

# Protokoll

---

Kurve Kassel

7. Runder Tisch

03. Dezember 2020

---

Ort: Online Veranstaltung  
Dauer: 16:00 Uhr – 20:30 Uhr  
Leitung: Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG  
Moderation: Dr. Hanna Seitz, ifok  
Administration: Rebecca Ruhfaß, ifok  
Protokoll: Kinga Chojnowski und Anna Schwietering, ifok

### **Tagesordnung**

- TOP 1 Begrüßung und Aktuelles
- TOP 2 Detailvorstellung der Varianten
- TOP 3 Erstes Bewertungsergebnis der Varianten
- TOP 4 Offene Punkte
- TOP 5 Ausblick / nächste Termine
- TOP 6 Abstimmung der gemeinsamen Botschaften

### **Anlagen zum Protokoll**

- Anlage 1: Nachtrag zu Maßen von Rettungsstollen
- Anlage 2 Präsentation der DB Netz AG zum 7. Runden Tisch

## **TOP 1 Begrüßung und Aktuelles**

### **Begrüßung durch die Deutsche Bahn**

Gerd-Dietrich Bolte, Leiter Infrastrukturprojekte Region Mitte, begrüßt im Namen der DB Netz AG die Teilnehmenden zum 7. Runden Tisch der Kurve Kassel. Er bedauert den, durch technische Probleme verursachten, verzögerten Beginn der Sitzung. Aufgrund der Empfehlung des Gesundheitsamtes des Landkreises Kassel könne die Veranstaltung leider nur rein virtuell und nicht, wie ursprünglich geplant, vor Ort mit Online-Übertragung stattfinden. Der Dialog mit der Region sei der DB Netz AG sehr wichtig, und solle soweit möglich in Präsenzveranstaltungen stattfinden. Die DB Netz AG werde über die weiterlaufenden Planungen berichten und es sei auch der Wunsch des Runden Tisches gewesen, zeitnah weitere Informationen zu bekommen. Der Fokus der heutigen Veranstaltung liege daher auf der Variantenvorstellung und den ersten Bewertungsergebnissen aus Raumordnung und Umwelt. Weil dieser Runde Tisch leider nur als virtuelle Veranstaltung stattfinden könne, biete die DB Netz AG einen zusätzlichen Vertiefungstermin am 12. Januar 2021 an.

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

Auch die Moderatorin Dr. Hanna Seitz, ifok GmbH, begrüßt die Teilnehmenden und entschuldigt sich für die Technik-Probleme im Live-Stream in den ersten 20 Minuten der Sitzung. Sie begrüßt die neuen Teilnehmenden am Runden Tisch und erklärt, auf welche Weise heute Fragen gestellt werden können. Dann stellt sie die Agenda vor, berichtet vom „Expertentag Fahrplankonstruktion über den Solling“ am 20.11.2020 und kündigt an, dass die noch ausstehenden Protokolle zum 5. und 6. Runden Tisch zeitnah als Entwurf versendet werden. Sie bittet die Teilnehmenden, sich bis zum 11. Januar 2021 zurückzumelden, falls sie Anpassungsbedarf an den Protokollen sehen.

### Diskussion: Protokolle

- Ein/e Teilnehmende/r kritisiert, dass die Protokollentwürfe erst jetzt zur Verfügung gestellt werden. Man hoffe sehr, dass diese in Zukunft wieder zeitnah nach der Veranstaltung verteilt werden.
  - Dirk Schütz, Projektleiter im Bahnprojekt Kurve Kassel, entschuldigt sich und erklärt, dass die Protokolle zur fachlichen Prüfung bei ihm liegen und er aufgrund der aktuellen Planungshochphase nicht dazu gekommen ist.

## **TOP 2 Detailvorstellung der Varianten**

Dirk Schütz stellt alle sieben aktuellen Varianten vor (**Folien 6 bis 33**). Auf Wunsch einiger Teilnehmenden werden anschließend die Überflugfilme der Varianten 4b, 5 und 1 gezeigt. Dazu erläutert Dirk Schütz den Streckenverlauf.

Diskussion: Gebäudedarstellung in den Überflugfilmen

- Ein/e Teilnehmende/r erkundigt sich, wie die Darstellung der Gebäude in den Überflugfilmen zu verstehen sei.
  - Dirk Schütz führt aus, dass die Gebäudedaten digital vom Katasteramt zur Verfügung gestellt wurden. Die Dachformen und Farbe der Fassaden stimmten nicht mit den realen Häusern überein. Die Grundrisse und Verortung der Gebäude seien korrekt dargestellt.

