



Rubriken

ABS Paderborn - Halle Neubaustrecke Kurve Kassel

Fragen & Antworten zum 3. Runden Tisch vom 30.03.2020

DB Netz AG

Großprojekte Mitte

23.04.2020

1 Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz

1. **Das im Maßnahmenvorbereitungsgesetz vorgesehene sogenannte „vorbereitende Verfahren“ ähnelt stark dem bisherigen Planfeststellungsverfahren“. Fragen: Wo unterscheidet es sich aus der Sicht der DB Netz vom bisher geltenden Verfahren? Ist das Regierungspräsidium Kassel weiter für das Raumordnungsverfahren zuständig?**

In der Vorbereitung und der Durchführung des Raumordnungsverfahrens ändern sich weder Planungsinhalte noch Ablauf des Verfahrens. Die Verantwortung für das Raumordnungsverfahren bleibt auch weiterhin beim Regierungspräsidium Kassel bzw. Landkreis Göttingen. Das im Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz vorgesehene sogenannte „vorbereitende Verfahren“ ähnelt stark dem bisherigen Planfeststellungsverfahren. Das heißt, dass sich die Vorbereitung eines Maßnahmengesetzes mit Blick auf Planungsinhalte, -umfang und -tiefe nicht von der Vorbereitung eines Planfeststellungsverfahrens unterscheidet. Auch die öffentliche Beteiligung im Vorfeld des Gesetzgebungsverfahrens bleibt mindestens im selben Umfang erhalten. Lediglich die Art der Entscheidung ändern sich, falls die Kurve Kassel per Maßnahmengesetz beschlossen wird: Anstatt einer Entscheidung der Planfeststellungsbehörde (Planfeststellungsbeschluss) steht ein Gesetzesbeschluss des Bundestags (Maßnahmengesetz).

2 Termin mit BGM der weiträumigen Umfahrung

2. **Welche Bürgermeister haben an dem Treffen teilgenommen?**

Frage wurde in der Online-Veranstaltung beantwortet.

3 Aufgabenstellung der Kostenbetrachtung Altenbeken – Northeim - Nordhausen

3. **Habe ich das richtig verstanden, dass die Überprüfung der Strecke Altenbeken unter Feststellung der gleichen Aufnahmekapazität von Zügen wie die Kurve Kassel vollzogen wurde? Die Kurve Kassel ist eine in beide Richtungen eingleisige Lösung. Die Maßnahmen der Strecke Altenbeken beinhalten einen zweigleisigen Ausbau. Wäre die Strecke nach dem Ausbau demnach nicht leistungsstärker und zukunftsfähiger als die Kurve Kassel?**

Ja, die Annahme für die Bewertung der Strecke Altenbeken - Northeim - Nordhausen ist, dass diese Strecke nach Elektrifizierung und Ausbau den zusätzlichen Güterverkehr (SGV) von 44 Zügen aufnehmen kann.

Bei der Betrachtung der weiträumigen Umfahrung Altenbeken – Northeim – Nordhausen wurde kein zweigleisiger Ausbau angenommen. Dies wäre ein erheblicher, zusätzlicher Anstieg an Kosten. Wir gehen davon aus, dass die eingleisigen Abschnitte ausreichend Kapazität besitzen, um grundsätzlich die zusätzlichen Güterverkehre aufnehmen zu können. Aus unserer Sicht sind lediglich vereinzelte kapazitätssteigernde Maßnahmen wie neue Überholgleise oder ein kurzer zweigleisigen Abschnitt vor Northeim notwendig.

4. Wenn die Strecke Altenbeken Kapazitäten hat die besagten 44 Züge aufzunehmen, warum benötigen wir dann noch eine Kurve Kassel?

Ohne eine Elektrifizierung der Strecke und weiteren baulichen Maßnahmen wird kein überregionaler Güterzug die Strecke befahren. Somit sind eine Elektrifizierung und alle Folgemaßnahmen erforderlich. Dies war Inhalt und Auslöser der Betrachtung.

4 Kostenermittlung

4.1 Fragen zur Kostenbetrachtung Altenbeken – Northeim - Nordhausen

5. Warum wurden keine aktuelleren Kostenansätze gewählt, sondern 5 Jahre alte? Sind die noch realistisch? Mit welchen Kostenaufschlägen aufgrund der Preisentwicklung muss gerechnet werden?

Die Kostenansätze des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) mit Preisstand 2015 wurden zum Zwecke der Vergleichbarkeit auch für die Kostenermittlung der Untersuchung Altenbeken - Northeim - Nordhausen gewählt. Grund hierfür ist, dass alle im BVWP bewerteten Maßnahmen mit diesem Kostenstand errechnet wurden. Das heißt, es wurden einheitlichen Einheitspreise und einheitliche Pauschalen für Planung und Risiko angesetzt. Somit ist eine direkte Vergleichbarkeit mit den Maßnahmen des BVWP möglich.

6. Zu den Zuschlagfaktoren: Wo liegen besondere Schwierigkeiten bei verschiedenen Groß-Projekten von Altenbeken - Ottbergen -Northeim -Nordhausen? (P.S.: HP östl. Northeim heißt Wulften.)

Danke für den Hinweis, natürlich muss es Hp Wulften heißen. Die Schwierigkeiten lagen insbesondere in der Bestimmung der Maßnahmen zur Ertüchtigung der Tunnel für eine Oberleitungsanlage.

