

Protokoll (Entwurf)

Kurve Kassel

2. Online-Veranstaltung anstelle des 3. Runden Tisches

Online-Veranstaltung

05. Mai 2020

Ort: Online-Online-Veranstaltung
Dauer: 16.30 Uhr – 18:45 Uhr
Leitung: Dr. Alexander Nolte und Christopher Schmidt, DB Netz AG
Moderation: Dr. Hanna Seitz, IFOK
Administration: Rebecca Ruhfaß, IFOK
Protokoll: Julian Koepff, IFOK

Tagesordnung (Teil 1)

- TOP 1 Begrüßung und Aktuelles
- TOP 2 Abstimmung Protokoll der Online-Veranstaltung (Teil 1) zum 3. Runden Tisch
- TOP 3 Status Linienvarianten
- TOP 4 Bewertungsmethodik und Trassenfindung/ Variantenvergleich
- TOP 5 Ausblick/ weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Präsentation der DB Netz AG zum Runden Tisch

TOP 1 Begrüßung und Aktuelles

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Christopher Schmidt, Projektleiter für die Kurve Kassel bei der DB Netz AG, begrüßt zum Online-Veranstaltung. Er entschuldigt sich für die Verschiebung der Online-Veranstaltung. Der ursprüngliche Termin sei für mehrere Teilnehmende ungünstig gewesen. Dann stellt er das Projektteam vor, dass am Online-Veranstaltung teilnimmt:

- von der DB Netz AG: Gerd-Dietrich Bolte (Leiter Großprojekte Region Mitte), Bert Bohlmann (Gesamtprojektleiter) und Dr. Alexander Nolte (Gesamtprojektleiter Fulda–Gerstungen und Kurve Kassel)
- vom Planungsbüro Froehlich & Sporbeck: Burkhard Fahnenbruch, und Bastian Volk
- von IFOK: Dr. Hanna Seitz (Moderation), Rebecca Ruhfaß (Begleitung des Dialogs, Protokoll) und Thomas Genthe am Support-Telefon

Christopher Schmidt berichtet, es habe Rückmeldungen gegeben, dass das Format Online-Veranstaltung keinen Ersatz für die Präsenzveranstaltung bilden könne. Er teile diese Auffassung, gleichzeitig sei es ihm wichtig, trotz der Einschränkungen durch Corona den Informationsfluss zu erhalten und im Austausch zu bleiben. In diesem Online-Veranstaltung sollten die ursprünglich für den Runden Tisch im März geplanten Inhalte präsentiert werden. Auch das Team der DB Netz AG sehne sich nach dem direkten Austausch bei Präsenzveranstaltungen zurück. Sobald Präsenzveranstaltungen möglich seien, werde der Diskussion zu den jetzt präsentierten Themen nochmals Raum gegeben.

Begrüßung und Einführung durch die Moderation

Die Moderatorin Dr. Hanna Seitz begrüßt die Teilnehmenden und heißt den Ortsbürgermeister von Staufenberg-Spiekershausen und somit zweiten Vertreter von Staufenberg, Hilmar Sengler, als neuen Teilnehmer am Runden Tisch willkommen. Alle Teilnehmenden stellen sich schriftlich mit Namen und Institution vor. Die Moderation nennt einige Regeln für einen guten Austausch in der Online-Veranstaltung. Dann geht sie auf einige Rückmeldungen zum vergangenen Online-Veranstaltung ein: Sie erläutert, dass das für das Online-Veranstaltung genutzte Tool „Zoom Online-Veranstaltung“ DSGVO-konform sei, dass Daten der Teilnehmenden so sparsam wie möglich abgefragt würden und dass der Link zur Teilnahme nur an wenige Personen ausgegeben werde. Sie sagt, dass die Dauer der Online-Veranstaltung auf 2:00 bis 2:30 Stunden verlängert wurde, um mehr Raum für Fragen zu bieten. Gleichzeitig halte man aufgrund der hohen Teilnehmerzahl daran fest, Fragen und Anmerkungen der Teilnehmenden nur schriftlich zuzulassen. Sie berichtet, dass die in der letzten Sitzung offen gebliebenen Fragen schriftlich beantwortet wurden. Dann weist sie darauf hin, dass Fragen und Anliegen jederzeit auch an kurve-kassel@deutschebahn.com adressiert werden können. Sie weist darauf hin, dass zur Online-Veranstaltung keine gemeinsamen Botschaften erstellt werden, da eine Abstimmung mit den Teilnehmenden im Online-Format erschwert ist.

TOP 2 Abstimmung Protokoll zum Teil 1 der Online-Veranstaltung zum Runden Tisch

Die Moderation berichtet, dass zum Protokoll keine Rückmeldungen eingegangen sind. Dementsprechend gelte das Protokoll als verabschiedet.

