

Protokoll

Kurve Kassel

16. Runder Tisch

24. April 2023

Ort: Kassel, Kölnische Straße 81, Raum 100 und Online via Teams
Dauer: 15:00 Uhr – 18:00 Uhr
Leitung: Marco Rasbieler, DB Netz AG
Moderation: Dr. Hanna Seitz, ifok
Protokoll: Björn Herold, ifok

Tagesordnung

- TOP 1 Allgemeines
- TOP 2 Schallschutzgutachten Kernforderung I
- TOP 3 Parlamentarische Befassung
- TOP 4 Vorplanung
- TOP 5 Nächste Schritte
- TOP 6 Ausblick
- TOP 7 Abstimmung Gemeinsame Botschaften

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Präsentation der DB Netz AG zum 16. Runden Tisch

TOP 1 Allgemeines

Marco Rasbieler, Leiter Technik Portfolio Frankfurt/Kassel, begrüßt die Teilnehmenden im Namen der DB Netz AG zum 16. Runden Tisch der Kurve Kassel.

Die Moderation Dr. Hanna Seitz, ifok GmbH, begrüßt die Teilnehmenden ebenfalls, kündigt an, dass heute der aktuelle Arbeitsstand und neue Entwicklungen präsentiert werden und stellt die Agenda der Sitzung vor (*Folie 3*).

Sie teilt mit, dass es zum Protokollentwurf der letzten Sitzung keine Rückmeldungen gab. Das Protokoll wird ohne weitere Einwände verabschiedet.

Anhand der Folie 5 verdeutlicht die Moderation, dass es aktuell keine offenen Arbeitsaufträge aus dem Runden Tisch mehr gebe.

TOP 2 Schallschutzgutachten Kernforderung I

Dirk Schütz, Projektleiter DB Netz AG Kurve Kassel, begrüßt die Teilnehmenden und weist darauf hin, dass die Erstellung des Schallschutzgutachten für die Kernforderung I nun abgeschlossen sei. Er geht auf die Änderungen bezüglich der Kernforderungen ein und stellt diese anhand der Folien im Detail dar: Bei der Kernforderung I habe sich lediglich die Summe der Forderung von 218 Mio. Euro auf 269 Mio. Euro erhöht. Diese Erhöhung resultiere aus der Verlängerung der Lärmschutzwände von ursprünglich insgesamt ca. 44,1 km auf ca. 52,8 km. Damit erhöhe sich auch die Anzahl der gelösten Schutzfälle, in diesem Fall Wohneinheiten, von 7.168 auf ca. 12.761. Gleichzeitig reduzierten sich die Kosten pro Schutzfall von ca. 30.000 Euro auf etwa 21.100 Euro (*Folien 7-8*).

Am Beispiel der Kommunen Hofgeismar und Fulda-Ihringshausen erläutert Dirk Schütz exemplarisch die Isophonen Karten. Er weist darauf hin, dass die bereits vorhandenen Lärmschutzwände in blau und die neu geplanten Lärmschutzwände in grün eingezeichnet seien (*Folien 9-10*). Die Karten für jede einzelne Kommune seien am Ende der Präsentation (*Folien 28 ff.*) eingefügt und stünden so allen Teilnehmenden zur detaillierten Betrachtung zur Verfügung.

Dirk Schütz weist darauf hin, dass sich überwiegend die Länge der Lärmschutzwände durch das Schallschutzgutachten gegenüber der ersten Abschätzung erhöht haben. Für die Ortslage Sielen der Gemeinde Trendelburg stellt sich die Situation anders dar: In den bisherigen Untersuchungen sei aufgrund von Überschlägigkeit des verwendeten Programms zur Abschätzung der Schallschutzbetroffenheit eine Beeinträchtigung angenommen worden. Im aktuellen Lärmschutzgutachten, das mit dem zu-

gelassenen Modellierungsprogramm durchgeführt worden sei, sei keine Überschreitung der Grenzwerte – aufgrund des großen Abstands zur Bestandsstrecke - festgestellt worden. Es bestehe daher kein Anspruch an Lärmschutzwänden. Dies sei im Vorfeld des Runden Tisches in einem persönlichen Treffen mit Bürgermeister Martin Lange, Tim Rüdtenklau (Landkreis Kassel) und der DB besprochen worden und werde auch im amtlichen Mitteilungsblättchen der Gemeinde erklärt.