7. Welche Kostenkalkulation liegt dem BVWP 2030 für die Kurve Kassel zugrunde? Wurden seinerzeit die nunmehr in den verschiedenen Varianten vorgesehenen Tunnelbauten bei der Kurve Kassel berücksichtigt?

Der Bundesverkehrswegeplan ist Sache des Bundes und wird mit Unterstützung von spezialisierten Gutachtern erstellt. Grundsätzlich werden die Vorhabenträger von Wasser, Straße und Schiene in den internen Prozess nicht einbezogen, weshalb uns keine Kostenkalkulation für den Ansatz aus dem BVWP 2030 vorliegt.

Die am Runden Tisch vorgestellten Varianten wurden erst im Rahmen des Planungsprozesses der DB Netz AG erarbeitet und somit nicht im BVWP berücksichtigt.

Bezüglich der Kostenkalkulation des BVWP möchten wir auf das Projektinformationssystem des Bundes verweisen. Weitere Informationen liegen uns nicht vor.

https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-015-V01/2-015-V01.html

8. Wurden die kalkulatorischen Ansätze seinerzeit mit derselben Genauigkeit ermittelt wie nun bei der Prüfung der Alternativstrecke?

Schüssler Plan hat die Betrachtung mit derselben Genauigkeit durchgeführt, die für eine Ausbaustrecke im Rahmen der BVWP-Prüfung angewendet werden würde. Ziel war es, eine Vergleichbarkeit exakt zur BVWP-Logik herzustellen.

4.2 Kostenvergleich der Kostenbetrachtung Altenbeken – Northeim – Nordhausen zu den Suchraumvarianten

9. Wie sieht die Kostenschätzung bei den Varianten im Suchraum aus.

10. Können sie bitte für die Maßnahmen der Kurve Kassel in allen jetzt genannten Kriterien/Maßnahmen eine Gegenüberstellung machen oder gibt es diese schon? Bitte genau diese Tabelle (Seite 23 in der Präsentation) um die Kurve Kassel ergänzen. In der Tabelle sollten dann sogenannte "externe" Maßnahmen also sowieso geplant und notwendig extra aufgeführt werden, bzw. die Tabelle bereinigt werden auf die Kosten die ausschließlich zur Aufnahme von 44 zusätzlichen Güterzügen notwendig wären.

11. Nach der Raumwiderstandsprüfung kommen für die Kurve Kassel auch Lösungen mit 7-8 km langen Tunneln in Frage. Warum legen Sie sich im Vergleich mit der Alternativstrecke immer noch auf nur 80 Mio Kosten fest? Ein Tunnelbau würde doch erheblich mehr kosten!

12. Wir finden es nicht seriös, wenn Sie sich nach der vom Büro Schüssler-Plan vorgenommenen Kostenschätzung für Ihre Entscheidung, die Sollingtrasse ad Acta zu legen, auf den Kostenvergleich mit der Referenzvariante berufen. Wir sind unter der Voraussetzung einer fairen Betrachtung der Kosten davon ausgegangen, dass eine solche Entscheidung erst dann getroffen wird, wenn die Kosten für 2-3 im Laufe des Verfahrens verbliebene Trassenvarianten im Suchraum abgeschätzt werden können bzw. die Suchraumvarianten einer wirtschaftlichen Betrachtung unterzogen wurden. Falls bei diesen Varianten Tunnellösungen in Betracht gezogen werden, ist der Vergleich mit der Referenztrasse aus unserer Sicht ein Witz! Deshalb fordern wir Sie auf, Ihre Entscheidung noch einmal zu überdenken!

13. Bitte die Aussage, dass keine vergleichbare Kostenanalyse vorliegt ins Protokoll mitaufnehmen.

14. Wenn es zu Altenbeken keine vergleichbare Kostenschätzung gibt, dann sollte die Alternativstrecke weiterhin mit geprüft werden.

15. Wenn es keine Kostenschätzung für die Varianten im Suchraum nach Maßgabe der Schüßler Kriterien gibt (die sind keine Interna sonst hätten Sie heute diese nicht vorstellen dürfen!) ist es unredlich 490 Mio den Zügen gegenüberzustellen. Vielmehr sind Tunnelkosten zu den 80 Mio hinzuzurechnen. Warum wird gibt dazu Fa. Schüßler keine Auskunft?

Ziel der Betrachtung war die Vergleichbarkeit des Laufwegs Altenbeken - Northeim - Nordhausen auf Ebene der BVWP-Betrachtung. Sowohl der Laufweg Altenbeken - Northeim - Nordhausen als auch die BVWP-Bewertung der Kurve Kassel sind nun einmalig in derselben Planungstiefe und auf Basis eines einheitlichen Vorgehens beurteilt. Die Vermutung, dass die Kosten für die Varianten im Planungsraum die ursprüngliche BVWP-Bewertung übersteigen werden, teilen wir. Eine Kostenschätzung für die Varianten

ten im Suchraum liegt nicht vor. Um einen Vergleich zwischen der weiträumigen Umfahrung und der Kurve Kassel zu ermöglichen, wurde für die weiträumige Umfahrung eine Kostenbetrachtung in Anlehnung an die BVWP-Kostenlogik durchgeführt. Die hierzu gehörigen Vergleichswerte der Kurve Kasse finden Sie im Projektinformationssystem (PRINS) des BMVI:

https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-015-V01/2-015-V01.html

Aktuell beschäftigt sich aber das Planungsbüro Froelich & Sporbeck mit der Optimierung der Varianten und anschließend mit der Betrachtung der Auswirkung auf Umwelt- und Raumordnungsfaktoren. Eine Berücksichtigung der Kosten erfolgt erst in der letzten Phase des Trassenfindungsprozesses in Form einer volkswirtschaftlichen Betrachtung der noch zur Auswahl stehenden Varianten zur Festlegung auf eine Antragsvariante.