Diskussion: Variante 4b Strecke und Berücksichtigung umliegender Infrastrukturen

- Ein/e Teilnehmende/r fragt, wo genau sich die Neubaustrecke auf ‚Geländeniveau‘ befinde.
  - Dirk Schütz zeigt den angefragten Bereich im Überflugfilm. Er führt aus, dass es an dieser Stelle einen Feldweg gibt. Die Planung der Querung des landwirtschaftlichen Weges mit der Neubaustrecke erfolge in einer späteren Planungsphase.
- Ein/e Teilnehmende/r möchte wissen, wie der Verkehr bei der Einfädelung der Züge in die Bestandsstrecke in Ihringshausen geregelt werden soll.
  - Dirk Schütz erläutert den Zuglauf anhand der Visualisierungen im Überflugfilm.
  - Ein/e Teilnehmende/r merkt irritiert an, dass hier eine lange Gegengleisfahrt eingeplant werde, obwohl das Ziel doch sei, die Zugfrequenz zu erhöhen. Das passe nicht zusammen.
  - Dirk Schütz greift diesen Sachverhalt in der weiteren Vorstellung auf (*siehe Folie 69*). Für diesen Bereich werde derzeit zusätzlich eine höhenfreie Einbindung untersucht.
- Ein/e Teilnehmende/r fragt, ob die Tunnelleinfahrt von Mönchhof aus gesehen vor dem Feldweg erfolgen könne. Dies sei wichtig, weil dieser Feldweg eine intensiv genutzte Fahrradachse darstelle und auch für die Landwirtschaft bedeutsam sei.
  - Dirk Schütz antwortet die Querung der Feldwege werde in der nächsten Planungsphase durchgeführt. Alle Feldwegebeziehungen, welche durch die oberirdischen Streckenverläufe betroffen seien, würden dann geplant. Hier seien Brücken oder Zusammenlegungen von Feldwegequerungen denkbar.
  - Der/die Teilnehmende bittet darum, für die weitere Planung zu notieren, dass es aus Sicht der Teilnehmenden wünschenswert sei diesen Feldweg zu erhalten.
  - Dirk Schütz bekräftigt, dass der Feldweg im späteren Verlauf der Planung im Detail angeschaut wird. Wenn es notwendig sei, müsse Ersatz geschaffen werden. Es könne aber auch sein, dass der Rad- und Landwirtschaftsweg an eine andere Stelle verlegt werden müsse. Auch Feldwege werden auf jeden Fall nicht einfach ignoriert.

Diskussion: Variante 4b Tunnelbau, Tunnel, Rettungskonzept

- Ein/e Teilnehmende/r erkundigt sich nach der Tunnelbauweise. Ihm/ihr gehe es um die vielen landwirtschaftlichen Flächen, die vermutlich während des Tunnelbaus für eine lange Zeit nicht nutzbar seien.