Fragen und Diskussion

Diskussion: Ortsbegehung

- Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob die an dem Vor-Ort-Termin in Fulda zum Thema Erschütterungsschutz angekündigten Begehungen einzelner Gebäude inzwischen stattgefunden hätten.
 - Herr Schütz antwortet, dass diese, wie an diesem Ortstermin besprochen, nicht nachgeholt worden seien, da diese Besichtigung im Zuge der Erarbeitung von Kernforderung III hätten passieren sollen. Die Region habe jedoch eine Formulierung gefunden, wodurch eine Begehung nicht mehr erforderlich gewesen sei. Er wies darauf hin, dass Ortsbegehungen dann erforderlich seien, wenn die Kernforderung III vom Deutschen Bundestag beschlossen würde, und das Messkonzept zum Erschütterungsschutz erstellt werde. In diesem Zuge müsse der Gutachter exemplarisch einige Objekte verschiedener Bausubstanztypen auswählen.
Auf Nachfrage weist Herr Schütz darauf hin, dass die betroffenen Personen über die Entscheidung informiert worden seien, dass eine Besichtigung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht nötig sei.

TOP 3 Parlamentarische Befassung

Dirk Schütz berichtet, dass die Einzelvorstellung Kurve Kassel zur Vorlage im Deutschen Bundestag erstellt sei und mit dem Eisenbahn-Bundesamt und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr vorabgestimmt sei (*Folie 13*). Zum weiteren Vorgehen beschreibt Dirk Schütz, dass der Vorstand der DB AG wahrscheinlich am 25. April 2023 über die Freigabe der Einzelvorstellung beschließen werde. Die Einzelvorstellung beinhalte sowohl Ausführungen zu den Kernforderungen als auch zur Vorzugsvariante. Er gehe davon aus, dass die Unterlagen Ende dieser Woche an das Bundesverkehrsministerium übergeben werden. Aus dem Verkehrsministerium habe es geheißen, dass man noch vor der Sommerpause, die am 7. Juli 2023 starte, die Parlamentarische Befassung zu den Kernforderungen abschließen wolle.

Dirk Schütz gibt bekannt, dass es in allen Kommunalparlamenten einstimmigen Beschlüssen zu den Kernforderungen gegeben habe. Dies zeige deutlich, dass die Region geschlossen hinter den Kernforderungen stehe, was sicher ein starkes Signal an den Bundestag sei. Er dankt den Teilnehmenden des Runden Tisches sehr für den gelungenen Prozess sowie all die Erklärungen in der Bevölkerung.

Herr Schütz betont abschließend, dass mit der Einreichung der Unterlage durch das Bundesverkehrsministerium der weitere Prozess allein beim Deutschen Bundestag liege. Es gäbe für die Region auch keine Erfolgsgarantie in Bezug auf einen positiven Beschluss zu den Kernforderungen.

TOP 4 Vorplanung

Dirk Schütz führt mit dem Hinweis ein, dass sich seit der Vorstellung im 15. Runden Tisch nichts wesentlich Neues bei der Vorplanung ergeben habe. Er verdeutlicht, dass sich die Phase der Vorplanung dadurch auszeichne, dass viele Details im Hintergrund geklärt werden müssten und es zahlreiche Abstimmungen mit Behörden gebe, wie beispielsweise Fragen zu der Entwässerungssituation. Bezüglich der Trassenführung gebe es nichts Neues zu berichten. Aus diesem Grund seien für heute zwei Punkte herausgesucht worden, zu denen in der Vergangenheit am Runden Tisch Interesse bekundet worden sei: Details zur Stahlfachwerkbrücke sowie Überlegungen zum Wegekonzept für den Baustellenverkehr und die sich daraus ergebenden Konsequenzen für den Fahrrad- und Fußverkehr (*Folien 15-20*). Bezüglich des letzten Punktes macht Dirk Schütz deutlich, dass die DB für die weitere Planung offen für Hinweise aus der Bevölkerung sei, wie man z. B. bestimmte Wege besser nutzen könne oder wo Nutzungskonflikte aufkommen könnten.

Peter Widera, Ingenieurgemeinschaft Kurve Kassel (INGE), beginnt mit einem detaillierten Blick auf die Fachwerkbrücke und weist explizit darauf hin, dass es sich um ein Stahlbauwerk und nicht um eine Holzkonstruktion handele. Auf dem Abschnitt der Überführung der Landstraße/Radweg und des Gewerbegebiets Kämperbrücke handele es sich um eine Stahl-Beton-Konstruktion auf Pfeilern, die im weiteren Verlauf als Stahlfachwerkbrücke über die Bestandsstrecke fortgeführt werde, da in diesem Bereich keine Pfeiler gebaut werden können. Peter Widera zeigt hierzu ein Beispielbild einer Stahlfachwerkbrücke mit zwei Gleisen und einer Spannweite von 60 Metern (*Folie 15*).

