

Protokoll

Kurve Kassel

9. Runder Tisch

29. März 2021

Ort: Virtuelle Veranstaltung
Dauer: 16:00 Uhr – 19:30 Uhr
Leitung: Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG
Moderation: Dr. Hanna Seitz, ifok
Protokoll: Anna Schwietering, ifok

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Aktuelles
- TOP 2 Rückblick Vertiefungstermine (01.02.2021 und 17.03.2021)
- TOP 3 Offene Punkte/Arbeitsaufträge
- TOP 4 Variantenentscheid
- TOP 5 Erste Bewertungsergebnisse der Varianten
- TOP 6 Ausblick/ Offene Punkte/ nächste Termine
- TOP 7 Abstimmung gemeinsamer Botschaften

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Präsentation der DB Netz AG zum 9. 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 9. Runden Tisch der Kurve Kassel. Heute sei mit der Entscheidung über die Variante, die in die Raumordnung eingebracht werde, ein wichtiger Meilenstein erreicht.

Begrüßung und Einführung durch die Moderation

Auch die Moderatorin Dr. Hanna Seitz, ifok GmbH, begrüßt die Teilnehmenden, weist auf technische Funktionen in MS Teams hin und gibt einen Überblick über die Agenda. Weiter berichtet sie:

- Der Entwurf des ausstehenden Protokolls zum 8. Runden Tisch sei verteilt worden, es sei keine Rückmeldung eingegangen. Damit wird das Protokoll ohne Einwände verabschiedet.
- Als Nachtrag zum 8. Runden Tisch sei auf Bitte der Teilnehmenden eine KMZ-Datei der Variante 4B für die Darstellung auf Google Earth auf die Projekthomepage hochgeladen worden.
- Auf der Projekthomepage veröffentlicht seien inzwischen außerdem die Ergebnisprotokolle zu den Vertiefungsterminen zu den Themen Verkehr/(Volks-)Wirtschaft vom 01.02.2021 und Zugzahlen und EBWU vom 17.03.2021, die direkt im Termin mit den Teilnehmenden abgestimmt wurden.

TOP 2 Rückblick Vertiefungstermine (01.02.2021 und 17.03.2021)

Dr. Hanna Seitz berichtet von den Vertiefungsterminen am 01.02.2021 und 17.03.2021 (Folie 6).

TOP 3 Offene Punkte/Arbeitsaufträge

Dirk Schütz, Projektleiter der DB Netz AG, stellt die Ergebnisse der abschließenden Gegenüberstellung des Laufwegs über Altenbeken – Northeim – Nordhausen zur Kurve Kassel vor (Folie 9). Er weist darauf hin, dass die Tiefe der Betrachtung ab Szenario zwei nicht der Tiefe des Bundesverkehrswegeplans sowie der Betrachtung von Schüssler Plan entspricht. Die Kostenschätzungen in Szenario zwei und drei seien Minimalkosten ohne Untersuchung der Örtlichkeit.

Fragen und Diskussion

Diskussion: Ökologische Auswirkungen und Flächenbeanspruchung

- Ein:e Teilnehmende:r äußert Verwunderung darüber, dass für das Ausbauszenario 3, dem Ausbau der Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen auf zwei Gleise, eine hohe Eingriffsintensität festgestellt wird.
 - Dirk Schütz erläutert, der Ausbau von 83 Kilometern neuen Gleises im Vergleich zu 6,5 Kilometern stelle einen hohen Eingriff dar. Die Bereiche, wo früher einmal Gleisanlagen gelegen haben seien in der Zwischenzeit wieder ein ökologischer Lebensraum. Das sei unter Fachleuten unumstritten.

