

Protokoll

Kurve Kassel

17. Runder Tisch

21. November 2023

Ort: Kassel, Kölnische Straße 81, Raum 100 und Online via Teams
Dauer: 15:00 Uhr – 17:30 Uhr
Leitung: Marco Rasbieler, DB Netz AG
Moderation: Dr. Hanna Seitz, ifok
Protokoll: Anna-Luise Götze, ifok

Tagesordnung

TOP 1 Allgemeines
TOP 2 Blick in die Planungs-Werkstatt
TOP 3 Ausblick
TOP 4 Abstimmung Gemeinsame Botschaften

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Präsentation der DB Netz AG zum 17. Runden Tisch

TOP 1 Begrüßung und Aktuelles

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Hessen, begrüßt die Teilnehmenden zum 17. Runden Tisch der Kurve Kassel. Er berichtet davon, dass sich der Deutsche Bundestag aktuell mit den Kernforderungen und der Variante 4B beschäftigt. Auch das Raumordnungsverfahren laufe aktuell noch. Klaus Vornhusen betont, dass es wichtig ist, dass das Projekt parallel zu diesen Prozessen weiterarbeitet. Heute behandle man mit aktuellen Baugrunduntersuchungen, der Umlegung der K35 und der Visualisierung der Kämperbrücke interessante Themen. Er danke allen Teilnehmenden für ihr heutiges Kommen.

Begrüßung und Einführung durch die Moderation

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 zum 16. Runden Tisch wird ohne weitere Einwände verabschiedet.

Anhand der Folie 5 verdeutlicht die Moderation, dass es aktuell offene Themenkomplexe aus Fragen aus dem Runden Tisch gibt, die nun durch Dirk Schütz erläutert werden.

Offener Punkt 1: Erstellung einer Übersicht der parallelen Planungsschritte

Dirk Schütz, Projektleiter DB Netz AG Kurve Kassel, erläutert anhand der Folie 6 welche Themen zeitlich parallel behandelt werden konnten und dass dadurch das Verfahren um circa zwei Jahre beschleunigt wurde. Die Arbeitspakete Raumordnung, Kernforderungen der Parlamentarischen Befassung und die Vorplanung der Variante 4B konnten zeitlich verschränkt werden. Vorgelagert fand die Trassenfindung statt.

Zum aktuell laufenden Raumordnungsverfahren kündigt Dirk Schütz an, dass laut Regierungspräsidium Kassel vsl. am 18.12.2023 die landesplanerische Stellungnahme in der Regionalversammlung behandelt und Anfang 2024 veröffentlicht werden soll.

Fragen und Diskussion

Diskussion: Brunnennutzung zur Zeit der Baustelleneinrichtung

- Ein:e Teilnehmer:in stellt die Frage, ob die Vorplanung berücksichtige, dass mit der von Kasselwasser angekündigten Installation von Brunnen im Bossental ggf. die Sicherstellung der Wasserversorgung in Kassel gefährdet sei.
 - Dirk Schütz bestätigt, dass seit September 2021 vorgesehen ist, eine Ersatzwasserbeschaffung für die Brunnengalerie in Simmershausen für den Bau des Tunnels vorzuhalten. Dazu sollen nördlich des bisherigen Standortes Erkundungsbohrungen erfolgen. Dirk Schütz betont, dass das Thema Wasserversorgung ernst genommen wird; die verfügbaren Wassermengen müssten stimmen, die Ergebnisse der Ergiebigkeitsmessungen stünden im kommenden Jahre fest. Die DB Netz AG stehe hierzu mit allen Beteiligten in intensivem Austausch. Ziel sei es, vor der Planfeststellung Gewissheit darüber zu erlangen, ob die Bohrungen genug Wasser in Aussicht stellen. Ein hydrogeologisches Büro, was sich den Bohrungen widmet, sei bereits beauftragt. Die Trinkwassergewinnung in Wolfsanger (Bossental) hat mit der Ersatzwasserbeschaffung für die Brunnengalerie Simmershausen nichts gemeinsam.
- Ein:e Teilnehmer:in erfragt, ob es somit richtig sei, dass die Brunnengalerie Simmershausen abgeschaltet werden soll.
 - Dirk Schütz bestätigt dies und bemerkt, dass aktuell vorgesehen ist, das Wasser während der Bauzeit weiter nördlich zu fördern. Dieses geförderte Wasser könne vermutlich dann ins Wasserwerk Simmershausen gepumpt werden.

