

Protokoll

Kurve Kassel

6. Runder Tisch

19. Oktober 2020

Ort: Veranstaltung vor Ort und Online; H4 Hotel Kassel
Dauer: 16:00 Uhr – 20:00 Uhr
Leitung: Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG
Moderation: Dr. Hanna Seitz, ifok
Administration: Julian Koepff, ifok
Protokoll: Carolin Franchini, ifok

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Allgemeines
- TOP 2 Offene Punkte
- TOP 3 Vertiefung der Abwägungsmethode des Variantenentscheids
- TOP 4 Vorstellung Verkehrliche und volkswirtschaftliche Kriterien
- TOP 5 Erste Bewertungsergebnisse Natura2000/FFH-Gebiet
- TOP 6 Vertiefung Fahrzeit Laufweg Altenbeken-Northeim-Nordhausen
- TOP 7 Ausblick / nächste Termine
- TOP 8 Abstimmung der Gemeinsamen Botschaften

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Präsentation der DB Netz AG zum 6. Runden Tisch

TOP 1 Begrüßung und Aktuelles

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Gerd-Dietrich Bolte, Leiter Großprojekte Mitte der DB Netz AG, begrüßt im Namen der DB Netz AG die Teilnehmenden zum 6. Runden Tisches zur Kurve Kassel. Heute würden auf Wunsch der Teilnehmenden Details zu den Fahrtzeiten der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen vorgestellt. Ein zweites Thema für heute sei die Bewertungsmethode im Raumordnungsverfahren und ein erster Einblick in die Bewertung beim Thema FFH-Gebiete. Herr Bolte wünscht allen eine gute Veranstaltung.

Begrüßung und Einführung durch die Moderation

Auch die Moderatorin Dr. Hanna Seitz, ifok, begrüßt die Teilnehmenden. Weil im Suchraum kein Raum in ausreichender Größe zur Verfügung gestanden habe, treffe man sich heute in Kassel. Durch die rasant ansteigenden Infektionszahlen sei leider nicht wie gehofft eine Präsenzveranstaltung in großer Runde möglich. Bis auf Weiteres blieben die Rahmenbedingungen volatil und kaum absehbar. Da weitere Informationen vorliegen, sei der Runde Tisch trotz der nötigen Einschränkungen nicht abgesagt worden. Die Teilnehmenden des Runden Tisches sollen weiterhin so eng wie möglich informiert und beteiligt werden. Alle Fragen am Runden Tisch würden beantwortet. Sie freue sich über alle, die online oder in Präsenz an der Sitzung teilnehmen.

Die Moderation stellt Carolin Franchini als Protokollantin und Julian Koepff als Co-Moderation vor. Sie erinnert die Anwesenden an die COVID-19-Schutzmaßnahmen. Sie lädt insbesondere die Online-Teilnehmenden ein, jederzeit und detailliert nachzufragen. Darüber hinaus stehe den Teilnehmenden auch im Nachgang der Sitzung das Projektteam unter kurve-kassel@deutschebahn.com bei Fragen zur Verfügung. Es sei wichtig, dass am Runden Tisch vertrauensvoll miteinander gearbeitet werde.

Die Moderation informiert über den Umgang mit den Fragen der Anwesenden und online Teilnehmenden. Sie weist darauf hin, dass Fotoaufnahmen gemacht werden und bittet um Hinweis bei Nicht-Einverständnis. Dann stellt sie die Agenda vor. Der Entwurf des Protokolls zum letzten Runden Tisch werde heute nicht verabschiedet, sondern zeitnah per Mail an die Teilnehmenden versandt.

TOP 2 Offene Punkte

Dirk Schütz, Projektleitung im Bahnprojekt Kurve Kassel, greift die aus den letzten Sitzungen offenen Punkte auf und erläutert, wann diese bearbeitet und präsentiert werden können (*siehe Folie 6*). Er führt aus, zu welchem Zeitpunkt welche Fälle der Lärmvorsorge betrachtet werden (*siehe Folie 7 und 8*). Da sich aus der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) bei einigen Varianten noch Änderungen ergäben, werde Detailvorstellung der Varianten auf den 3. Dezember verschoben. Anschließend präsentiert Tobias Bückle, DB Netz AG, einen Pünktlichkeitsvergleich der RegioTram (Gesamt) mit der S-Bahn Frankfurt (*Folie 9*).

Diskussion: Pünktlichkeit einzelner RegioTram Linien

- Ein/e Teilnehmende/r fragt, ob es auch Statistiken gebe zu den einzelnen Fahrverbindungen der RegioTram. Aus dem Teilnehmerkreis wird besonderes Interesse an der Verspätungsstatistik zur RegioTram 5 geäußert.
 - Tobias Bückle antwortet, dass er dies prüfen werden.
 - **Ergebnis:** Die DB Netz AG nimmt diesen Punkt auf die Agenda für einen der nächsten Runden Tische mit.

TOP 3 Vertiefung der Abwägungsmethode des Variantenentscheids

Bastian Volk, FROELICH & SPORBECK, stellt die *Folien 11 bis 23* vor. Über die auf den Folien dargestellten Informationen hinaus erläutert er:

- *Zu den Folie 14 und 15:* Die Belange, die mit „*“ markiert seien, hätten eine besondere Bedeutung für den Untersuchungsraum und würden deshalb besonders tiefgehend betrachtet.
- *Zu Folie 16:* Zur Unterscheidung von Leit- und nachrangigen Kriterien: Kriterien, die ein außerordentliches Konfliktpotential aufweisen, seien „Leitkriterien“. Kriterien mit geringem oder mittlerem Konfliktpotential nenne man „nachrangige Kriterien“.
- *Zu Folie 22:* Die Bewertung der Kriterien werde anhand quantitativer Daten vorgenommen. Die Werte würden dann miteinander verglichen werde. Das sei wichtig, damit der quantitative Vergleich auch für das Raumordnungsverfahren nachvollziehbar sei. Zusätzlich gebe es eine qualitative (d.h. verbal-argumentative) Bewertung der Sachverhalte.