- Ein:e Teilnehmende:r erklärt im Chat, dass ein Neubau inmitten vorwiegender „Industrieäcker“ oft mehr eine Auf- als Abwertung darstelle, durch Dämme und Einschnittsböschungen, hier seien die 80 Kilometer zweites Gleis den 6 Kilometern Neubau gegenüberzustellen.
 - Dirk Schütz geht auf das Argument und die im Teilnehmerkreis genutzte Bezeichnung „Industrieäcker“ ein: Wenn man eine Ackerfläche mit Monokultur habe, dann könne die Böschung und der Einschnitt neben der Strecke ggf. tatsächlich eine ökologische Aufwertung sein. Allerdings würden landwirtschaftlich genutzte Flächen nicht nur auf ihren ökologischen Wert hin beurteilt, sondern seien wichtige Nutzflächen. Bei der Weiträumigen Umfahrung gehe es um die Veränderung von einer eher hochwertigen brachliegenden Fläche zu einem Gleis. In diesem Fall sei eine ökologische Aufwertung nicht wahrscheinlich.
 - Burkhard Fahnenbruch, FROELICH & SPORBECK, spezifiziert, aufgrund der Länge der Weiträumigen Umfahrung würde ein Vergleich aus ökologischer Perspektive wahrscheinlich sehr viel schlechter ausfallen, da sich Auswirkungen summieren.
- Ein:e Teilnehmende:r hält fest, die Strecke der Variante 4B verlaufe durch landwirtschaftlich hochwertige, landschaftlich reizvolle und touristisch genutzte Bereiche, wenn hier abwertend über dieses Gelände gesprochen werde, sei das nicht hinzunehmen.
 - Dirk Schütz führt aus, es sei nicht die Absicht gewesen sich abfällig über die Landschaft zu äußern, man habe den Begriff „Industrieäcker“ aus dem Chat übernommen. Der Flächenverbrauch werde auch unabhängig vom ökologischen Nutzen betrachtet.

Diskussion: Kosten

- Ein:e Teilnehmende:r zeigt sich über die Höhe der Kosten für die Ausbauszenarios 2 und 3 verwundert, es handele sich bei der Strecke über den Solling nicht um einen naturbelassenen, unzerschnittenen Raum wie bei der Kurve Kassel. Zudem müssten bei der Kurve Kassel noch die Tunnelkosten eingerechnet werden. Werde die Kurve Kassel nicht doppelt so teuer?
 - Dirk Schütz erläutert, für den Bau der Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen müsse das heute gültige Regelwerk angesetzt werden, der bestehende Bahnkörper sei die letzten 30 Jahre nicht gepflegt worden. Es sei auch davon auszugehen, dass teilweise Erdkörper ertüchtigt werden müssen. Bei der Wiederinbetriebnahme von Bahnstrecken in vergleichbaren Projekten fielen entsprechende Kosten an, man habe die auf Folie 9 angegebenen Kosten aus dem Kostenkennwertkatalog hergeleitet. Bezüglich der zweiten Frage (Tunnelkosten bei der Kurve Kassel) spezifiziert die Projektleitung, dass der Tunnel der Variante 4B in der Kostenschätzung berücksichtigt sei. Es seien alle Kosten inklusive der Planungskosten für alle Varianten berücksichtigt worden.

Diskussion: Energetische Aspekte

- Ein:e Teilnehmende:r vermutet, aufgrund der kürzeren Laufzeit und der Energieeinsparung sei die Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen langfristig eine wesentlich günstigere Variante. Es

sei daher bedauerlich, dass die Übersicht zu den Varianten nicht die späteren Betriebskosten berücksichtige.

