

Protokoll

Kurve Kassel

10. Runder Tisch

28. Juni 2021

Ort: Virtuelle Veranstaltung
Dauer: 16:00 Uhr – 19:30 Uhr
Leitung: Marco Rasbieler, DB Netz AG
Moderation: Dr. Hanna Seitz, ifok
Protokoll: Anna Schwietering und Rebecca Ruhfaß, ifok

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Allgemeines
- TOP 2 Regierungspräsidium Kassel zum Raumordnungsverfahren
- TOP 3 Vortrag Bundesgutachter
- TOP 4 Beantwortung Anfragen und offenen Punkte
- TOP 5 Ausblick
- TOP 6 Abstimmung gemeinsamer Botschaften

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Präsentation der DB Netz AG zum 10. 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 im Namen der Deutschen Bahn zum 10. Runden Tisch der Kurve Kassel.

Begrüßung und Einführung durch die Moderation

Auch die Moderatorin Dr. Hanna Seitz, ifok GmbH, begrüßt die Teilnehmenden und gibt einen Überblick über die Agenda. Daraufhin begrüßt sie die neue Kommunikatorin des Projekts Frau Cornelia Rohr. Weiter berichtet sie:

- Der Link zum 24-Stunden-Fahrplan wurde versendet.
- Die Bürgerinitiative Sielen/Eberschütz nimmt heute zum ersten Mal an einer Sitzung des Runden Tisches teil. Die Projektleitung lädt die Bürgerinitiative herzlich zu einem bilateralen Kennenlernen ein.
- Der Entwurf des Protokolls zum 9. Runden Tisch sei verteilt worden, es sei keine Rückmeldung eingegangen. Damit wird das Protokoll ohne Einwände verabschiedet (Folie 4).

Ein:e Teilnehmer:in verabschiedet sich vom Runden Tisch und stellt eine:n Amtsnachfolger:in vor. Er/sie appelliert an den Runden Tisch, in den weiteren Planungen den ÖPNV zu bedenken und außerdem die Alternative über den Solling zu prüfen.

TOP 2 Regierungspräsidium Kassel zum Raumordnungsverfahren

Markus Schäfer vom Dezernat Regionalplanung, Bau- und Wohnungswesen, Wirtschaft des Regierungspräsidiums Kassel erläutert die Funktion und den Ablauf des Raumordnungsverfahrens (Folien 6 bis 24). Dabei geht Herr Schäfer im Einzelnen auf folgende Punkte näher ein:

- Rechtsgrundlage und Funktion des ROV
- Inhalt des ROV
- Vorbereitung des ROV
- Durchführung und Abschluss des ROV

Er erklärt, dass das Regierungspräsidium als neutrale Prüfbehörde nicht bei Informationsveranstaltungen der Vorhabenträger in Erscheinung tritt, er aber gerne bereit sei, das Verfahren und die Rolle des Regierungspräsidiums darzustellen.

Fragen und Diskussion

Diskussion: Prüfung der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen im Raumordnungsverfahren

- Ein:e Teilnehmende:r verweist auf die Anlage zum Unterrichtungsschreiben und die Ausführungen bezüglich der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen. Wie weit geht die Prüfungskompetenz des Regierungspräsidiums an dieser Stelle, inwiefern kann es im Rahmen einer solchen Vorgabe diese Prüfung verlangen, obwohl das BMVI diese Linienführung ausschliesse?
 - Markus Schäfer erläutert, es sei richtig, dass die Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen im Bundesverkehrswegeplan nicht als Alternative aufgeführt ist. Die Untersuchung ob diese Strecke eine Alternative sein könnte wurde in das Verfahren aufgenommen, um deren Wichtigkeit für die Region zu betonen. Die Vorgabe des RP Kassel für diese Untersuchung beruhe zudem auf der Annahme, dass es vermutlich nicht das Anliegen des Gesetzgebers gewesen sei, eine solche Prüfung zu unterlassen. Das Regierungspräsidium sehe es als positiv an, dass es der Vorhabenträgerin gelungen sei, diese Grobuntersuchung gegen den anfänglichen Widerstand des Bundes zu ermöglichen. Das Raumordnungsverfahren werde beim Regierungspräsidium geführt, letztlich liege die Verantwortung für die Darstellung des Vorhabens im Bundesverkehrswegeplan jedoch beim Bund.
 - Dirk Schütz fügt hinzu, auch die DB Netz AG habe immer gesagt, dass spätestens für das Planfeststellungsverfahren der Kurve Kassel bezüglich der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen abgesichert sein müsste, ob letztere eine weiter zu untersuchende Alternative sei. Entscheidend sei indes die Tiefe der geforderten Untersuchung. Eine gleichwertige Prüfung im Sinne des UVP-Gesetzes sei nicht erfolgt und dies sei auch nicht die vom Regierungspräsidium geforderte Untersuchungstiefe im Rahmen des Raumordnungsverfahrens.
- Ein:e Teilnehmende:r möchte wissen, ob das Ergebnis der bisher vorgelegten Prüfungen zu den Antragsunterlagen gehöre und somit auch Teil der Entscheidung und Bewertung werde.
 - Markus Schäfer bejaht die Frage.