Diskussion

Ein Teilnehmender äußert: *Die Protokollannahme sollte nicht so lapidar durchgewunken werden.*

- Die Moderation bittet darum, Rückmeldungen zum Protokoll immer schon vorab anzumelden, sodass zur Sitzung Änderungsvorschläge eingearbeitet werden können. Da die Zustimmung der Teilnehmenden zu etwaigen Protokolländerungen im Online-Format schwer abschätzbar sei, bittet sie um Rückmeldung bis zum Folgetag (6. Mai 2020), wenn es Änderungswünsche gebe. Ansonsten gelte das Protokoll als verabschiedet. Auch Vorschläge für andere Wege, wie das Protokoll während der Einschränkungen durch Corona verabschiedet werden solle, seien willkommen.

Nachträgliche Information zur Protokollabstimmung: Auch bis zum 06.05.2020 gingen keine Rückmeldungen zum Protokoll der Online-Veranstaltung Teil 1 zum 3. Runden Tisch bei der DB Netz AG ein. Somit ist das Protokoll freigegeben.

TOP 3 Status Linienvarianten

Siehe Anlage 1: Präsentation zum Runden Tisch

Christopher Schmidt erinnert daran, dass auf Basis einer Raumwiderstandsanalyse insgesamt sieben Linienvarianten erstellt wurden. Hierbei handle es sich um die Varianten, die technisch machbar seien. Diese seien nun unter Berücksichtigung verschiedener Faktoren optimiert worden.

Burkhard Fahnenbruch, Planungsbüro Froehlich & Sporbeck, erläutert den Arbeitsstand und die nächsten Schritte der Planungsanalyse beim Themenfeld Raumordnung und Umwelt (*siehe Folie 7*). In die Grobkorridore, die sich aus der Analyse der Raumwiderstände ergeben, seien Linienvarianten gelegt worden. Diese seien nun aus der Perspektive der Raumordnung und Umwelt optimiert worden. Aus technischer Sicht seien noch weitere Optimierungen zu erwarten.

Zu *Folie 8* erläutert er, im Zuge der Optimierung und der Betrachtung der Varianten sei eine Erweiterung des Untersuchungsraumes notwendig geworden, da die Variante 1 im Bereich östlich der Fuldaquerung für die Anbindung an die Bestandsstrecke verlängert werden müsse. Für den neu hinzugekommenen Bereich würden aktuell Datengrundlagen für die Auswirkungsprognose und den Variantenvergleich ermittelt.

Er zeigt eine Übersicht der Natura 2000- und Kartierungsgebiete (*siehe Folie 9*) und erklärt, dass eine Beeinträchtigung der Schutzziele der Natura 2000-Gebiete vorhabensversagend wirken könne (im Untersuchungsraum der Kurve Kassel nur Fauna-Flora-Habitat (FFH-)-Gebiete, Schutzbestimmung gemäß der europäischen FFH-Richtlinie). Wenn es Betroffenheiten der Schutzziele von FFH-Gebieten

gebe, sei immer eine Alternative zu prüfen. Daher untersuche man neben Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch auch Auswirkungen auf FFH-Gebiete immer in einer frühen Planungsphase. Auf der Folie seien hochwertige Lebensräume und Strukturen dargestellt, in denen aufgrund von Annahmen über das Vorkommen bestimmter Arten schon jetzt kartiert wurde.

Er erklärt, dass für einige FFH-Gebiete im Untersuchungsraum die Verträglichkeitsvorprüfung ausreichend, um erhebliche Beeinträchtigungen ausschließen zu können. Bei drei FFH-Gebieten muss im weiteren Planungsverlauf noch eine Verträglichkeitsprüfung folgen, da unmittelbare Betroffenheiten der FFH-Gebiete bestehen (Folie 10). Er weist darauf hin, dass beispielsweise bei Brückenbauwerken im Fuldataal auch durch Optimierung der technischen Planung Maßnahmen getroffen werden können, um Beeinträchtigungen der Schutzgebiete zu vermeiden.

Er erläutert weiter, dass auch schützenswerte Biotope betrachtet werden. Naturschutzgebiete gebe es im Suchraum nicht. Dann stellt er die Ergebnisse der Kartierungen vor (*siehe Folie 11*).