Diskussion: Parallelisierung von Planungsschritten

- Ein:e Teilnehmer:in stellt das Vorgehen der parallelisierten Planungsschritte in Frage. Wie plausibel sei es, die Parlamentarische Befassung schon eingereicht zu haben, wenn das Raumordnungsverfahren noch nicht abgeschlossen sei. In diesem Zusammenhang wird auch der Sinn der Bürgerbeteiligung innerhalb des Raumordnungsverfahrens in Frage gestellt. Es wird der Vorwurf in den Raum gestellt, das Regierungspräsidium Kassel würde Informationen zurückhalten, die Haupt- und Planungsausschüsse hätten in Bezug auf die Kurve Kassel schon eine fachliche Einschätzung, die den Abschluss des Verfahrens nicht bedenke und berücksichtige.

Die Moderation dankt für die Äußerung dieser kritischen Bemerkung und fragt Dirk Schütz, welche formellen Begründungen es dafür gäbe, dass die Parlamentarische Befassung schon stattfindet, obwohl das Raumordnungsverfahren noch nicht abgeschlossen ist.

- Dirk Schütz antwortet, dass die einzelnen Themen in vielen Gremien und Prozessschritten und somit mehrfach behandelt werden, bspw. Runder Tisch Kurve Kassel und TÖB-Beteiligung des Raumordnungsverfahren. Dirk Schütz klärt zudem auf, dass das Re-

gierungspräsidium Kassel keine Antwort auf Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren gibt. Einwender:innen müssten daher selbst in der Landesplanerischen Beurteilung nachlesen, wie inhaltlich zu den eingewandten Aspekten argumentiert wird. Erst bei der Planfeststellung werde auf jede Stellungnahme einzeln Bezug genommen und individuell geantwortet. Im Gegensatz zum Raumordnungsverfahren sei das Planfeststellungsverfahren zudem formal bindend. Da die Verfahren langwierig seien, sei es ratsam, sie parallel anzugehen. Das Raumordnungsverfahren allein wurde 2018 gestartet und werde voraussichtlich Anfang 2024 abgeschlossen sein.

Offener Punkt 2: Haben die Bauwerke der Kurve Kassel einen Einfluss auf die Kaltluftströme?

Dirk Schütz erläutert, dass entsprechend den Ergebnissen des Ingenieurbüro INKEK, Institut für Klima- und Energiekonzepte, die geplanten Bauwerke, Dammbauwerk und Brückenbauwerk, unbedenklich sind und kein nennenswerter Einfluss auf den nächtlichen Kaltluftabfluss zu erwarten ist (Folie 8).

TOP 2 Blick in die Planungs-Werkstatt

Teilthema 1: Aktuelle Baugrunderkundungen

Dirk Schütz erklärt anhand Folie 12, wie die aktuellen Baugrunderkundungen von statten gingen. Nördlich von Vellmar werde ein temporärer Erkundungsschacht ausgehoben. Ziel der Erkundung sei, die Geologie vor Ort deutlicher zu Tage zu bringen und aus den gewonnenen Informationen Ableitungen für den Tunnelbau, bspw. in Richtung Abschlagslänge, treffen zu können. Bergbauexpert:innen seien bereits involviert. Im Schacht selber würden viele Parameter gemessen. Die Endtiefe des Schachtes werde vsl. im Januar 2024 mit einer Tiefe von 16 m erreicht werden.

