

Runder Tisch Kurve Kassel

Verabschiedung Protokoll vom 2. Runden Tisch (18.11.2019)

- Der Protokollentwurf wurde allen Teilnehmern mit der Bitte um Rückmeldung zur Verfügung gestellt
- Es wurden keine Anmerkungen oder Änderungswünsche übermittelt

Protokoll (Entwurf)

Kurve Kassel
Sachstand (2. Runder Tisch)

Waldhotel Schäferberg
18. November 2019

> Das Protokoll vom 19.11.2019 wird verabschiedet

Agenda

- 1.** Aktuelles
- 2.** Prüfergebnisse Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen
- 3.** Ausblick / weiteres Vorgehen
- 4.** Entfällt: Verabschiedung gemeinsamer Botschaften

- **Informationsaustausch mit Bürgermeistern entlang der Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen**
 - Eine grundsätzlich positive Befürwortung einer Ertüchtigung für den Güterverkehr liegt nicht vor.
 - Dies wird von vielen Kommunen nur dann befürwortet, wenn ein Ausbau des ÖVNP vorgenommen wird.
 - Nachteil: Dafür gibt es keinen belegbaren Bedarf, der bei den regionalen Verkehrsanbietern in drei Bundesländern angemeldet werden könnte.
 - Vorbehalte in der Region gegen eine Ertüchtigung und Mehrverkehre analog zum Suchraum der Kurve Kassel sind vorhanden.
 - Dies gilt insbesondere für Kurorte und Städte, durch die die vorhandene Strecke bereits heute verläuft.
 - Da kein Planungsauftrag für eine Ertüchtigung der Strecke vorliegt und die Strecke Stand jetzt keine Variante im Trassenauswahlprozess ist, möchten die Bürgermeister aktuell nicht am Runden Tisch teilnehmen.

Status Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz

- Das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz wurde vom deutschen Bundestag am 31.01.2020 angenommen und verabschiedet.
- Es dient als Vorbereitung für eine Genehmigungserteilung per Maßnahmengesetz (= Schaffen von Baurecht durch ein Gesetz des Bundestages).
- Das im Maßnahmenvorbereitungsgesetz vorgesehene sogenannte „vorbereitende Verfahren“ ähnelt stark dem bisherigen Planfeststellungsverfahren:
 - ✓ Alle umweltrelevanten Prüfungen werden weiterhin vorgenommen und die Öffentlichkeit beteiligt (formelle Beteiligung).
 - ✓ Eine Unterrichtung, ein Anhörungsverfahren und ein Abschlussbericht ist ebenso Teil des Verfahrens und werden bei der zuständigen Behörde beantragt.
 - ✓ Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, der Scoping-Termin und der Erörterungstermin sind sogar verpflichtend.

Status Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz

- Es gilt ausschließlich für 12 Projekte, davon 8 Schienenprojekte, darin enthalten der Neubau der Kurve Kassel (Referenzvariante Mönchehof nach Ihringshausen)
- Es handelt sich um ein „Kann“- und nicht um ein „Muss“-Gesetz
 - Am Ende des Anhörungsverfahrens wird entschieden, ob es zu einer Genehmigung per Bundesgesetz oder per Verwaltungsakt kommen soll
 - Ein Wechsel ins reguläre Planfeststellungsverfahren ist damit möglich
- Verwaltungsrechtliche Klagen sind nicht möglich, der Rechtsweg führt direkt zum Bundesverfassungsgericht (BVerfG)
 - Aktuell ist juristisch umstritten, ob die Rechtswegverkürzung verfassungs- und europarechtlich möglich ist. Klagen vor dem BVerfG (oder dem EuGH) liegen nicht vor.
 - Stand 4. März 2020

Agenda

1. Aktuelles
2. Prüfergebnisse Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen
3. Ausblick / weiteres Vorgehen
4. Entfällt: Verabschiedung gemeinsamer Botschaften

- Mit 19 Büros sind wir deutschlandweit präsent
- Bürogründung 1958
- Nahezu 60 Jahre erfolgreich am Markt etabliert
- Ca. 740 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen
- ca. 500 Projekte jährlich
- 89 Mio. € Umsatz / Jahr
- Zertifiziert nach DIN EN ISO 9001





Hochbau und
Industrieanlagen



Brücken



Tunnelbau



Öffentlichkeitsarbeit



Verkehrsanlagen
Straße



Verkehrsanlage
Schiene



Flughäfen



IT



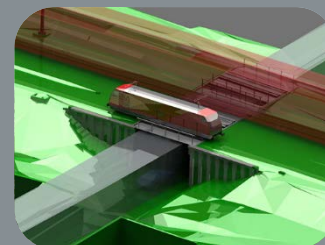
Bau- und Projekt-
management



Landschafts-
und Umweltplanung



Erschließungsplanung



BIM

Vorgehensweise (1/2):

- Ziel ist eine **Vergleichbarkeit** mit BVWP-Bewertung der Kurve Kassel
 - Engpassbeseitigung und Transportkostensenkung durch Entfall des zeit- und kostenintensiven Fahrtrichtungswechsel im Rangierbahnhof Kassel (BVWP)
 - Leistungsfähigkeit für den Güterverkehrs gemäß Prognose BVWP analog Kurve Kassel