Danach erläutert Burkhard Fahnenbruch die Optimierung der Linienvarianten:

- **Allgemeine Erläuterungen:** Einleitend gibt er einige Hinweise der folgenden Visualisierungen der Optimierungen (Legende: Folie 12). Die Visualisierungen (siehe Folien 15, 18, 21, 24, 25, 29, und 30) wurden im 3D-Planungstool „KorFin“ erstellt. Das Planungsteam nutze dieses Tool, um sich ein Bild davon zu machen, wie die Linienvarianten und die Optimierungen im Raum liegen. Es handle sich jedoch um schematische, in KorFin automatisch generierte Visualisierungen. Damm- und Einschnittslage sowie auch die Abstände der Brückenpfeiler generiere das Programm automatisch. Die Visualisierung entspreche daher im Detail nicht der späteren bautechnischen Umsetzung. In den Folien 13, 16, 19, 22, 26 sei jeweils der Altstand (November 2019) oben und darunter die optimierte Variante dargestellt. Die Erläuterung der Optimierung folge auf der darauffolgenden Folie (14, 17, 20, 23, 27).
- **Variante 1 und 1.1:** Siehe Folien 13 bis 15. Anhand der Visualisierung (Folie 15) wird erläutert, dass die Ausschwenkung und das Überholgleis bei V1 alt noch innerhalb der Ortslage Immenhausen liegt, wohingegen sie bei V1.1 erst außerhalb der Ortschaft beginne.
- **Variante 2 und 2.1:** Siehe Folien 16 bis 18. Bei der Visualisierung der Fuldaquerung (Folie 18) sei zu beachten, dass diese automatisch erstellt wurde. Insbesondere die Position der Brückenpfeiler werde in späteren Planungsphasen optimiert.
- **Variante 3 und 3.1:** Siehe Folien 19-21. Auch hier (Folie 21) sei zu beachten, dass die Brückenpfeiler in der Darstellung automatisiert generiert seien.
- **Variante 4A und 4A.1.:** Siehe Folien 22-24
- **Variante 4B:** Siehe Folie 25. Zu Variante 4B hätten sich aus raumplanerischer Sicht keine Optimierungen ergeben. Es sei möglich, dass sich aus technischer Sicht noch Optimierungen ergäben.
- **Variante 4C und 4C.1:** Siehe Folien 26 bis 28. Am Tunnelausgang (unten) sei zu beachten, dass der Einschnitt automatisch generiert wurde. Eine derartige Böschung hätte einen großen

Flächenverbrauch. Dies werde beim Variantenentscheid berücksichtigt. Zudem würden, wie auch bei den anderen Varianten, Alternativen und andere Möglichkeiten geprüft.

- **Variante 5:** Siehe Folie 29. Bei der Stadtvariante sei aufgrund der Zwangspunkte keine Optimierung möglich.

Fragen und Diskussion

Kosten

Zahlen zu den ""EH-Da""-Kosten entlang der Sollingbahn drücken die Invest-Kosten auf ca. 430Mio €. Im Gegenzug dazu sind die 80Mio € für Kurve Kassel nicht unter Berücksichtigung der massiv notwendigen Tunnelbauwerke im Raum - hierzu gibt es eine Vielzahl von Fragepunkten, die es ausführlich zu erörtern gilt. Ebenso unberücksichtigt sind die notwendigen Maßnahmen auf der Strecke KS-Warburg für den Fall der Kurve Kassel.

- Die Projektleitung merkt dazu an, dass zum aktuellen Zeitpunkt zu den Kosten der Varianten im Suchraum keine pauschale Aussage möglich ist. Man müsse zunächst jede einzelne Variante planen. Der Schwerpunkt der Optimierungen liege aktuell bei den umwelttechnischen und raumordnerischen Gesichtspunkten. Erst wenn die Linienvarianten in der für den Variantenentscheid erforderlichen Tiefe geplant seien, sei es möglich, jeweils Aussagen zu den Kosten zu machen. Es spiele z.B. eine Rolle, ob die Trasse Tunnel- oder Brückenbauwerke umfasse. Erst zum Ende des Variantenentscheids könne man volkswirtschaftliche Aussagen über einzelne Linienvarianten treffen.

Naturschutz, Kartierungen

Was bedeutet „Kartiergebiet“? Nach welchen Kriterien wurden diese Gebiete ausgewählt?

- Burkhard Fahrenbruch erläutert, dass die Kartiergebiete die Gebiete sind, wo aufgrund der Gegebenheiten hochwertige Lebensräume und/oder geschützte Arten vermutet werden können. Dies seien neben den FFH-Gebieten insbesondere die Talräume, Gehölzstrukturen und Gewässerläufe.

Lärm, Lärmschutz

In wie weit wird Spiekershausen mit mehr Lärm belastet?

- Die Projektleitung antwortet, dass Spiekershausen nicht durch eine Variante der Neubaustrecke betroffen ist. Spiekershausen liege in der Nähe der Bestandsstrecke. Die künftigen Zugzahlen in diesem Bereich seien davon abhängig, welche Variante im Suchraum ausgewählt werde. Näheres zu den Zugzahlen werde beim Expertentag am 9. Juni erläutert.

Tunnel, Rettungskonzept

Wie sieht es mit den notwendigen Rettungstunneln aus? Heißt das, auch hier ab 500m eine zweite Röhre?