Die Betrachtung des Laufwegs Altenbeken – Northeim – Nordhausen ist aus Sicht des BMVI kein Bestandteil des Projektes Kurve Kassel (siehe auch das Ihnen bekannte Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretär Ferlemann vom 30.04.2019). Trotzdem hat das BMVI einmalig zugestimmt, die Mittel für eine Betrachtung auf BVWP-Niveau durchführen zu lassen. Ein Auftrag zur weiteren Betrachtung des Laufwegs Altenbeken – Northeim – Nordhausen auf Basis der Ergebnisse der vorgestellten Kostenbetrachtung ist seitens des BMVI nicht vorgesehen. Die DB Netz AG wird daher keine weiteren Betrachtungen starten können.

- 16.** Wenn es keine Kostenschätzung für die Varianten im Suchraum nach Maßgabe der Schüssler Kriterien gibt (die sind keine Interna sonst hätten Sie heute diese nicht vorstellen dürfen!) ist es unredlich 490 Mio den Zügen gegenüberzustellen. Vielmehr sind Tunnelkosten zu den 80 Mio hinzuzurechnen. **Warum wird gibt dazu Fa. Schüssler keine Auskunft?**

Die Firma Schüssler Plan ist für die Untersuchung der weiträumigen Umfahrung beauftragt. Schüssler Plan wurde gewählt, da das Büro mit der Systematik des Bundesverkehrswegeplans vertraut ist. Die Untersuchungen im Suchraum erfolgen durch das Büro Froelich & Sporbeck mit Unterstützung durch das Büro A+S Consult.

- 17. Sind die Varianten mit Tunnelvariante Immenhausen oder die siedlungsnahen Varianten mit besonderem Lärmschutz realistisch anzusetzen? diese Tunnel sind deutlich länger als die in der Alternativvariante aufgeführten Tunnel? Dies ist unrealistisch, da vor allem auch diverse Hofstellen geschützt und umfahren werden müssen.**

Wir gehen zum aktuellen Zeitpunkt davon aus, dass alle Varianten realistisch sind. Jedoch sind unsere Planungen zum Variantenvergleich noch nicht abgeschlossen. Es ist also möglich, dass im weiteren Planungsprozess Sachverhalte ermittelt werden, die eine Bewertung der Variante im Vergleich zu den anderen Varianten verschlechtert. Bezüglich des Lärmschutzes müssen alle Varianten die gesetzlichen Vorgaben einhalten. Eine Lärmsimulation wird für die Varianten im Suchraum noch erstellt.

4.3 Darstellung der ermittelten Kosten nach „Sowieso“-Kosten und „projektbedingten“ Kosten

18. Können sie bitte für die Maßnahmen der Kurve Kassel in allen jetzt genannten Kriterien/Maßnahmen eine Gegenüberstellung machen oder gibt es diese schon? Bitte genau diese Tabelle (Seite 23 in der Präsentation) um die Kurve Kassel ergänzen. **In der Tabelle sollten dann sogenannte "externe" Maßnahmen also sowieso geplant und notwendig extra aufgeführt werden, bzw. die Tabelle bereinigt werden auf die Kosten die ausschließlich zur Aufnahme von 44 zusätzlichen Güterzügen notwendig wären.**
19. **Ein solche Kostenschätzung abzugeben auf der Grundlage von 44 Zügen täglich, ohne Abzug der in den 20er Jahren sowieso schon angedachten bzw. notwendigen Sanierungsmaßnahmen ist schon mehr als gewöhnungsbedürftig.**
20. Müssten die Tunnel und z.B. Weserbrücke nicht grundsätzlich erneuert werden? **Sind Investitionen an dieser wichtigen O-W-Verbindung nicht ohnehin unabdingbar?** Potenti- albetrachtung über die 44 Züge hinaus - warum nicht? **Eine bereinigte Kostenübersicht wäre hilfreich.**
21. Wie groß ist der Sanierungsbedarf auf der Strecke ohnehin und welche kalkulatorischen Vorteile ergeben sich durch die Ertüchtigung der Strecke. **In welcher Höhe ist der Sanierungsbedarf der Strecke gegenzurechnen.**

In der Kostenbetrachtung durch Schüssler Plan wird zwischen projektbedingten Kosten und "Sowieso"-Kosten differenziert. In der Online-Veranstaltung wurde die Aufteilung aus Zeitgründen nicht gezeigt. Anbei finden Sie das Ergebnis

Betrachtung Altenbeken – Northeim - Nordhausen

Gewerkeweise Zusammenstellung der Kosten (1):

[Backup](#)

Gewerk	Bemerkungen	gesamte Haushalts- relevante Projektkosten BVWP (Gesamtkosten, inkl. der gesamten Planungskosten)	darunter Erhaltungs- und Ersatzkosten	Bewertungsrelevante Ausbau- / Neubaukosten (Aus- und Neubaukosten, inkl. noch zu tätiger 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

DB Netz AG | I.NG-MI-W(3) | 30.03.2020

22. **Müssten die Tunnel und z.B. Weserbrücke nicht grundsätzlich erneuert werden? Sind Investitionen an dieser wichtigen O-W-Verbindung nicht ohnehin unabdingbar? Potentialbetrachtung über die 44 Züge hinaus - warum nicht?** Eine bereinigte Kostenübersicht wäre hilfreich.