Fragen und Diskussion

Diskussion: Baugrunderkundungen

- Ein:e Teilnehmer:in erkundigt sich, was mit dem Schacht nach den Erkundungen passiere.
 - Dirk Schütz verweist darauf, dass dieser im kommenden Sommer wieder verfüllt und erneut als landwirtschaftliche Fläche zur Verfügung gestellt werden soll.
- Ein:e Teilnehmer:in erfragt, ob die Baugrunderkundungen tief genug vorgenommen würden, um belastbare Aussagen für den Tunnelbau treffen zu können.
 - Dirk Schütz antwortet, dass der Tunnel an dieser Stelle in einer Tiefe von 12 m (Tunneloberkante) bis 16 m (Tunnelunterkante) geplant sei und man daher genau diese Tiefe untersuche. Außerdem seien die tieferliegenden Gesteinshorizonte homogener, sodass davon ausgegangen werden könne, dass die Ergebnisse aus 12 m und 16 m

auch auf tieferliegende Schichten, die für den Tunnelbau relevant werden, angewendet werden können.

Dirk Schütz führt weiter aus, dass die statischen Pfahlprobelastungen im Bereich der Kämpferbrücke ebenfalls derzeit stattfinden (Folie 13). Um die mögliche Belastung der Pfähle der Brückenbauwerke im vorliegenden Untergrund zu testen, würde der Pfahl so stark belastet, wie er Berechnungen zufolge in Zukunft belastet werde. Auf diese Art könnten verlässliche Aussagen über die Pfahlbelastbarkeit abgeleitet und überprüft werden, ob die statischen Annahmen richtig seien. Sind die Pfahlprobelastungen beendet, würden die oberen Meter des Pfahls zurückgebaut, der tiefer liegende Teil des Pfahls werde im Boden verbleiben. Insgesamt werde die DB Netz zwei Pfahlprobelastungen vornehmen.

Fragen und Diskussion

Diskussion: Statische Pfahlprobelastungen

- Ein:e Teilnehmer:in möchte wissen, ob bereits Ergebnisse der Pfahlprobelastungen vorlägen. Es wird außerdem die Befürchtung geäußert, bei den Untersuchungen auf Kohleflöz oder Sandhorizonte zu treffen, was die Belastbarkeit des Bodens und so auch der Pfähle beeinflussen würde.
 - Dirk Schütz teilt mit, dass es bereits Ergebnisse gäbe. Die Messwerte würden schon vorliegen, das dazugehörige Gutachten werde aktuell vom beauftragten Büro erstellt, daher könne er heute noch nichts zur Auswertung der Messwerte sagen. Die Befürchtung des Kohlevorkommens im Untergrund räumt Dirk Schütz aus: weder im Norden noch im Süden der Baustelle sei Kohle im Untergrund zu vermuten, man rechne eher weiter östlich mit Kohlevorkommen. Dirk Schütz betont, dass Großversuche wie diese im Vorfeld relevant sind, um Messwerte für die weiteren Annahmen und Berechnungen vorliegen zu haben.

Teilthema 2: Umlegung K35

Dirk Schütz erläutert anhand den Folien 15 und 16 die möglichen Varianten der Umverlegung der Kreisstraße K35. Er berichtet, dass es hierzu bereits Abstimmungen zwischen der Stadt Vellmar, der Gemeinde Espenau, dem Landkreis Kassel und Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement gab. Dabei sei der Wunsch aufgekommen, eine Variante D zu untersuchen, die eine teilweise Trennung des Radweges von der Kreisstraße vorsähe, um Steigerungen für den Radverkehr zu minimieren. Je nach Ausgestaltung der Umverlegung der K35 und des Radweges werden unterschiedliche Kosten für den Straßenbaulastträger anfallen. Die Kosten für die Umverlegung der K35, bedingt durch

das Vorhaben Kurve Kassel, müsse durch das Projekt übernommen werden. Die Kosten für die Erstellung des Radweges vermutlich durch den Landkreis Kassel.