- Aufnahme des Bestandes
 - Sichten aller verfügbaren Unterlagen
 - Öffentliche Unterlagen:
Nahverkehrskonzepte, Bilddaten, Google Maps, Umweltdaten
 - Daten der DB AG:
Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten, Lagepläne (Ingenieurvermessung Lage), Streckenbänder (Ingenieurvermessung Gleisvermarkungsplan), Daten zu Ingenieurbauwerken (Eisenbahnüberführungen und Straßenüberführungen) und Tunnel, Beschaffenheit Fahrbahn, tangierende Maßnahmen (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, Station & Service), Fahrpläne



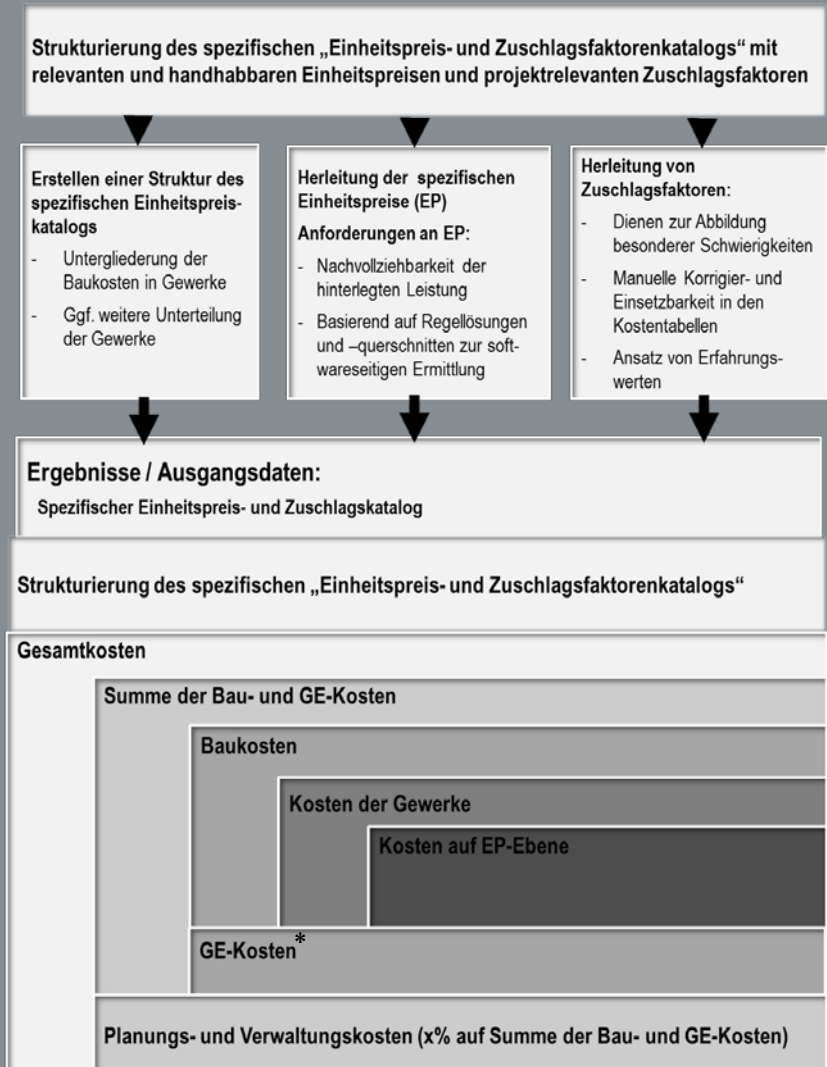
Vorgehensweise (2/2):

- Ableitung notwendiger infrastruktureller Maßnahmen, um das verkehrliche Ziel zu erreichen:
 - Definition des verkehrlichen Zieles:
 - Aufnahme des Schienengüterverkehrs analog Kurve Kassel
 - Beibehaltung des Schienenpersonennahverkehrstaktes / -angebotes
 - Infrastrukturelle Maßnahmen:
 - Elektrifizierung
 - Erforderlicher Ersatz baulicher Infrastruktur aufgrund Elektrifizierung (Fahrbahn, Tunnel, Eisenbahnüberführungen, Straßenüberführungen)
 - Herstellung „Elektrifizierungsfestigkeit“ (Leit- und Sicherungstechnik, Telekommunikation, etc...)
- Kostenermittlung für die notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen
 - Nach den Grundsätzen des BVWP 2030 (Basis Kostenermittlung 2015)

Kostenermittlung:

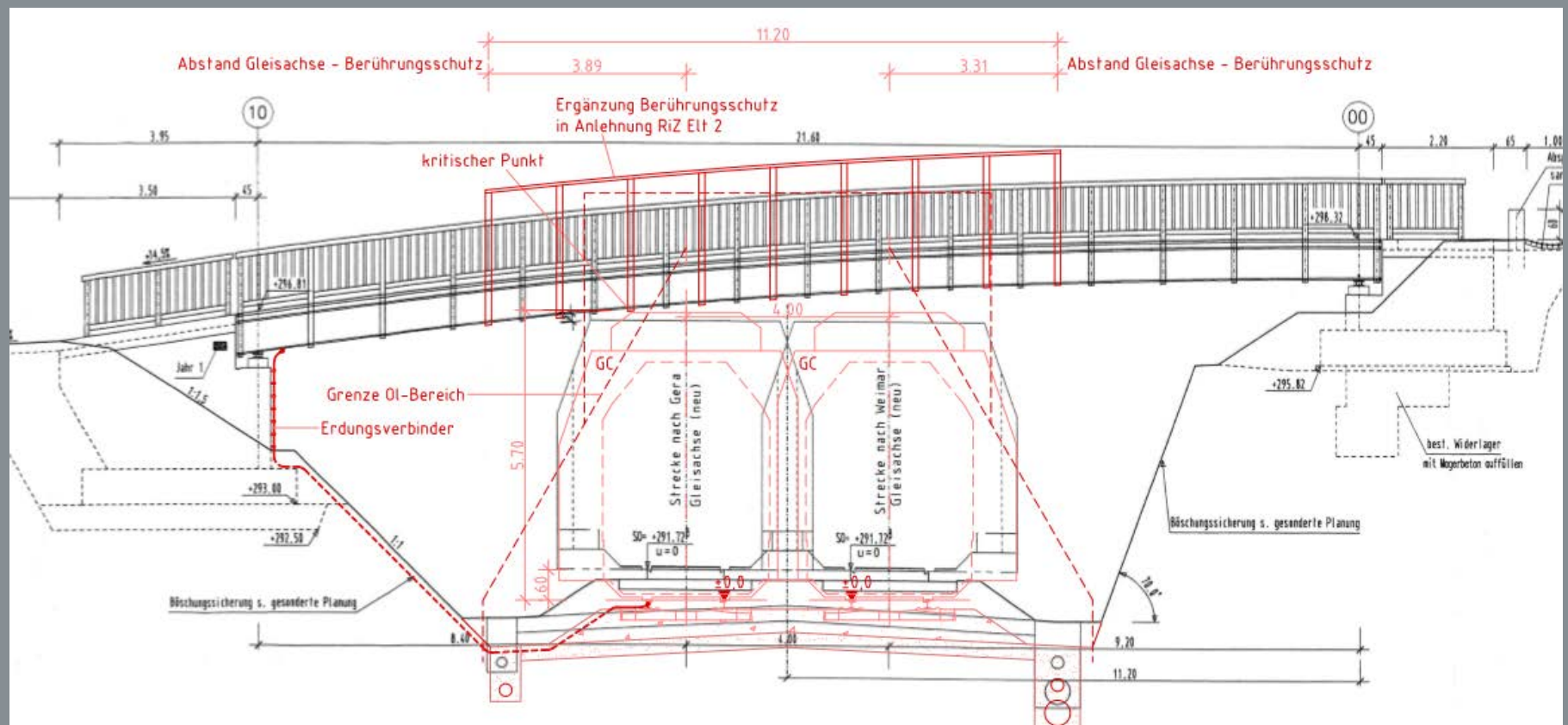
Arbeitsschritte Ausbau:

- **Hinterlegung einer Einheitspreisdatei (EP-Datei)**
 - EP voreingestellt, aber editierbar
 - EP bilden das komplette Leistungsspektrum ab
 - EP abgeleitet aus Kostenkennwertekatalog für die Finanzierung der Eisenbahn des Bundes
 - Weitgehende automatisierte Mengen-ermittlung
- **Zulage für Schwierigkeiten**
 - Abbildung von besonderen Bedingungen durch Zulagen auf den EP
 - Zulagen voreingestellt und wählbar