Diskussion: Lesbarkeit

- Teilnehmende kritisieren die in ihren Augen mangelhafte Lesbarkeit der Folien und bitten um eine Tischvorlage.
 - Dirk Schütz bittet um Verständnis, dass der Raum zum ersten Mal für das Projekt genutzt werde. Die Folien seien so konzipiert, dass sie auch ohne Erklärung nachvollziehbar sind, daher sei die Schrift vergleichsweise klein. Zudem seien durch die Hygienevorschriften große Abstände zwischen den Anwesenden notwendig. Beides beeinträchtige die Lesbarkeit, wofür er sich im Namen des Projektteams entschuldigt. Er veranlasst eine unmittelbare Änderung der Folien und stellt eine bessere Darstellung bei den nächsten Sitzungen in Aussicht.
 - Die Moderatorin lädt die Teilnehmenden ein, unter Einhaltung der Hygienevorschriften die Folien aus der Nähe zu betrachten.
 - Bastian Volk erläutert die *Folien 21 und 22* anschließend ein zweites Mal.

Diskussion: Zeitplan

- Ein/e Teilnehmende/r erkundigt sich, wie weit die DB Netz AG mit der Bewertung der Schutzgüter sei.

- Dirk Schütz nennt das Ziel, alle Bewertungsergebnisse am 3. Dezember vorstellen zu können. Momentan stünden noch die Schallschutzbetrachtungen und sowie die Untersuchung der verkehrlichen und volkswirtschaftliche Belange aus.

Diskussion: Abstand zur Wohnbebauung

- Aus dem Teilnehmerkreis wird gefragt, ob eine Abstandszone zu Wohnbebauung ermittelt werde.
 - Bastian Volk antwortet, dafür gebe es keine rechtliche Grundlage, ein Erfahrungswert aus anderen Projekten sei 250 Meter. Diese werde auch in diesem Projekt angesetzt und bewertet. Rechtlich sei dies jedoch nicht vorgegeben.
 - Dirk Schütz ergänzt, dieses Kriterium sei nicht mit der Schallbewertung zu verwechseln. In der Raumordnung bewerte man formal ohne Schallschutzmaßnahmen, um die Variante zu ermitteln, die schon ohne Lärmschutz den geringstmöglichen Einfluss habe. Der gesetzliche Lärmschutz, werde selbstverständlich im späteren Projektverlauf geplant und auch dem Runden Tisch vorgestellt.

Diskussion: Grundwasser

- Ein/e Teilnehmende/r weist auf einen Tiefbrunnen der Gemeinde Fuldata und Grundwasserleiter im Gestein hin, wo eine der Tunnellösungen verlaufe. Das finde sich nicht in der Schutzgüteruntersuchung wieder. Er fragt, wie und wann die geologische Untersuchung in diesem Bereich erfolge.
 - Bastian Volk erklärt, dass für die Raumordnungsunterlage bereits ein hydrogeologisches Gutachten erstellt wurde. Brunnen und bekannte Bohrungsergebnisse seien darin berücksichtigt worden. Die Ergebnisse würden am Runden Tisch vorgestellt.
 - Die Projektleitung fügt hinzu, das hydrogeologische Gutachten werde spätestens mit Erstellung der Raumordnungsunterlage zur Verfügung gestellt. Alle fertigen Gutachten würden den Teilnehmenden des Runden Tisches zur Verfügung gestellt, sie seien zudem Teil der Raumordnungsunterlage.

Diskussion: Flächenverbrauch

- Seitens der Teilnehmenden wird die Frage gestellt, ob in Bezug auf den Flächenverbrauch bei den Tunneln die Anfahrt von Rettungsfahrzeugen berücksichtigt worden sei. Den Folien könne nur entnommen werden, dass für die Baumaßnahme notwendige Flächen bewertet würden.
 - Bastian Volk antwortet, dies sei noch nicht untersucht und berücksichtigt worden.
 - Dirk Schütz ergänzt, dass die Flächen, die der Planer bisher für den Bau berücksichtigt, später für die Rettungswege und Rettungsplätze genutzt werden. Das gelte auch für Zufahrten, d. h. Baustraßen würden i. d. R. später Zufahrten zum Tunnelrettungsplatz. Zugwege, die nicht mehr gebraucht werden, würden zurückgebaut oder zu Wirtschaftswege umgebaut. Diese Fragen würden im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt. Dort berücksichtige man alle Wege, die temporär und dauerhaft genutzt werden.

- Ein/e Teilnehmende/r fragt, ob es sich um eine reine Güterverkehrsstrecke handle oder auch Personenverkehr über diese Strecke fahre. Er nimmt an, dass Personenverkehr möglicherweise mehr Rettungswege/ Rettungsvorrichtungen erfordere.
 - Dirk Schütz erläutert, dass der Planungsauftrag im Projekt Kurve Kassel eine Güterzugsstrecke sei. Trotzdem würden im Störfall ggf. auch andere Verkehre über die Strecke geleitet werden. Güter- oder Personenverkehr stellten jedoch dieselben Anforderungen an das Rettungskonzept.