Anschließend stellt er die aktuellen Planungen zum Baustellenverkehr und den Baustelleneinrichtungsflächen sowie die Konsequenzen, die sich für den Rad- und Fußverkehr ergäben, dar. Er erläutert die Lage der Baustelleneinrichtungsflächen (blaue Flächen), die Route für den Baustellenverkehr (rot), die aktuellen Fahrradrouten (gelb, hellgrün und dunkelgrün) und die geplanten Ausweichrouten für den Radverkehr (violett). Er macht deutlich, dass sich vor allem bei der hellgrünen Fahrradroute einige Konflikte ergäben, die sich durch die Verlegung des Radweges auf die violetten Ausweichrouten jedoch größtenteils lösen ließen. Die Ausweichrouten seien überwiegend bereits asphaltiert (*Folien 16 und 17*). Danach geht Herr Widera auf die Optimierung der Rettungsschächte ein, deren Anzahl sich im Verlauf der Vorplanung von drei auf zwei reduziert habe. Hierdurch werde weniger Fläche für Rettungsplätze benötigt. Weiterhin geht er auf die Zuwegungen und die Baustelleneinrichtungsflächen ein, die für den Bau des Tunnels benötigt würden. Das Hauptzwischenlager sei demnach im Süden nahe der L3234 vorgesehen. Die Anfahrt sei über die Frommershäuser Straße, den Breiten Stern und die Kasseler Straße geplant (*Folien 18-20*).

Fragen und Diskussion

Diskussion: Organisation der Ver- und Entsorgung der Baustellen mit Wasser

- Ein:e Teilnehmer:in stellt die Frage, inwieweit bei der Vorplanung die Ver- und Entsorgung des benötigten Wassers untersucht werde und verweist auf Schreiben, in denen der DB die Problematik dieses Themas mitgeteilt worden sei.
 - Dirk Schütz erklärt, dass die Vorplanung dieses Thema noch nicht berücksichtige, da in diesem Planungsschritt primär die groben Maße und Arten der Bauwerke geklärt würden. Zu diesem frühen Zeitpunkt der Planung seien noch zu viele Aspekte unklar, die großen Einfluss darauf hätten, wie viel Wasser auf der Baustelle überhaupt benötigt wird. Für die Planfeststellung werde die Frage der Ver- und Entsorgung mit Wasser detailliert geplant. Nach jetziger Schätzung würde nach den Sommerferien mit der Entwurfs- und Genehmigungsphase (Leistungsphase 3 und 4) begonnen, in der u. a. dieses Thema Gegenstand sei.
- Die/der Teilnehmer:in deutet darauf hin, dass die vorhandenen Zu- und Abwassersysteme für die benötigten Mengen bei weitem nicht ausreichen würden und hierfür extra Infrastruktur gebaut werden müsse. Er/Sie finde es schade, dass dies keine Rolle bei der Planung der Baustelleneinrichtungsflächen spielt. Er/Sie erwähnt, dass die Bahn in ihren Planungen beispielsweise vorschlug, die lokalen Bäche für die Entwässerung zu nutzen. Dies sei jedoch nicht möglich, da es sich um einen Vorfluter 1. Ordnung handele. Diese Fragen müssten vor der Entwurfsplanung geklärt werden.
 - Dirk Schütz führt aus, dass zentrale Fragen noch nicht geklärt seien, z.B. ob die Innenschale des Tunnels z.B. mit Fertigteilen (Tübbing) oder komplett in Ortbeton erstellt werde. Dies mache jedoch einen signifikanten Unterschied bei den benötigten Wassermengen vor Ort. Daher müsse man die Ergebnisse aus der Baugrunduntersuchung abwarten. Auch die Frage, ob überhaupt eine Grundwasserabsenkung nötig werden, könne erst später geklärt werden, da diese von der Art der Tunnelbauweise abhängig sei. Dirk Schütz berichtet, dass man hierzu in Absprache mit den Wasserschutzbehörden sei. Auch bezüglich des aktuell geplanten Baus eines Abwassertrennsystems durch die Gemeinde Fuldata gab es diesbezüglich Abstimmungsgespräche. Es sei aber auch ein temporäres System zur Fulda möglich, die Wasserleitungen würden hierbei oberirdisch verlaufen. Die Planungen zu diesen Detailfragen laufen noch.

Diskussion: Trinkwassergewinnung

- Ein:e Teilnehmer:in bittet, dass noch einmal mehr zum Trinkwassergewinnungsgebiet in Bezug auf die Baugrunduntersuchung in Ihringshausen erklärt werde.
 - Dirk Schütz weist auf den Erörterungstermin zum Raumordnungsverfahren hin, bei dem schon Vieles zur Wassergewinnung in der Bauphase gesagt worden sei. Er erklärt, dass die Lage des Tunnels in einem Trinkwasserschutzgebiet eine Ersatzwasserversorgung während der Bauphase voraussichtlich notwendig mache. Dies bedeute, dass