Müssen alle Tunnelabschnitte mit einer zweiten Tunnelröhre ausgestattet werden bzw. welche in den einzelnen Varianten nicht?

- Die Projektleitung erklärt, dass aktuell noch kein Rettungskonzept erstellt werde. Grundsätzlich seien einzelne Stollen oder eine zweite Röhre möglich. Im Variantenvergleich werde schematisch betrachtet, welche Auswirkungen sich bei den einzelnen Varianten ergeben. Ein Rettungskonzept werde erst für das Planfeststellungsverfahren erstellt.

Was kosten nach Erfahrungswerten - solche Werte muss es doch geben - Tunnelbauten pro Kilometer im Durchschnitt?

- Die Projektleitung antwortet, dass es bei Tunnelbauten stark auf die (beispielsweise geologischen) Gegebenheiten ankommt und daher vorab keine seriöse Aussage zu den Kosten möglich sei.

Gibt es nachlesbare Informationen zu den Tunnel-Rettungskonzepten?

- Die gesetzlichen Vorgaben sind öffentlich einsehbar. Die Adressen werden im Anschluss nachgereicht.

Nachträgliche Antwort auf die Frage:

EBA-Richtlinie: Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln:

Link: https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Infrastruktur/Tunnelbau/21_rl_tunnelbau.pdf;jsessionid=66A2862DD78B93B88DDC98EB2FFB036A.live11291?__blob=publicationFile&v=3

EBA-Richtlinie: Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen

Link: https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Infrastruktur/Ingenieurbau/21_EBA-RiL_Schienenwege.pdf?__blob=publicationFile&v=3

EU-Verordnung: Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI)_ Teilsystem_ Sicherheit in Eisenbahntunneln (SRT)

Link: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R1303&from=DE>

Ein Teilnehmender merkt zum Rettungskonzept bei Tunneln an: Beispiel Neubau Zierenberger Tunnel unter dem Dörnberg hindurch: ca. 950 m, beleuchtet, mit Rettungswegen und Kfz-Befahrbarkeit seit 2018; zurzeit ohne „Strippe“ aber diese ist vorbereitet.

- Die Projektleitung merkt dazu an, dass je nach Länge der Tunnel (unter 500m, ab 500m, ab 1000m) unterschiedliche Vorschriften gelten.

Wie hoch muss eine Überquerung eines Gleises mit einer Brücke mindestens sein? Wie tief eine Unterquerung mit Tunnel?

- Straßenüberführung: Die Projektleitung antwortet, zwischen Schienenoberkante und einer Straßenüberführung muss mindestens eine Höhe von ca. 6 m eingehalten werden. Hinzu kommt die Höhe des Schotterbetts.
- Tunnel: Die Planung und Visualisierung in KorFin gehe aktuell von der Prämisse aus, dass der Tunnel beginnt, sobald die Schienenoberkante 12,5 m unter der Geländeoberfläche liegt. Bis zu einer Tiefe von 12,5 m erfolgt im Korfin-Model ein Geländeeinschnitt. Diese Prämissen dienen dem Variantenvergleich und können im weiteren Planungsprozess angepasst werden.

Lage der Varianten, Bauwerke, Anbindung

Variante 1 und 1.1

Zu Folie 14: Was ist der Grund für die Veränderung bei Immenhausen?

- Burkhard Fahnenbruch antwortet, durch die Optimierung könne vermieden werden, dass im Bereich Immenhausen ein Überholungsgleis vorgesehen werden müsse. Die Baumaßnahme werde durch die Optimierung aus dem Ort herausgeschoben. Grund für die Optimierung sei die Vermeidung der Baumaßnahme in der verdichteten Siedlungsfläche und Bebauung und die damit verbundene Verringerung der Lärmbelastung. Bei Variante 2.1 sei dieselbe Optimierung vorgenommen worden.

Variante 4A und 4A.1

Zu Folie 24: Wo wird die Distanz zur Wohnbebauung erhöht? Im Bereich Vellmar jedenfalls nicht.

- Burkhard Fahnenbruch erklärt, dass sich durch die Optimierung die Distanz zur Wohnbebauung von Simmershausen aus erhöht. Bei der Ziffer eins auf der Folie rücke die Linienvariante auch etwas von Espenau ab. Die Linienvariante rücke allerdings auch etwas an Vellmar heran, die zusätzliche Belastung von Vellmar sei jedoch nur gering, da die Variante hier im Tunnel liege.

Bei der Variante 4A wird einfach die Kasseler Str. zwischen Hohenkirchen und Vellmar übersehen.

Dort wurde die Brücke vergessen.

Die Projektleitung vermutet, dass die Brücke aufgrund der Perspektive der Visualisierung nicht sichtbar ist. Grundsätzlich würden Kreuzungen berücksichtigt.