Fragen und Diskussion

Diskussion: Umverlegung K35

- Ein:e Teilnehmer:in möchte wissen, was mit dem alten Radweg passieren werde, wenn der neue Radweg in Variante D Realisierung fände. Es gebe die Befürchtung, der Vellmarer Weg werde „abgeschnitten“.
 - Dirk Schütz erläutert, dass der neue Radweg in Variante D im Wesentlichen dem Verlauf der K35 folgt, und somit würde die Anbindung des Vellmarer Weg wie bisher erfolgen könne.
- Ein:e Teilnehmer:in beklagt den Flächenverlust für die Landwirtschaft bei allen Varianten der Umverlegung der K35.
 - Dirk Schütz verweist darauf, dass bei Variante B weniger Flächenverlust als bei Variante C zu erwarten ist. Bei jeder Art der Umverlegung würde aber mitgedacht werden, dass die alte Wegeführung wieder zurückgebaut werde.
- Ein:e Teilnehmer:in betont, dass bei Variante D vor allem ein Landwirt betroffen ist. Ein:e andere:r Teilnehmer:in erfragt, wer bei der Umwidmung von einem Wirtschaftsweg zu einem Fahrradweg der:die Eigentümer:in werden würde und wie sich die Kosten verteilen.
 - Dirk Schütz vermutet, dass der Straßenbaulastträger für den Radweg auch der Landkreis sein würde, da er den Radweg im Zuge eines übergeordneten Radwegenetzes gefordert hat.
- Ein:e Teilnehmer:in ergänzt, dass aktuell noch die Gemeinden die Baulasten für die Wege haben. Es gäbe jedoch einen Dialog dazu, dem nicht vorgegriffen werden solle.
- Ein:e Teilnehmer:in erkundigt sich, warum die K35 nicht im Norden südwestlich entlang der Bahnlinie geführt werde, um dann, nach dem Abknicken der Bahnlinie nach Osten, weiter südlich den alten Verlauf der K35 wieder aufzunehmen. Dies entspräche wesentlich besser der Geländetopologie und würde Steigungen für Radfahrende minimieren.
 - Dirk Schütz gibt Auskunft, dass die für diese Varianten die notwendige Straßenbrücke über die Bestandsbahnstrecke vermutlich länger und damit teurer würde.
- Ein:e Teilnehmer:in bittet um eine vertiefende Untersuchung der durch den:die Vorredner:in aufgezeigte Variante.

- Marco Rasbieler, Leiter Technik Portfolio Frankfurt / Kassel, nimmt diese Variante der Umverlegung der K35, im Folgenden „Variante E“ genannt, mit auf und versichert ihre Prüfung.
- Ein:e Teilnehmer:in betont, dass die Auswahl der Variante auch eine Kostenfrage sei. Die Verlegung der K35 südlich der Neubaustrecke erscheine aktuell als bessere Option, auch mit Hinblick auf die Kosten.
 - Dirk Schütz nimmt die durch die Teilnehmenden angeregte Variante E, auf: sie werde untersucht und mit Landkreis, Kommunen und Behörden diskutiert. In diesem Kontext müsse auch die Anbindung des Vellmarer Wegs und des Gehrenwegs besprochen werden. Eine Kostenabwägung – gerade beim Straßenbaulastträger für den Radweg – wird jedoch unabdinglich sei.
- Ein:e Teilnehmer:in betont noch einmal, dass die Verlagerung der Kreisstraße entsprechend der Variante E den Steigungen und dem Gefälle des Geländes entsprechen muss. Eine Betrachtung, welche Steigungen sich für den Radverkehr ergäben, sei unumgänglich.
 - Dirk Schütz vertieft, dass für die K35 und den Radweg, im Vergleich zu den anderen Varianten, Mehraufwände an Geländeanpassungen entstehen könnten. Eine Führung des Radweges entlang der K35 auf westlicher Seite müsse trassiert werden. Danach lassen sich konkrete Aussagen dazu machen.
- Ein:e Teilnehmer:in erkundigt sich, was die Variante E für den landwirtschaftlichen Flächenverschnitt bedeute.
 - Dirk Schütz verweist auf die Flurbereinigungsverfahren, die im Zuge solcher Planungen anstünden. Beispielsweise könne der Tausch von landwirtschaftlichen Flächen eine Möglichkeit sein, um eine optimalere Flächenaufteilung für die Landwirt:innen erreichen zu können.
- Ein:e Teilnehmer:in berichtet von einem Unfall in Sielen, zu dem die Feuerwehr aus Kassel kommen musste. Deswegen erkundigt sich der:die Teilnehmer:in danach, wie es um die Planung von Brückenbauwerken bestellt sei.
 - Dirk Schütz führt aus, dass die Straßenüberführung zwischen Hümme und Sielen Bestandteil der Kernforderung II der Parlamentarischen Befassung ist. Auch die Straßenunterführung in Hümme liege dem Bundestag in der Parlamentarischen Befassung vor. Aktuell sei es jedoch nicht abzusehen, wann und was der Bundestag mit Hinblick auf die Kernforderungen beschließen werde.