Bezüglich der Tunnel lagen die turnusmäßigen Prüfberichte vor. Diese weisen aus, dass die Betriebsfähigkeit und die Standsicherheit der Tunnel gegeben sind. Laufende Instandhaltungen werden auf der Grundlage der vorgeschriebenen turnusmäßigen Tunnelprüfungen vorgenommen.

Auf der EÜ über die Weser (Weserbrücke) besteht für Güterzüge eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h (statt 100 km/h). Eine Last einschränkung auf der EÜ über die Weser konnte anhand der übergebenen Unterlagen nicht festgestellt werden. Mit dem bisherigen Betriebskonzept (SPNV mit Diesel-Triebzügen) ist voraussichtlich keine dringende Erneuerung der EÜ über die Weser erforderlich. Eine Erhöhung des SGV im zu untersuchenden Ausbauzustand bedingt aber aus Gründen der Durchlassfähigkeit die Beseitigung des Geschwindigkeitseinbruches auf der EÜ über die Weser. Außerdem ist aufgrund der benötigten Maststandorte für die Oberleitung die Annahme eines Brückenneubaus getroffen worden.

Potentialbetrachtung: Im Suchraum werden alle Maßnahmen einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung unterzogen. Als Ergebnis werden wir eine Aussage über die Kapazitätsauslastung durch die Kurve Kassel auch auf den Bestandsstrecken erhalten.

23. **Wie groß ist der Sanierungsbedarf auf der Strecke ohnehin und welche kalkulatorischen Vorteile ergeben sich durch die Ertüchtigung der Strecke.** In welcher Höhe ist der Sanierungsbedarf der Strecke gegenzurechnen.

Die untersuchten Strecken befinden sich in einem für diese Streckenklasse und -Kategorie bestimmungsgemäßen Zustand. Mit Ausnahme der EÜ über die Weser sowie von 200 m Gleis im Bereich Bad Sachsa (Strecke 1810) existieren keine zustandsbedingten Geschwindigkeitseinschränkungen.

5 Nutzenbetrachtung gemäß Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

24. **Den großen Vorteil einer kürzeren Strecke und damit der zu erwartenden Zeitvorteile, sowie die daraus resultierende Ersparnis von zig tausend Tonnen CO² mit den Sätzen abzutun das es einzig um die Verlagerung von Güterverkehr der Straße auf die Bahn geht ist sehr kurz gedacht.**
25. **Womit wird diese Schlussfolgerung (Folie 24: „Auf Basis dieses Ergebnisses lassen sich keine weiteren Investitionen in tiefergehende Betrachtungen rechtfertigen, die außerhalb des Suchraums liegen“) begründet? Durch die bloße Höhe der ermittelten Kosten für den Ausbau der Alternativstrecke im Vergleich zu den Kosten die seinerzeit für eine Verbindungsstrecke Espenau-Mönchehof nach Fuldata-Ihringshausen ermittelt wurden?**
26. **Folie 25 „Die Laufwegverkürzung (Vergleich der beiden Bestandsstrecken ca. 30 km kürzer) stellt kein maßgebliches Argument zur Rechtfertigung einer Ertüchtigung dar“**

Fragen: Warum nicht? Spielen - verkürzte Fahrzeiten und geringere Trassenpreise für die Bahnnutzer, Einsparung von Arbeitskosten für Lokführer, geringerer Stromverbrauch bei den Güterzügen und die entsprechende CO2-Ersparnis keine Rolle? Ziel der Betrachtung ist laut Folie 10: „Engpassbeseitigung und Transportkostensenkung durch Entfall des zeit- und kostenintensiven Fahrtrichtungswechsel im Rangierbahnhof Kassel (BVWP)“. Verkehrspolitisches Ziel des BVWP für die Kurve Kassel ist also auch die „Transportkostensenkung“. Ohne einen Baukostenvergleich mit den verschiedenen Varianten einer Kurve und ohne die Betrachtung der wirtschaftlichen und ökologischen Aspekte die für die kürzere Alternativstrecke sprechen kann diese doch nicht einfach ausgeschlossen werden.

Ziel der Betrachtung war die Vergleichbarkeit des Laufwegs Altenbeken - Northeim - Nordhausen auf Ebene der BVWP-Betrachtung. Randbedingung war entsprechend, dass die 44 Güterzüge der Kurve Kassel hypothetisch auf der Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen fahren (Der bestehende bzw. prognostizierte Schienenpersonennahverkehr bleibt bestehen).

Der Nutzen einer Maßnahme setzt sich aus unterschiedlichen Bestandteilen zusammen. U.a. gehen die Veränderung der Betriebskosten, die Veränderung der Abgasbelastung und viele andere Faktoren in die Nutzenbetrachtung ein. Der große Nutzen der Maßnahme besteht darin, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Diese Verlagerung hat vor allem Auswirkung auf die Betriebskosten (Gütertransport über die Straße ist volkswirtschaftlich deutlich teurer als über die Schiene) aber auch (in geringem Maße) auf die Verringerung der Abgasbelastung und der Unfallkosten. Eine weitere Verkürzung des Laufwegs hat möglicherweise einen Effekt auf die Nutzenbetrachtung. Allerdings ist dieser Effekt überschaubar klein. (siehe auch: https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-015-V01/2-015-V01.html)

Somit lässt sich schlussfolgern, dass die Nutzenseite gem. BVWP-Logik annähernd konstant bleibt. Als Ergebnis des BVWP-Vergleichs stehen deutlich höhere Kosten bei annähernd gleichem Nutzen.