Diskussion: Immobilien

- Ein/e Teilnehmende/r fragt, ob die Entwertung von Immobilieneigentum nahe der Streckenverläufe im Rahmen des Raumordnungsverfahrens berücksichtigt werde.
 - Bastian Volk verneint dies. Burkhard Fahrenbruch, ebenfalls FROELICH & SPORBECK, ergänzt, dass dieser Aspekt im Rahmen der Umweltprüfung des Raumordnungsverfahrens nicht in die Variantenauswahl einfließe.
 - Die Projektleitung merkt an, dass die Frage der Immobilienpreise von vielen Faktoren abhängig sei.

Diskussion: Energieverbrauch

- Einige Teilnehmende merken an, dass die unterschiedlichen Profile und Streckenverläufe der Varianten einen unterschiedlichen Energieverbrauch zur Folge hätten. Aufgrund dieser Unterschiede solle der Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß Bestandteil der Variantenauswahl sein.
 - Dirk Schütz erläutert, dass der Energieverbrauch überschlägig über die Transportzeit ermittelt werde: Je kürzer die Transportzeit, desto geringer der Energieverbrauch. Eine detailliertere Betrachtung des Energieverbrauchs müsse neben dem Streckenprofil außerdem Bremsen, Halte und Tonnage betrachten. Das könne nur für einen Musterzug durchgeführt werden. Eine Ermittlung über die Fahrzeit hinaus wäre zu komplex. Mit der Fahrzeit als Kriterium werde die Thematik in ausreichender Detailtiefe abgebildet.
- Ein/e Teilnehmende/r fragt, wo im Variantenvergleich die kürzere Transportstrecke (kürzere Fahrzeit) berücksichtigt werde.
 - Die Projektleitung erklärt, das Kriterium Transportzeit werde bei den verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Belangen berücksichtigt (*siehe Folie 25*). Zudem wirke sich die Länge der Strecke auf mehrere Kriterien in den Zielsystemen Raumordnung und Umwelt aus. Der Variantenvergleich erfolge mit dem kompletten Kriterienkatalog. Dieser sei beim zweiten Runden Tisch am 18.11.2019 erläutert worden. Der vollständige Kriterienkatalog sei online auf der Projektwebseite www.kurve-kassel.de verfügbar. Die Bewertungsergebnisse zu den Kriterien würden in der Veranstaltung am 3. Dezember auch vollständig vorgestellt. *Folie 22* stelle anhand eines fiktiven Beispiels nur einen Ausschnitt des Kriterienkatalogs aus dem Bereich Umwelt dar.

- Burkhard Fahnenbruch stimmt den Ausführungen der Projektleitung zu und äußert, für die Untersuchungstiefe des Raumordnungsverfahrens sei die CO₂-Berechnung zu speziell. Das Kriterium habe keine Entscheidungsrelevanz im Variantenentscheid, da diese mittelbar über die Fahrzeit einfließe.

Diskussion: Untersuchungsaspekte

- Ein/e Teilnehmende/r bittet um eine Erklärung zum Untersuchungsaspekt Wohnen und Wohnumfeld (*Folie 21*). Konkrete Fragen seien, wie die Querbeziehungen funktionierten und wie die Anzahl der Konflikte zu verstehen sei.
 - Bastian Volk erläutert, dass die Verbindung von den Aspekten Wohnen und Wohnumfeld zu den Kriterien dargestellt sind, die in diesem Aspekt berücksichtigt werden. Die akustische Beeinträchtigung habe auch mit dem Abstand zu tun, aber dazu kämen andere Aspekte wie die Schallbetroffenheit. Wenn es viele Konflikte bei einer Variante gebe, dann werde die Variante erneut angeschaut und es werde geprüft, ob man sie optimieren könne.
 - Burkhard Fahnenbruch erläutert, dass punktuelle Konflikte nur in Anzahlen und nicht in Fläche ausgedrückt werden können. Räumliches werde in Hektar gemessen, Kleinräumiges oder Punktueller werde mit einer Anzahl angegeben.

Diskussion: Vulnerable Orte

- Ein/e Teilnehmende/r bittet um Beispiele für „vulnerable Orte“.
 - Burkhardt Fahnenbruch erklärt bei vulnerablen Orten handle es sich um Bereiche, die einer besonderen Betrachtung bedürfen. Im Rahmen einer schonenden Variantensuche sei der Abstand von 250 Meter festgelegt worden. Anschließend seien schutzwürdige Bereiche, in denen eine besondere Schallempfindlichkeit bestehe, wie bspw. Altenheime und Kindergärten, herausgefiltert worden (*siehe Kriterienkatalog auf der Projektwebseite www.kurve-kassel.de*). Auch hier werde in der für das Raumordnungsverfahren ausreichenden Untersuchungstiefe betrachtet, d.h. beim Schutzgut Mensch werden nur bestimmte, besonders vulnerable Ort festgelegt.
- Ein/e Teilnehmende/r wundert sich über den Flächenbezug: auf *Folie 22* sei das Kriterium „vulnerable Ort“ mit „ha“ angegeben. Es sei nicht nachvollziehbar, dass ein Altenheim als Fläche und nicht als etwas punktueller betrachtet wird.
 - Burkhardt Fahnenbruch erwidert, dazu müsse er die Details nachschauen.

Diskussion: Bewertung laut Kriterienkatalog, Wertstufen

- Seitens der Teilnehmenden wird gefragt, wie die unterschiedlichen Aspekte gewertet würden: Sei ein Altenheim mehr wert als ein Naturpark? Und wie werde der Lärm bewertet, der auf die Anwohner wirke?
 - Burkhard Fahnenbruch erläutert, dass die Kriterien Wertstufen haben. Wohnsiedlungsflächen und vulnerable Orte hätten beide eine sehr hohe Bewertung. Alle Schutzgüter seien

mit gleichem Rang zu betrachten, die Kriterien innerhalb der Schutzgüter würden jedoch gestuft. Wichtig sei dabei, dass für das Raumordnungsverfahren schematisiert.