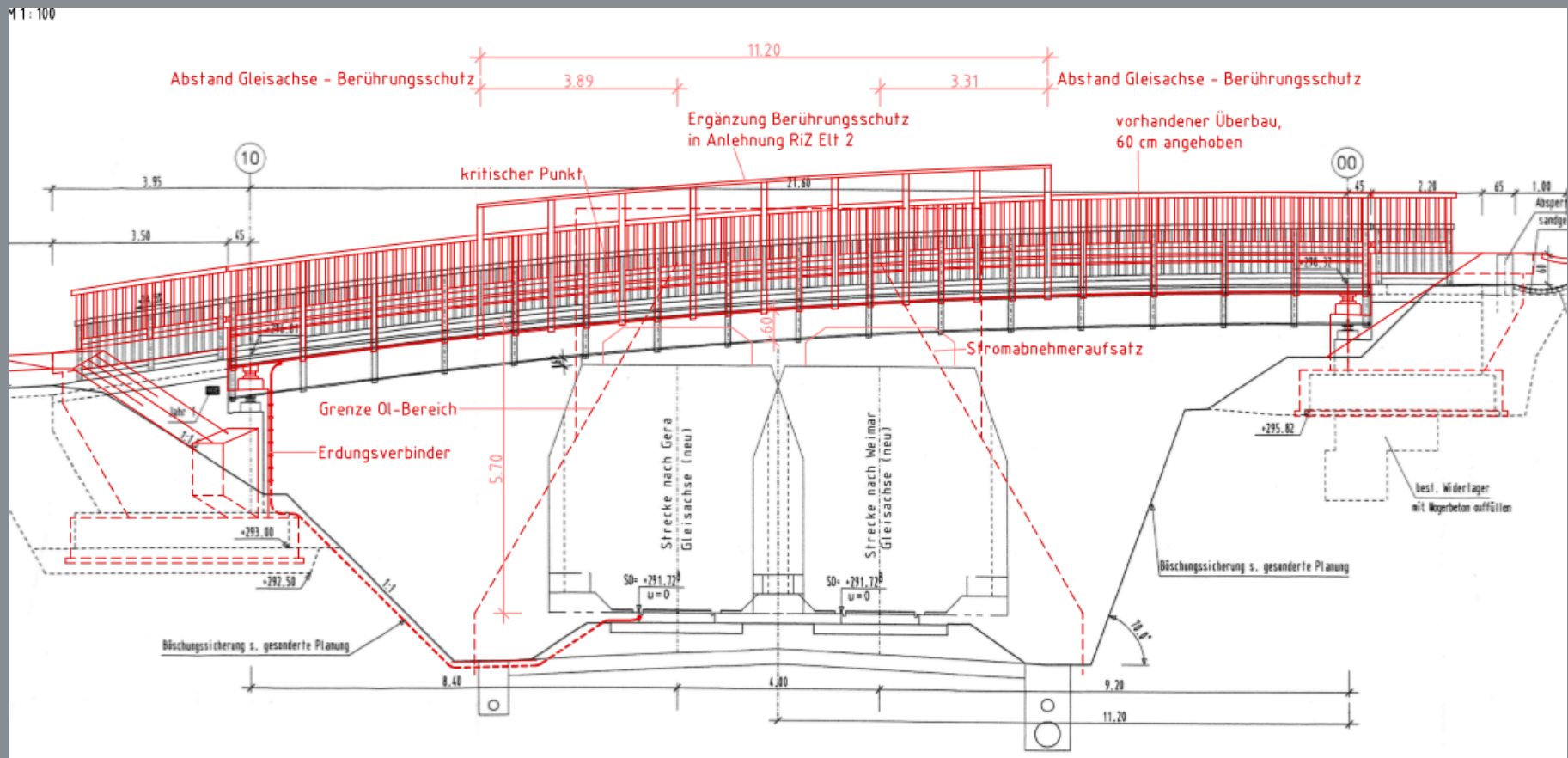
Beispielhafte Darstellung einer technischen Problemstellung aufgrund der Elektrifizierung (1/4):

Beispiel Gleisabsenkung



Beispielhafte Darstellung einer technischen Problemstellung aufgrund der Elektrifizierung (2/4):

Beispiel Ersatzneubau



Beispielhafte Darstellung einer technischen Problemstellung aufgrund der Elektrifizierung (3/4): Beispiel Ertüchtigung Tunnel

- Bestandstunnel der DB
 - Bauwerksalter teilweise > 100 bis 150 Jahre
 - Altersbedingte Schäden wurden mehrfach saniert, weitere Sanierungen sind wirtschaftlich nicht sinnvoll.
- Gleisabstand bei 2-gleisigen Strecken in der Regel nur ca. 3,50 m bis 3,60 m (< 4,00 m)
- Regellichraum entspricht häufig nicht den aktuellen Vorschriften für Neubauten oder Erneuerungen
- Regellichraum umfasst nicht den Aufsatz für Stromabnehmer
- schlechte Zugänglichkeit
- Naturschutz
- Denkmalschutz