TOP 3 Vortrag Bundesgutachter

Der Bundesgutachter, Stefanos Kotzagiorgis von TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH, erläutert die Grundlagen, das Vorgehen und die Bewertung für die Güterverkehrsprognose des Bundes und die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnis im Bundesverkehrswegeplan (Folien 25 bis 55).

Fragen und Diskussion

Diskussion: Annahmen zur „Neuen Seidenstraße“ in der Prognose 2030

- Ein:e Teilnehmende:r möchte wissen, ob man überhaupt bewerten könne, ob eine Verlagerung stattfinde, das erläuterte Vorgehen klinge nach einer sich selbsterfüllenden Prophezeiung. Fraglich sei insbesondere, ob der expandierende Markt durch die sogenannte „Neue Seidenstraße“ abgebildet werden könne.

- Stefanos Kotzagiorgis erläutert, diese Verkehrsprognose werde sehr detailliert durchgeführt und beinhalte auch eine Außenhandelsprognose. Bei der Verkehrsprognose würden zudem alternative Wege und Verkehrsträger mitberücksichtigt. Selbstverständlich seien in der Prognose auch Annahmen zur Seidenstraße getroffen worden und ein sehr großes Wachstum angenommen worden.
- Ein:e Teilnehmende:r hebt hervor, dass die Ost-West-Relationen eher schwach, die Nord-Süd-Relationen hingegen stark ausgebaut seien. Hat man hier die Entwicklungen unterschätzt?
 - Stefanos Kotzagiorgis erklärt, dieser eine spezielle Verkehr der „Neuen Seidenstraße“ sei zwar unterschätzt worden, dies führe allerdings nicht zu einer Überbelastung des deutschen Verkehrsnetzes. Dafür seien die Verkehrsmengen zu gering. Die Betrachtung der Wirtschaftsstruktur in Deutschland mache deutlich, dass die starken Industriestandorte und schienenaffinen Unternehmen im Süden liegen. Die Nord-Süd-Konzentration werde daher auch weiter bestehen bleiben. In der Ost-West-Relation kämen Verkehre hinzu, aber dies führe nicht zu einer Trendumkehr, die den Bedarf der Nord-Süd-Verbindungen infrage stelle.
- Ein:e Teilnehmende:r weist auf die Begründung hin mit der die Kurve Kassel in den BVWP aufgenommen worden sei, dass man im Rangierbahnhof Kassel durch Verzicht auf einen aufwändigen Fahrtrichtungswechsel Zeit gewinne. Dabei habe man weder die neue Umweltgesetzgebung noch die Entwicklungen zur „Neuen Seidenstraße“ berücksichtigt. Die jetzige Strecke Hannover-Magdeburg sei bereits jetzt überlastet und nach den Unterlagen sei klar, dass die Seidenstraße in rasantem Tempo ausgebaut werde. Auch die Verbindungspunkte über Polen/Leipzig/Halle und die Häfen in Duisburg und Rotterdam stünden bereits fest und die Häfen würden ausgebaut. Daraus werde klar, dass man eine zweite Ost-West-Verbindung brauche. Hier dränge sich die Wiederinbetriebnahme der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen geradezu auf. Die Kurve Kassel hingegen bringe für die Ost-West-Verbindung nichts, die Investitionen in die Kurve Kassel seien vor diesem Hintergrund Fehlinvestitionen.
 - Stefanos Kotzagiorgis erläutert, das Problem bei den Verkehren aus Asien sei die Konkurrenzfähigkeit zwischen den Seewegen und der Schiene. Die Seewege waren und seien hier dominant. Auf die Seidenstraße entfielen weniger als 2% des deutschen Güterverkehrs mit China und der Fernostrelationen. Der Verkehr über die Seidenstraße profitiere aktuell von einigen langfristig in Frage zu stellenden Aspekten. Zunächst werde der Verkehr über die Seidenstraße von China und Russland stark subventioniert. Auch werde er aktuell durch die Verfünfachung der Frachtraten im Seeverkehr begünstigt; dies werde jedoch mit Sicherheit kein langfristiger Zustand sein. Die Häfen Rotterdam und Duisburg würden nicht für die „Neue Seidenstraße“ ausgebaut, wie von den Teilnehmenden angemerkt.
 - Die Kasseler Kurve habe ein eigenes von der Seidenstraße unabhängiges Potential, und zwar die Verkehre zwischen dem Westen und dem mittel-ostdeutschen Raum. Die Investition sei somit nachfrageseitig begründet.