- Dirk Schütz erläutert, es seien bereits zwei Experten der Universität Kassel bezüglich der Energieberechnung angefragt worden. Eine seriöse Prognose könne hierzu nicht gegeben werden. Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit müssten zwei Auswirkungen betrachtet werden. Auf der einen Seite stünden die wesentlich geringeren Kosten durch den Bau der Kurve Kassel im Vergleich zur Weiträumigen Umfahrung. Für den Bund ergebe sich daher kein positiver Effekt. Auf der anderen Seite stünden die Verkehrsunternehmen. Sie könnten nach einer groben Rechnung aufgrund der kürzeren Strecke 2 Millionen Euro Trassenpreise im Jahr sparen. Volkswirtschaftlich sei dies im Vergleich zu den hohen Investitionskosten des Ausbaus als nicht erheblich einzuschätzen.
- Ein:e Teilnehmende:r ergänzt, die Umweltgesichtspunkte sollten hier nicht außer Acht gelassen werden, der Strom müsse produziert werden, hierdurch werde CO₂ freigesetzt. Der Preis des CO₂ Ausstoßes werde bislang aber nicht ausreichend berücksichtigt. Die DB Netz AG solle sich die Berechnungen des Umweltbundesamts anschauen. Der/die Teilnehmende wird etwas zur Stellungnahme schicken.
 - Dirk Schütz bekräftigt, auch die Veröffentlichungen des Umweltbundesamt seien berücksichtigt worden, zu einem wesentlich anderen Preis komme man nicht, man bräuchte über 100 Jahre bis sich die Strecke amortisiere.
- Ein:e Teilnehmend:e äußert, die Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen könne hinsichtlich der Zweigleisigkeit nicht mit der Kurve Kassel verglichen werden. Letztere bleibe mit dem Neubauabschnitt ein Nadelöhr. Für eine Vergleichbarkeit mit den Ausbauszenarien 2 und 3, müsste sie ebenfalls zweigleisig ausgebaut werden. Dass die Bahn die Energiekosten nicht ermitteln könne, sei vor dem Hintergrund der eben von der Projektleitung vorgetragenen Berechnungen nicht nachvollziehbar.
 - Dirk Schütz erläutert, dass die Kurve Kassel aufgrund der nur kurzen Eingleisigkeit und der ausschließlichen Nutzung durch den SGV deutlich leistungsfähiger ist als die heute eingleisige Strecke durch den Solling. Die Kurve Kassel sei nicht der Engpass auf dem Laufweg von Hamm nach Halle, ein zweigleisiger Ausbau sei daher nicht notwendig. Bezüglich der Energiekosten verweist er darauf, dass die überschlägige Rechnung (s.o.) die Einschätzung erlaubt, dass ein volkswirtschaftlicher Nutzen nicht gegeben ist.
- Ein:e Teilnehmende:r merkt an, wie ein Planer heute keine Kenntnis über den Energieverbrauch haben könne wundere sie/ihn sehr. Es gebe Messverfahren der Stromaufnahme. Weiterhin habe die Universität Kassel, die angefragt worden sei keinen guten Ruf. In Kassel gebe es einen Lokomotivhersteller, der präzise Auskunft über den Energieverbrauch geben könne.
 - Dirk Schütz erläutert diesbezüglich, dass die Fragestellung sei, was eine Lokomotive auf der Strecke A im Vergleich zur Strecke B verbrauche. Da es beide Streckenabschnitte nicht gebe, einer sei noch nicht gebaut, der andere nicht elektrifiziert, könne auch der Energieverbrauch nicht einfach gemessen werden, sondern müsste berechnet werden.

Diskussion: Fahrtzeiten

- Ein:e Teilnehmende:r erkundigt sich nach den aufgeführten Fahrtzeiten. Beim 6. Runden Tisch am 19.10.2020 seien die Fahrtzeiten über die Strecken Altenbeken – Northeim – Nordhausen angegeben worden. Auf der Nachtscheibe sei eine Dauer von 2:45 Stunden angenommen worden. Im Ausbauszenario 2 komme man am Tag auf 2:45 Stunden, in der Nacht müsste man entsprechend schneller sein. Die Darstellung, die hier gewählt worden sei, sei deshalb verkürzend und falsch.
 - Dirk Schütz erklärt, schneller als die angenommen 3:45 Stunden am Tag würde es im Ausbauszenario 1 nicht gehen. Er erläutert, dass auf der Folie die langsamere Nachtscheibe angegeben sei. Für die Ausbauszenarien 2 und 3 seien die Zeiten tags und nachts gleich, da die zusätzliche Infrastruktur die Tagfahrzeit an die Nachtfahrzeit angleiche. Die Verzögerung im Szenario 1 ergebe sich ausschließlich durch die Wartezeiten tags.
- Auf die Frage, ob ein Ausbau bei den Fahrtzeiten der Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen schon berücksichtigt sei, antwortet Dirk Schütz: Die Beseitigung infrastruktureller Mängel sei sowohl bei den Kosten als auch bei der Fahrtzeit berücksichtigt. Eine Begradigung der Strecke mit z.B. größeren Bogenradien sei nicht angesetzt worden.