Teilthema 3: Visualisierungsmodell Kämperbrücke

Dirk Schütz informiert über das Visualisierungsmodell der Kämperbrücke. Das Modell berücksichtige viele Details, bspw. können auch Schattenwürfe simuliert werden. Im Moment sei es jedoch nicht möglich, das Modell im Internet zur Verfügung zu stellen, da die Datenmengen zu groß wären. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sei vorgesehen, dass das Modell online gestellt werde. Zum aktuellen Zeitpunkt finde das Modell Einsatz bei Informationsveranstaltungen für Anlieger:innen der Gemeinden Vellmar und Fulda.

TOP 3 Ausblick

Dirk Schütz erörtert anhand der Folie 20, dass sowohl die Parlamentarische Befassung als auch das Raumordnungsverfahren aktuell laufen. Bis Ende 2023 würden Ergebnisse in beiden Bereichen erwartet. Der 14. Februar 2024 wird als nächster Termin des Runden Tisches Kurve Kassel festgelegt. In diesem Termin sollen die Landesplanerische Stellungnahme und die Ergebnisse der Parlamentarischen Befassung behandelt werden. Neben dem 14.02.2024, 18. Runder Tisch, wurde auch der Termin für den 19. Runden Tisch am 27.05.2024, sowie der Termin für den 20. Runden Tisch am 30.09.2024 festgelegt.

Weiter führt Dirk Schütz aus, dass die Umweltverträglichkeitsprüfungen, die im Rahmen der Planfeststellung erfolgten, wesentlich umfangreicher sind als innerhalb des Raumordnungsverfahrens. Die Planfeststellungsbehörde sei das Eisenbahnbundesamt. Je nach dem, was der Beschluss des Bundestages ergebe, könne die Variante 4B ab Frühjahr 2024 weiter geplant werden, um die Planfeststellung vorzubereiten. Die Verfahrensdauern, insbesondere der Umweltverträglichkeitsprüfungen, seien lang und richten sich nach den Vegetationsperioden.

Bis vsl. Mitte 2025 laufen die Baugrunduntersuchungen, die Laborauswertungen und die Bohrungen für die Ersatzwasserbeschaffung.

Fragen und Diskussion

Diskussion: Parlamentarische Befassung

- Ein:e Teilnehmer:in äußert die Enttäuschung darüber, dass alle Kernforderungen durch die Bundesregierung/BMDV abgelehnt wurden.
 - Dirk Schütz weist darauf hin, dass dies im Rahmen der Parlamentarischen Befassung ein normales Vorgehen sei: Da die Kernforderungen über das gesetzliche Maß hinaus gingen, würden sie formal zunächst vom EBA/BMDV abgelehnt. Im Rahmen des sogenannten Erschließungsantrags könne der Deutsche Bundestag zu einer anderen Entscheidung kommen. Diese stehe zur Kurve Kassel aktuell noch aus. Erwähnung findet auch das Karlsruher Urteil, was zum Inhalt habe, dass der Klimafond nicht weiter zur Verfügung stünde. Dies werde sich vermutlich auch auf die Kernforderungen auswirken, aktuell sei dies noch unklar.

