

# Protokoll

---

Kurve Kassel

5. Runder Tisch

24. September 2020

---

Ort: Veranstaltung vor Ort und Online; Festsaal Ihringshausen, Mönchswiese 14,  
34233 Fulda

Dauer: 17.00 Uhr – 20:30 Uhr

Leitung: Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG

Moderation: Dr. Hanna Seitz, ifok

Administration: Rebecca Ruhfaß, ifok

Protokoll: Kinga Chojnowski, ifok

### **Tagesordnung**

- TOP 1 Begrüßung und Aktuelles
- TOP 2 Projektleiterwechsel im Projekt Kasseler Kurve
- TOP 3 Rückblick 3. und 4. Runder Tisch sowie Expertentag, Fortsetzung der Diskussionen aus den virtuellen Formaten
- TOP 4 Arbeitsstand und nächste Planungsschritte; Status Variantenoptimierung
- TOP 5 Ausblick/weiteres Vorgehen
- TOP 6 Abstimmung gemeinsamer Botschaften

### **Anlagen zum Protokoll**

- Anlage 1 Präsentation der DB Netz AG zum 5. 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 5. Runden Tisches zur Kurve Kassel. Er betont, dass es die erste Sitzung seit den Einschränkungen zur Eindämmung der Corona-Pandemie ist, die nicht mehr rein virtuell stattfindet, sondern als Hybridveranstaltung (vor Ort und online) durchgeführt wird. Auch im Falle von wiederkehrenden stärkeren Einschränkungen werde die DB die Information und den Dialog weiterführen – ggf. müsse man wieder auf Onlineformate ausweichen. Es sei schön, dass heute auch eine Präsenzveranstaltung möglich sei.

### **Begrüßung und Einführung durch die Moderation**

Auch die Moderatorin Dr. Hanna Seitz, ifok, begrüßt die Teilnehmenden vor Ort und stellt das Team hinter der Hybridveranstaltung vor. Co-Moderatorin Rebecca Ruhfaß, ifok, begrüßt die Online-Teilnehmenden und liest vor, wer online teilnimmt. Danach informiert die Moderation über die notwendigen COVID-19-Schutzmaßnahmen vor Ort und den Umgang mit den Beiträgen und Fragen der Anwesenden und online Teilnehmenden. Dann stellt sie die Agenda vor (s.o.).

### **Verabschiedung Protokoll vom Webinar zum 4. Runden Tisch (05.05.2020) und Expertentag (09.06.2020)**

Die Moderation informiert, dass die Protokollentwürfe vom Webinar zum 4. Runden Tisch (05.05.2020) und dem Expertentag (09.06.2020) allen Teilnehmenden mit der Bitte um Rückmeldung zur Verfügung gestellt wurden. Zum Protokoll zum Expertentag sei die Rückmeldung eingegangen, dass auf Seite 2 im Protokoll ein falscher Bezug auf Folie 12 vermerkt wurde. Richtig sei der Bezug auf die Folie 11. Der fehlerhafte Bezug wurde korrigiert. Zum Protokoll zum Webinar zum 4. Runden Tisch (05.05.2020) sind keine Rückmeldungen eingegangen. Die Protokolle gelten damit von den Mitgliedern als verabschiedet.

## **TOP 2 Projektleiterwechsel im Projekt Kasseler Kurve**

Gerd-Dietrich Bolte informiert die Teilnehmenden über die Änderung der Projektleitung im Bahnprojekt Kasseler Kurve. Die Leitung des Projektes wechselt von Bert Bohlmann, Dr. Alexander Nolte und Christopher Schmidt auf Marco Rasbieler und Dirk Schütz. Außerdem gehe mit dem Wechsel der Projektleitung der Umzug nach Kassel ab dem 01. Oktober 2020 einher (siehe Folie 6). Im Anschluss stellt sich der neue Projektleiter Dirk Schütz vor. Er freue sich darauf, gemeinsam mit den Teilnehmenden des Runden Tisches am Projekt zu arbeiten.