- Bastian Volk erinnert daran, dass am 2. Runden Tisch der Bewertungskatalog vorgestellt worden sei und dass dieser auf der Projektwebseite www.kurve-kassel.de abrufbar sei. Für Fragen stehe er gerne zur Verfügung.

Diskussion: Ausschluss von Manipulation von Kriterien und Konfliktklassen

- Ein/e Teilnehmende/r fragt, ob bei der Vorauswahl der zu untersuchenden Varianten die Wahrscheinlichkeit, dass eine bestimmte Variante ausgewählt wird, dadurch gefördert werden könne, dass Varianten mit offensichtlichen Nachteilen einbezogen werden.
 - Dirk Schütz antwortet, dass man zuerst die Kriterien festlegt. Anschließend sein aufgrund der Raumwiderstände Grobkorridore als Grundlage für mögliche Variantenverläufe ermittelt worden. Auf Basis dieser Grobkorridore wurden die Varianten ermittelt. Schließlich wende man im Anschluss daran die Kriterien auf die Varianten an. Durch diese Reihenfolge sei man vor einer Manipulation gefeit.
 - Gert-Dietrich Bolte ergänzt, dass die gleichen Kriterienkataloge auch in anderen Projekten zu finden sind. Es gebe teilweise Besonderheiten, wie bspw. in NRW das Thema Bergbau, ansonsten seien die Kriterienkataloge immer sehr ähnlich.
- Es wird angemerkt, die relative Bewertung der Varianten in den einzelnen Kriterien ließen sich durch bewusste Einbeziehung schlechter Varianten verändern. Es könne also der Eindruck entstehen, dass „Fake-Varianten“ einbezogen würden, um eine bestimmte Variante durchsetzen zu können.
 - Die Projektleitung erläutert, die Definition der Konfliktklassen anhand des Verhältnisses von Pessimum und Optimum führe dazu, dass die beste Variante immer die beste bleibe, egal wie viele schlechtere Varianten miteinbezogen werden. Die Reihenfolge der besseren Varianten ändere sich durch neue, schlechtere Varianten nicht.

Diskussion: Kosten

- Ein Teilnehmer bittet, dass die Kosten für die Suchraumvarianten transparent gemacht und dem Runden Tisch vorgestellt werden.
 - Die Projektleitung antwortet, dass die Kosten voraussichtlich am 3. Dezember vorgestellt werden. Erst nach Abschluss aller Optimierungen könne die Kostenberechnung final durchgeführt werden.

TOP 4 Vorstellung Verkehrliche und volkswirtschaftliche Kriterien

Dirk Schütz stellt die volkswirtschaftlichen und betrieblichen Belange vor (*Folien 25 bis 28*) und erläutert, welche Kriterien zu den Themen Technik, Volkswirtschaft, Verkehr und Betrieb gehören.

Diskussion: Nutzen/Kosten-Verhältnis

- Ein/e Teilnehmende/r fragt, welche Kriterien bei der Berechnung des Nutzen/Kosten-Verhältnisses miteinfließen.

- Dirk Schütz antwortet, es gebe dafür zehn Kriterien des Bundes, die in Deutschland für alle Verkehrsträger gelten. Die Ermittlung des Nutzens liege nicht den Händen der DB Netz AG, sondern werde von einem Bundesgutachter im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durchgeführt. Im Sinne der Vergleichbarkeit werde das Nutzen/Kosten-Verhältnis für alle Verkehrsprojekte in Deutschland auf dieselbe Weise berechnet.
- Seitens der Teilnehmenden wird hinterfragt, ob das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur den Nutzen seriös darstelle. Es wird mehr Transparenz über die in die Berechnung einfließenden Faktoren gefordert. Ein/e Teilnehmende/r fragt, ob sich die DB Netz AG in Bezug auf die Berechnung auf den Bund verlassen könne.
 - Gerd-Dietrich Bolte antwortet, dass das Nutzen/Kosten-Verhältnis vom Beamtenapparat des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf Grundlage fachlicher Kriterien, nicht aufgrund politischer Interessen, ermittelt und errechnet werde. Die Projektbewertung anhand des Nutzen/Kosten-Verhältnis sei gesetzlich vorgeschrieben. Die Ermittlungen würden dem Bundestag als Grundlage der gesetzlichen Entscheidung (Bundesschienenwegeausbaugesetz) vorgelegt. Jeder könne Einblicke in diese Berechnungen nehmen. Es handele sich um umfangreiche Darstellungen. **Ergebnis:** Er schlägt vor, die Berechnungen anhand eines einfachen Beispiels an einem der nächsten Runden Tische durch einen Bundesgutachter zu präsentieren. Diesem Vorschlag stimmen die Teilnehmenden zu.
- Aus Sicht der Teilnehmenden ist von Interesse, ob der CO₂-Ausstoß beim Nutzen mitbetrachtet wird.
 - Gerd-Dietrich Bolte erklärt, dass im Energiebereich die Verlagerung von der Straße auf die Schiene, also der vermiedene LKW-Verkehr, ermittelt wird. Der Bund betrachte jedoch nicht die einzelnen Varianten.
- Seitens der Teilnehmenden wird kritisiert, dass die Ermittlung des Nutzen/Kosten-Verhältnis auf den Daten des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) beruht. Diese Daten stammten aus den Jahr 2010 oder seien noch älter.
 - Gerd-Dietrich Bolte antwortet, dass der Bund aus diesem Grund alle fünf Jahre eine Bedarfsplanüberprüfung durchführe und darauf aufbauend Anpassungen vornehme.