Diskussion: Überprüfung der Prognose 2030

- Ein:e Teilnehmende:r fragt, ob angesichts der veränderten Verkehrspolitik und der angestrebten CO₂-Einsparungen durch Verlagerungen des Verkehrs von der Straße auf die Schiene nicht der BVWP schnellstmöglich angepasst werden müsste.
 - Stefanos Kotzagiorgis bekräftigt, dass dieser angepasst werde. In den nächsten zwei bis drei Jahren stehe eine Überprüfung inklusive der Bewertung für die Projekte an, die im derzeitigen Bedarfsplan enthalten sind. Die bisherige Prognose sei in der Tendenz aber schon dahin gegangen, dass klimabedingt der Schienenverkehr gegenüber dem Gütertransport auf der Straße zunehme.
- Ein:e Teilnehmende:r weist in diesem Zusammenhang auf das neue Klimaschutzgesetz der Bundesregierung hin. In diesem würden die CO₂-Einsparungen nicht mehr global angenommen, sondern einzelne Wirtschaftsbereiche auf bestimmte Einsparziele verpflichtet. Wird diese Veränderung beim nächsten Verkehrsmodell als Parameter einfließen?
 - Stefanos Kotzagiorgis führt aus, dass die Auswirkungen des Klimaschutzgesetzes mit Sicherheit bei der neuen Verkehrsprognose aufgenommen würden. Die entsprechenden Aufträge werden allerdings erst demnächst ausgeschrieben, daher seien die genauen Maßgaben noch nicht bekannt.
- Ein:e Teilnehmende:r möchte wissen, ob im Zuge der Überprüfung des Bedarfsplans die Basisdaten neu erhoben würden oder nur betrachtet werde, ob es Abweichungen gebe? Denn teilweise lägen die Prognosen mit Blick auf die Basisdaten weit hinter den Entwicklungen zurück, wie beispielsweise bei der Bevölkerungszahl, die schon heute deutlich höher wäre, und auch die Daten zum BIP seien überholt.
 - Stefanos Kotzagiorgis spezifiziert, die Methodik bleibe weitestgehend dieselbe, sie werde natürlich auf Verbesserungsbedarf überprüft und auf neue Entwicklungen angepasst. Aber die Prognose werde mit einem aktuellen Bezugsjahr neu erstellt. Dabei werde der geschilderte Prozess neu durchlaufen und das Prognosejahr werde (deutlich) nach dem Jahr 2030 liegen.
 - Auch sei die Verkehrsprognose nicht überholt, bei der Bevölkerungsprognose gebe es leichte Veränderungen, die aber auf den Güterzugverkehr keine nennenswerten Auswirkungen hätten. Wie in der Präsentation dargestellt, liege die Prognose im Trend.
- Ein:e Teilnehmende:r äußert Zweifel über die Einschätzung, dass die Abweichung in der Bevölkerungszahl von 2,3 Millionen Menschen keine relevante Größe sei.
 - Stefanos Kotzagiorgis führt hierzu aus, dass beim Güterverkehr die Bevölkerung vor allem in Bezug auf Stückgüter, und hier auch nur bei der Einfuhr, eine Rolle spiele. Im Schienengüterverkehr mache jedoch der Transport von Massen wie Kohle, Mineralöle und Eisenerz 40-50% aus, die von der Bevölkerungszahl wenig abhängig seien. Es gehe hier um Schwankungen von 2-3%, die im Prognosezeitraum auftreten könnten.
- Ein:e Teilnehmende:r fragt nach dem angenommen Marktanteil der Bahn von 18,4% und den sich daraus ergebenden Transportkilometern in der Prognose 2030. Bei dem von der Bahn am