### **TOP 3 Rückblick 3. und 4. Runder Tisch sowie Expertentag, Fortsetzung der Diskussionen aus den virtuellen Formaten**

Die DB Netz AG hat einige Punkte aus der Diskussion aus der Zeit seit den Webinaren zum 3. und 4. Runden Tisch sowie dem Expertentag mitgebracht. Die Moderation trägt die eingegangenen „Forderung durch die Bürgerinitiativen“ aus dem Schreiben vom 07.06.2020 sowie Inhalte aus Zeitungsausschnitten und die Statements der DB Netz AG vor. Dirk Schütz beantwortet diese Inhalte aus Sicht der DB Netz AG (siehe Folien 8 bis 11).

#### **Teil 1: Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen**

Tobias Bückle, DB Netz AG, stellt eine Betrachtung den Streckenausbau Altenbeken – Northeim – Nordhausen unter Beibehaltung der weitgehenden Eingleisigkeit vor (siehe Folie 13). Er erläutert, dass die Betrachtung in der Untersuchungstiefe durchgeführt wurde, die auch für die Projekte des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) angesetzt wird. So sei eine Vergleichbarkeit hergestellt worden. Die Firma Schüßler-Plan, die auch die Betrachtungen für den BVWP erstellt habe, sei von der DB Netz AG für die Betrachtung der Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen beauftragt worden. Die Bewertungsrelevante Ausbau- / Neubaukosten (Aus- und Neubaukosten, inkl. noch zu tätiger Planungskosten für Aus- / Neubau) für die Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen beliefen sich laut der Betrachtung auf 436,7 Mio. € (Folie 13). Weiterhin sei die Transportzeit über die Kurve Kassel und die Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen untersucht worden (Folie 14). Im Ergebnis sei die Transportzeit der Kurve Kassel schneller. Weitere Untersuchungen der Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen seien daher nicht angezeigt, siehe Folie 14 bis 16.

#### Diskussion: Laufweg über die Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen

- Ein Teilnehmender zeigt sich verwundert über die auf Folie 14 dargestellten Fahrzeiten.
  - Die Projektleitung antwortet, dass der Güterverkehr tagsüber mit großen Wartezeiten und einer Fahrzeit von bis zu 4 Stunden zu rechnen hat. Um die Wartezeiten für den Güterverkehr zu reduzieren wäre es erforderlich, weitere Überhol- und Kreuzungsmaßnahmen in die Strecke einzubinden. Durch die Maßnahmen würden die Kosten weiter ansteigen.
- Auf mehrere Fragen zur Vergleichbarkeit der Fahrzeiten und Wirtschaftlichkeit (Kurve Kassel vs. Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen) antwortet die Projektleitung, dass die Fahrzeiten für die beiden Streckenverläufe berechnet wurden. Eine weitere Verkürzung der Fahrzeit über die Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen würde weitere Investitionsmaßnahmen bedingen. Die Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen sei zwar 32 Kilometer kürzer, jedoch sei der Energieverbrauch durch das häufige Anfahren aus den Überholgleisen auch deutlich höher. Bei der Begegnung zweier Züge auf einer eingleisigen Strecke würden Überholgleise nötig, um Fahrzeiten zu verkürzen (Folie 15). Weitere Untersuchungen an der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen könnten aufgrund des Projektauftrag des Bundes und der vorliegenden Untersuchungsergebnisse derzeit nicht unternommen werden. Für die Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen ergäben sich keine Fahrzeitvorteile, trotz des kürzeren Laufweges. Eine abschließende Aussage zur Strecke

Altenbeken-Northeim-Nordhausen sei nach Festlegung der Antragsvariante im Suchraum möglich und werde textlich auch im Raumordnungsverfahren berücksichtigt (siehe Folie 16).