Diskussion: Ersatzwasserbeschaffung

- Ein:e Teilnehmer:in erkundigt sich, was geschehe, wenn das Wasser, was in der Region verfügbar ist und gefördert werden könne, nicht ausreiche. Würden dann Trinkwasseraufbereitungsideen relevant?
 - Dirk Schütz führt aus, dass die Ersatzwasserbeschaffung durch Ersatzbrunnen als Idee verfolgt würde. Bei Wasserknappheit könne auch Wasser bei einem anderen Wasserversorger bestellt und antransportiert werden. Dies berge sicherlich logistische Herausforderungen, aber die Möglichkeit, auch wenn diese Variante nur für Teilmengen bzw. Ergänzungslieferungen in Frage komme, solle nicht gänzlich in Vergessenheit geraten. Auch der Bau von neuen Rohrleitungen aus anderen Grundwasserfördergebieten wäre eine Betrachtung wert und könne ggf. eine Rolle spielen. Generell gelte, dass für die benötigte Gesamtwassermenge diese Varianten nicht favorisiert werden. Dirk Schütz klärt weiter auf, dass man durch die Baustelle das Grundwasser – wenn überhaupt – mit Schwebstoffen aus dem Erdreich belaste, weswegen auch eine Wasseraufbereitung, also die Filtration der Schwebstoffe, in Frage käme. Aktuell gestalte sich der Plan aber so, dass an den Bohrungen festgehalten werde, und man hoffe, auf diesem Wege die notwendigen Wassermengen erschließen zu können. Das Wasserangebot an sich sei vorhanden, das Wasser müsse nur an der richtigen Stelle angebohrt und gefördert werden.
- Ein:e Teilnehmer:in äußert die Befürchtung, dass sich mit den neuen Brunnen in anderen Bereichen die Wasserversorgung verknappt.
- Ergänzend erfragt ein:e weitere:r Teilnehmer:in, welche Bereiche von einer Verknappung betroffen seien könnten.
 - Dirk Schütz gibt Auskunft, dass die Wassermenge, die während der Bauzeit nicht durch den Brunnen in Simmershausen gefördert werde, nur weiter nördlich gefördert würde. Mengemäßig bliebe die Entnahme auf dem gleichen Niveau und im Wesentlichen auch im gleichen Wassereinzugsgebiete. Deswegen würde man nicht von einer Abgrabung des Wassers in anderen Bereichen ausgehen. Die Wassermenge allein stelle kein Bedenken der Behörden dar.
- Ein:e Teilnehmer:in gibt zu denken, dass die Grundwasserleiter extrem sensibel sind und auch die Fördertiefe entscheidend für die Fördermenge und die Qualität ist.
 - Dirk Schütz bestätigt, dass es nicht einfach ist, die „richtige“ Bohrstellen zu finden, deswegen werde bereits im Vorfeld der Planfeststellung mit den ersten Pumpversuchen begonnen. Die Qualität des Wassers werde gemeinsam mit Kasselwasser geprüft.
- Ein:e Teilnehmer:in fordert mehr Informationen zum Zusammenhang von Trinkwassergewinnung und Wasserschutz. Darüber hinaus wird die Frage nach der notwendigen Tiefe, in der

gebohrt werden muss, um ausreichend Informationen zum Grundwasser und zum Tunnelbau zu erhalten, erfragt.