man an einer anderen Stelle neue Trinkwasserbrunnen bohrt. Hierzu wurden Hydrogeolog:innen von der GEONIK GmbH beauftragt, die in Vorbereitung für die Planfeststellung ein Konzept für die Ersatztrinkwasserversorgung erarbeiten. Hierzu wurde mit den drei zuständigen Wasserbehörden, dem Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG), dem Regierungspräsidium Kassel und dem Landkreis Kassel ein Vorkonzept besprochen. Darin werde angedacht, nördlich der jetzigen Brunnen – ungefähr auf der Höhe von Espenau - im vorhandenen Trinkwasserschutzgebiet neue Trinkwasserbrunnen zu bohren. Diese müssten nach aktuellem Kenntnisstand mengenmäßig ausreichen. Die Entnahme des Trinkwassers würde sich dann vom Süden in den Norden verlagern und außerhalb des Einflussbereichs der Tunnelbaustelle liegen. Hierzu müsse jedoch erst Probebohrungen ausgeführt und Ergiebigkeitsmessungen durchgeführt werden, um sicherzustellen, dass man die benötigte Wassermenge auch bereitstellen kann. Diese so genannten Erkundungsbohrungen sind für Herbst 2023 geplant.

- Dirk Schütz geht weiter auf die Frage ein, ob die jetzigen Bohrungen Einfluss auf die Trinkwasserversorgung haben und führt aus, dies sei nicht der Fall. Prinzipiell werde in Erkundungsstufe 2 der Baugrunduntersuchung nichts anderes als in der ersten, abgeschlossenen Erkundungsstufe gemacht. Im Rahmen der ersten Stufe habe die DB gemeinsam mit den Stadtwerken, ein umfangreiches Trinkwassermonitoring aufgesetzt, in dem sich keine Veränderung bei den Messwerten/der Trinkwasserqualität gezeigt hätten. Dirk Schütz führt aus, dass dies nicht überraschend sei, da die Bohrungen nur bis zu einer Tiefe von 50 Meter reichen, die Trinkwassergewinnung aber in 100 bis 150 Meter Tiefe stattfindet. Zwischen dem oberen Grundwasserstockwerk und dem unterem Trinkwasserstockwerk befindet sich eine quasi wasserundurchlässige Schicht, die nicht durchbohrt werde.

Dirk Schütz weist in diesem Zuge aus damaligen Überlegungen, die aufgrund eines Vorschlags des HLNUG entstanden sind, hin. Dazu hätten zusätzliche Bohrungen bis in das untere Trinkwasserstockwerk durchgeführt werden sollen, um ein hydrologisches Modell zu erstellen. Diese Bohrungen brauche die DB für die Baugrunderkundung jedoch nicht und auch von dem Wasserversorger seien solch tiefe Bohrungen bisher abgelehnt worden.

- Ein:e Teilnehmer:in hakt nach, dass es bei dieser Frage nicht nur um die Ersatzwasserbeschaffung gehe, sondern um Bedenken, dass der Tunnel nach Fertigstellung die Trinkwassergewinnung dauerhaft gefährden könnte.
 - Dirk Schütz legt dar, dass durch die Ergebnisse der Erkundungsstufe 1 gesicherte Erkenntnisse vorliegen würden, dass die Sperrschicht nicht durchdrungen werde: bei keinem der Bohrpunkte sei die Sperrschicht zwischen oberem Grundwasserstockwerk und unterem Trinkwasserstockwerk durchbohrt worden. Dies wurde durch die Stellungnahme des HLNUG zum Bohrprogramm Stufe 2 auch so bestätigt.

- Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob dieses Ergebnis im Rahmen des Raumordnungsverfahrens veröffentlicht werde.
 - Dirk Schütz erklärt, dass die gerade genannte Stellungnahme zur Erkundungsstufe 2 nicht ins Raumordnungsverfahren eingebracht werde. Hier liefen die Prozesse parallel. Die Erkenntnisse aus Erkundungsstufe 2 würden in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung einfließen und dann im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens veröffentlicht. Dirk Schütz merkt an, dass er davon ausgeht, dass es auch im Rahmen des Raumordnungsverfahrens bereits Auflagen für die Ersatzwasserversorgung geben werde.
- Die/Der Teilnehmer:in kritisiert, dass diese wichtigen Erkenntnisse und Gutachten der Öffentlichkeit nicht offengelegt werden. Es mache keinen Sinn, dass große Bedenken, die im Zuge der Erörterung im Raumordnungsverfahren geäußert wurden, nun scheinbar ausgeräumt wurden, aber dies nicht kommuniziert werde, weil das kein Gegenstand des Raumordnungsverfahrens sei.
 - Dirk Schütz führt aus, dass die Gutachten sehr wohl veröffentlicht werden, jedoch erst im nächsten Planungsschritt, der Planfeststellung. Dann werde auch das HLNUG dezidiert zu den Gutachten Stellung nehmen. Unabhängig davon stimme die DB sich im Vorfeld eng mit den Behörden ab. Dirk Schütz macht deutlich, dass die Unübersichtlichkeit bzw. der Eindruck eines Zurückhaltens wichtiger Dokumente aktuell dadurch entstehen könnte, dass Raumordnung, Baugrunduntersuchung Stufe 1, Vorplanung, Parlamentarische Befassung, Bohrgrunduntersuchung Stufe 2 parallel laufen. Er weist darauf hin, dass bereits vorliegende Ergebnisse aus der nächsten Planungsstufe nicht „rückwärts“ in das Raumordnungsverfahren eingebracht werden, da die Raumordnung nicht in einer solchen Detailtiefe stattfindet. Alle neuen Erkenntnisse werden im Detail im Rahmen der Planfeststellung veröffentlicht und Zwischenstände im Runden Tisch vorgestellt.