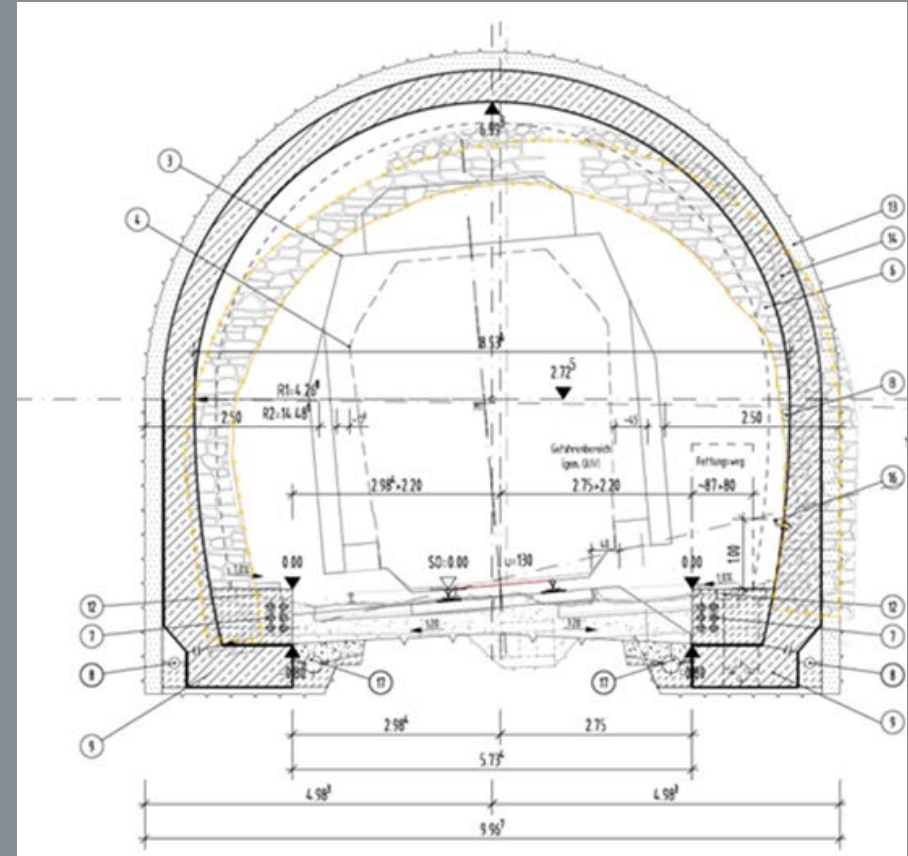


Tunnel Walkenried (Westportal)

Beispielhafte Darstellung einer technischen Problemstellung aufgrund der Elektrifizierung (4/4): Beispiel Ertüchtigung Tunnel

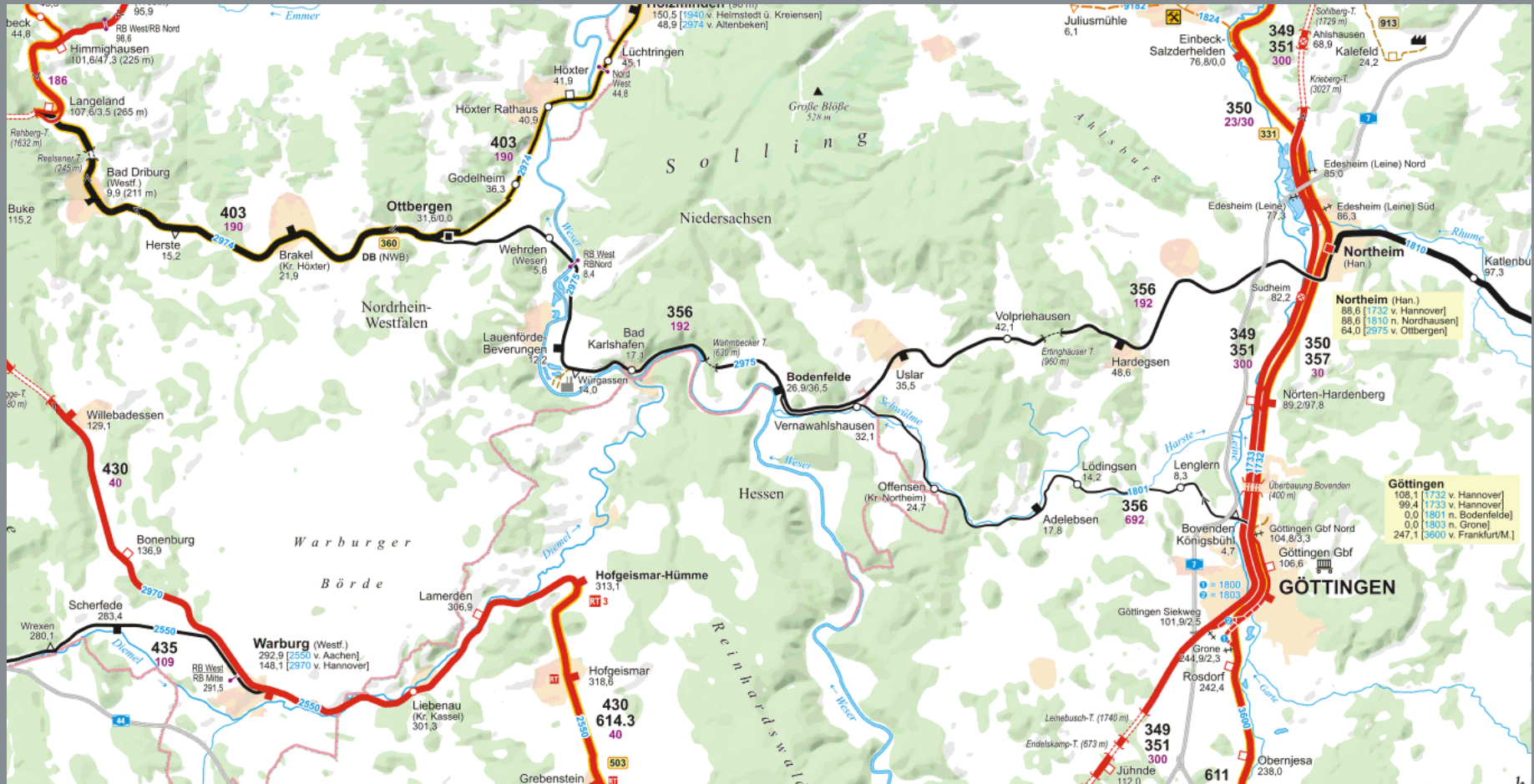
- Aufweitung für Elektrifizierung erforderlich:
 - Lichtraumprofil bisheriger Tunnel nicht für Elektrifizierung geeignet (Aufsatz)
 - Baulicher Zustand erfordert Sanierung