- Dirk Schütz führt aus, dass sich darauf geeinigt wurde, für die Baugrunderkundung keine Tiefenbohrung in 150 m Tiefe vorzunehmen. Der Wasserversorger hätte diesbezüglich Bedenken geäußert und Sorge um die Wasserqualität, die damit ggf. hätte beeinflusst werden können. Jeder Wasserversorger erhebe seine Daten, wie bspw. Wasserentnahmemenge an welchem Punkt mit welcher Güte, aktuell selbst, es gäbe keine übergreifenden Daten. Diese Situation hätte das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) dazu bewogen, die Tiefenbohrungen durchführen zu wollen, um so Daten für die Erstellung eines hydrologischen Modells der Region erheben zu können. Für die Baugrunderkundung für den Tunnelbau sind diese Bohrung nicht notwendig. Landkreis Kassel, Stadt Kassel/Kasselwasser, HLNUG und DB hätten sich daher darauf verständigt, keine Tiefenbohrungen für die Baugrunderkundung durchzuführen. Innerhalb des Raumordnungsverfahrens sind sich alle beteiligten Wasserbehörden einig, dass die Variante 5 die beste Variante für das Trinkwasserschutzgebiete wäre. Die Abwägung aller Untersuchungsaspekte des Raumordnungsverfahrens ergebe sich aber Variante 4b als Vorzugsvariante.
- Ein:e Teilnehmer:in wiederholt, dass somit Kasselwasser in erster Instanz auf die Tiefenbohrungen verzichtet habe und damit dem Landesamt widersprochen habe. Anfallende Kosten wurden so zwar abgewendet, nun bestehe aber das Risiko, kein Wasser zu finden.
 - Dirk Schütz erläutert weiter, dass ursprünglich 10 Tiefenbohrungen vom Landesamt gefordert waren. Die Bohr-Orte hätten weiträumig von Mönchehof bis zur Fulda verteilt sein sollen, um die Grundwasserverhältnisse gut im Modell abbilden zu können. Da die Modellergebnisse nicht weiterführend für die Bemessung des Tunnelbauwerks wären, wurde sich zwischen Kasselwasser, städtische Werke und den zuständigen Behörden darauf geeinigt, keine tiefen Bohrungen vorzunehmen.
- Ein:e Teilnehmer:in bestätigt die Notwendigkeit für das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie, ein regionales Grundwassermodell zu erstellen. Die Landesbehörden haben Kenntnisdefizite über die regionale Wasserverfügbarkeit und die Grundwasserleiter.
 - Dirk Schütz erläutert: Für die Ersatzwasserbeschaffung werden nördlich des bisherigen Standortes Simmershausen Erkundungsbohrungen erfolgen. Ein hydrogeologisches Büro, was sich den Bohrungen widmet, ist bereits beauftragt.

TOP 4 Gemeinsame Botschaften

Nach kurzem Austausch werden folgende Gemeinsame Botschaften beschlossen:

- Am 21. November 2023 fanden sich die Mitglieder des Runden Tisches zum Bahnprojekt Kurve Kassel zum 17. Mal vor Ort in Kassel sowie als Online-Konferenz zusammen.

- Im Fokus der Sitzung stand der laufende Planungsprozess.
- Die DB Netz AG berichtete über die aktuellen Baugrunderkundungen und das Visualisierungsmodell der Kämpferbrücke.
- Darüber hinaus präsentierte die DB Netz AG neue Überlegungen für die Umverlegung der Kreisstraße K35. Der Runde Tisch empfiehlt die Prüfung einer weiteren Variante der K35 südlich der neuen Bahnstrecke.
- Die DB Netz AG informierte darüber, dass das Raumordnungsverfahren voraussichtlich bis Ende 2023 abgeschlossen sein wird. Darüber hinaus berichtete die DB Netz AG über die aktuell laufende Befassung im Deutschen Bundestag.
- Der 18. Runde Tisch soll voraussichtlich am 14. Februar 2024 stattfinden.

Marco Rasbieler bedankt sich für die kritischen Fragen zur Wasserversorgung, die Anregungen in Bezug auf die Umverlegung der Kreisstraße und für das Erscheinen aller. Er beendet die Sitzung und wünscht allen einen guten Abend.