TOP 5 Erste Bewertungsergebnisse Natura2000/FFH-Gebiete

Bastian Volk erklärt, dass es sich bei Natura-2000-Gebieten um sogenannte Fauna-Flora-Habitat-Gebiete (kurz: FFH-Gebiete) und europäische Vogelschutzgebiete handle. Im Untersuchungsraum gebe es sieben FFH-Gebiete und kein europäisches Vogelschutzgebiet. Er stellt die *Folien 30 bis 35* vor.

Über die auf den Folien dargestellten Informationen hinaus erläutert er:

- Zu *Folien 31 und 32*: Bei Variante 1 könne der Tunnel zwar bergmännisch gebaut werden, man könne aber dennoch nicht ausschließen, dass sich im Bereich des Gebiets „Weserhänge mit Bachläufen“ Änderungen an den Grundwasserständen und am Verlauf des Baches ergeben, was zur

Beeinträchtigungen der Prioritären Lebensraumtypen führt. Bei der Querung der Gebiete „Fulda ab Wahnhausen“ und „Fulda zwischen Wahnhausen und Bonaforth“ könne es anlagenbedingt und im Rahmen des Baus zu erheblichen Beeinträchtigungen des Auenwaldes kommen.

- Zu den *Folien 31, 33 und 34*: Bei der „Groppe“ handele es sich um einen Fisch mit einer hohen Empfindlichkeit gegenüber Barrierewirkungen in Gewässern. Bei den jeweiligen Querungen der Fulda (*Folien 33 und 34*) sind Beeinträchtigungen durch die Brückenpfeiler möglich. Zudem müsse auch an der auf *Folie 33* dargestellten Stelle mit Variante 1 der Auenwald in Anspruch genommen werden. Die Variante 3 sei bereits so optimiert worden, dass sie nicht mehr im prioritären Lebensraum liege (*Folie 34*). Dennoch sei bei den Varianten 2 und 3 weiterhin mit erheblichen Beeinträchtigungen der geschützten Arten nach Anhang II (*siehe Folie 31*) zu rechnen.
- Mit *Folie 35* verweist er auf die Rechtslage und fasst zusammen, es ergebe sich ein erhebliches Genehmigungsrisiko für die Varianten 1, 2 und 3. Er erläutert, dass für eine abweichende Zulassung im Rahmen einer FFH-Ausnahmeprüfung alle drei Bedingungen erfüllt sein müssten. Durch die Varianten 4A, 4B, 4C und 5 erfolge keine Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten, wodurch vrs. l. eine zumutbare Alternative gegeben sei.

Diskussion: Gewichtung FFH-Gebiete

- Ein/e Teilnehmende/r fragt, wie die FFH-Gebiete im Raumordnungsverfahren eingestuft werden.
 - Bastian Volk antwortet, dass FFH-Gebiete die Raumwiderstand Klasse IV haben.

Diskussion: Erwartbares Ergebnis

- Teilnehmende merken an, dass die DB Netz AG von Anfang der Planung an wusste, dass die Strecke die Fulda quert. Die FFH-Betroffenheit der Varianten 1, 2 und 3 seien nicht in der Untersuchung erkannt worden, sondern hätten schon bei der Vorauswahl bekannt sein müssen.
 - Dirk Schütz führt aus, dass die Varianten 1 bis 3 nicht ausgeschlossen werden, sondern weiter geprüft werden. Die DB Netz AG wolle die Teilnehmenden heute über diese verfahrenskritischen Aspekte unterrichten und nicht bis zum Variantenentscheid warten. Es sei von Beginn an klar gewesen, dass FFH-Gebiete betroffen seien, jedoch habe man konkret betrachten müssen, wo es Knackpunkte gibt und ob diese mit Optimierungen der Varianten umgangen werden können. Die DB Netz AG könne Varianten nicht aufgrund von Vermutungen von vornherein ausschließen.
 - Gerd-Dietrich Bolte ergänzt, es habe untersucht werden müssen, welche Tiere und welche Habitate konkret betroffen seien. Man werde im Gesamtergebnis sehen, wie die Betroffenheit in die Bewertung der Varianten einfließe.

Pause

Dr. Hanna Seitz bittet die Teilnehmenden, in der Pause nach draußen zu gehen und auch während Pausengesprächen die Abstandsregeln einzuhalten.

TOP 6 Vertiefung Fahrtzeit

Tobias Bückle geht aufgrund des Wunschs der Teilnehmenden beim 5. Runden Tisch detaillierter auf die Fahrtzeiten auf dem Laufweg Altenbeken-Northeim-Nordhausen ein (*Folien 37-41*). Über die auf den Folien dargestellten Informationen hinaus erläutert er:

- *Zu Folie 37:* In der Nachtzeitscheibe habe dieser Laufweg ähnliche Fahrtzeiten wie die Kurve Kassel. Tagsüber ergäben sich auf der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen jedoch lange Fahrtzeiten von 4 Stunden.
- *Zu Folie 38:* Die Folie zeigt für alle Abschnitte die Geschwindigkeit, die die maximal auf dieser Infrastruktur möglich sei. Problematisch seien die Geschwindigkeitseinbrüche unter 90 km/h, die in blau, gelb und rot dargestellt seien. Auf der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen gebe es viele solche Bereiche. Dies liege an den Bahnhöfen, die nicht für Durchfahrten gebaut seien (wie z.B. Northeim), sowie an Kreuzungsbahnhöfen und Bögen. Die Infrastruktur sei typisch für eine Nebenstrecke. Beim 5. RT sei thematisiert worden, ob Infrastrukturmängel für die Geschwindigkeitseinbrüche verantwortlich seien. Das sei nur an einer Stelle der Fall, wo eine Brücke, die für Güterzüge nur mit 30 km/h befahrbar sei. Tobias Bückle weist die Teilnehmenden darauf hin, dass sie die Höchstgeschwindigkeiten über Open-Railway-Map nachvollziehen können: www.openrailwaymap.org.
- *Zu den Folien 39 bis 42:* Beim 5. Runden Tisch habe es die Frage gegeben, warum die Tagesfahrtzeiten auf der Strecke Altenbeken-Nordheim-Nordhausen so viel länger seien. Grund seien lange eingleisige Strecken, die tags zu betriebsbedingten Halten führten. *Folie 41* sei eine vereinfachte Darstellung des beispielhaften Fahrplans auf *Folie 40* für ein 4-Stunden-Raster (y-Achse). Die Güterzüge (blau) stünden immer wieder auf einem Ausweichgleis, um den Nahverkehr durch die eingleisige Strecke fahren zu lassen (rot eingekreiste Bereiche). In Ottbergen stehe der Zug fast eine Stunde. Wartezeiten entstünden also immer an den eingleisigen Abschnitten. Durch diese Wartezeiten komme tagsüber, wenn mehr Nahverkehr fahre, die lange Fahrtzeit zustande.

Diskussion: Nahverkehr versus Güterverkehr

- Ein/e Teilnehmende/r fragt, wo die RegioTram in Kassel fährt, wenn der Güterverkehr fährt.
 - Tobias Bückle erklärt, dass sich die Fahrtzeit von 2 Stunden 40 Minuten auf den gesamten Laufweg Bernhausen – Nordhausen bezieht. Auch auf dem Laufweg über die Kurve Kassel werde es Wartezeiten geben, jedoch deutlich geringere. Es könne z.B. sein, dass ein Güterzug auf dem Neubaustreckenabschnitt warten müsse, bis auf der Bestandsstrecke eine RegioTram vorbeigefahren sei.
 - Dirk Schütz ergänzt, dass es auf der Neubaustrecke Kurve Kassel nicht die Konstellation gebe, dass ein Zug warten müsse, bis der Nahverkehr auf dieser eingleisigen Strecke durch sei: Im Regelfall werde der Neubaustreckenabschnitt nicht durch Personenverkehr befahren. Wartezeiten vor der Neubaustrecke gebe es nur, wenn ein anderer Güterverkehr auf der eingleisigen Strecke entgegenkomme.

- Seitens der Teilnehmenden wird kritisch hinterfragt, ob die DB Netz AG davon ausgehe, dass bei über 100 Güterzügen jede RegioTram an die Seite fahre.
 - Tobias Bückle antwortet, dass man nicht davon ausgehe, dass die RegioTram zur Seite fahre. Die RegioTram habe i. d. R. Vorrang.

Diskussion: Zeitpunkt und Grund der Untersuchung der Fahrtzeiten

- Teilnehmende kritisieren, dass zu den im März präsentierten Kosten für einen Ausbau der Strecke Altenbeken-Nordheim-Nordhausen erst jetzt ein Fahrzeitenvergleich nachgeschoben werde und fragen, warum dies jetzt untersucht wurde.
 - Dirk Schütz erläutert, dass die im März präsentierte Untersuchung die Fragen beantwortete, ob der Laufweg Altenbeken-Northeim-Nordhausen überhaupt möglich ist und welche Kosten er verursachen würde. Die Fahrtzeit sei damals nicht betrachtet worden. Da zwischenzeitlich viele Fragen zum Nutzen eines Laufwegs Altenbeken-Northeim-Nordhausen gegeben habe, sei die Fahrtzeit von der DB Netz AG berechnet worden.
 - Gerd-Dietrich Bolte ergänzt, dass der Fahrzeitenvergleich bereits am 5. Runden Tisch präsentiert wurde. Heute habe man auf Wunsch der Teilnehmenden noch eine detaillierte Darstellung dazu vorgestellt.

Diskussion: Ertüchtigungskosten

- Seitens der Teilnehmer wird gefragt, ob *Folie 38* die Optimierungen der Strecke, die der Untersuchung der Ertüchtigung der Alternativstrecke für den 3. Runden Tisch am 30.03. zugrunde liegen, berücksichtige.
 - Tobias Bückle bestätigt, dass alle Optimierungen gemäß dieser Untersuchung berücksichtigt worden sind.
 - Auf eine Rückfrage dazu, welche Ertüchtigungen genau in den 437 Mio. Euro enthalten sind, verweist Dirk Schütz auf die Präsentation des 3. Runden Tisches. Dort wurden die Kosten und die damit verbundenen Maßnahmen durch den beauftragten Planer „Schüßler-Plan“ detailliert vorgestellt.
- Ein/e Teilnehmende/r äußert seine Irritation darüber, dass eine Nebenbahn mit einer Hauptbahn verglichen werde. Die Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen sei erst im Zuge der Einführung des neuen Stellwerks von einer Hauptbahn zu einer Nebenbahn heruntergestuft worden. Könne man die 437 Mio. Euro nicht dazu einsetzen, die Strecke wieder zu ertüchtigen und die Fahrtzeiten zu verringern?
 - Gerd-Dietrich Bolte erläutert, die entscheidende Frage sei jedoch nicht die geometrische Fahrlängen der Strecke, sondern die Fahrtzeit. Mit den 437 Mio. Euro könne man Güterzüge über die ertüchtigte Strecke fahren, aber nicht zu akzeptablen Fahrtzeiten. Wenn man zu akzeptablen Fahrtzeiten kommen wolle, dann müsse man noch erhebliche mehr Mittel einsetzen. Jedoch bliebe auch bei erheblichen weiteren Investitionen die Fahrtzeit länger als auf dem Laufweg über die Kurve Kassel.