Frau Dr. Seitz wiederholt, dass die Veröffentlichung der Gutachterergebnisse eine Frage des Zeitpunktes sei.

Diskussion: Problematische Parallelisierung des Verfahrensablauf

- Ein:e Teilnehmer:in hakt nach, ob er/ sie es richtig verstanden hätte, dass das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens noch nicht vorliege, aber die Bahn sich schon jetzt mit den Behörden auf eine Entscheidung verständigt habe und die weiteren Planungen allein auf diese ausrichte.
 - Dirk Schütz erklärt, dass sich die Ausformulierung der landesplanerischen Beurteilung des Regierungspräsidiums bis zum Sommer verzögere und nicht wie angekündigt Ende des ersten Quartals 2023 vorliegen werde. Hintergrund sei, dass zunächst die Regionalplanung abgeschlossen werden solle. Das Regierungspräsidium habe jedoch bereits eine Vorabstimmung erstellt, in der die Variante 4B – nach derzeitigen Kenntnisstand - als raum-

verträgliche Vorzugsvariante eingeschätzt werde. Mit dieser Unterlage könne die Parlamentarischen Befassung auch vor Ende des Raumordnungsverfahrens durchgeführt werden. Er betont, dass man die Zeit bis zur offiziellen Entscheidung auch im Sinne einer Projektbeschleunigung nutze und deshalb bereits jetzt in die Klärung einiger Punkte für die Entwurfsplanung einsteige, die besonders langen Vorlauf benötigen. Dazu zähle auch die Frage der Ersatzwasserbeschaffung.

- Auf Nachfrage des/der Teilnehmers:in erläutert Dirk Schütz, dass die aktuellen Planungen eine Ersatztrinkwasserversorgung durch neue Brunnen im nördlichen Teil des aktuell genutzten Trinkwassergebietes vorsehen. Dies werde durch Probebohrungen und Ergieblichkeitsprüfungen im Herbst konkret erkundet werden. Falls die Mengen nicht ausreichen sollten, müsse nach einer neuen Lösung gesucht werden.
- Der/die Teilnehmende bekundet ihre Skepsis, dass ausreichend Wassermenge angetroffen werden, woraufhin Dirk Schütz darauf verweist, dass dieses Vorgehen mit der obersten, oberen und unteren Wasserbehörde sowie den Stadtwerken Kassel abgestimmt wurde und von diesen auch als potenziell funktionierende Lösung bestätigt wurde. Dirk Schütz sieht in diesem Konzept hohe Erfolgchancen, da das Grundwasser von Norden nach Süden bis zur Fulda verläuft.
- Ein:e Teilnehmer:in stellt klar, dass man von Seiten des Landkreises Kassel nicht bestätigen kann, dass es Einstimmigkeit dahingehend gebe, dass man hier genügend Wasser antreffen werde. Lediglich das Vorgehen sei abgestimmt worden.
 - Dirk Schütz bestätigte dies und macht noch einmal deutlich, dass erst die Probebohrungen zeigen werden, ob hier ausreichend viel Wasser angetroffen wird.
- Ein:e Teilnehmer:in kritisiert die Sinnhaftigkeit der Veranstaltung des Runden Tisches im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung: die Planungsschritte seien nicht ordentlich getrennt und es werde immer schon vorausgeplant, obwohl noch keine Entscheidung getroffen wurde. Er/Sie weist darauf hin, dass es über 100 Einwendungen beim Erörterungstermin gegeben habe und kritisiert, dass noch bevor diese beantwortet wurden und eine finale Entscheidung über die Raumordnung getroffen wurde, trotzdem an einer bestimmten Variante weiter geplant wird. Dies empfinde er/sie als eine fragwürdige Verfahrensweise und befürchte, dass die Kurve Kassel als Exempel für eine funktionierende Planungsbeschleunigung genutzt werde.
 - Dirk Schütz weist darauf hin, dass die Raumordnungsbehörde mit der Vorabstellungnahme einen Zwischenstandsbericht abgegeben habe. Die Zeit bis die Landesplanerische Beurteilung ausformuliert sei, wolle die DB jedoch nutzen, um die Parlamentarische Befassung vorzubereiten und die Planung weiter voranzubringen. Dirk Schütz bekräftigt, dass man sich selbstverständlich mit dem endgültigen Beschluss des Raumordnungsverfahrens intensiv auseinandersetze und alle Vorgaben, die sich daraus ergeben, abwägen werde.