Variante V4A.1: Wie hoch würde die Brücke über die Straße zwischen Vellmar und Hohenkirchen?

Ebenso die Brücke über den Feldweg zwischen Hohenkirchen und Vellmar.

- Die Projektleitung antwortet, es werde aktuell davon ausgegangen, dass die Höhe der Straße nicht angepasst werden muss. Welche Anpassungen sich an den Feldwegen ergäben, werde in der aktuellen Planungsphase nicht betrachtet. Es müsse in der weiteren Planung dafür gesorgt werden, dass die Wegebeziehungen und Anbindung von Grundstücken erhalten blieben.

Weitere Fragen zu den Varianten 4A, B und C

Varianten 4B.1 und 4C.1.: Wie sollen die Menschen in Obervellmar vor dem Lärm der Güterzüge auf der nach Mönchehof hin ansteigenden offenen Trassenführung geschützt werden? Welche Lärm-schutzmaßnahmen sind vorgesehen?

- Die Projektleitung antwortet, dass die konkrete Planung der Lärmschutzmaßnahmen erst für das Planfeststellungsverfahren erfolge. In jedem Fall müssten die gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden. Allgemeine Informationen zum Lärmschutz würden beim Expertentag am 9. Juni vorgestellt.
- Burkhard Fahnenbruch fügt hinzu, dass beim Variantenvergleich die Betroffenheiten verglichen werden, die durch die Varianten entstehen. Um die Vergleichbarkeit herzustellen, werde für alle Varianten die Betroffenheit einmal ohne und einmal mit Standardlärmschutz betrachtet.

Wie weit sind die offenen Teile der Streckenverläufe (außerhalb) der Varianten 4 von der jeweiligen Bebauungsgrenze in Vellmar entfernt? Wenn Simulationen erstellt werden, dann müssen die auch in Zeichnungen übertragen werden können.

- Die Projektleitung bietet an, eine Visualisierung dieses Bereichs mit dem Protokoll zu versenden. Lagepläne mit hohem Detaillierungsgrad seien zum aktuellen Zeitpunkt nicht sinnvoll, da die genaue Lage noch nicht geplant sei.

Nachträgliche Information zur Frage:



In der Raumordnung planen wir auf eine Antragsvariante hin, die eine Linie auf der Maßstabebene der Raumordnung (mehrere hundert Meter breit) darstellt. Die gezeigten Linien, die aussehen wie exakt geplante Trassen, sind hierbei Hilfsmittel um die einzelnen Linien miteinander vergleichen zu können. Sie stellen die Mittelachse der raumordnerisch zu bewertenden Varianten dar. Hieraus abgeleitet Entfernungen zu Ortsrändern oder ähnliches sind somit nicht final und suggerieren eine Scheingenauigkeit. Unter Berücksichtigung dieses Hinweises ergibt sich aktuell ein

Abstand der offen liegenden Trassenbereiche zum Neubauegebiet Vellmar-Nord (lila Fläche) von ca. 400 m.

Bei den V4A, V4B, V4C ist die große, offene Strecke dargestellt (Bauweise). Hier finden wir keine Brückenbauwerke für die Zufahrten zu den landwirtschaftlichen Flächen. Standorte und die eventuelle Kostenermittlung fehlen!

- Die Projektleitung und Burkhard Fahnenbruch antworten, dass die Zufahrten zu den Strecken in der Modellsituation nicht berücksichtigt sind. In der weiteren Planung, wenn die Antragsvariante vorliege, würden diese Wegebeziehungen mitberücksichtigt. Es werde gewährleistet, dass alle Grundstücke angebunden seien.

Zu Variante 4C: In welchem Abstand zur nördlichen Stadtgrenze (Endstation Linie 1) erfolgt bei der Variante 4C.1 die Tunnel-Unterquerung der Landesstraße nach Hohenkirchen? Bitte auch einen Modellsimulation mit Blick von Norden auf Vellmar.

- Die Antwort konnte nicht in der Online-Veranstaltung gegeben werden und wird nachgereicht
Nachträgliche Information zur Frage:



In der Raumordnung planen wir auf eine Antragsvariante hin, die eine Linie auf der Maßstabsebene der Raumordnung (mehrere hundert Meter breit) darstellt. Die gezeigten Linien, die aussehen wie exakt geplante Trassen, sind hierbei Hilfsmittel um die einzelnen Linien miteinander vergleichen zu können. Sie stellen die Mittelachse der raumordnerisch zu bewertenden Varianten dar. Hieraus abgeleitet Entfernungen zu Ortsrändern oder ähnliches sind somit nicht final und suggerieren eine Scheingenauigkeit. Unter Berücksichtigung dieses Hinweises beträgt der Abstand des Park&Ride-Parkplatzes (Kreis der linken unteren Bildecke) zum Schnittpunkt Tunnels / L3386 ca. 570 m.