- Dirk Schütz führt aus, dass voraussichtlich „bergmännisch“, das heißt mit einer Tunnelbohrmaschine gebaut werden soll, was keine Beeinträchtigung der Landwirtschaft an der Oberfläche bedeuten würde. Dafür brauche es jedoch eine ausreichende Überdeckungshöhe. Ansonsten wäre ein anderes Bauverfahren erforderlich und die Flächen könnten während der Bauzeit in der Tat nicht mehr landwirtschaftlich genutzt werden. Mit der Planungsprämisse, einen Tunnel erst ab 12,5 Meter Tiefe (gerechnet von der Schienenoberkante bis zur Geländeoberfläche) anzusetzen, werde diesem Punkt bereits Rücksicht getragen.
- Gerd-Dietrich Bolte bittet, dass die Details zur notwendigen Überdeckungshöhe (Außenkante Tunnelschale bis Geländeoberkante) von den DB Kollegen im Hintergrund der Sitzung nachgeschaut werden.
- Das Projektteam der DB Netz AG antwortet im Chat, dass eine Überdeckung von vier bis fünf Metern sinnvoll ist. Nach bisherigen Erfahrungen aus anderen Projekten könnte ab dieser Überdeckung Landwirtschaft betrieben werden.
- Ein/e Teilnehmende/r möchte wissen, wie lang die Tunnel der einzelnen Varianten jeweils sind.
  - Dirk Schütz antwortet, er könne dies leider nicht ad hoc beantworten. Am Vertiefungstermin am 12. Januar 2021 werde er alle Variantendetails wie Länge der Neubaustrecke, Länge offener Bereiche und die Tunnellänge für alle Varianten präsentieren. Es seien aktuell Faktenpapiere zu allen sieben Varianten in Erstellung, die all diese Informationen übersichtlich darstellen.
  - Das Projektteam der DB Netz AG gibt gerundete Tunnellängen im Chat an.
    - Variante 1: 7,5 km
    - Variante 2: 7,5 km
    - Variante 3: 3,5 km
    - Variante 4a und 4c: 1,5 km
    - Variante 4b: 2,5 km
    - Variante 5: ohne Tunnel
- Ein/e Teilnehmende/r fragt, ob es für die Tunnel Rettungswege geben werde.
  - Dirk Schütz antwortet, dass für alle Varianten ein Rettungskonzept entworfen wurde. Aufgrund der Überdeckungshöhe der Varianten 4a, 4b und 4c seien dort voraussichtlich vertikale Rettungsschächte als geländeseitige Notausgänge möglich. Diese würden im weiteren Planungsverlauf gemäß dem Brand- und Katastrophenschutz erarbeitet.
  - Bei den Varianten 1, 2 und 3 seien vertikale Rettungsschächte aufgrund einer zum Teil zu großen Überdeckungshöhe nicht möglich. Für diese Varianten sei von daher jeweils ein parallel zum Fahrtunnel verlaufender Rettungsstollen vorgesehen.
  - Einige Teilnehmende bitten darum, im Protokoll die Maße der Rettungsstollen aller Varianten anzugeben (*siehe Anlage am Ende*).

Diskussion: Variante 5 Lärmschutz

- Ein/e Teilnehmende/r merkt an, dass der Radius der Kurve eng sei. In Kurven sei der Lärm erfahrungsgemäß besonders stark. Welche Auswirkungen hat das für die Lärmberechnung?
  - Dirk Schütz antwortet, dass der Radius der Kurve etwa 200 Meter beträgt und eine nahezu 180°-Kehre beschreibt.
  - Matthias John-Tschoeppe, Krebs & Kiefer Fritz AG, bestätigt, dass sich aus engen Radien mehr Betroffenen ergeben und dies berücksichtigt wird. Hierbei komme es nicht auf den Winkel des Streckenverlaufs an, sondern auf den Radius der Kurve. Bei einem Radius von 300 Metern gebe es einen Zuschlag von drei Dezibel, dabei handle es sich fast um eine Verdoppelung des Lärms.
- Seitens der Teilnehmenden wird gefragt, ob und wie im engen Siedlungsbereich der Platzanspruch für den Lärmschutz mitgedacht wurde.
  - Dirk Schütz antwortet, dass sich der Platzbedarf für Brückenbauwerke nicht aufgrund der Lärmschutzwände bemisst, sondern aufgrund der darunter liegenden Pfeiler. Die Pfeiler seien in den engen Bereichen z.B. an der Straße „Oberer Weißer Weg“ dort angeordnet worden, wo teilweise bisher die Straße verlaufe. Die Straße müsse daher nach Süden gerückt werden. Dazu müssten Privatgrundstücke in Anspruch genommen werden. Dies habe aber keine Auswirkungen auf die Lärmschutzwand auf dem Brückenbauwerk. Der Platzbedarf ergebe sich aus der Frage, dass der Pfeiler irgendwo stehen müsse.

Diskussion: Variante 5 sonstige Auswirkungen Streckenführung

- Ein/e Teilnehmende/r erkundigt sich nach dem Ausdehnungsbereich in Obervellmar. Dort gebe es einen steilen Hang mit Stützwänden nahe dem Gleis, der ca. im Jahr 2010 unter umfangreichen Bauarbeiten errichtet worden sei. Soll in diesem Bereich noch ein weiteres Gleis gelegt werden?
  - Dirk Schütz antwortet, dass die Ausfädelung vermutlich noch nicht in diesem Bereich beginnt.
  - Der/die Teilnehmende bittet darum, diesen Bereich bei den weiteren Planungen im Blick zu behalten, ein zusätzliches Gleis an dieser Stelle sei höchst kritisch zu beurteilen.
- Ein/e Teilnehmende/r fragt, ob bei der Ahnatalquerung deren klimatische Auswirkungen mitbetrachtet werden.
  - Dirk Schütz bestätigt, dass dies in den vorläufigen Bewertungsergebnissen zum Variantenvergleich, die gleich präsentiert würden, berücksichtigt worden ist.
- Ein/e Teilnehmende/r fragt, was ein kreuzungsfreies Ein- und Ausfädeln für Züge, die aus Eichenberg kommen, in Ihringshausen bedeuten würde.
  - Dirk Schütz antwortet dies könne zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend beantwortet werden. Grundsätzlich bedeute eine höhenfreie Ein- und Ausfädelung immer eine Reduzierung betrieblicher Konflikte. Kreuzende Verkehre erhielten durch eine höhenfreie Ein- und Ausfädelung z.B. mit einem Brückenbauwerk jeweils einen separaten Laufweg