Die Nutzenermittlung liegt nicht in der Hand der DB Netz AG. Der Nutzen wird durch das BMVI berechnet. Die Berechnungsmethodik ist entsprechend vorgegeben und wird für alle Anmeldungen zum BVWP einheitlich angewendet.

6 Öffentlicher Personen Nahverkehr (ÖPNV)

6.1 ÖPNV-Nachfrage und -Angebot

27. Woher kommt diese Feststellung der Nachfrage am ÖPNV?

Die Hintergründe dieser „Feststellung“ wurden in der Online-Veranstaltung dargelegt. Außerdem werden in den Zugzahlenkonzepte die von den Verkehrsverbänden, die im Auftrag der Bundesländer handeln, gemeldeten Zugzahlen für den Nahverkehr berücksichtigt. Diese Zahlen lassen keinen Anstieg erkennen.

- 28. "Wenn aus 80Mio€ 150Mio€ werden, dann haben wir noch 350 Mio€ Unterschied. Volkswirtschaftlich kann das durchaus sinnvoll sein - Perspektive sollte Planung bestimmen und nicht nur ein Status Quo. ÖPNV Bedarfsabfrage sollte durchgeführt werden.**

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist Ländersache und wird entsprechend auch von den Ländern finanziert. Sollte es entgegen des aktuellen Stands im SPNV zusätzlichen Bedarf geben, müsste dieser dort entsprechend formuliert werden.

Der Bund hingegen finanziert im Rahmen des BVWP ausschließlich Neu- und Ausbauprojekte für den Schienengüter- (SGV) bzw. Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Sowohl Bund als auch Land sind bei der Finanzierung von Infrastruktur angehalten unter Berücksichtigung der ermittelten Bedarfe auch die Ausgabenseite zu beachten.

6.2 Ausreichend Kapazität für den ÖPNV?

- 29. Ein verkehrliches Ziel einer möglichen Alternativstrecke ist die Beibehaltung des Schienenpersonennahverkehrstaktes/-angebots. Wir nehmen an dieses Ziel gilt auch für die Kurve Kassel. Allein wie soll bei dem prognostizierten Güterverkehrsaufkommen die Personenverkehrstaktung beibehalten werden? Vorhandene Überholgleise auf der Strecke Kassel-Warburg sind lediglich für kurze Züge geeignet.**

- 30. Wie können Sie sicherstellen, dass der jetzige ÖPNV-Takt zukünftig nicht beeinträchtigt wird? Subjektiv muss die RT heute schon öfters in Vellmar mal warten, weil ein Güterzug aus dem RB Kassel nach Altenbeken Vorrang hat.**

Eine Nebenbedingung für die Kurve Kassel ist, dass der Nahverkehr im Bereich Kassel qualitativ nicht verschlechtert werden darf. Entsprechend werden alle Varianten im Suchraum dahingehend untersucht, ob ausreichend Kapazität auf den Bestandsstrecken vorhanden ist. Dies erfolgt in Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen, deren Ergebnisse auch in die Variantenbewertung einfließen.

- 31. "Bei 44 Zügen mag Ihre Feststellung zutreffen, dass der ÖPNV in unserer Region nur geringfügig beeinträchtigt wird. Allerdings bereitet der weggefallene Vorrang des schienengebundenen ÖPNV gegenüber dem Güterverkehr große Sorgen. Haben Sie den NVV deshalb auch danach gefragt, wie es sich auswirkt, wenn der Güterverkehr in einer höheren Auslastung fährt?**

Wir sind im regelmäßigen Austausch mit dem NVV, um die aktuellen Entwicklungen und Pläne des NVV zu erfahren und in unseren Betrachtungen einzubeziehen.

Eine Nebenbedingung für die Kurve Kassel ist, dass der Nahverkehr im Bereich Kassel qualitativ nicht verschlechtert werden darf. Aus diesem Grund werden alle Varianten mit einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) betrachtet, um zu ermitteln, ob die Züge mit wirtschaftlich-optimaler Betriebsqualität gefahren werden können. Eine unzulässige Verschlechterung der Verkehre ist damit ausgeschlossen. Die Ergebnisse der EBWU fließen in die Variantenbewertung ein.

7 Lärmschutz und Zugzahlen

32. Herr Schmidt wir wohnen direkt an der Strecke. Sie behaupten bezüglich des Lärmschutzes, dass 44 Güterzüge praktisch theoretisch aber fast 100 mehr pro Tag keine Belastung darstellen, die einen Lärmschutz fordert?

33. In einem Nebensatz haben Sie Lärmschutz an der Bestandsstrecke Kassel-Warburg erneut abgelehnt. Wir möchten Sie deshalb nochmals darauf hinweisen, dass Lärmschutz aufgrund des prognostizierten starken Anstiegs des Güterverkehrs in der betroffenen Bevölkerung eine sehr hohe Priorität hat. Angesichts der der Bahn künftig zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel würde das Angebot, Teilstrecken mit Lärmschutz zu versehen, die Akzeptanz für das Projekt in der Bevölkerung sicherlich erhöhen.