- Mögliche Varianten:
 - Vorhandener eingleisiger Tunnel:
 - Aufweitung erforderlich (s. Beispiel)
 - Vorhandener zweigleisiger Tunnel, aber nur mit einem Gleis (auch zukünftig) belegt:
 - Gleis in Tunnelmitte verlegen, verbunden mit Tunnelanierung
 - Vorhandener zweigleisiger Tunnel:
 - Aufweitung erforderlich

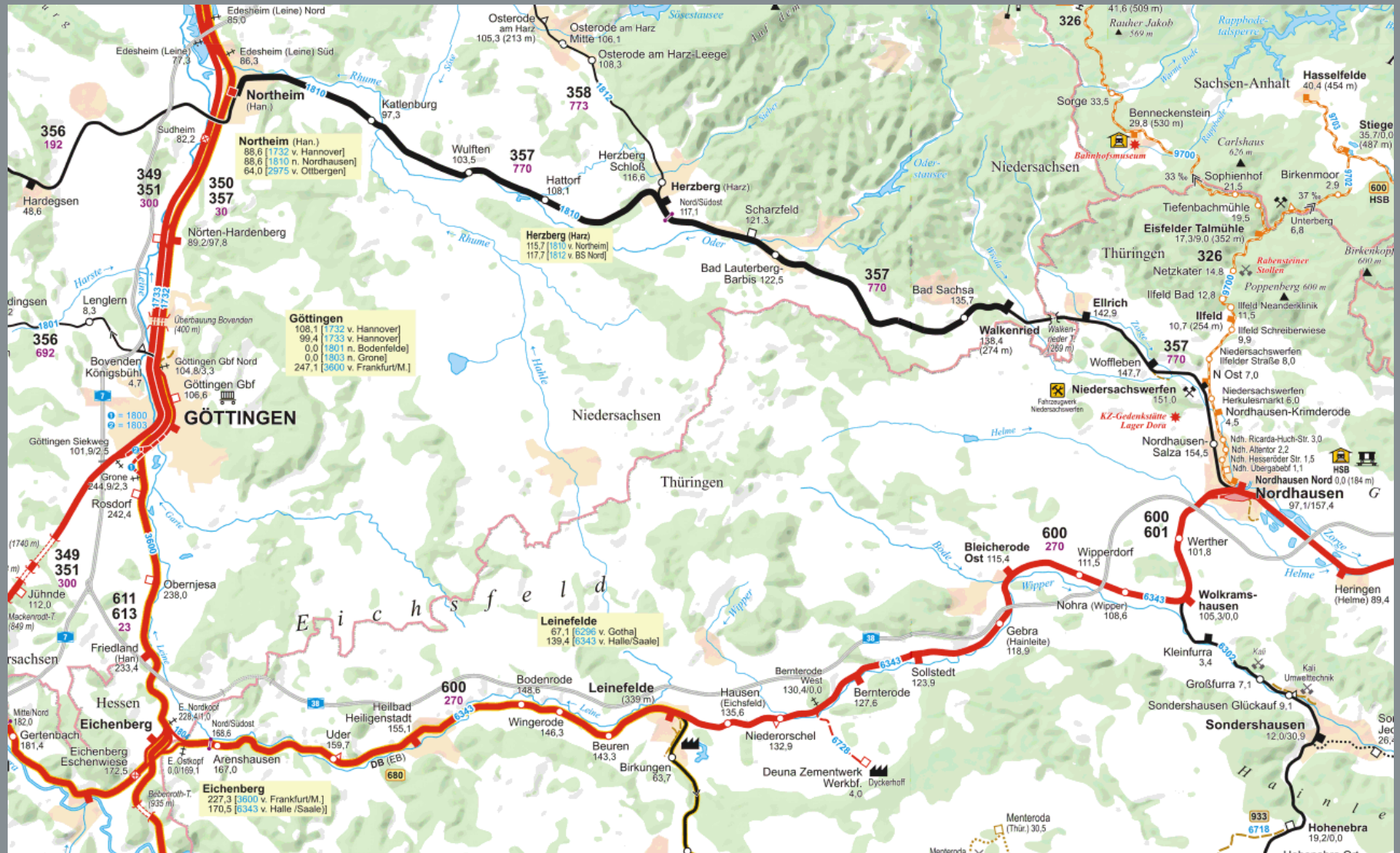


Beispiel Aufweitung eines eingleisigen Tunnels

Teilabschnitt Altenbeken – Ottbergen – Bodenfelde – Northeim Strecken 2974 und 2975 (Karte 1/2)



Teilabschnitt Northeim – Nordhausen, Strecke 1810 (Karte 2/2)





Maßnahmenumfang (1/4):

Projektbedingte Maßnahmen (Elektrifizierung):

Elektrifizierung: 279 km (Länge Kettenwerke bezogen auf Strecken- und Bahnhofsgleise))