ohne, dass der Gegenverkehr davon beeinträchtigt würde. Am nächsten Runden Tisch werde er darauf detaillierter eingehen können.

#### Diskussion: Variante 1 Überholgleise

- Ein/e Teilnehmende/r möchte wissen, wo bei Immenhausen die Überholgleise verlaufen würden.
  - Dirk Schütz zeigt die Lage der Überholgleise anhand des Überflugfilms.

Die Moderatorin Dr. Hanna Seitz betont, dass es insbesondere am Vertiefungstermin noch ausreichend Gelegenheit geben wird, um Fragen zu den Varianten zu stellen.

### **TOP 3 Erstes Bewertungsergebnis der Varianten**

#### **Zielsystem Umwelt**

Die Projektleitung stellt erste Ergebnisse zum Schallschutz vor (*siehe Folien 37 bis 39*). Danach stellt Fachgutachter Bastian Volk, FROELICH & SPORBECK die vorläufigen Bewertungsergebnisse zum Variantenvergleich hinsichtlich der Schutzgüter aus dem Zielsystem Umwelt vor (*Folien 40 bis 53*).

#### Diskussion: Lärmschutz

- Ein/e Teilnehmende/r fragt, ob die Lärmschutzwand nur an der neuen Strecke und nicht an den vorhandenen Gleisen angebracht werde, auch wenn diese direkt nebeneinander liegen.
  - Dirk Schütz antwortet, dass hier drei Fälle unterschieden werden müssen (*siehe Folie 24 und 25 der Präsentation zum 5. Runden Tisch*):
    1. Neubau einer Bahnstrecke:
      - Lärmvorsorge bei Grenzwertüberschreitungen der 16. BImSchV (16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) in Siedlungen der Neubaustrecke.
    2. Erweiterung eines Schienenweges um ein oder mehrere durchgehende Gleise, das entspricht einer wesentlichen Änderung nach der 16. BImSchV:
      - Lärmvorsorge bei Grenzwertüberschreitungen der 16. BImSchV in Siedlungen.
      - nach Vorgabe des Eisenbahn-Bundesamtes sind dort dann alle Gleise (Bestandsgleise und Neubaugleise) zu berücksichtigen.
    3. Erheblicher baulicher Eingriff (Überholgleis, Änderung der Lage der Bestandsgleise):
      - Betrachtung des Einzelfalls zur Lärmvorsorge notwendig.
- Dirk Schütz führt weiter aus, dass bezogen auf die Frage dann alle fünf Gleise gemeinsam den gesetzlichen Lärmschutz bekommen. Es gebe Außenlärmschutzwände, aber das genüge in der Regel nicht für die Züge, die in der Mitte der fünf Gleise fahren. Deswegen gebe es in der Regel auch zwischen den Gleisen Lärmschutzwände.

- Auf die Frage, ob diese Art der Lärmschutzbetrachtung auch für die Bestandsstrecken durchgeführt werde, antwortet Dirk Schütz, dass die Bestandsstrecken im Suchraum in der Bewertung mitbetrachtet werden. Allerdings bestehe dort erstmal kein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz.
- Mehrere Teilnehmende bitten, dass der Wunsch nach übergesetzlichem Lärmschutz auch seitens der DB Netz AG an das Bundesverkehrsministerium (BMVI) kommuniziert werde.
  - Gerd-Dietrich Bolte antwortet, dass die DB Netz AG dieses Thema mit den Ansprechpartnern beim BMVI diskutieren wird. Der Entscheidungsprozess laufe dabei folgendermaßen: Nach der Entscheidung für eine Variante würden zusätzliche Anmerkungen, d. h. weitere Schallschutzforderungen aus der Region aufgenommen. Erst danach werde das Gesamtpaket aus den Unterlagen zur Variante und den übergesetzlichen Forderungen dem Bundestag vorgelegt. Die Teilnehmenden des Runden Tisches werden daher die Möglichkeit haben, deutlich zu machen welchen zusätzlichen Schallschutz sie wünschen.
  - Ein/e Teilnehmende/r merkt an, dass auch der Lärmschutz an der Bestandsstrecke von Liebenau bis Immenhausen wichtig ist.