Bezüglich der Randbedingungen rund um das Thema Lärm hatten wir für den 30.03. einen separaten Expertentag für die Teilnehmer des Runden Tisches geplant. Leider musste dieser entfallen. Wir planen diesen nachzuholen, um Ihnen die Grundlagen zum Lärmschutz sowie den Zugzahlenprognosen zu vermitteln.

Eine Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen wird erst durch den Bund zugesagt, wenn die gesetzlichen Bedingungen für Lärmschutz eine solche Maßnahme erfordern. Eine konkrete Ausgestaltung der Lärmschutzmaßnahmen wird jedoch noch nicht in diesem Planungsstadium der Variantenauswahl festgelegt. Eine solche Planungstiefe erfolgt erst nach dem Raumordnungsverfahren.

34. Warum gibt es keine Informationen zum Thema „Zugzahlen und Schall“ in anderer geeigneter Form.

35. Bitte am 21.04. die Themen neue/aktuelle Zugzahlen und Lärmschutz mit aufnehmen.

Grund der ursprünglichen Idee, den Expertentag vorerst abzusagen war das Feedback in anderen DB-Projekten mit früher Öffentlichkeitsbeteiligung, die Zahl der Veranstaltungen während der Corona-Krise zu reduzieren. Wir freuen uns über das Feedback, dass Sie sich die Zeit für eine weitere Information nehmen möchten und haben entschieden, den Expertentag online nachzuholen.

36. Ich hoffe das wir am 21.04. dann wie zugesagt aktuelle Zugzahlen / -prognosen und eben eine genauere Einschränkung möglicher Trassen im Suchraum mitgeteilt bekommen. Deshalb bitte auf jeden Fall stattfinden lassen.

Am 05.05.2020 wird es um den Sachstand im Projekt gehen. Insbesondere aufgrund der besonderen Bedingungen bei einem Online-Format möchten wir die einzelnen Termine inhaltlich nicht überfrachten. Die Zugzahlen werden im separaten Expertentag vorgestellt.

37. Gibt es eine aktualisierte Zugzahlenprognose und wann wird diese ggf. veröffentlicht?

Ja, es gibt eine Zugzahlenprognose für das Jahr 2030. Ihnen bekannt ist die Zugzahlenprognose 2025. Die Prognosezahlen 2030 werden wir Ihnen am Expertentag vorstellen.

38. Wie sieht z.B. das Ganze aus, wenn man die Zugzahlen einfach mal auf 100 – ab 2030/2035 - hochsetzt: Ist so etwas denkbar? Z.B. wenn auch die „Seidenstraßenzüge“ hier fahren sollen. Warum soll es hier kein Wachstum geben? Oder scheitert das allein daran, weil die Gesamtstrecke Altenbeken-Kurve Kassel-Nordhausen nur noch 44 Züge mehr aufnehmen kann?

39. Bitte bei den zukünftigen Zugzahlenpräsentationen mal den maximalen Durchsatz von Güterzügen auf der eingleisigen Kurve Kassel berechnen. Was geht hier am Tag maximal durch?

Die Zugzahlen mit Prognosehorizont 2030 werden wir Ihnen in einem separaten Expertentag vorstellen. Über die Maximalkapazität können wir Ihnen leider keine Auskunft geben

40. Allein die 44 Güterzüge gegenüberzustellen halte ich für falsch im Hinblick auf die Netzwirkung.

Die Zugzahlen des Bundes, aus denen die 44 Züge stammen, berücksichtigen eine "Netzwirkung" jeder einzelnen Bundesverkehrswegeplan-Maßnahme.

8 Tunnelsanierung

8.1 Bedeutet die Feststellung, dass die Sanierung des Ertinghauser Tunnel wirtschaftlich nicht sinnvoll ist, die Stilllegung der Strecke?

41. Thema: technische Problemstellung Tunnel. Es wird festgestellt, dass eine weitere Sanierung der Tunnel wirtschaftlich nicht sinnvoll ist. Heißt das die Strecke wird in absehbarer Zeit stillgelegt?

Diese Aussage ist nicht richtig. Im Rahmen der Betrachtung zur Elektrifizierung wurde festgestellt, dass die Tunnel in den betrachteten Streckenabschnitten Altenbeken - Northeim und Northeim - Nordhausen wirtschaftlich für die Erfordernisse der Elektrifizierung angepasst werden können. Dies betrifft den Walkenrieder Tunnel (Länge: 269 m), den Wahmbecker Tunnel (Länge: 630 m) sowie den zweigleisigen Reelsener Tunnel (Länge 246 m, mit Aufweitung Lichtraumprofil). Aufgrund der Länge muss neben dem vorhandenen Ertinghäuser Tunnel (Länge: 950 m) eine zweite Tunnelröhre erstellt werden, um den Anforderungen der EBA-Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln " zu entsprechen. Hierbei ist die neue eingleisige Tunnelröhre für den Bahnbetrieb vorgesehen, während die vorhandene Tunnelröhre, verbunden über Querschläge mit der neuen Tunnelröhre, als Rettungstunnel dienen soll.

42. Der Ertinghauser Tunnel muss analog zum Tunnel Zierenberg (bei Kassel) aufgrund seiner Länge sowieso für den Brandschutz ertüchtigt werden - kann man das als "besondere Schwierigkeit " anrechnen? Oder will DB Netz doch irgendwann dichtmachen? Wurde doch von Herrn Schmidt verneint.