Variante 5

Zu Variante V5: Über welche Streckenlänge bleibt die Brückenhöhe bei der aufgeführten Höhe von 20 m? Das scheint ein relativ langer Bereich zu sein.

- Die Projektleitung sagt, dass sich die 20m auf den höchsten Punkt in der Simulation beziehen. Die Brücke sei technisch noch nicht geplant und es sei daher noch keine Aussage dazu möglich, über welche Länge die Brücke welche Höhe habe.

Wo findet laut aktuellem Planungsstand bei der Stadtvariante V5 im Raum Vellmar die Ausfädelung statt? Hintergrund: Hier sind zahlreiche Zwangspunkte wie querende Straßen und Wohnquartiere vorhanden!

- Die Projektleitung antwortet, entlang der Strecke 2550 (Kassel-Espenau) sei ein weiteres Gleis notwendig. Im Bereich der Strecke 1732 (von Kassel in Richtung Fulda) liege die Neubaus Strecke lange auf einem Brückenbauwerk über ein Gewerbegebiet. Danach liege die Bestandsstrecke nahe an der Wohnbebauung. Insgesamt sei hier wenig Platz, um die Bestands- und die

Neubaustrecke zusammenzuführen. Es werde aktuell untersucht, wie damit weiter umgegangen wird und was dies für den Variantenvergleich bedeute.

Visualisierung, Lagepläne

Wäre es möglich, die KorFin-Simulationsbilder für alle Planungsabschnitte zu veröffentlichen?

- Die Projektleitung antwortet, es würden weiterhin Optimierungen an den Linienvarianten gemacht. Daher wolle man aktuell keine Visualisierungen herausgeben. Die Projektleitung bietet an, bei einem gesonderten Termin Ansichten in KorFin zu zeigen.

Warum gibt es keine Modellsimulation bei der Variante 4A.1 im Bereich Vellmar? Bitte stellen Sie uns eine solche zur Verfügung. Gibt es Zeichnungen, aus denen man den Linienverlauf genauer erkennen kann?

- Die Projektleitung antwortet, dass in der aktuellen Leistungsphase noch nicht auf den Meter genau geplant ist. Daher sei es aktuell nicht sinnvoll Lagepläne mit großem Maßstab zu erstellen. Eine Visualisierung des Bereichs bei Vellmar könne bei einem gesonderten Termin mit KoFin gezeigt werden.

Können Sie die Modellsimulationen in Form von kleinen Videos zur Verfügung stellen, sprich: Betrachtung der Linienverläufe aus der seitlichen Vogelperspektive.

- Die Projektleitung antwortet, Videos zu erstellen wäre kostenintensiv und im Planungsprozess zeitaufwändig. Es könnten jedoch Ansichten in KorFin gezeigt werden.

Ein Teilnehmender meldet Interesse an einem gesonderten Termin zu Visualisierungen mit KorFin.

Weiteres

Welche CEF-Maßnahmen werden wegen welcher Brutvogelarten wo notwendig? Welche neun Horste welcher Vögel wurden wo gefunden?

- Burkhard Fahnenbruch antwortet, dass die konkreten CEF-Maßnahmen erst für das Planfeststellungsverfahren ermittelt werden. Für den Variantenvergleich wird überschlägig die Notwendigkeit von Maßnahmen ermittelt. Die Ermittlung dient dazu, die Varianten bezüglich des Kriteriums Artenschutz zu bewerten und in eine Rangfolge zu stellen.
- Die Lage und Besetzung der Horste werden im Rahmen der Betrachtungen zum Artenschutz berücksichtigt und dort näher beschrieben.
- Nachträgliche Information zur Frage: die Horste waren teilweise besetzt von Rabenkrähe, Mäusbusard und Rotmilan und liegen im Espe- und Fuldataal.

Ein Teilnehmer äußert, das Format der Online-Veranstaltung entspreche nicht dem Beteiligungsversprechen, das gemacht worden sei. Eine Öffnung der Mikrofone der Teilnehmer für Erläuterungen wäre ein Anfang.

- Die Moderation antwortet, dass sich IFOK und das Projektteam intensiv mit der Frage auseinandergesetzt habe, wie das Format für alle Beteiligten unter den gegebenen Umständen am besten gestaltet werden kann. Letztlich habe man sich für eine Online-Veranstaltung mit schriftlicher Eingabemöglichkeit entschieden. Dies ermögliche, trotz der hohen Teilnehmerzahl allen Teilnehmenden, ihre Fragen und Anliegen zu äußern. Außerdem habe man ein Format wählen wollen, dass für die Teilnehmenden technisch so niedrighschwellig wie möglich sei (insb. Zugang ohne Installation).