Diskussion: Presseberichterstattung über Einschätzungen der DB Netz AG

- Ein:e Teilnehmende:r spricht den am Samstag, den 27.03.2021 in der Northeimer Zeitung erschienen Artikel mit der Schlagzeile „Die Sollingtrasse ist vom Tisch“ an, in dem die Projektleitung zitiert werde. Diese Überschrift sei angesichts der ausstehenden Antworten aus dem Petitionsausschuss zur betreffenden Petition zur weiträumigen Umfahrung nicht nachvollziehbar. Er/sie wirft der Projektleitung vor, eine Schaufensterdiskussion zu führen.
 - Gerd-Dietrich Bolte weist diese Unterstellung von sich. Die Projektleitung versuche am Runden Tisch die Dinge sachlich und auf den Punkt darzustellen. Die DB Netz AG sei vom Kreistag angefragt worden einen Sachstand zu geben und habe dies gemacht. Welche Aussagen in welcher Form von der Presse aufgegriffen würden habe man nicht in der Hand. Er bittet darum, die gute Diskussionskultur zu wahren und persönliche Anfeindungen zu unterlassen.
 - Dirk Schütz erklärt, er habe auf Bitte des Kreistages des Landkreis Northeim vor einem Ausschuss des Kreistags gesprochen und den bekannten Standpunkt der DB Netz AG wiedergegeben, dass der Ausbau der Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen aus Sicht der DB Netz AG nicht finanzierungsfähig und genehmigungsfähig sei.
- Ein:e Teilnehmende:r weist daraufhin, dass es aufgrund der im Deutschen Bundestag eingereichten Petitionen ein laufendes Verfahren von Verfassungsrang abzuwarten gelte.
 - Gerd-Dietrich Bolte bekräftigt, selbstverständlich müsse das Petitionsverfahren sauber abgearbeitet werden. Nichtsdestotrotz sehe das grundsätzliche Verfahren vor, dass die Vorhabenträgerin DB Netz AG jetzt zu einer Entscheidung komme und einen Antrag an das Regierungspräsidium stelle. Dieses prüfe daraufhin, ob die Entscheidung der DB Netz

AG nachvollzogen werden könne. Man habe am Runden Tisch unterschiedliche Sichtweisen auf den gleichen Sachverhalt, dies werden sich im informellen Verfahren nicht auflösen lassen. Heute im Vordergrund stehe das Ergebnis der Raumordnung seitens der DB Netz AG.

- Ein:e weitere:r Teilnehmende:r nimmt Rückbezug auf den erschienenen Artikel in der Northeimer Zeitung. Die Projektleitung werde mit der Einschätzung zitiert, dass der Neubau der Kasseler Kurve den Engpass zwischen Hannover und Magdeburg beseitige und fragt, ob die vier über die Kurve Kassel umgeleiteten Züge dafür ausschlaggebend seien.
 - Dirk Schütz erklärt es gehe darum zu betrachten, wo in Deutschland Engpässe entstünden. Der Knoten Hannover sei in der Prognose ein Engpass, er könne keine weiteren Verkehre aufnehmen. Mit der Kurve Kassel werde eine weitere Verbindung geschaffen, sodass weniger Züge über Hannover fahren müssen. Diese Verlagerungen finden allerdings im Gesamtnetzwerk statt. Es sei aber richtig, dass die überwiegende Anzahl der Züge der Kurve Kassel Neuverkehre von der Straße sind.

TOP 4 Variantenentscheid

Bastian Volk, FROELICH & SPORBECK, stellt die bereits bekannten Ergebnisse des Variantenvergleichs hinsichtlich der Zielsysteme Umwelt und Raumordnung vor (Folien 11-13) und erinnert daran, dass das Ziel die Identifizierung der konfliktärmsten Variante ist. Im Anschluss erläutert Dirk Schütz die ebenfalls bekannte Bewertung hinsichtlich des Vergleichs zum Thema Verkehr/ (Volks-)wirtschaft (Folie 14) und stellt das abschließende Gesamtergebnis für das Raumordnungsverfahren (Folie 15-17) vor. Über alle drei Zielsysteme sei die beste Variante die Variante 4B, diese Eindeutigkeit erlebe man selten in den Projekten. Die Variante 4B werde die Antragsvariante für die Raumordnung.