Aufgrund des bestehenden Bestandsschutzes muss der Ertinghäuser Tunnel nicht ertüchtigt bzw. umgebaut werden. Voraussetzung dafür ist, dass es keine Nutzungsände-

rung des Tunnels (Elektrifizierung, etc..) gibt. Unbeschadet davon sind und werden laufende Instandsetzungsarbeiten gemäß der turnusmäßigen Tunnelprüfungen zu tätigen.

8.2 Wieso ist ein Neubau des Tunnels Ertinghausen vorgesehen?

43. Wieso ist ein Neubau des Tunnels Ertinghausen vorgesehen (2975)?

Aufgrund der Länge muss neben dem vorhandenen Ertinghäuser Tunnel (Länge: 950 m) eine zweite Tunnelröhre erstellt werden, um den Anforderungen der EBA-Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln" zu entsprechen. Hierbei ist die neue eingleisige Tunnelröhre für den Bahnbetrieb vorgesehen, während die vorhandene Tunnelröhre, verbunden über Querschläge mit der neuen Tunnelröhre, als Rettungstunnel dienen soll.

44. Ist es nicht unredlich, dem Runden Tisch Schnitte von zu sanierenden Eingleisigen Tunneln zu präsentieren und das auf die bestehenden Tunnel umzumünzen, die zweigleisig entworfen und lange Zeit betrieben wurden und nun nur noch ein Gleis in Seitenlage aufweisen?

Aufgrund des vorgegebenen Betriebsprogramm müssen die vorhandenen eingleisigen Abschnitte Ottbergen bis Northeim und Walkenried bis Nordhausen nicht zweigleisig ausgebaut werden.

Die historisch zweigleisig konzipierten Tunnel wurden auf Basis eines alten und nicht für elektrifizierte Strecken vorgesehenen Lichtraumprofils geplant. In der Vergangenheit waren z. B. die Gleisabstände geringer als heute. Die zusätzliche Höhe, die für den Fahrdraht (Stromleitung) im Rahmen der Elektrifizierung vorgesehen ist, musste 1870 ebenfalls nicht berücksichtigt werden.

Für die Tunnel, die heute in den eingleisigen Abschnitten liegen, können die aktuell gültigen Ausbauquerschnitte für eine Elektrifizierung gewählt werden, welche die vorhandenen, historisch zweigleisigen Querschnitte der Tunnel bestmöglich nutzen. Dies wird u.a. dadurch erreicht, dass das vorhandene, teils einseitig liegende Gleis in die Tunnelmitte verschoben wird. Damit wird der vorhandene Platz in einem in der Regel runden oder "eiförmigen" Tunnelquerschnitt für den Lichtraumprofilauflauf optimal genutzt, aufwendige Tunnelerweiterungen werden somit minimiert.

9 Überholgleise

45. Sind Zuglängen von ca. 750m (Überholgleislänge) für die Zukunft ausreichend?

Ja, mit dem Ausbau der Strecken für Zuglängen bis 740 m verfolgen der Bund und die Deutsche Bahn die Strategie, die europäische Standardzuglänge von 740 m großflächig fahren zu können.

46. Überholgleise bedeutet ja, dass Güterzüge stehen bleiben? Gerade das wollte man doch wegen Kopfmachen im RB Kassel vermeiden.

In einem normalen Betriebsablauf ist es immer notwendig, Überholmöglichkeiten für durchfahrende Züge vorzuhalten. Dies ist unabhängig vom Rangierbahnhof zu sehen. Hier ist aktuell ein aufwendiger Rangiervorgang notwendig, in dem die Lok von einem an

das andere Ende des Zuges rangiert wird. Erst dann kann der Güterzug seine Fahrt fortsetzen.

10 Elektrifizierung weiträumige Umfahrung

47. Die Bahn hat sich zum Ziel gesetzt, das Streckennetz generell zu elektrifizieren. Daher muss auch diese Strecke früher oder später angefasst werden. Wenn nicht, steht dann zu befürchten, dass diese Strecke stillgelegt wird. Wie sieht die Strategie der Bahn nun aus?

Für die Elektrifizierung hat der Bund separate Finanzierungstöcke der Bahn zur Verfügung gestellt. Die Elektrifizierung wird somit vorangetrieben. Der Umfang des Topfs ist aber begrenzt. Der Laufweg Altenbeken - Northeim - Nordhausen ist darin nicht enthalten.

Grundsätzlich sieht die DB Netz AG keine Stilllegung von Strecken in Deutschland vor, um auch weiterhin die Grundversorgung im ländlichen Raum im ÖPNV zu erhalten. Somit ist auch keine Stilllegung der Strecke Altenbeken – Northeim - Nordhausen geplant. Vielmehr sorgt sie dafür, dass die Strecke für die aktuelle sowie geplante ÖPNV-Nutzung technisch in einem guten Zustand gehalten wird.

Beim Betrieb einer Strecke ist die DB Netz AG aber auch abhängig von der Bestellsituation im ÖPNV durch die Bundesländer. Der Nahverkehr ist Aufgabe der Länder. Eine Stilllegung ist somit auch abhängig von den bestellten Verkehren der jeweiligen Bundesländer.