- Ein Teilnehmender fragt nach einer Einschätzung, ob es aus Sicht der Projektleitung der DB, unabhängig vom Auftrag des Bundes, interessant sei die Strecke noch intensiver zu betrachten.
  - Die Projektleitung wiederholt, dass für eine Fahrzeitreduzierung auf der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen zusätzliche sehr hohe Investitionskosten notwendig werden. Diese Strecke würde auch nach umfangreichen Investitionen nicht auf die gleiche Fahrzeit kommen, wie der Laufweg über die Kurve Kassel. Auch sei die Strecke damit voraussichtlich deutlich teurer als der Neubau der Kurve Kassel.
- Ein weiterer Teilnehmender äußert Skepsis gegenüber den vorgetragenen Fahrtzeiten. Es sei nicht verständlich, warum nachts die Fahrtzeit auf dem Laufweg über die Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen in beide Richtungen bei 2:45 Stunden liege und tags bei 4:00 Stunden (Folie 14). Er benötige mehr Informationen zu der Zeitangabe 2:45 Stunden.
  - Die Projektleitung antwortet, dass der vertaktete Nahverkehr auf den eingleisigen Abschnitten den Güterverkehr tagsüber massiv ausbremst. Dies sei nachts (22:00 - 6:00) nicht in diesem Maß der Fall. Ein weiterer Aspekt, der die Fahrtzeit beeinflusse, sei die erlaubte Geschwindigkeit.
- Ein Teilnehmender merkt an, dass Güterzüge bei einigen Brücken bremsen müssen.
  - Die Projektleitung erläuterte, dass der Grund für die langen Fahrtzeiten auf weitestgehend eingleisigen Strecken die notwendigen Wartezeiten in Überholgleisen ist. Die Infrastrukturbedingten Geschwindigkeitseinbrüche fallen demnach nicht so stark ins Gewicht. Auf einer eingleisigen Strecke habe bei Begegnungen ein Zug Vorrang. Welcher Zug Vorrang habe, hänge von verschiedenen Faktoren ab (z.B. verspätete Züge vor pünktlichen Zügen, zulässige Geschwindigkeit). Mit der Planung der Bahnstrecke Kurve Kassel sollten Verspätungen verhindert werden.
- Auf die Frage, ob die Strecke nach der Sanierung schneller werden wird und ob es nicht zukunftsorientiert wäre, die Strecke ab Altenbeken über Northeim nach Nordhausen zweigleisig auszubauen antwortet die Projektleitung  
die Bahnstrecke von Altenbeken bis Höxter-Ottbergen sowie von Northeim bis Walkenried sei bereits zweigleisig ausgebaut. Die Sollingbahn (Bahnstrecke Höxter-Ottbergen–Northeim) sowie die Strecke von Walkenried nach Nordhausen sei eingleisig. Im Hinblick auf die Auslastung sei keine wirtschaftliche Notwendigkeit da, die Sollingbahn zweigleisig auszubauen. Nach einer Sanierung würde die Strecke nicht signifikant schneller werden, im Rahmen der Sanierung seien keine geschwindigkeitsbeschleunigenden Maßnahmen vorgesehen.
- Aus dem Teilnehmerkreis wird der Aussage widersprochen, dass keine Fahrzeit verringernder Maßnahmen berücksichtigt worden seien: Eine Elektrifizierung sei eine beschleunigende Maßnahme.
- Auf die Forderung, die vorgelegten Fahrtzeiten zusätzlich unter den Gesichtspunkten der Ein- und Ausfädelung in Espenau-Mönchhof und dem Geschwindigkeitseinbruch in Nordhausen zu analysieren, antwortet die Projektleitung, dass diese Aspekte für die unterschiedlichen auf der Strecke

fahrenden Züge bereits berücksichtigt würden. Dies sei Grundlage der Fahrplanerstellung. Bei Bedarf könne das Streckenbild detaillierter gezeigt werden.