09.06.2020 beim Expertentag präsentierten angestrebten Marktanteil von 25% müsste die Bahn die hier angenommenen Transportkilometer gegenüber dem Wert von 2010 verdoppeln. Eben sei jedoch präsentiert worden, dass die Netzinfrastruktur schon heute zu klein sei, um alles was transportiert werden könne auch zu transportieren. Wie soll das mit den anvisierten Transportmengen zusammengehen?

- Stefanos Kotzagiorgis verdeutlicht, dass diese Zahlen nicht die den Prognosen zugrundeliegenden Zahlen seien. Alle Untersuchungen deuteten darauf hin, dass das für das Jahr 2030 angenommene Verkehrsaufkommen mit den angestrebten Ausbaumaßnahmen auch umgesetzt werden könne. In der noch durchzuführenden aktualisierten Prognose würden dann neue Prämissen und Zielwerte zugrunde gelegt.
- Ein:e Teilnehmende:r erinnert an das gemeinsame Anliegen der Teilnehmenden am Runden Tisch trotz ihrer unterschiedlichen Rollen und Funktionen – ein intaktes öffentliches Personennahverkehrsnetz zu erhalten. Stattdessen würde immer noch mit unterschiedlichen Zahlen agiert. Die Überlegungen für den Ausbau der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen seien mehr als sinnvoll. Dem Schienenverkehr falle angesichts des politischen Ziels der Verkehrswende eine dringende Rolle zu. Deshalb sei es empfehlenswert, die Maximalauslastung anzunehmen. Man wolle nicht erleben, dass in fünf Jahren die Notwendigkeit eines Ausbaus der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen doch noch festgestellt werde. Die halbe Milliarde Euro Unterschied seien Makulatur, wenn man bedenke, dass massiv Kapazitäten ausgebaut werden müssten.
 - Dirk Schütz unterstreicht, alle Vertreter:innen am Runden Tisch versuchten, der Wahrheit möglichst nahe zu kommen, man müsse aber die Fakten im Auge behalten. Die DB Netz AG habe drei Szenarien für den möglichen Ausbau der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen untersucht und hinsichtlich der erforderlichen Kapazität bewertet. Allein Ausbauszenario drei (Vollausbau mit zwei Gleisen und durchgängige Elektrifizierung) weise eine mit der Kurve Kassel vergleichbare Kapazität auf. Auch auf der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen könne man nicht die Zugzahlen beliebig erhöhen, um Maßnahmen zu rechtfertigen. Es gebe weltweite Effekte, aber selbst bei großen weltweiten Entwicklungen gehe man nicht von starken Auswirkungen auf die Kurve Kassel aus. Die Kurve Kassel sei vor allem für innerdeutsche Verkehre relevant. Bislang stünden für alle Projekte nur die Zugzahlen 2030 als Arbeitsgrundlage zur Verfügung. Mit der Kurve Kassel sei man nicht am Limit. Die DB Netz AG ist überzeugt, dass sie vom Bund ein gutes Zahlengerüst bekommen habe, das natürlich immer wieder überprüft werden müsse. So würden auch die Planungen der Kurve Kassel bis zum Planfeststellungsverfahren auf die dann neuen Zugzahlen angepasst. Der Laufweg Altenbeken-Northeim-Nordhausen biete gegenüber der Kurve Kassel keinen zusätzlichen Nutzen und schneide mit Blick auf die Kosten auch in dem günstigsten Ausbauszenario deutlich schlechter ab.
- Ein:e Teilnehmende:r möchte wissen was von der DB Netz AG unternommen werde, um die Strecke Magdeburg-Hannover besser zu machen, sie sei schon jetzt mit 110% überlastet.

