimmt dem Vorschlag der Teilnehmenden zu.

Ergebnis: Als Termin für den nächsten Runden Tisch wird nach erfolgter Abstimmung der 20. Juli 2022 festgelegt. Auf Vorschlag des Runden Tisches wurde vereinbart, dass die Gemeinde Fuldata einen Termin zur Überarbeitung der Kernforderung zum Erschütterungsschutz unter Beteiligung des Landkreis Kassel, der Gemeinden Grebenstein und Immenhausen sowie der DB organisiert. Der durch die Arbeitsgruppe überarbeitete Vorschlag für eine Kernforderung soll dann im nächsten Runden Tisch vorgelegt werden.

TOP 3 Ausblick

Dirk Schütz gibt einen Überblick über die vereinbarten Termine und die Zeitschiene bis zur Abgabe des Entscheidungsdokuments zur Parlamentarischen Befassung an das EBA und BMDV Anfang 2023 (Folie 24).

TOP 4 Abstimmung Gemeinsame Botschaften

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

- Am 30. Mai 2022 fand die 13. Sitzung des Runden Tisches zum Bahnprojekt Kurve Kassel vor Ort in Fuldata sowie als Online-Konferenz statt.
- Im Fokus des Runden Tisches stand die Diskussion über die regionalen Kernforderungen zur Vorzugsvariante für die Parlamentarischen Befassung zum Projekt Kurve Kassel im Deutschen Bundestag.
- Die erarbeiteten Empfehlungen für regionale Kernforderungen werden endgültig am 14. Runden Tisch am 20. Juli 2022 abgestimmt.

Dr. Hanna Seitz verabschiedet die Teilnehmenden und bedankt sich trotz der Länge des Termins für die konzentrierte Zusammenarbeit. Marco Rasbieler bedankt sich und wünscht einen schönen Abend.