- Teilnehmende merken an, dass der Nahverkehr im Bereich der Sollingbahn mit einem Zweistundentakt relativ schwach ist.
  - Die Projektleitung erläutert, der Zwei-Stunden-Takt sei vom eingleisigen Verkehr auf der Schienenstrecke (Warten auf Gegenverkehr) bedingt. **Ergebnis:** Die DB Netz AG wird tieferliegende Informationen zu den Fahrzeiten im nächsten Termin des Runden Tisches präsentieren.
- Teilnehmende äußern Sorge, dass es zu längeren Schließungen der Schrankenanlagen kommen könne und fragen, ob bei den Planungen die zukünftig längeren Züge berücksichtigt werden.
  - Die Projektleitung antwortet, zu den Schrankenanlagen werden noch Untersuchungen vorgenommen. Der Bundesrepublik verfolge das Ziel Zügen mit einer Länge von 740 Metern im Streckennetz vorzusehen. Aktuell könnten solche Züge vielerorts nicht bzw. noch nicht fahren, dafür müssten Ausweich- und Überholgleise verlängert werden.
- Auf die Frage nach der Abwägung zwischen Kosten pro Zuglauf und Investitionskosten für einen Ausbau antwortet die Projektleitung, dass diese Abwägung durch Bundesgutachter getroffen werde und erläutert, dass ein Zug mit wenigen Halten weniger Energie benötige. Ein Überholungshalt bei einem Güterzug koste einen dreistelligen Eurobetrag und müssen auf dem Laufweg über den Solling häufiger wiederholt werden.

#### Diskussion: Suchraum, Laufweg über die Kurve Kassel

- Ein Teilnehmender merkt an, dass der schienengebundene ÖPNV in der Region Kassel von großer Relevanz sei. Er habe die Sorge, dass die RegioTram ausgebremst würde und die Qualität (5-Minuten-Garantie) nicht mehr zu halten sei.
- Teilnehmende fordern, dass die DB Netz AG Altzahlen vorlege, wie die RegioTram 5 aufgrund von Güterzugverkehr im Zeitraum von Dezember 2019 bis März 2020 (vor der Pandemiezeit) ausgebremst wurde. Die Pünktlichkeit der Region solle mit anderen Regionen verglichen werden. Teilnehmende weisen außerdem darauf hin, dass die Entwicklungsplanung und der Siedlungsverkehr für die Region Kassel sehr wichtig seien. Insbesondere die Zuverlässigkeit der ÖPNV stelle in dem Zusammenhang ein Problem dar, weil viele Berufstätige aufgrund der Verspätungen dem Individualverkehr wieder Vorrang gäben. Die aufgeführten Beispiele der DB Netz AG zu den Themen Beschleunigung und Bremsen seien nicht das Problem. Zuzüge aus der Bevölkerung bewirkten Entwicklungsschübe in der Region. Für den Ballungsraum Kassel sei es entwicklungsfreundlicher, wenn die Umfahrung weiträumiger erfolgen würde.
  - Die Moderation hält fest, dass die Teilnehmenden sich mehr Transparenz über die Fahrzeiten und Auswirkungen auf den ÖPNV wünschen.
  - **Ergebnis:** Die DB Netz AG sagt zu, die von den Teilnehmenden erbetene Pünktlichkeitsstatistik in einer kommenden Sitzung zu präsentieren. Diese lasse sich jedoch mit einigem Aufwand erstellen.

- Aus dem Teilnehmerkreis wird angemerkt, dass man einem Güterzug Vorrang einräume, damit er keine Energie durch Bremsen verliert. Das sei verständlich. Der Güterzug spiele unter bestimmten Annahmen eine andere Rolle als der ÖPNV und bekäme in bestimmten individuellen Situationen den Vorrang.
  - Die Projektleitung erläutert, dass es im Zuge des Variantenentscheids eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen geben wird. Dort untersuche und bewerte man, welche Züge wann wo lang führen. Daraus lasse sich die Qualitätsniveau (Pünktlichkeit) der Strecke ermitteln. Die DB Netz AG habe großes Interesse daran, nur einer Variante mit einem guten Qualitätsniveau auszuwählen.