- Tobias Bückle ergänzt, dass die nördliche Strecke zu einem früheren Zeitpunkt mit allen Stakeholdern für den Nahverkehr optimiert worden sei, sodass dieser gut abgewickelt werden könne. Die Strecke sei nicht für den Güterverkehr ausgelegt worden.

Diskussion Verkehrspolitik und Zukunftsfähigkeit

- Ein/e Teilnehmende/r merkt an, dass zwischen 2006 und 2008 eine Hauptstrecke auf eine Nebenbahn herabgestuft worden sei. Danach gehe man nun hin und sage, man brauche eine Strecke zur Entlastung und das sei die Kurve Kassel. So ein Vorgehen sei keine gute Verkehrspolitik.
 - Dirk Schütz merkt dazu an, dass schon damals auf der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen so gut wie kein Güterverkehr fuhr. Als Beispiel für Anpassungen, die nötig würden, wenn mehr Güterverkehr auf der Strecke fahren sollte, nennt er die Vergrößerung von Tunnelröhren, um die Oberleitungen unterzubringen.
 - Auf eine kritische Anmerkung hin bestätigt Marco Rasbieler, DB Netz AG, dass es schon damals so gut wie keinen Güterverkehr auf dieser Strecke gegeben habe. Die Strecke sei ausschließlich für den Nahverkehr optimiert worden.
- Teilnehmende merken an, die Kurve Kassel sei ein Nadelöhr. Dies sei nicht zeitgemäß. Zudem operiere die DB mit veralteten Zahlen. Eine/e Teilnehmend/e fordert die DB Netz AG auf, aktuellere Zahlen einzuarbeiten und die Bahn damit zukunftsorientiert auszurichten. Aus dem Kreis der Teilnehmenden wird bekräftigt, dass es trotz der zusätzlichen Kosten zur Reduzierung der Fahrtzeit mit Blick in die Zukunft sinnvoll sei, in die Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen zu investieren. Dann sei man in Zukunft besser gewappnet, wenn der Güterverkehr zunehme,
 - Gerd-Dietrich Bolte verweist darauf, dass die Bundespolitik definiert, wo in Deutschland Aus- und Neubaubedarfe bestünden. Es sei politisches Ziel, Verkehre auf die Schiene zu verlagern. Die Schiene habe eine starke Last auf der Nord-Süd Achse. Die Ost-West-Achse sei weniger ausgelastet. Die aktuellen und aktuell geplanten Verkehrswege seien voraussichtlich auf die nächsten 30 bis 40 Jahre ausreichend. Er weist darauf hin, dass wenn Land in Anspruch genommen werden muss, dies genau geprüft wird und immer mit konkreten bestehendem Bedarf gerechtfertigt werden muss. Die DB habe nicht die Möglichkeit, aufgrund von wagen, weit in die Zukunft gehenden Prognosen ohne konkreten Bedarf Land für Aus- und Neubauten in Anspruch zu nehmen.

Diskussion: Wartezeiten

- Ein/e Teilnehmende/r merkt an, dass das Ziel des Projektes sei, Wartezeiten zu vermeiden. Er stellt fest, dass es auch auf dem Laufweg über Kassel Wartezeiten gibt.
 - Tobias Bückle bestätigt die Aussage. Da der Güterverkehr auf den Personenverkehr warte, werde es bei Güterzügen immer Wartezeiten geben. Aus diesem Grund sei der Laufweg über die Kurve Kassel attraktiver als die Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen. Die Strecke, so wie sie jetzt geplant werde, habe die niedrigsten Wartezeiten.

- Ein/e Teilnehmende/r fragt, wie eine Fahrplankonstruktion für die Kurve Kassel mit Vorrang ÖPNV und voller Auslastung Güterverkehr aussehe.
 - Tobias Bückle antwortet, hier gebe es nicht solche langen Wartezeiten, da es nicht die langen eingleisigen Abschnitte wie auf der Strecke über Northeim gebe. Wartezeiten ergäben sich, wenn ein Güterzug einen Personenzug vorbeifahren lasse und dann hinter der Regio-Tram herfahre. Dies sei aufgrund der relativ homogenen Geschwindigkeiten aber nicht problematisch: Ein Güterzug habe die Höchstgeschwindigkeit 100 km/h und fahre gut mit dem Nahverkehr, der zwischen 100 km/h und maximal 120 km/h fährt, mit. Die Regio-Tram sei langsamer als 100 km/h, der Güterverkehr würde also langsamer hinter der RegioTram hinterherfahren.
 - Dirk Schütz ergänzt, dass in der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung ein Fahrplan mit den Zugzahlen 2030 konstruiert werde. Die Ergebnisse werden voraussichtlich im Dezember 2020 vorliegen, dann könne man die Fahrtzeiten im Einzelnen betrachten.