#### Diskussion: Bahnübergänge

- Ein/e Teilnehmende/r ergänzt, dass auch Wegbeziehungen, wie beispielsweise Bahnübergänge, außerhalb des Suchraums berücksichtigt werden müssen. Beispiele seien Immenhausen und Grebenstein.
  - Dirk Schütz erläutert, dies sei eine Frage des Zugaufkommens und der daraus resultierenden Schrankenschließzeiten. Die wichtigsten Bahnübergänge würden nach dem Variantenentscheid gesondert betrachtet, diese Untersuchungen seien jedoch nicht Bestandteil des Raumordnungsverfahrens, sondern für die Planfeststellung.

#### Diskussion: Genehmigungsrisiko

- Ein/e Teilnehmende/r merkt kritisch an, dass es schön gewesen wäre das erst jetzt bekannt gemachte „KO“-Kriterium für die Varianten 1 bis einschließlich 3 zwei Stunden früher bekannt zu machen.
  - Dirk Schütz weist darauf hin, dass das Genehmigungsrisiko dieser drei Varianten aufgrund der FFH-Problematik bereits beim Runden Tisch am 19.10.2020 erläutert wurde. Es sei im Übrigen nicht auszuschließen gewesen, dass bei den Varianten 4 oder 5 deutlich größere Raumwiderstände oder andere Realisierungsrisiken festgestellt worden wären, als es nun der Fall sei. In diesem Fall hätten Eingriffe in FFH-Gebiete der Varianten 1-3 gegebenenfalls rechtlich anders eingeordnet werden müssen.



## Zielsystem Raumordnung

Bastian Volk stellt die Betroffenheiten des Zielsystems Raumordnung vor (*Folien 54 bis 65*) und fasst anschließend das vorläufige Ergebnis von Umwelt und Raumordnung zusammen (*Folie 66*).

### Diskussion: Präsentationstiefe, Veröffentlichung der Unterlagen

- Mehrere Teilnehmende kritisieren, es sei nicht möglich gewesen, den Ausführungen des Fachgutachters in dieser Geschwindigkeit zu folgen. Es sei nicht nachvollziehbar, warum die Projektleitung die Folien nicht im Vorfeld der Sitzung zu Verfügung gestellt habe, sodass die Teilnehmenden sich damit bereits hätten vertraut machen konnten.
  - Dirk Schütz betont, dass die DB Netz AG die Informationen offen und transparent dem Runden Tisch zur Verfügung stellt. Mit der heutigen Präsentation komme man diesen Ansinnen als „Startpunkt“ nach. Die Teilnehmenden bekämen alle Unterlagen und weitere Ergänzungen im Nachgang zur Sitzung zur Verfügung gestellt und könnten dann alle Informationen in Ruhe nachvollziehen. Gerade der Zusatztermin am 12. Januar 2021 diene dazu, auf Fragen einzugehen. Auch in der Zeit bis zum Vertiefungstermin und danach stehe die Projektleitung für Fragen zur Verfügung.
  - Ein/e Teilnehmende/r ergänzt, dass man die Transparenz der DB Netz AG zu schätzen weiß, die Darstellung aber einfach erschlagend gewesen sei.
  - Ein/e andere/r Teilnehmende/r bedankt sich für die präzise und zügige Darstellung der Ergebnisse.
  - Die Moderation hält fest, dass am 12.1.2020 erneut Raum für Erläuterungen und Fragen zu den vorgestellten Informationen gegeben wird.
- Dirk Schütz weist darauf hin, dass die DB Netz AG im Laufe des Dezembers weitere Informationen zur Verfügung stellt, die zum Verständnis helfen sollen: Aktuell arbeite das Projektteam daran, die vielen Schutzgüter und Belange übersichtlich in möglichst wenigen Karten darzustellen (*siehe Beispiel auf Folie 72*) und erstelle zudem detaillierte Isophonenkarten.
  - Die Teilnehmenden bitten darum, jeweils informiert zu werden, wenn neue Daten zum Download bereitstehen, die Projektleitung sagt dies zu.