- Dirk Schütz erläutert, für den Personenverkehr seien auf der Strecke Hannover-Magdeburg gemäß der zukünftigen Planung Kapazitäten freizumachen. Diese stünden dann nicht mehr für den Güterverkehr zur Verfügung. Dann schaue man, wohin diese verlagert werden könnten und wo dadurch gegebenenfalls ein neuer zu beseitigender Engpass entstehe. Dies sei der Gesamtzusammenhang zwischen der Strecke Hannover-Magdeburg und der Kurve Kassel.
- Stefanos Kotzagiorgis ergänzt, die Strecke Hannover – Braunschweig – Magdeburg und die Lehrter Stammbahn würden ebenfalls ausgebaut.

TOP 4 Beantwortung Anfragen und offene Punkte

Dirk Schütz stellt das Ergebnis der EBWU-Untersuchung für das Projekt ESTW Göttingen Süd der DB Netz Region Nord vor (Folie 56 bis 61). Daraus geht hervor, dass der Knoten Eichenberg mit den Zügen der Kurve Kassel mit optimaler bzw. mit Premiumqualität befahren werden kann (Folie 57). Als Ergänzung zum Expertentag vom 17.03.2021 wird eine Spurplan- bzw. Laufwegsskizze zum Knoten Eichenberg (Folie 58) sowie die Verkehrsprognose 2018 und 2030 für den Knoten Eichenberg (Folie 59) gezeigt. Zuletzt werden Anfragen des B.U.N.D und der BI Vellmar zur Zugzahlenentwicklung über das Jahr 2030 hinaus gebündelt beantwortet.

Fragen und Diskussion

Diskussion: Berechnung von Zugzahlen über das Jahr 2030 hinaus

- Ein:e Teilnehmende:r unterstreicht, damit sei klar geworden, dass man sich hier hinter einem veralteten Zahlenwerk verstecke.
 - Dirk Schütz widerspricht und verweist auf die getätigten Untersuchungen, deren Ergebnisse am Runden Tisch präsentiert wurden, wie beispielweise im Rahmen der Nahverkehrsuntersuchung. Keine Prognose lege nahe, dass die Ergebnisse des Bundesgutachters falsch seien. Man habe im Gegenteil in allen Anknüpfungspunkten noch Luft nach oben. Dies haben durchgeführte Untersuchungen gezeigt. Die zu Grunde liegenden Zugzahlen dürften nicht beliebig werden, denn daraus lasse sich kein Erkenntnisgewinn ableiten.
- Ein:e Teilnehmende:r erklärt, es sei um die Zukunftsfähigkeit der Kurve Kassel gegangen. Deshalb sei darauf verzichtet worden, beliebige Werte zu verwenden. Seitens der Teilnehmenden sei eine Studie des ifeu Instituts aus dem Jahr 2016 zugrunde gelegt worden, die im Auftrag des Umweltbundesamtes entstanden sei. Die Studie beziehe sich auf die Basiszahlen, die auch der Kurve Kassel zugrunde lägen. Es seien dort zwei Szenarien berechnet worden. Ein „Referenzszenario“, in welchem keine Anpassungen angenommen wurden und der Modal Split (Verteilung der Gütermengen) gleich bleibe und ein „Klimaschutzszenario“, welches von einem steigenden Verkehrsaufkommen auf der Schiene und einem veränderten Modal Split ausgehe, der mit politischen Vorgaben zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene rechne. Hier soll die Schiene im Modal Split um 16,6% auf 284 Mrd. Tonnenkilometer steigen. An den Bundesgutachter richte sich daher nun die

Frage, ob es möglich sei, diese Zahlen zu benutzen und in das vorgestellte Modell einzuflechten, um so eine Antwort auf die Frage zu erhalten, ob die Kurve Kassel und die Zulaufstrecke nach Eichenberg diese Veränderungen überhaupt aufnehmen könne.