Diskussion: Zukünftiger Nahverkehrstakt

- Aus dem Kreis der Teilnehmenden wird gefragt, ob durch die aktuellen Planungen der Halbstundentakt des Nahverkehrs für die nächsten Jahrzehnte gesetzt ist oder wie eine eventuelle Takterhöhung berücksichtigt wird.
 - Tobias Bückle erläutert, dass mit dem Nordhessische VerkehrsVerbund (NVV) Gespräche geführt worden seien. Die 32 Güterzüge über die Kurve Kassel würden gefahren werden können.
 - Dirk Schütz ergänzt, dass der Bund bei der Erstellung und der Überprüfung der Bedarfsplanung auch die Perspektiven der Nahverkehrsverbände berücksichtige.

Diskussion: Anstieg Güterzugzahlen

- Ein/e Teilnehmende/r fragt, ob der dramatische Anstieg der Güterzugzahlen auf der Bestandsstrecke von Warburg nach Kassel trotz der Zweigleisigkeit Probleme bereite.
 - Dirk Schütz antwortet, dass es dazu am 7. Runden Tisch im Dezember Informationen geben werde.
- Seitens der Teilnehmenden wird kritisch hinterfragt, ob wirklich keine Probleme entstehen, da auf diesen 40 Kilometern bis zum Abzweig einer Kurve Kassel, z.B. in Espenau-Mönchhof, dann täglich 98 Güterzüge und 124 Nahverkehrszügen fahren würden. Im Gegensatz dazu führen auf der Strecke von Altenbeken nach Northeim täglich nur 25 und von Northeim nach Nordhausen gegenwärtig nur 35 Nahverkehrszüge. Nur diese wenigen Nahverkehrszüge konkurrierten auf insgesamt 164 km Streckenlänge mit 44 Güterzügen.

- Dirk Schütz erläutert erneut, dass der große Unterschied zwischen der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen und dem Laufweg Kurve Kassel in den langen eingleisigen Abschnitten beim nördlichen Laufweg besteht. Ergebnis: Er sagt zu, am nächsten Runden Tisch am 3. Dezember eine Darstellung für den Laufweg über die Kurve Kassel zu zeigen.

Diskussion: Geschwindigkeiten

- Ein/e Teilnehmende/r merkt an, dass eine tatsächliche Fahrtgeschwindigkeit von durchgängig 100 km/h nicht möglich sei. Auch die in der Kartierung (*Folie 38*) dargestellte Geschwindigkeit zwischen Warburg und Espenau passe nicht. Ein/e Teilnehmende/r merkt an, die Halte und die langsame Beschleunigung beim Anfahren werde nicht berücksichtigt.
 - Tobias Bückle erläutert, dass der Bildfahrplan (*Folien 40 und 41*) nicht unterstellt, dass man durchgängig 100 km/h fährt. Dirk Schütz ergänzt, auf Folie 40 seien Brems- und Beschleunigungskurven zu sehen, auf *Folie 41* habe man die Linien zur Vereinfachung gerade dargestellt.
 - Gerd-Dietrich Bolte ergänzt, dass *Folie 38* die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zeigt.
 - Daraufhin kritisieren Teilnehmende, man nutze Höchstgeschwindigkeiten, um die kürzere Fahrzeit zu verkaufen. Die Parameter des Fahrzeitvergleichs seien nicht nachvollziehbar.
 - Aufgrund technischer Probleme kann eine erläuternde Sprachnachricht aus dem Kreis der Online-Teilnehmer nicht abgespielt werden. Dirk Schütz bietet daraufhin ein bilaterales Gespräch mit der fragenden Person an. Wenn sich daraus berichtenswerte Informationen ergeben, werden diese beim nächsten Runden Tisch vorgestellt.

Ausblick

Dirk Schütz stellt die kommenden voraussichtlichen Termine der Runden Tische bis Sommer 2021 vor. Auf Ferien, Bundes- und Landtagssitzungswochen sei Rücksicht genommen worden.

Ergebnis: Die Moderation hält fest, dass folgende Themen in den kommenden Sitzungen des Runden Tisches aufgegriffen werden sollen:

- Pünktlichkeitsstatistik der einzelnen RegioTram-Linien außerhalb der Pandemiezeit
- Erläuterung des Nutzen/Kosten-Verhältnisses anhand eines Beispiels

Die Teilnehmenden fordern zudem eine Tischvorlage der Präsentation und bitten, dass die Präsentation mindestens 24 Stunden vor der Veranstaltung per Mail an alle Teilnehmenden versandt wird.

Gemeinsame Botschaften

Die Moderatorin stellt einen Vorschlag für die Formulierung der Gemeinsamen Botschaften für eine Pressemitteilung und die Projektwebseite vor. Im **Ergebnis** werden die auf den *Folien 45 bis 46* formulierten Botschaften festgehalten.

Die inhaltlichen Diskussionspunkte während der Abstimmung der Botschaften sind im Protokoll bei den jeweiligen Themen mitaufgeführt.

Abschluss

Dr. Hanna Seitz und Gerd-Dietrich Bolte danken für die Teilnahme und rege Diskussion.

Gerd-Dietrich Bolte äußert, auch wenn man nicht immer einer Meinung sei gebe es zu vielen Punkten eine gemeinsame Sicht. Im nächsten Schritt würde die Gesamtbewertung präsentiert. Er hoffe, dass der 03.12.2020 als Präsenztermin im Suchraum stattfinden könne.

Dirk Schütz erläutert, dass man für die heutige Sitzung auf die Stadt Kassel ausweichen musste, weil im Landkreis kein Veranstaltungsort ausreichender Größe frei gewesen sei. Er nehme Vorschläge für angesichts der geltenden Abstands- und Hygiene-Bestimmungen geeignete Veranstaltungsorte im Suchraum gerne entgegen. Die Teilnehmenden schlagen die Stadthalle Hofgeismar, das Bürgereck Espenau und Jahnturnhalle Immenhausen vor.