### **Teil 2: Zugzahlen 2030:**

Tobias Bückle gibt eine Übersicht über die Zugzahlen für die möglichen Linienvarianten der Kurve Kassel. Zur besseren Orientierung sind die Querschnitte anhand einer möglichen Linienvarianten dargestellt. Am Beispiel der Variante Espenau-Mönchehof – Speele gibt er eine Übersicht zu den Zugzahlen 2018 (Ist-Zustand) und 2025/2030 (BVWP-Prognose) (Folien 18 bis 19). Zu den auf den Folien dargestellten Informationen erläutert er, dass die Zugzahlen im Nahverkehr eine leichte Steigerung beinhalten. Die Prognose basiere auf den Zugzahlen aus dem Bundesmodell. Im Bundesmodell sei berücksichtigt, wo innerhalb der Strecke Engpässe aufträten. Darüber hinaus würden weitere Faktoren in die Betrachtung miteinbezogen. Beispielweise werde bei Strecken mit Steigung berücksichtigt, ob man zwei Lokomotiven für den Transport benötige, oder ob es wirtschaftlicher sei, einen Umweg von 100 km mit einer Lokomotive zu fahren. Im Beispiel Espenau-Mönchehof – Speele stiegen die Zugzahlen von jetzt bis 2025 deutlich an und sanken dann auf 2030 wieder etwas ab. Dies liege daran, dass die Strecken in Deutschland für 740 Meter lange Züge ausgebaut würden und damit im Verhältnis zur Tonnage weniger Züge benötigt würden. Dies betreffe nicht nur das Beispiel, sondern alle Varianten.

#### Diskussion: Zugzahlen

- Auf die Frage, warum das Bahnprojekt Kurve Kassel nicht gestoppt werde, wenn die Zugzahlen sogar zurück gingen, antwortet die Projektleitung, dass die Züge insgesamt länger und schwerer würden und dadurch in der Anzahl weniger Züge zum Einsatz kämen.
- Aus dem Teilnehmerkreis wird angemerkt, es sei das Gebot der Zeit, dass Zugzahlen steigen müssten, ob nun im Bereich des Güter- oder Personalverkehrs. Es wird darauf verwiesen, dass es aktuell sogar eine Flugverbindung Calden-Mannheim gibt. In der Argumentation für die ICE-Nord-Südstrecke sei angeführt worden, es würden dann Inlandflüge wegfallen.

### **Teil 3: Lärmschutz:**

Matthias John-Tschoeppe, Krebs & Kiefer Fritz AG, wird telefonisch zugeschaltet. Er erläuterte die Lärmsanierung des Bundes auf dem Laufweg Altenbeken – Warburg – Kassel (siehe Folie 21 und 22).

Er erklärt weiter, dass Schallschutzmaßnahmen der Lärmvorsorge an Bestandsstrecken nur unter bestimmten Voraussetzungen projektveranlasst sein können. Das könne beim Neubau von Bahnstrecken, bei der Erweiterung eines Schienenweges um ein oder mehrere durchgehende Gleise oder bei erheblichen baulichen Eingriffen (Überholgleis, Änderung der Lage der Bestandsgleise) der Fall sein (siehe Folien 23 bis 25).

Die Projektleitung ordnet die Erläuterung von Matthias John-Tschoeppe als Ergänzung zum Expertentag am 9.6.2020 ein. Im Projekt Kurve Kassel befinde man sich im Schritt der Auswahl der Vorzugsvariante für das Raumordnungsverfahren, welchem die mögliche Variante auf ihre Raumverträglichkeit geprüft werde. Die Erläuterungen zum Lärmschutz seien ein Vorgriff auf das Planfeststellungsverfahren. Die genannten Inhalte zum Lärmschutz seien verpflichtend und würden später, in der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens, berücksichtigt.