Fragen und Diskussion

Diskussion: Spielräume und Kapazität

- Ein:e Teilnehmende:r erkundigt sich, wo und in welchem Umfang bei dieser Variante Spielräume für eine zukünftige Ausweitung des Personenverkehrs bestehen.
 - Dirk Schütz erläutert, alle Varianten, die nördlich von Obervellmar einbänden, behinderten eine Nahverkehrsverdichtung nicht. Spielräume seien ausreichend vorhanden. Er verweist auf den Vertiefungstermin zur EBWU am 17.3.2021.
- Ein:e Teilnehmende:r stellt die Frage, ob es im Norden der Kurve ein Ausweichgleis für Überholmöglichkeiten oder Gegenverkehr geben wird.
 - Dirk Schütz erklärt, dass an jedem Ende der Verbindungskurve der Variante 4B ein Puffergleis mit 740m Nutzlänge vorgesehen ist. Dies sei auch aus den im Januar beigefügten Spurplanskizzen zu entnehmen. Westlich von Ihringshausen gabelt sich die Variante nach dem Tunnelbauwerk und binde höhenfrei in die Bestandsstrecke 1732 ein. Beide Gleise können auf Grund Ihrer Länge jeweils als Überholgleise genutzt werden. In Mönchehof

gebe es ebenfalls in der Variante 4B zwei Gleise, sodass auch hier immer ein Zug zwischengepuffert werden könne, falls aus der Gegenrichtung gerade eine Fahrt in der Kurve stattfinde.

Diskussion: Weiträumige Umfahrung als Alternative zur Kurve Kassel

- Ein:e Teilnehmende:r bringt Resignation zum Ausdruck. Die Entscheidung für Variante 4B sei nicht überraschend. Diese Variante dränge sich als beste Variante im Suchraum auf. Die DB habe eindeutig schlechtere Varianten im Suchraum ins Spiel gebracht, obwohl die 4er Varianten von Beginn an priorisiert worden seien. Jedoch forderten die Bürgerinitiativen seit Jahren eine sachgerechte Prüfung der Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen als Alternative zu den Suchraumvarianten. Hierzu habe es nur allgemeine Abschätzungen gegeben. Daher sei die Einbindung der Bürgerinitiativen im Runden Tisch keine echte Mitwirkungsmöglichkeit.
 - Die Moderatorin hält fest, am Runden Tisch seien sauber alle Argumente abgewogen worden, dies solle unterschieden werden von der Tatsache, dass man jetzt zu unterschiedlichen Schlussfolgerungen komme.
- Ein:e Teilnehmende:r bekräftigt die an den Bund gerichtete Forderung einer weiteren Prüfung der Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen. Zudem sei der Nachweis über die Belastung der Strecke über die Kurve Kassel im Rahmen des 24-Stunden-Fahrplans ausstehend. Er/sie bezweifelt, dass eine eingleisige Strecke Kurve Kassel mit so hohen Kosten sinnvoll ist.
 - Dr. Hanna Seitz versichert die Information über den 24-Stunden-Fahrplan werde wie vorgesehen zeitnah auf der Projekthomepage auf einer geschützten Unterseite zur Verfügung gestellt und alle Teilnehmenden des Runden Tisches per Mail darüber informiert werden.

Diskussion: Tunnel

- Ein:e Teilnehmende:r möchte wissen, ob es vorgesehen sei, im Tunnel eine Fahrspur für einen LKW einzurichten und wann die Planung der Rettungsplätze erfolge.
 - Dirk Schütz führt aus, diese Fragen seien wichtig, könnten aber erst nach Abschluss der Raumordnung geklärt werden. Im Moment gehe er davon aus, dass der Tunnel im Notfall für Straßenfahrzeuge nicht befahrbar sein müsse. So wie es auch Rettungsschächte geben müsse. Hier könne man gegebenenfalls vorhandene Zuwegungen nutzen.
- Ein:e Teilnehmende:r fragt nach dem Tunnelverlauf in Richtung Frommershausen, hier sei einmal angedacht gewesen einen Damm aufzuschütten und dann einzuhausen, ist dies immer noch eine offene Variante?
 - Dirk Schütz expliziert, östlich von Frommershausen werde man gegebenenfalls im Bereich der Talquerung und schutzwürdigen Gehölze auf 150m offen bauen, denn hier reiche die Überdeckung nicht. Es müsse aber kein Damm angeschüttet werden, da der Tunnel schon unter dem aktuellen Geländeniveau liege.