- Stefanos Kotzagiorgis erläutert, prinzipiell wäre dies möglich, wenn die entsprechenden Daten in der erforderlichen Detailtiefe vorlägen. Man müsse sich aber fragen, ob die hier vorgestellten Annahmen für ein Szenario überhaupt taugten. Hier würden beispielsweise Annahmen zum Straßengüterverkehr gemacht, die von einer Dieselmotornutzung bis ins Jahr 2050 ausgingen, davon sei man längst weg. Die Prognose und das zukünftige Wachstum würden anders ablaufen als einfach nur eine Hochrechnung der Verkehrsmenge.
- Dirk Schütz ergänzt, wenn eine Prognose sage, es gäbe 5% Wachstum, könne man nicht davon ausgehen, dass diese Verkehre gleichmäßig über alle Strecken laufen. Im Knoten Eichenberg gebe es auf der Strecke nach Hann. Münden nach Kassel beispielsweise eine Abnahme der Güterzugzahlen wegen Verlagerungseffekte auf den Ostkorridor. „Alle Verkehre plus x%“ sei als Annahme daher zu kurz gegriffen. Als Projektleiter sei er dafür verantwortlich, eine Planung vorzulegen, die in der Planfeststellung Bestand habe. Auf zukunftsfähige Zahlen müsse er sich einstellen, aber es müsse immer das ganze Netzwerk in der Gesamtprognose betrachtet werden und nicht einzelne isolierte Streckenabschnitte.
- Ein:e Teilnehmende:r kündigt an, dass diese Frage dann durch ein externes Gutachten betrachtet werden müsse. Hier müsse analysiert werden, welche Potenziale die Strecke Altenbeken-Norheim-Nordhausen bezüglich des Nutzen-Kosten-Verhältnisses habe.

Seitens der Teilnehmenden wird ein Vertagen dieses Tagungsordnungspunktes gefordert. Die Moderation macht den Vorschlag, diesen Punkt in einem bi- oder trilateralen Gespräch mit der DB Netz AG und den Teilnehmenden zu besprechen.

- Ein:e Teilnehmende:r bekräftigt, dass man in diesem Punkt im Augenblick nicht weiterkomme, die Sachargumente würden von der Bahn nicht ausreichend beantwortet. Er/sie bejaht den Vorschlag eines Gespräches zu dritt.
 - Marco Rasbieler bekräftigt, man sei aufgeschlossen auf die Fragen der Teilnehmenden einzugehen. Seitens der DB Netz AG sei dargestellt worden, dass sie sich auf die Untersuchungsmethode des Bundesgutachters stütze. Bis die aktualisierten Zahlen vorlägen, werde es noch eine Weile dauern. Wie von Dirk Schütz dargestellt worden sei, rechne die DB Netz AG damit, bis zum Beginn des Planfeststellungsverfahrens aktualisierte Zahlen des Bundes einzubringen.

TOP 5 Ausblick

Dirk Schütz gibt einen Ausblick auf geplante Termine. Am 12.07.2021 findet eine Anliegerversammlung statt, in der über die Bohrerkundung zur Baugrunderkundung ab Anfang 2022 informiert wird. Darüber hinaus ist eine Informationsveranstaltung für Bürger:innen vor der Raumordnung geplant.

Gegenstand des 11. Runden Tisches am 17.11.2021 soll das von der DB Netz AG vorgeschlagene Vorgehen zur Vorbereitung der Parlamentarischen Befassung sein (Folien 64-65).

TOP 6 Abstimmung gemeinsamer Botschaften

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

- Am 28. Juni 2021 fand die 10. Sitzung des Runden Tisches zum Bahnprojekt Kurve Kassel als Online-Konferenz statt.
- Seitens des Regierungspräsidiums Kassel wurde das Vorgehen und der Ablauf des Raumordnungsverfahrens vorgestellt. Das Regierungspräsidium bekräftigte, dass im Rahmen des Raumordnungsverfahrens eine Untersuchung des Laufwegs Altenbeken – Northeim – Nordhausen dargestellt werden soll.
- Ein Vortrag des Bundesgutachters erläuterte die Grundlagen für die Güterverkehrsprognose 2030 des Bundes und die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnis im gültigen Bundesverkehrswegeplan von 2016. Teilnehmende wiesen darauf hin, dass die turnusgemäße Überprüfung der Bedarfsplanung des Bundes aus dem Jahr 2016 zeitnah erfolgen muss.
- Die Bürgerinitiativen informierten den Runden Tisch, dass der Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages mit Hinblick auf den Laufweg Altenbeken – Northeim – Nordhausen einen vor Ort-Termin mit den Bürgerinitiativen, Bürgermeistern, Politik, BMVI und DB am 01.07.2021 haben wird.
- Der 11. Runde Tisch findet am 17. November 2021 statt.

Dr. Hanna Seitz verabschiedet die Teilnehmenden und bedankt sich für die Geduld und die konstruktive Mitarbeit. Marco Rasbieler schließt sich diesem Dank an, bekräftigt, dass die Teilnehmenden bei Fragen jederzeit auf die Projektleitung zukommen können und wünscht allen einen schönen Sommerabend.