11 Logistikzentrum Würgassen

48. Sind Ihnen die Planungen bezüglich des Logistikzentrums in Würgassen bekannt? Seit wann sind Ihnen die Planungen zu Würgassen bekannt?

Die Überlegungen zur Einrichtung eines Atommüllzwischenlagers in Würgassen sind uns lediglich aus den Medien bekannt.

49. Gibt es Ausbau/Sanierungsmaßnahmen an der Strecke, die im Zusammenhang mit Würgassen stehen? Welche Maßnahmen an der Strecke sind in einem anderen Zusammenhang geplant (wie z.B. Transporte nach Würgassen)

Aktuell sind uns keine Anfragen bekannt, die einen Ausbau der Infrastruktur erfordern. Mögliche Maßnahmen für die Schienentransporte in das Logistikzentrum Würgassen sind entsprechend nicht berücksichtigt.

Unsere Einschätzung ist, dass aufgrund des Zwischenlagers kein signifikanter Anstieg der Zugzahlen verursacht wird. Grundsätzlich kann eine Einbeziehung von Zugzahlensteigerungen nur im Rahmen der Verkehrsprognose durch das BMVI erfolgen.

Grundlage dieser Annahme ist die Vermutung, dass es sich bei dem von der Maßnahme betroffenen Schienenverkehr nicht um tägliche, sondern um vereinzelte, nach Bedarf stattfindende Schienentransporte handelt.

12 Organisatorisches

12.1 DSGVO und Bedenken bei der Verwendung von Zoom

50. Warum benutzt die DB hier das vollkommen gegen DSGVO verstoßende Zoom anstatt eine DSGVO konforme Plattform wie z.B. Alfaview?

51. Ich hoffe das die offenen Fragen, zumindest zusammengefasst, noch alle beantwortet werden. Nur Zoom gefällt mir weiter nicht (siehe auch einfach mal die AGB der guten Firma). Ganz besonders auf Speicherung aller möglichen Daten.

Hiermit erhalten Sie eine schriftliche Beantwortung der Fragen. Der Diskussion um die vorgestellten Inhalte wird zusätzlich Raum eingeräumt, sobald ein persönlicher Austausch möglich ist. Selbstverständlich stehen wir Ihnen auch zwischenzeitlich für Rückfragen zur Verfügung.

Für die Durchführung der Online-Veranstaltung wurde nach tiefgehender Prüfung mit besonderem Augenmerk auf das Thema Datenschutz durch IFOK die kostenpflichtige Version von Zoom gewählt. Die Produkte von Zoom sind DSGVO-konform: Zoom ist über das „Privacy-Shield“, ein durch ein Sonderabkommen zwischen der EU und den USA gesichertes Siegel, zertifiziert. So gilt für Privacy-Shield-zertifizierte US-Unternehmen wie Zoom aus Sicht der europäischen Rechtslage, dass diese DSGVO-konform im Sinne des EU Rechts arbeiten. IFOK hat außerdem mit Zoom einen Auftragsverarbeitungsvertrag geschlossen. In diesen sind die sog. EU-Standardvertragsklauseln integriert, sodass die rechtlichen Voraussetzungen für ein Datenschutzniveau entsprechend der DSGVO vorliegen.

Wie Sie bemerkt haben, ist der Zugang zur Online-Veranstaltung mit sehr sparsamer Datenangabe nutzbar: in der App oder bei Teilnahme über Browser: Name und eine E-Mail-Adresse oder auch nur per Telefoneinwahl. Die kritische Berichterstattung über Datenschutzlücken bei Zoom beziehen sich auf Funktionen, welche bereits deaktiviert waren, bevor IFOK einen Vertrag mit Zoom geschlossen hat (z.B. eine Aufmerksamkeitskontrolle, die durch Lehrer für Schulklassen genutzt werden sollte sowie der Zugang über Facebook bei Apple-Nutzern).

Neben dem Aspekt Datenschutz waren Kriterien für die Auswahl von Zoom: technisch niedrigschwellige Teilnahme (insbesondere ohne Installation); hohe Stabilität und Qualität der Übertragung auch bei großer Teilnehmerzahl; Möglichkeit der Präsentation durch mehrere Referenten von unterschiedlichen Standorten, effektive Einstellungsmöglichkeiten zum Schutz vor böswilligen Störungen („Troll“-Angriffe).

12.2 Form der Informationsbereitstellung

52. Werden alle Fragen und Antworten dazu im Protokoll dargestellt? In welcher Weise wird die Bahn mit den Informationen zur heutigen Online-Veranstaltung in die Öffentlichkeit treten. wenn es keine „gemeinsamen Botschaften“ gibt? Werden die Online-Veranstaltungs-Inhalte öffentlich gemacht?

Siehe Mail vom 30.03.2020 an die Teilnehmer

53. Können Sie die Online-Veranstaltung zu Verfügung stellen um den nicht anwesenden Teilnehmern des Runden Tisches ansehen können?

Die Online-Veranstaltung wurde nicht aufgezeichnet. Das Protokoll und die Beantwortung der Fragen werden jedoch zur Verfügung gestellt.

12.3 Sonstiges

54. Wäre schön, wenn SIE sich bei der nächsten Online-Veranstaltung mehr Zeit nehmen. Wir haben sie auch und haben dringliche Fragen!

Wir teilen Ihren Eindruck, dass der Zeitraum zu kurz angesetzt war. Wir werden bei zukünftigen Online-Veranstaltungen mehr Zeit zur Fragenbeantwortung einräumen.