Diskussion: Fragen zu Einrichtungen, Bauwerken und zur Streckenführung

- Ein:e Teilnehmende:r erkundigt sich, was für die Einfädung in Richtung Norden signaltechnisch erfolgen müsse.
 - Dirk Schütz antwortet, die Anpassung der Signaltechnik in Hofgeismar und Lammerden erfordere nach der bisherigen Planung keine Bautätigkeit. Diese Fragen würden im Rahmen der Vorplanung geklärt und dann auch gemeinsam am Runden Tisch diskutiert.
- Ein:e Teilnehmende:r erkundigt sich, ob es bei der K35 bei den zwei geplanten Straßenbrücken, die neu gebaut werden sollen, bleibe.
 - Dirk Schütz erklärt, dies sei in der Raumordnung so vorgesehen, in der Vorplanung müsse man dann sehen, ob es ggf. eine andere verkehrlich Verbindung ergebe. Diese Fragen werde man dann gemeinsam anschauen und besprechen.
- Ein:e Teilnehmende:r erkundigt sich nach dem geplanten Brückenbauwerk an der Kämperbrücke. Man befürchte, dass die Brückenpfeiler in den Vorgärten der Anwohnenden gebaut würden. Gibt es hier zwischenzeitlich genauere Daten?
 - Dirk Schutz erklärt, die Einwohnermeldedaten könnten erst nach Einleitung des Raumordnungsverfahrens angefordert werden. Die parzellengenaue Planung beginne dann mit der Vorplanung, man werde genau betrachten, an welchen Stellen und mit welchem Abstand die Brückenpfeiler platziert würden.
- Ein:e Teilnehmende:r fragt nach den Zuwegungen im Bereich nördlich von Philippinenhof.
 - Dirk Schütz verweist auf die Visualisierung in den Videofilmen. Die Eisenbahnbrücke und die Kämperbrücke kollidierten nicht miteinander, die Kämperbrücke könne so erhalten bleiben.
- Ein:e Teilnehmende:r fragt, wie mit einem Wanderweg umgegangen wird, der durch die Strecke betroffen ist.
 - Dirk Schütz antwortet, dieser werde verlegt – voraussichtlich etwa 30 m nach Süden.
- Ein:e Teilnehmende:r bringt das Anliegen der Region zum Ausdruck, die Grillhütte in Frommershausen zu erhalten.
 - Dirk Schütz misst mittels Google Earth die Distanz der Grillhütte zur geplanten Strecke der Kurve Kassel und zeigt sich zuversichtlich, dass diese erhalten bleiben kann.

Diskussion: Schallbelastung und Schallschutz

- Ein:e Teilnehmende:r erkundigt sich nach der zu erwartenden Lärmbelastung im Bereich Vellmar Nord.
 - Dirk Schütz führt aus, der nördliche Bereich des Wohngebietes Vellmar sei berücksichtigt. Das Gebiet liege in etwa 400m Entfernung zur geplanten Strecke, die Isophonenlinien der Lärmberechnung reichten nicht in diesen Bereich.
- Ein:e Teilnehmende:r erkundigt sich nach dem geplanten Schallschutz im Bereich der Brücke durch das Gewerbegebiet.