### Diskussion: Veröffentlichungszeitpunkt der Bewertungsergebnisse

- Seitens der Teilnehmenden wird Unmut darüber geäußert, dass die Unterlagen zu den Bewertungsergebnissen nun öffentlich gemacht werden sollen. Die Teilnehmenden des Runden Tisches würden dann von der Bevölkerung zu Sachverhalten befragt, zu denen Sie aufgrund der knappen Vorstellung noch nicht auskunftsfähig seien.
  - Dirk Schütz überlässt dem Runden Tisch die Entscheidung, ob diese Unterlagen vorerst nur dem Runden Tisch zur Verfügung gestellt werden sollen. Er weist gleichzeitig darauf hin, dass die DB Netz AG aus Gründen der Transparenz die Unterlagen zeitnah auch der Öffentlichkeit zugänglich machen möchte.
  - Es folgt eine längere und kontroverse Diskussion über den Zeitpunkt der Veröffentlichung.

- Zusammenfassung der Argumente für eine sofortige Veröffentlichung: Alle Teilnehmenden seien sich einig, dass der Öffentlichkeit nichts vorenthalten werden soll. Die aktuelle Bewertung sei daher als Ergebnis zu betrachten und solle der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.
- Zusammenfassung Argumente für eine spätere Veröffentlichung: Es handele sich bei den vorläufigen Zwischenergebnissen um ein wichtiges Thema für die Region. Daher werde es viele Fragen geben. Die Auskunftsfähigkeit der Teilnehmenden des Runden Tisches zu den heute präsentierten Ergebnissen sei aktuell nicht gegeben, denn anhand der vorhandenen Informationen sei es schwierig nachzuvollziehen, woraus sich die Bewertung zusammensetze. Dies sei voraussichtlich erst nach dem Vertiefungstermin am 12. Januar 2021 möglich.
- Die Moderation hält folgenden Kompromiss als **Ergebnis** fest: Die Unterlagen zur heutigen Sitzung, d.h. Folien und Überflugfilme, werden zunächst ohne die Folien zu den Bewertungsergebnissen auf die Projekthomepage gestellt. Die aktuellen Bewertungsergebnisse (Folien Tagesordnungspunkt 3) werden samt weiteren Informationsmaterialien zunächst nur den Mitgliedern des Runden Tisches zur Durchsicht zugänglich gemacht. Nach dem Vertiefungstermin am 12. Januar 2021 werden auch die Bewertungsergebnisse und die weiteren Unterlagen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.
- Ein/e Teilnehmende/r behält sich vor, die Unterlagen an (städtische) Gremien weiterzuleiten. Die Teilnehmer des Runden Tisches seien Vertreter/innen einer größeren Öffentlichkeit und der beteiligten Kommunen.

### **Zielsystem Verkehr/ (Volks-)Wirtschaft**

Dirk Schütz stellt die Anbindungssituation in Ihringshausen vor (*Folie 69*).

#### Diskussion: Anzahl zusätzlicher Haltepunkte

- Ein/e Teilnehmende/r merkt kritisch an, dass bei der gegengleisigen langen Einfädelung nochmals mehr Züge anhalten und wieder anfahren müssten. Das sei sowohl betrieblich und ökologisch als auch in Bezug auf den Lärm kritisch zu beurteilen.
  - Dirk Schütz antwortet, dass die Länge der Gegengleisfahrt darauf keinen Einfluss hat. Bei der Fahrzeitberechnung sei man davon ausgegangen, dass der Zug aus dem eingleisigen Bereich der Kurve Kassel herausfahre und dann grundsätzlich im Überholgleis zum Halten komme. Entscheidend sei, dass der Zeitraum zwischen zwei Zügen groß genug sei. Durch die lange Gegengleisfahrt verlängere sich gegebenenfalls nur die Wartezeit im Überholgleis. Dies betreffe vornehmlich die Züge von West nach Ost, die Züge der anderen Richtung könnten direkt vom Hauptgleis ins Überholgleis oder die Kurve einfahren.
  - Auf Nachfrage ergänzt Dirk Schütz, dass durch den Einschnitt der Schnellfahrstrecke 1733 im Bahnhof Ihringshausen in Mittellage keine kreuzungsfreie Einfädelung der West-Ost-

Verkehre möglich ist. Die zurzeit untersuchte höhenfreie Anbindung liege daher westlich des Bahnhof Ihringshausen.