Unterwerke / Umrichterwerke: Neubau zweier Unter- / Umrichterwerke

Tunnel: Sanierung:
2 eingleisige Tunnel (Länge: 630 m / 269 m):
1 zweigleisiger Tunnel (Länge ca. 245 m)

Ersatzneubau:
1 eingleisiger Tunnel (Länge: 959 m)

Straßenüberführungen: Ersatzneubau: 5 Straßenüberführungen
Absenkungen: 7 Straßenüberführungen

Erdungsmaßnahmen und Berührungsschutz:
alle anderen Straßenüberführungen



Maßnahmenumfang (2/4):

Projektbedingte Maßnahmen (Elektrifizierung):

Eisenbahnüberführungen: Ersatzneubau: 4 Eisenbahnüberführungen
darunter: Weserbrücke

Größere Umbaumaßnahmen:
5 Eisenbahnüberführungen

Erdungsmaßnahmen ergänzen:
An allen anderen Eisenbahnüberführungen

Lärmschutz (aktiv: LSW): ca. 20 km

Grunderwerb: ständiger Grunderwerb: für OLA-Maste, etc.
zeitweiliger Grunderwerb: für Zuwegungen und Baustelleneinrichtungsflächen

Ausgleichsmaßnahmen: für die Inanspruchnahme von Grundstücken

Maßnahmenumfang (3/4):

Projektbedingte Maßnahmen (Elektrifizierung):

Gleisumbau:

- in Bereichen der Gleisabsenkungen
- in Bereichen der Tunnelumbauten / - Neubauten
- im Bereich der Langsamfahrstellen (Strecke 1810, keine Streckenklasse D4) mit Untergrundsanierung
- bei Überholgleisverlängerungen (s. Maßnahmenumfang 4)

Sicherungstechnik:

Anpassungen aufgrund Elektrifizierung erforderlich

Bahnübergänge:

Anpassungen an allen technisch gesicherten Bahnübergängen erforderlich

GSM-R*:

Aufbau Strecke 2974 Langeland – Ottbergen

*Global System for Mobile Communications

Maßnahmenumfang (4/4):

Projektbedingte Maßnahmen (aus Kapazitätsgründen):

Verlängerung Überholgleise:

- Bahnhof Niedersachswerfen: 1 Gleis auf 750 m Nutzlänge
- Bahnhof Hardegsen: 1 Gleis auf 750 m Nutzlänge

Zusätzliches Überholgleis:

- Bahnhof Northeim: 1 neues Gleis mit 750 m Nutzlänge

Erhöhung Einfahrgeschwindigkeiten:

Erhöhung von 60 km/h auf 80 km/h im Bahnhof Bodenfelde

Verbesserung Einfahrmöglichkeiten:

Bessere Anbindung der Strecke 1810 an den Bahnhof Nordhausen

Weichentrapeze:

- Zusätzlich erforderlich aus betrieblichen Gründen:
- Bahnhof Brakel
 - Haltepunkt Wulffen

Gewerkeweise Zusammenstellung der Kosten:

Gewerk	Bemerkungen	gesamte Haushalts-relevante Projektkosten BVWP (Gesamtprojektkosten, ggf. mit Ersatzanteilen, inkl. der gesamten Planungskosten)
Durchlässe	in Oberbau enthalten	0,0
Bahnübergänge		9,0
Oberbau / Unterbau		27,3
Leit- und Sicherungstechnik inkl. Tk und Kabeltiefbau		54,7
Eisenbahnüberführungen		42,7
Straßenüberführungen		8,2
Tunnel		64,7
Lärmschutz		33,2
Oberleitung / Bahnstrom		125,7
Sonstige Maßnahmen	z.B. Grunderwerb und Ausgleichsmaßnahmen	16,4
Risiko / Unvorhergesehenes	10%	37,8
Planungskosten	18%	75,6
Gesamtkosten		495,3

Altenbeken – Northeim – Nordhausen:

Weitere Betrachtung im Trassenfindungsprozess nicht sinnvoll

Im Vergleich:



44 Güterzüge pro Tag*



Kosten auf Basis einer Analyse gem. BVWP-Methodik (Kostenstand 2015)	
Projekt	Haushaltsrelevante Kosten
Altenbeken - Northeim - Nordhausen	495,3 Mio €

Fazit:

- Die Annahme von 44 Güterzügen Mehraufkommen ist bindend für die Betrachtung, da potenzielle Mehrkapazitäten ohne belegbaren Bedarf nicht berücksichtigt werden dürfen.
- Zur Erreichung des verkehrlichen Zieles von 44 Güterzügen mehr in Ost-West-Relation würde die Ertüchtigung der Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen ca. 500 Mio. EUR kosten.
- Die DB Netz AG hat keinen Auftrag auf Basis dieser Ergebnisse die Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen weiter zu betrachten und in den Trassenfindungsprozess einzubeziehen.

Auf Basis dieses Ergebnisses lassen sich keine weiteren Investitionen in tiefergehende Betrachtungen rechtfertigen, die außerhalb des Suchraums liegen.