Dieser Vorgriff in den Planungen sei ein Risiko der DB und der Bundesregierung. Ohne einen solchen Vorgriff entstünde jedoch sehr viel Leerlauf. Auch die Diskussion der Kernforderungen hätte nach einem solchen Verfahren erst nach dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens starten können. Dirk Schütz stellt dar, dass hierdurch bei Kurve Kassel bisher etwa drei Jahre beschleunigt wurden ohne dass dadurch Beteiligungsmöglichkeiten eingeschränkt wurden. Er nehme gerne die Anregung auf, die Überlagerung der einzelnen Planungsschritte aus verschiedenen Phasen deutlicher kenntlich zu machen und klarer zu kommunizieren. Die DB sagt zu, eine Übersicht der parallelen Planungsschritte im nächsten Runden Tisch aufzuzeigen. Weiterhin betont Dirk Schütz, dass Fragen der Ersatzwasserversorgung immer Teil der Planfeststellung und nicht Teil der Raumordnung seien.

Frau Dr. Seitz fragt die Teilnehmenden des Runden Tisches, wie eine deutlichere und klarere Planung konkret aussehen könnte?

Diskussion: Planungsschritte

- Ein:e Teilnehmer:in kritisiert die grundsätzlichen Planungsschritte: welchen Entscheidungsspielraum habe ein Regierungspräsidium, wenn die wichtigen Detailfragen erst im Planfeststellungsverfahren beantwortet werden? Das gleiche gelte für Bedarfsprüfung: Ein Projekt weiter zu planen, ohne den in Einwendungen hinterfragten Bedarf zu überprüfen führe die Gesamtplanung ad absurdum.
 - Dirk Schütz antwortet, er gehe davon aus, dass wenn das Regierungspräsidium noch eine Frage gehabt hätte, welche für die Entscheidung über die Raumordnung von Belang sei, diese auch der DB gestellt hätte.Er bestätigt, dass ein Raumordnungsverfahren im wörtlichen Sinn ein ‚oberflächliches‘ Verfahren sei, das nicht dazu da sei, Detailfragen zu klären, sondern die Nutzung des Raums zu ordnen und darüber zu entscheiden, wo z.B. Infrastrukturmaßnahmen gebaut werden können. Es wäre mit unnötigen Kosten verbunden, jede Variante der Raumordnung in der gleichen Detailtiefe wie in der Entwurfsplanung zu beplanen. Ein erheblicher Erkenntnisgewinn für die Fragen der Raumordnung sei damit aber auch nicht zu erwarten.

Der 16. Runde Tisch der Kurve Kassel pausiert von 16:30 Uhr – 16:45 Uhr.

Diskussion: Landstraße K35

- Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob die Landstraße K35 unberührt bleibe und ob sie unter oder über der Bahn verlaufen werde.
 - Dirk Schütz sagt, dass nächste Woche diesbezüglich ein Treffen mit HessenMobil anstehe. Man wolle gemeinsam die zentrale Frage klären, ob es wirtschaftlicher sei, die

Straße an der Stelle zu belassen und mit zwei Kreuzungsbauwerken zu versehen oder ob die Straße verlegt und nur ein Kreuzungsbauwerk gebaut werde. Bei beiden Varianten würde jeweils die Straße über die Bahnlinie geführt.

Die Kosten der Anbindung an den Radschnellweg werde vermutlich zu 100 Prozent vom Straßenbaulastträger zu übernehmen sein, da die Errichtung unabhängig des Projektes der Kurve Kassel sei. Hierzu habe sich der Landkreis Kassel jedoch schon im letzten Runden Tisch grundsätzlich positiv geäußert.