TOP 4 Bewertungsmethodik und Trassenfindung/ Variantenvergleich

Bewertungsmethodik Trassenfindung

Burkhard Fahnenbruch stellt das methodische Vorgehen zur Auswahl der Vorzugsvariante vor (*siehe Folie 34*). Er erklärt, dass Froehlich & Sporbeck mit der Analyse in den Zielsystemen Raumordnung und Umwelt betraut ist. Daneben würden wirtschaftliche und verkehrliche Belange geprüft. In jedem dieser Zielsysteme werde für die jeweiligen Schutzgüter ein Ranking erstellt und eine beste Variante ermittelt. Zum Schluss werde die insgesamt beste Variante ermittelt. Die Antragsvariante müsse nicht zwangsläufig die beste Variante der Zielsysteme Raumordnung und Umwelt sein, wenn es gute, gewichtige Gründe für die Auswahl einer anderen Variante aus wirtschaftlicher oder verkehrlicher Sicht gebe.

Dann zeigt er die Schutzgüter in den Zielsystemen Umwelt und Raumordnung und erläutert das Vorgehen bei der Bewertung der einzelnen Kriterien zu diesen Schutzgütern (*siehe Folien 35 und 36*). Er betont, dass alle Varianten in gleicher für das Raumordnungsverfahren ausreichender Untersuchungstiefe beurteilt werden. Dies sei unbedingt zu beachten, damit eine Vergleichbarkeit der Varianten im Variantenvergleich gewährleistet ist. Es erfolgt eine Bewertung der Varianten über alle Schutzgüter gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG). Die in den Folien mit Sternchen markierten Schutzgüter seien die mit einer besonderen Bedeutung im Untersuchungsgebiet und daher mit einer besonderen Entscheidungsrelevanz. Für jedes Schutzgut sind Untersuchungskriterien festgelegt worden (Runder Tische 18.11.2019). Als Leitkriterien sind die definiert, die über sehr hohe und hohe Konfliktpotentiale verfügen. Die übrigen Kriterien seien als weitere Kriterien eingeordnet. Hier gehe man von einem mittleren oder geringen Konfliktpotential hinsichtlich der Beeinträchtigungen der Umwelt aus. Diese Bewertung über Untersuchungskriterien findet genauso Anwendung für die einzelnen Belange der Raumordnung.

Bewertungsmatrix Raumordnung/ Umwelt

Burkhard Fahnenbruch stellt anhand eines Belangs aus der Raumordnung „Natur und Landschaft“ das Vorgehen bei der Bewertung im Variantenvergleich im Zielsystem Raumordnung (Folie 34) vor. In Bezug auf *Folie 38* weist er darauf hin, dass Vorranggebiete mit einem sehr hohen Konfliktpotenzial ausgestattet sind und damit als Leitkriterium eingestuft wird Vorbehaltsgebiete würden i.d.R. bei den

weiteren Kriterien abgebildet und spielten dementsprechend eine Rolle, wenn die Bewertung der Varianten bei den Leitkriterien ähnlich ausfalle. In Bezug auf das Vorgehen der Bewertung unter den einzelnen Kriterien (*siehe Folien 39 und 40*) betont er, dass die quantitative (numerisch abbildbare) Bewertung der Varianten immer auf Plausibilität geprüft und durch eine qualitative (nicht numerisch abbildbare, argumentative) Bewertung ergänzt werde. Erst dann werde eine Rangfolge (relative, d.h. „vergleichende“, Bewertung) erstellt. Auf *Folie 41* sei ein Beispiel für die Einteilung der Varianten in Konfliktklassen dargestellt. In diesem konkreten Fall erfolge die Differenzierung in erster Linie über die weiteren Kriterien, da sich über die geringen Betroffenheiten bei den Leitkriterien keine belastbare Aussage zur Vorzugswürdigkeit machen lässt.

Auf Nachfrage sagt er, dass die in dieser Tabelle dargestellten Bewertungen bis auf die Bewertung der Variante 1 voraussichtlich bereits belastbar sind.

Danach gibt Burkhard Fahnenbruch einen Ausblick zum weiteren Vorgehen im Variantenvergleich (*siehe Folie 42*). Es sei geplant, beim kommenden Runden Tisch nach den Sommerferien erste Ergebnisse der Auswirkungsprognose zu präsentieren.

Fragen und Diskussion

Kosten, volkswirtschaftliche Betrachtung

Warum weigern Sie sich nachhaltig, Stellung zu den Kosten der möglichen Varianten zu nehmen? Die Kosten für die Alternativstrecke wurden doch auch „normiert“ betrachtet.