Die Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen wird im Rahmen des Projektes Kurve Kassel nicht weiter betrachtet

Zusammenfassung:

- Eine Ertüchtigung der Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen wurde **nicht** als Projekt mit vordringlichem Bedarf in den BVWP aufgenommen
- Eine Betrachtung der Strecke ist **nicht** Bestandteil des Projektauftrages des Bundes zur Kurve Kassel mit der Referenzvariante Mönchehof – Ihringshausen
- Aktuell liegen **keine** belastbaren Informationen vor, dass die Strecke perspektivisch stillgelegt werden soll
- Aktuell liegen **keine** Bedarfsanmeldungen der regionalen Verkehrsanbieter für eine zukünftige Ausweitung des ÖPNV vor
- Basis für eine Bewertung des Maßnahmenumfangs zur Ertüchtigung für den **Güterverkehr** sind
44 Güterzüge (Zugzahlenprognose 2025)
- Die Laufwegsverkürzung (Vergleich der beiden Bestandsstrecken ca. 30 km kürzer) stellt **kein** maßgebliches Argument zur Rechtfertigung einer Ertüchtigung dar

Agenda

1. Aktuelles
2. Prüfergebnisse Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen
3. Ausblick / weiteres Vorgehen
4. Entfällt: Verabschiedung gemeinsamer Botschaften

Nächste Schritte

- **Expertentag am 30. März 2020:**
entfällt bis auf Weiteres, Neeterminierung nach Corona-Krise
- **Vorschlag für nächsten Runden Tisch:**
Vorbehaltlich Rückmeldung auf das gewählte Format: 21.04.2020
Themen: Planungsfortschritt im Suchraum
- **Weitere Möglichkeiten zu Information und Austausch online**

Agenda

1. Aktuelles
2. Prüfergebnisse Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen
3. Ausblick / weiteres Vorgehen
4. Entfällt: Verabschiedung gemeinsamer Botschaften



BACK-UP

Kostenermittlung:

Backup

Auswertung der ermittelten Investitionskosten (nachgelagert)

- **Ermittlung der filterbaren Ersatz- bzw. Erhaltungskosten:**
 - Kosten aus notwendigen Ersatzinvestitionen („Sowieso-Kosten“)
 - Kostenbeteiligungen Dritter
 - Einheitliches Kostenermittlungsschema über alle Projekte
- **Ermittlung der bewertungsrelevanten Ausbau- / Neubaukosten (Aus- / Neubaukosten inkl. noch zu tätiger Planungskosten für Aus- / Neubau)**
 - Investitionskosten abzgl. Filterbarer Ersatz- bzw. Erhaltungskosten
 - Gewerke- und Gleisscharf
- **Ermittlung der haushaltsrelevanten Aus- und Neubaukosten gemäß BVWP:**
 - Gesamt-Investitionskosten
 - Gewerke- und Gleisscharf

Gewerkeweise Zusammenstellung der Kosten (1):

Backup

Gewerk	Bemerkungen	gesamte Haushalts- relevante Projektkosten BVWP (Gesamtprojektkosten, ggf. mit Ersatzanteilen, inkl. der gesamten Planungskosten)	darunter Erhaltungs- und Ersatzkosten	Bewertungsrelevante Ausbau- / Neubaukosten (Aus- und Neubaukosten, inkl. noch zu tätigerender Planungskosten für Aus- / Neubau)
Durchlässe	in Oberbau enthalten	0,0	0,0	0,0
Bahnübergänge		9,0	0,0	9,0
Oberbau / Unterbau		27,3	7,4	19,9
Leit- und Sicherungstechnik inkl. Tk und Kabeltiefbau		54,7	8,7	46,0
Eisenbahnüberführungen		42,7	0,0	42,7
Straßenüberführungen		8,2	0,0	8,2
Tunnel		64,7	28,9	35,9
Lärmschutz		33,2	0,0	33,2
Oberleitung / Bahnstrom		125,7	0,0	125,7
Sonstige Maßnahmen	z.B. Grunderwerb und Ausgleichsmaßnahmen	16,4	0,3	16,2
Risiko / Unvorhergesehenes	10%	37,8	4,5	33,3
Planungskosten	18%	75,6	8,9	66,6
Gesamtkosten		495,3	58,6	436,7

Gemeinsame Botschaften – 3. Runder Tisch (Sachstand Kurve Kassel)

- Am 30. März 2020 fand die dritte Sitzung des Runden Tisches zum Bahnprojekt Kurve Kassel als Online-Veranstaltung statt. Der Runde Tisch ist Teil der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung der DB Netz AG.
- Das Projektteam der DB Netz AG und beauftragte Planungsbüros berichteten den Teilnehmenden über aktuelle Untersuchungen und Planungen.
- Die Betrachtung der Kosten für die Strecke Altenbeken – Northeim - Nordhausen nach der Methodik des BVWP kam zu dem Ergebnis, dass die Haushaltsrelevanten Kosten für die Strecke bei ca. 500 Millionen Euro liegen würden. Für einer weitere Betrachtung der Strecke Altenbeken – Northeim - Nordhausen liegt der DB Netz AG kein weiterer Projektauftrag durch das BMVI vor.
- **[Platzhalter zu Diskussionsschwerpunkten]**