### **Gesamtbewertung**

Dirk Schütz weist darauf hin, dass in den heute präsentierten Ergebnissen (*Folie 40 bis 66*) die aktuellen Optimierungen der 4er Varianten noch nicht berücksichtigt worden sind. Daher reduziere sich im abschließenden Vergleich am 8. Runden Tisch die Zahl der Flächenbeanspruchung für alle 4er Varianten entsprechend.

Die Projektleitung gibt einen Überblick über die aktuelle Gesamtbewertung der Varianten (*Folie 71*).

### **TOP 4 Offene Punkte**

Dirk Schütz stellt die bereits behandelten und die noch offenen Themen aus Fragen der Runden Tische vor. Anschließend fasst Dr. Hanna Seitz die offenen Punkte von heute zusammen: Bereits in der Sitzung geklärt worden seien die Tunnellängen jeder Variante sowie, die für die Landwirtschaft nötige Tunneltiefe. Im **Ergebnis** hält die Moderatorin mit den Teilnehmenden fest, dass zusätzlich zu den auf Folie 74 dargestellten Punkten, die folgende Themen in den kommenden Sitzungen des Runden Tisches aufgegriffen werden sollen:

- Darstellung der Länge des gesamten Laufwegs über die Kurve Kassel mit den verschiedenen Varianten im Suchraum (inklusive Tunnellängen).
- Zusammenstellung der „überschlägigen Kostenermittlung ohne Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse“ für einen weiteren Ausbau der Strecke Altenbeken-Nordheim-Nordhausen mit dem Ziel der Fahrzeitreduzierung (jedoch nicht in der Tiefe der Schüssler-Plan-Untersuchung).
- Die DB Netz AG fragt Prof. Sommer von der Universität Kassel an, ob dieser eine Aussage zur Energiebilanz der Strecke Altenbeken-Nordheim-Nordhausen im Vergleich zu den Suchraumvarianten treffen kann.

#### Diskussion: Gleichwertige Prüfung der Strecke Altenbeken-Nordheim-Nordhausen

- Ein/e Teilnehmende/r informiert den Runden Tisch darüber, dass im Kreistag ein Antrag aller Fraktionen mit Ausnahme der AfD auf den Weg gebracht worden sei, in dem eine gleichwertige Prüfung der Strecke Altenbeken-Nordheim-Nordhausen gefordert werde. Es gebe mehrere Petitionen im Deutschen Bundestag dazu. Im nächsten Jahr solle noch vor der Bundestagswahl ein Ortstermin stattfinden.
  - Gerd-Dietrich Bolte antwortet, dass der Antrag aus dem Landkreis an das Verkehrsministerium geht. Sollte von dort ein neuer Auftrag kommen, werde die DB Netz AG die Forderung umsetzen.

#### Diskussion: Kosten

- Ein/e Teilnehmende/r bittet um die seit langer Zeit von den Teilnehmenden des Runden Tisches erbetene Kommunikation der zu erwartenden Kosten der Suchraumvarianten.

- Dirk Schütz antwortet, dass diese aufgrund der aktuellen Optimierungen noch nicht vollständig ermittelt werden konnten. Am 8. Runden Tisch werde die DB Netz AG die Kosten im Rahmen der verkehrlich/(volks-)wirtschaftlichen Kriterien der Variantenbewertung für alle sieben Varianten präsentieren.

## **TOP 5 Ausblick / nächste Termine**

Dirk Schütz zeigt einen Ausblick auf die Termine Anfang 2021 und den weiteren Zeitplan (*Folie 75*).

### Diskussion: Planungsschritte

- Ein/e Teilnehmende/r fragt, ob am 29. März 2021 feststehen werde, welche Variante an den Bund weitergegeben wird.
  - Dirk Schütz antwortet die Variante werde nicht an den Bund gegeben, sondern gehe als Antragstrasse in das Raumordnungsverfahren ein.
  - Gerd-Dietrich Bolte ergänzt, dass im Foliensatz auf *Folie 75* die Bezeichnung „Antrags-trasse Raumordnung“ zu dem Wort „Variantenentscheid“ beim 9. Runden Tisch hinzugefügt werden soll.