- Die Projektleitung weist darauf hin, dass im Zielsystem Wirtschaft/ Verkehr neben den Baukosten weitere Aspekte, z. B. verkehrliche oder bahnbetriebliche Aspekte, betrachtet werden. Die Ermittlung der Kosten erfolge annahmebedingt. Beispielsweise leite man auf der Grundlage geologischer Untersuchungen Kennwerte und auf Grundlage der vorgesehenen Bauweise für die Kosten der Tunnel ab. Daraus ergebe sich ein relativer Vergleich der Kosten für die einzelnen Varianten. Da aktuell die Variantenoptimierung und technische Planung noch nicht abgeschlossen ist, können noch keine groben Kostenschätzungen kommuniziert werden
- Die Moderation hält fest, dass aus dem Teilnehmerkreis mehrmals Unzufriedenheit darüber geäußert wurde, dass die Kosten für die Varianten im Suchraum noch nicht vorgelegt wurden.
- Die Projektleitung sagt, dass die Kosten für die Ertüchtigung der Strecke Altenbeken - Northeim – Nordhausen vergleichsweise einfach zu ermitteln gewesen seien, da es sich um eine Bestandsstrecke mit feststehendem Verlauf handle. Hierfür habe ein Sonderauftrag des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) bestanden. Für die Neubaustreckenvarianten im Suchraum liegt aktuell der Fokus auf der Analyse aller Aspekte der Umwelt und Raumplanung und der Variantenoptimierung. Erst abschließend erfolgt die Bewertung des Zielsystems Technik/Wirtschaft inkl. den Kosten.

Ein Teilnehmender merkt dazu an, Herr Schmidt habe beantwortet, warum die Kosten der „Alternativstrecke“ [Nordheim-Altenbeken] nicht vergleichbar seien.

Ein Teilnehmender merkt an, dass die Prüfung der Umweltverträglichkeit bei der Planung und Umsetzung von Verkehrsprojekten in einem so dicht besiedelten Land wie Deutschland von erheblicher, wenn nicht sogar entscheidender Bedeutung sein sollte. Warum ist die Streckenlänge, der Energieverbrauch sowie der CO₂-Verbrauch bei den unterschiedlichen Varianten kein Kriterium, welches die Planung beeinflusst?

- Burkhard Fahnenbruch merkt an, dass die Prüfung der Umweltverträglichkeit bei der zuständigen Behörde liege. Froehlich & Sporbeck erstelle die für die Unterlagen erforderliche Auswirkungsprognose (UVP-Bericht), die der Behörde zur Beurteilung dienen soll. Es sei eine wissenschaftliche und juristische Debatte, wie der CO₂-Verbrauch in die Bewertung von Verkehrsinfrastruktur einfließen kann. Im Raumordnungsverfahrens oder in der Genehmigungsplanung eines Projektes können im Rahmen der beizubringenden Fachgutachten keine Aussagen gemacht werden. Der CO₂-Ausstoß ist im Rahmen einer Gesamtstrategie des Bundes zu steuern und kann nicht im Einzelprojekt spezifiziert werden. Dies sei in diesem Umfang nicht leistbar. Grundsätzlich ist von einer positiven Umweltwirkung der Maßnahme auszugehen. Der entscheidende Effekt tritt durch eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ein.

TOP 5 Ausblick/ weiteres Vorgehen

Die Moderatorin Dr. Hanna Seitz dankt für die Teilnahme. Sie habe den Eindruck, dass es trotz der schwierigen Situation für alle Beteiligten wichtig sei, in Kontakt zu bleiben. Sie erinnert daran, dass keine gemeinsamen Botschaften verabschiedet werden und dass die Folien auf der Projektwebseite veröffentlicht werden.

Der Projektleiter Christopher Schmidt bedauert, dass anstelle des Runden Tisches ein Online-Veranstaltung stattfinden musste. Er teile den durch mehrere Teilnehmende an Ihn herangetragenen Unmut, dass eine gemeinsame Diskussion unter den aktuellen Umständen nicht im üblichen Umfang möglich sei. Er dankt den Teilnehmenden dafür, dass das Format angenommen und ein sachlicher Ton gepflegt worden sei. Er wünsche sich, dass der Runde Tisch nach den Sommerferien wieder vor Ort stattfinden könne. Mit Blick auf die Planung hofft er, durch den Austausch das Vorgehen in der Planung und die Beweggründe für die Auswahl einer Antragsvariante verständlich zu machen. Obwohl durch jede der Varianten zwangsläufig Betroffenheiten entstünden, wolle das Planungsteam die bestmögliche Lösung finden.

Anmerkungen und Fragen

Ein Teilnehmender gibt zu Protokoll, dass er die Art und Weise der Beantwortung und die Diskussion als nicht zufriedenstellend empfindet.

Ein Teilnehmender bittet, die Online-Veranstaltung nicht jeweils als nächsten Runden Tisch zu benennen, sondern als Online-Veranstaltung zum Runden Tisch.

- Dem wird entsprochen. Protokolltitel und Folien wurden angepasst.