- Dirk Schütz bekräftigt, der Neubau löse bei Überschreitung der Grenzwerte per se Lärmschutz aus. Allerdings würden im Gewerbegebiet andere Grenzwerte gelten als in einem Wohngebiet. Die Immissionsgrenzwerte lägen gemäß der 16. BImSchV im Gewerbegebiet bei 69 Dezibel am Tag und 59 Dezibel in der Nacht. In einem reinen Wohngebiet lägen die Grenzwerte im Vergleich dazu jeweils 10 Dezibel niedriger.
- Ein:e Teilnehmende:r möchte wissen, ob es bereits eine Idee gebe, wie der dann entstehende Lärmschutz aussehen solle und wie hoch er sei.
 - Dirk Schütz erklärt diese Fragen würden im Planfeststellungsverfahren genauer erörtert, pauschal habe man bislang bis zu 5m hohe Lärmschutzwände angenommen.

Diskussion: Weitere Schritte

- Ein:e Teilnehmende:r fragt nach dem Vorgehen in der Vorplanung. Stimmt es, dass die DB Netz AG auf die Kommunen zugeht, um Problemlagen gemeinsam zu erörtern?
 - Dirk Schütz bejaht dies, zudem werde dies auch im Runden Tisch besprochen.
- Ein:e Teilnehmende:r erkundigt sich nach der zu erwartenden Lärmbelastung der Anwohnenden am Kaiserberg während der Bauzeit des Tunnels.
 - Dirk Schütz führt aus, vermutlich werde die Beeinträchtigung der Anwohnenden gering ausfallen, da der Tunnelbau an dieser Stelle bergmännisch erfolge. Allerdings könne es eine Beeinträchtigung durch den Abtransport der Erdmassen geben. Für eine genauere Einschätzung sei es jedoch zu früh, man müsse die Festlegung der Wegebeziehungen abwarten.
- Ein:e Teilnehmende:r unterstreicht, dass das nun vorgestellte Ergebnis für die Gemeinde Fuldataal ein erhebliche Belastung bedeute. Deshalb sei es nun vor allem wichtig, die Bürger:innen in Fuldataal mitzunehmen und weiterhin zu informieren, Man hoffe hier weiterhin auf eine gute Zusammenarbeit mit der DB Netz AG, werde aber dennoch über den Petitionsausschuss weiterhin für eine andere Variante kämpfen.
 - Dirk Schütz bekräftigt, das Angebot der DB Netz AG für Informationsveranstaltungen gelte weiterhin. Derzeit könne man keine Präsenzveranstaltungen machen, man informiere jedoch gerne online. Er lädt dazu ein, auf das Projektteam zuzukommen.

TOP 5 Offene Punkte / Ausblick / nächste Termine

Dirk Schütz stellt die offen gebliebenen Punkte vor und gibt einen Ausblick auf die nächsten Termine (Folien 19-20).

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 29. März 2021 fand die 9. Sitzung des Runden Tisches zum Bahnprojekt Kurve Kassel als Online-Konferenz statt.
- Im Fokus der Sitzung stand das Ergebnis des Variantenvergleichs der DB Netz AG im Suchraum. Aus dem Abwägungsprozess zu den Zielsystemen „Raumordnung“, „Umwelt“ inkl. Schallschutz, und „Verkehr und Technik“ geht die Variante 4B von Mönchehof nach Ihringshausen mit einem 2,4 km langen Tunnel östlich von Vellmar aus Sicht der DB Netz AG als beste Variante hervor.
- Das Projektteam der DB Netz AG griff außerdem einige Fragen zur Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen auf.
- Teilnehmende wiesen darauf hin, dass bezüglich dieser Strecke noch Fragen offen sind und dass im Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages noch Petitionen anhängig sind, welche die gleichrangige Untersuchung der Alternativstrecke zum Thema haben. Die Petitionen fordern eine objektive und umfassende Prüfung der Alternativstrecken unter Berücksichtigung von Nutzungsvorteilen aus einer kürzeren Streckenführung. Vor diesem Hintergrund sei die Sollingtrasse entgegen von Presseberichten im Vorfeld des 9. Runden Tisches bis zur Entscheidung des Petitionsausschusses nicht „vom Tisch“.

Dr. Hanna Seitz verabschiedet die Teilnehmenden und bedankt sich für die konstruktive Mitarbeit. Gerd-Dietrich Bolte schließt sich diesem Dank an, bekräftigt, dass die Teilnehmenden bei Fragen jederzeit auf die Projektleitung zukommen können und wünscht einen schönen Abend.