Diskussion: Baustelleneinrichtungsflächen und -verkehr

- Ein:e Teilnehmer:in möchte wissen, wie viele Baustelleneinrichtungsflächen es geben werde und wie das im Bereich der Kämperbrücke aussehen werde. Die Straße sei dort bereits jetzt zu Hauptverkehrszeiten stark genutzt.
 - Peter Widera erläutert anhand der Folien, dass sich die Baustelleneinrichtungsflächen hauptsächlich an den Tunnelportalen sowie an den Rettungsschächten befinden. Die Erdmassen würden zunächst im Hauptzwischenlager an der Landstraße abgeladen und dann im weiteren Verlauf durch einen eigens eingerichteten Bahnhof über die Schiene abtransportiert. Durch den Transport zwischen Hauptzwischenlager und Bahnhof werde jedoch auch die Landesstraße von Baustellenfahrzeugen genutzt. Das Gros des Baustellenverkehrs werde jedoch nicht auf der Hauptstraße, sondern auf den Wegen zwischen dem Haupt- und den Zwischenlagern stattfinden. Inwiefern der Baustellenverkehr zu den Hauptverkehrszeiten abgewickelt werde und inwieweit man andere Zeiten nutzen kann, müsse noch ausgeplant werden.

Diskussion: Busunternehmen und Zufahrten

- Die/der Teilnehmer:in fragt, ob die Fläche des Busunternehmens als Zwischenlager genutzt werde und wie die Zufahrten geregelt sein werden.
 - Dirk Schütz berichtet, dass auf der Fläche des Busunternehmens keine Erdmassen gelagert werden, sondern lediglich Baumaterial, Container und Bauhilfsstoffe. Somit stelle diese Fläche kein Zwischenlager dar.

Die Zufahrt zur Fläche des Bauunternehmens würde von der Straße Kämperbrücke erfolgen und auch das Grundstück des Gartenbaubetriebs würde teilweise als Zufahrt dienen.
- Ein:e Teilnehmer:in gibt zu bedenken, dass die Zufahrten zu den Straßen nur einseitig befahrbar seien und die Zufahrt zu den Betrieben des Gewerbegebietes weiterhin sichergestellt werden müsse.
 - Dirk Schütz führt aus, dass es lediglich bei dem Busbetrieb gewisse Einschränkungen geben werde, da auf dessen Gelände während des Baus teilweise keine Busse geparkt werden können. Bei der Nutzung der Straße und der Zufahrten zum Gewerbegebiet rechne man mit keinen wesentlichen Einschränkungen.

Diskussion: Stahlfachwerkbrücke

- Ein:e Teilnehmer:in erkundigt sich, welchen Einfluss die Stahlfachwerkkonstruktion auf die Kaltluftströme habe.
 - Dirk Schütz äußert, dass der Zweckverband Raum Kassel ein Modell für die Kaltluftströmungen die Region erstellt habe. Die Nutzung des Modells für die Kurve Kassel seien in naher Zukunft geplant. Gleichzeitig erklärt er, dass die Luft durch die offene Konstruktion der Brücke hindurchfließen könne und es deswegen zu keinen signifikanten Einflüssen auf den Kaltluftstrom komme, zumal seiner Erinnerung nach die Kaltluftströme auch eher nördlich der Landstraße verlaufen würden.
- Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob es bereits Beschattungspläne zur Stahlfachwerkbrücke gebe und wie die Bohrerkundungen konkret koordiniert würden.
 - Dirk Schütz vermutet, dass dieses sogenannte Echtzeitmodell für den Bereich Kämperbrücke, in welchen Sonnenstand und Schattenwurf der Bauwerke simuliert werden können, vsl. Mitte Mai fertiggestellt sein werde. Es solle dann in einer Anliegerversammlung oder unmittelbar bei betroffenen Anliegern vorgestellt werden. Auf Nachfrage ergänzt er, dass geplant sei, die Anliegerversammlung vsl. online stattfinden zu lassen. Wegen den Bohrerkundungen werde Dirk Schütz auf die betreffenden Personen zukommen.

TOP 5 Nächste Schritte

Dirk Schütz erläutert die nächsten Planungsschritte im Projekt. Er verdeutlicht, dass man sich in der Vorbereitung der Umweltverträglichkeitsprüfung für das Planrechtsverfahren befinde, zu der es auch eine öffentliche Projektvorstellung, inklusive der Möglichkeit zu Stellungnahmen, geben werde. Die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung umfasse möglicherweise eine Wachstumsperiode und könne voraussichtlich von August 2023 bis Juli 2024 stattfinden. Er weist darauf hin, dass die verfahrensgebende Behörde für die Umweltverträglichkeitsprüfung das Eisenbahn-Bundesamt sei (*Folie 22*).

Diskussion: Grundwasser als Untersuchungsgegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung

- Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob Fragen bezüglich des Grundwassers auch in die Umweltverträglichkeitsprüfung eingehen oder nur Flora und Fauna oberhalb der Grasnarbe untersucht werden.
 - Dirk Schütz schätzt, dass wasserrechtliche Fragen kein Untersuchungsgegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung sind, sondern erst in der Planfeststellung betrachtet werden. Er sagt zu, diesen Sachverhalt zu klären und im Protokoll detaillierter auszuführen.
 - *Protokollergänzung:*
Bei der Umweltverträglichkeitsprüfung wird das Schutzgut Wasser betrachtet. Es werden Oberflächengewässer, das Grundwasser und die Schutzgebiete betrachtet.