#### Diskussion: Lärmschutz

- Auf die Frage, ob der Lärmschutz nur auf der Höhe des Überholgleises oder auch in der Zuwegung gelte, antwortet die Projektleitung, dass nur dort eine Lärmschutzmaßnahme geplant werde, wo durch einen baulichen Eingriff dies gesetzlich erforderlich werde.
- Auf Fragen aus dem Teilnehmerkreis hin bestätigt die DB, dass sich die Vorstellung (Folien 18 und 19) auf die aktuell geltenden gesetzlichen Regelungen beziehe. Es gebe zwei Möglichkeiten, weitere Lärmschutzmaßnahmen zu erhalten: Zum einen über das freiwillige Lärminderungsprogramm des Bundes und zum anderen über einen Erschließungsantrag im Bundestag (parlamentarische Befassung).
- Auf weitere Fragen zur Lärmschutzprüfung antwortet die Projektleitung:
  - dass die Lärmbelastung bei der Lärmschutzprüfung mittels Isophonlinien dargestellt werde. In dieser Darstellung seien die Betroffenheiten durch die Neubaustrecke sowohl direkt an der Trasse als auch weiter entfernt zu sehen. Für das Planfeststellungsverfahren sei es erforderlich, Lärmschutzbelange detailliert zu untersuchen.
  - dass die Untersuchungen zur Lärmbelastung des Bestands im Suchraum nach den Prognosen über die zusätzliche Zugfrequenz noch durchgeführt werden müssen. Die Ergebnisse würden den Teilnehmenden des Runden Tisches und auch den betroffenen Gemeinden zur Verfügung gestellt.
  - dass die Lärmbetrachtung für eine Neubaustrecke rechnerisch erstellt werden muss und nicht gemessen werden kann. Messungen seien nur dann möglich, wenn die Bahnstrecke schon gebaut sei.
- Ein Teilnehmender merkt an, dass in Vellmar nach der Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes (EBA) die gesundheitlichen Maßgaben deutliche überschritten seien, obwohl in Vellmar bereits Lärmschutzmaßnahmen realisiert wurden. Die Projektleitung weist grundsätzlich darauf hin, dass Lärmschutzwände bis zu sechs Meter hoch werden könnten. Das sei städtebaulichen gewollt ist. Lärmschutzmaßnahmen würden mit den Gemeinden abgestimmt.



- Die Moderation fasste zusammen, dass in der Runde Unzufriedenheit über die gesetzlichen Vorgaben zum Lärm bestehe, an die die DB gebunden sei.

### **TOP 4 Arbeitsstand und nächste Planungsschritte; Status Variantenoptimierung**

Burkhard Fahnenbruch, Froelich und Sporbeck, gibt einen Überblick über den Abseitsstand zu den Varianten im Suchraum. Er erklärt die nächsten Planungsschritte (siehe Folie 27), stellt eine Übersicht der Varianten für den Variantenvergleich vor und erläutert die methodische Herangehensweise bei der Optimierung der Linienvarianten (siehe Folie 28 und 29). Im Anschluss präsentiert er Optimierungen an drei Varianten: Variante 3.2 MönchehofSpeele, Variante 4B.1 Mönchehof Ihringshausen und Variante 5.1 Vellmar Ihringshausen (siehe Folien 29 bis 39).

#### Diskussion: Belastung Niedervellmar

- Teilnehmende widersprechen der Bewertung von Burkhard Fahnenbruch zu Variante 4B (siehe Folie 34): Das Gewerbegebiet von Niedervellmar sei weiterhin intensiv betroffen, da die Einfädelerung der Kemperbrücke erst im Anschluss beginne. Die Teilnehmenden bitten, diesen Aspekt nochmals zu überprüfen und schlagen vor, den Tunnel weiter zu verlängern.
  - Die DB Netz AG merkt an, dass die Belastung Niedervellmars deutlich entschärft ist. Dies werde deutlicher werden, wenn beim nächsten Runden Tisch alle Varianten detailliert gezeigt würden.
- Seitens der Teilnehmenden wird gebeten, in der Folie 38 die Meterangaben zu ergänzen, um die Nachvollziehbarkeit zu gewährleisten.
  - **Ergebnis:** Die DB Netz AG nimmt diesen Hinweis auf.