### Diskussion: Zugang zu den virtuellen Räumen

- Ein/e Teilnehmende/r kritisiert die heute zum Einsatz gekommenen unterschiedliche Medien zur Teilnahme am Runden Tisch.
  - Gerd-Dietrich Bolte stimmt dem zu und macht den Vorschlag, den nächsten Runden Tisch komplett in MS-Teams durchzuführen, damit habe die DB Netz AG jüngst gute Erfahrungen gemacht. Da aufgrund des Infektionsgeschehens damit zu rechnen sei, dass man sich zumindest auch im Januar nur virtuell treffen könne, wäre der Vorteil von MS-Teams, dass jeder Teilnehmende sich mündlich einbringen könne.
  - Dirk Schütz ergänzt, dass die DB Netz AG alle Teilnehmenden unterstützt, Zugang zu MS-Teams zu bekommen. Man könne Terminblöcke vor dem Vertiefungstermin am 12. Januar 2021 einrichten, in denen sich alle, die bisher nicht in MS-Teams teilgenommen haben, einwählen könnten, um im Vorfeld technische Probleme beseitigen zu können.

## **TOP 6 Abstimmung der gemeinsamen Botschaften**

Dr. Hanna Seitz präsentiert einen Vorschlag für gemeinsame Botschaften aus Sicht der DB Netz AG. Es folgt eine gemeinsame Anpassung des Textes aufgrund der Entscheidung des Runden Tisches, die Bewertungsergebnisse bis zum Vertiefungstermin am 12. Januar 2021 nur für die Teilnehmenden des Runden Tisches zur Verfügung zu stellen.

- In diesem Zusammenhang wird die Entscheidung, die Ergebnisse der Bewertung erst nach dem 12.01.2021 zu veröffentlichen, von Teilnehmenden kritisiert.
- Ein/e Teilnehmende/r kritisiert, mit der Anpassung der Gemeinsamen Botschaften zu diesem Punkt drehe man an der Wahrheit und bittet, die Diskussion um diesen Punkt im Protokoll darzustellen

(siehe dazu Seite 6 und 7 in diesem Protokoll). Ein/e andere/r Teilnehmende/r widerspricht der Kritik und betont, es sei deutlich, dass alle um eine korrekte Darstellung ringen.

Im **Ergebnis** werden die auf den *Folien 77 bis 79* formulierten Botschaften festgehalten.

Dr. Hanna Seitz dankt den Teilnehmenden für die konstruktive Mitarbeit trotz des aus technischen Gründen verspäteten Starts und der anspruchsvollen, komplexen Thematik. Gerd-Dietrich Bolte schließt sich diesem Dank an. Es sei heute klar geworden, dass die Bewertungsergebnisse zu Umwelt und Raumordnung nicht durch die einmalige Vorstellung nachvollziehbar sind. Er habe die Hoffnung, dass am Vertiefungstermin am 12. Januar 2021 alle Fragen beantwortet werden können. Er bedankt sich für die Geduld der Teilnehmenden und wünscht allen eine gute und gesunde Advents- und Weihnachtszeit.

**Anlage 1: Nachtrag zu Maßen von Rettungsstollen**

Auf die Bitte eines Teilnehmers legt die DB Netz AG ergänzt die DB Netz AG im Nachgang der Sitzung schriftlich folgende Angaben zu den Maßen der Rettungsstollen:

*Die notwendigen Abmessungen der parallel verlaufenden Rettungsstollen sind abhängig von dem damit verbundenem Rettungskonzept. Ab einer Länge von mehr als 300 m müssen Rettungsstollen mit Kraftfahrzeugen befahrbar sein. Da dies bei den Varianten (1, 2 und 3) der Fall ist, müssen die zugehörigen Rettungsstollen entsprechend groß sein. Unter Berücksichtigung eines geeigneten Rettungsmittels (Rettungsdienst / Feuerwehr) sowie beidseitig jeweils einem ausreichenden Streifen als zusätzliche Verkehrsfläche für Personen und Geräte im Einsatzfall, sind folgende lichte Maße (d.h. Innenmaße des Stollens) des Querschnittes notwendig:*

*Breite ca. 4,0 m*

*Höhe ca. 4,2 m vereinfachend wird in der Raumordnung (Massenermittlung; Rohbaukosten) der gleiche Querschnitt angesetzt wie für den Bahntunnel selbst.*

*Bei der Variante 4 sind derzeit vertikale Rettungsschächte mit den Innenmaßen von ca. 4,5 m x 4,5 m unter Berücksichtigung eines mittigen Geräteaufzuges vorgesehen. Variante 5 hat keinen Tunnel, folglich sind hier keine Rettungsstollen oder Schächte notwendig.*