Dirk Schütz setzt seine Präsentation fort und erläutert, dass man in Bezug auf die Aushubmassen momentan mit verschiedenen Verwertern in Kontakt stehe. Er zeigt das Beispiel des Münchner Olympiaparks, wo Aushubmassen zur Geländemodellierung genutzt wurden und bietet den Kommunen an, mit Ideen an die Bahn heranzutreten. Das Ingenieurbüro Badenhausen sei von der Bahn mit diesem Thema beauftragt und geht auch auf die Bauämter der Kommunen zu (*Folie 23*).

Im Folgenden gibt Dirk Schütz eine Übersicht über die Baugrunduntersuchung Stufe 2. Hierbei sei das Netz der Untersuchungspunkte um 110 Bohrungen und 18 Grundwassermessstellen verdichtet. Zudem würden Geophysikalische Untersuchungen durchgeführt, ein temporärer Erkundungsschacht gebaut und Pfahlprobelastungen im Bereich der Kämperbrücke durchgeführt. Dirk Schütz berichtet, dass die Betretungserlaubnisse für die Baugrunduntersuchungen mehrheitlich vorliegen (*Folie 24*).

TOP 6 Ausblick

Dirk Schütz stellt die kommenden Termine vor. Der nächste Runde Tisch findet am 21. November statt (*Folie 26*).

TOP 7 Abstimmung Gemeinsame Botschaften

Nach kurzem Austausch werden folgende gemeinsame Botschaften beschlossen:

- Am 24. April 2023 fand die 16. Sitzung des Runden Tisches zum Bahnprojekt Kurve Kassel vor Ort in Kassel sowie als Online-Konferenz statt.
- Die DB Netz AG informierte zu neuen Ergebnissen zum Schallschutzgutachten zur Kernforderung I. Anschließend wurden die Ergebnisse des Schallschutzgutachtens exemplarisch anhand einiger Kommunen vorgestellt. Die Befassung im Deutschen Bundestag zur Vorzugsvariante und zu den Kernforderungen der Region erfolgt vsl. im Laufe des Jahres 2023.
- Die beauftragte Ingenieurgemeinschaft (INGE) stellte weitere Ergebnisse aus der Vorplanung vor. Der Fokus lag auf den Themen Tunnelbau, Rettungsschächte, Wasser sowie auf Überlegungen zu den Baustellenverkehren.
- Darüber hinaus informierte die DB Netz AG über den aktuellen Stand der Baugrunduntersuchungen und zur vorgesehenen Umweltverträglichkeitsprüfung.
- Der 17. Runde Tisch wird voraussichtlich am 21. November 2023 stattfinden.

Diskussion: Anschauliches Model des Planungsvorhabens

- Ein:e Teilnehmer:in verweist auf die guten Erfahrungen bei der DB-Neubaustrecke in den 1980er Jahren mit einem Modell der Strecke anstatt nur komplizierten Plänen. Sie/Er macht deutlich, dass es ein solches Modell den Bürger:innen einfacher machen würde, dieses komplexe Projekt zu verstehen. Sie/Er bittet darum, dass das Projektteam der Kurve Kassel dies

prüft und eventuell ebenfalls für den Zeitpunkt des Planfeststellungsverfahrens ein solches Model erstellt.

- Marco Rasbieler sagt, dass ein digitales drei-dimensionales Model in Arbeit sei, das dann von jeder/m online genutzt werden könne und das Projekt anschaulich mache.
- Dirk Schütz betont, dass das Planfeststellungsverfahren noch ein wenig Zeit in Anspruch nehmen werde. Er schätzt, dass die Planfeststellungsunterlage in 2025 eingereicht werden könne. Das Planfeststellungsverfahren selbst dauere dann mindestens zwei Jahre.

Diskussion: Zeithorizont Baubeginn

- Eine:r Teilnehmer:in fragt noch einmal explizit nach dem Zeitpunkt des Baubeginns.
 - Marco Rasbieler schätzt, dass dies Ende der 20er Jahre der Fall sein wird, er aber nicht sagen könne, welches Jahr das genau sein wird.

Frau Dr. Seitz und auch Herr Rasbieler bedanken sich für die konstruktive Zusammenarbeit. Herr Rasbieler betont, dass er aus der Sitzung mitnehme, dass die Bahn die Planungen noch deutlicher in den einzelnen Planungsschritten verorten sollte. Er bedankt sich dafür, dass die Teilnehmenden sich so engagiert in die Diskussion und die Planung einbringen und dadurch die Planung verbessern.