#### Diskussion: Einfädelerung in den Bestand

- Aus dem Teilnehmerkreis wird darauf hingewiesen, dass in den bisher vorgestellten Folien die Bahnstrecke immer vor der Gemeinde Fulda endet. Es sei jedoch wichtig, nachvollziehen zu können, wie die Neubaustrecke in die Bestandsstrecke eingebunden werde. Die Teilnehmenden bitten, für alle Varianten die Visualisierung der Ein- und Ausfädelerung zu zeigen. Die Visualisierungen sollten auch den betroffenen Gemeinden zugänglich gemacht werden.
  - Die Projektleitung erläutert, dass aktuell eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung durchgeführt wird. Die Ergebnisse würden voraussichtlich zum kommenden Runden Tisch vorliegen. Burkhard Fahnenbruch ergänzt, dass in der Optimierung der Linienvarianten die Machbarkeit geprüft wird. Dazu gehöre die Untersuchung, wo ein- und ausgefädelt werden könne. Die Varianten würden nur in den Variantenvergleich einbezogen, wenn sie funktionierten. Bei Variante 5 sei es beispielsweise aus technischer Sicht nötig gewesen, ein Überholgleis einzuführen.
- Auf Rückfragen wird darauf hingewiesen, dass heute nur die Varianten vorgestellt wurden, die optimiert werden konnten. Die anderen Varianten aus der Übersicht kämen für den Vergleich der bestmöglichen Trasse weiterhin in Frage.

### Diskussion: Gewichtung FFH-Gebiete

- Auf die Frage, wie wichtig FFH-Parameter in der abschließende Bewertung seien, antwortet Burkhard Fahnenbruch, dass FFH-Gebiete eines der wichtigsten Kriterien für die Bewertung sind und eine entscheidende Rolle für die Genehmigung der Trasse innehaben. Die Varianten würde nach ihrer Genehmigungsfähigkeit betrachtet werden und es sei gesetzlich vorgeschrieben, Alternativen zu prüfen, die nicht im FFH-Gebiet lägen.

## **TOP 5 Ausblick/weiteres Vorgehen**

### **Ausblick und Ankündigungen**

Dirk Schütz stellt die Zeitschiene und Inhalte der nächsten Runden Tische vor (siehe Folie 41).

## **TOP 6 Abstimmung gemeinsamer Botschaften & Verabschiedung**

Die Moderatorin präsentiert einen Vorschlag für die Formulierung der Gemeinsamen Botschaften für eine einer Pressemitteilung und die Projektwebseite. Im **Ergebnis** werden die auf den Folien 47 bis 49 formulierten Botschaften festgehalten.

**Ergebnis:** In diesem Zuge wird außerdem festgehalten, dass folgende Themen in den kommenden Sitzungen des Runden Tisches aufgegriffen werden sollen:

- Darstellung der Einfädung für alle Varianten
- Lärmschutz und Bahnübergänge auf der Bestandsstrecke
- Detaillierte Vorstellung der Fahrzeitenberechnungen der Strecke Altenbeken-Nordheim-Nordhausen
- Pünktlichkeitsstatistik der RegioTram außerhalb der Pandemiezeit

### **Verabschiedung**

Dirk Schütz bedankt sich, dass zu so später Stunde die Gemeinsamen Botschaften so gut formuliert wurden. Die Moderation holt ein Stimmungsbild der anwesenden Teilnehmer zur heutigen Veranstaltung ein. Es wird deutlich, dass die Präsenzveranstaltung einen großen Mehrwert für alle Beteiligten darstellt. Dem stimmt auch Gerd-Dietrich Bolte von der DB Netz AG zu. Gleichzeitig betont er, dass im Hinblick auf die Covid-19-Pandemie die Runden Tische zum Bahnprojekt Kurve Kassel weiterhin möglichst als Hybridveranstaltung durchgeführt werden sollen. Abschließend bedankt er sich und verabschiedet sich im Namen der DB Netz AG von den Teilnehmenden.