

Protokoll

Kurve Kassel

8. Runder Tisch

18. Januar 2021

Ort: Virtuelle Veranstaltung
Dauer: 16:00 Uhr – ca. 21:00 Uhr
Leitung: Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG
Moderation: Dr. Hanna Seitz, ifok
Protokoll: Anna Schwietering, ifok

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Aktuelles
- TOP 2 Rückblick Vertiefungstermin Umwelt und Raumordnung (12.01.2021)
- TOP 3 Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU)
- TOP 4 Änderung der Anbindung Ihringshausen der 4er Varianten
- TOP 5 Erste Bewertungsergebnisse der Varianten
- TOP 6 Ausblick/ Offene Punkte/ nächste Termine
- TOP 7 Abstimmung gemeinsamer Botschaften

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Präsentation der DB Netz AG zum 8. Runden Tisch

TOP 1 Begrüßung und Aktuelles

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Hessen, begrüßt die Teilnehmenden im Namen der Deutschen Bahn zum 8. Runden Tisch der Kurve Kassel. Bisher habe sich das Verfahren des Runden Tisches gut bewährt und er freue sich auch heute wieder auf eine gute Sitzung.

Im Anschluss begrüßt Gerd-Dietrich Bolte, Leiter Infrastrukturprojekte Region Mitte, die Teilnehmenden im Namen der DB Netz AG. In dieser Sitzung werde es u.a. um die vorläufigen Ergebnisse der wirtschaftlichen und verkehrlichen Bewertung des Projektes gehen. Herr Bolte weist im Rahmen seiner begrüßenden Worte darauf hin, dass die Ergebnisse aus Verkehr und (Volks-)Wirtschaft nur vorläufig sind und von daher noch keinen verbindlichen Charakter darstellen. Die Gesamtentscheidung aus Sicht der DB Netz AG über die Vorzugsvariante zum Raumordnungsverfahren könne voraussichtlich erst Ende März vorgestellt werden.

Begrüßung und Einführung durch die Moderation

Auch die Moderatorin Dr. Hanna Seitz, ifok GmbH, begrüßt die Teilnehmenden, weist auf technische Funktionen in MS Teams hin und gibt einen Überblick über die Agenda. Die ausstehenden Protokolle zum 5., 6. und 7. Runden Tisch seien verteilt worden, es sei keine Rückmeldung eingegangen. Damit werden die Protokolle des 5., 6. und 7. Runden Tisches ohne Einwände verabschiedet. Auf der Projekthomepage veröffentlicht sei inzwischen außerdem das Ergebnisprotokoll zum Vertiefungstermin Umwelt und Raumordnung vom 12.01.2021, das direkt im Termin mit den Teilnehmenden abgestimmt wurde. In einem Nachtrag zum 7. Runden Tisch erläutert die Moderatorin, dass die Variantenfilme nun auch mit Apple-Geräten abspielbar sind. Zudem seien nun alle Informationen zum TOP 3 (Bewertung Umwelt und Raumordnung) des 7. Runden Tisches vollständig öffentlich zugänglich. Die Moderation weist auf die im Rahmen der Qualitätssicherung eingearbeiteten Korrekturen in TOP 3 hin, die am Vertiefungstermin präsentiert worden seien.

TOP 2 Rückblick Vertiefungstermin Umwelt und Raumordnung (12.01.2021)

Dr. Hanna Seitz berichtet vom Vertiefungstermin Umwelt und Raumordnung am 12.01.2021 (Folie 7).

TOP 3 Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU)

Martin Rosenbohm, DB Experte für Eisenbahnbetriebswissenschaft, gibt einen Überblick über die grundlegenden Aufgaben der Eisenbahnbetriebswissenschaft (Folien 9 bis 10). Im Anschluss erläutert der Experte die Ergebnisse der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Variantenuntersuchung für den Untersuchungsraum der Kurve Kassel (Folien 12 bis 18).

Dirk Schütz, Projektleiter im Bahnprojekt Kurve Kassel, gibt mit Blick auf die Folie 21 zusätzliche Erläuterungen zum Laufweg der RegioTram 4 und das der Laufweg auf dem Schaubild (Spurplanskizze) hier nur für den zum Streckenabschnitt 2550 nicht vollständig abgebildet ist. Er unterstreicht, dass alle Züge, die in der Prognose 2030 hinterlegt sind, auch berücksichtigt worden seien. Im Weiteren geht Martin Rosenbohm auf Erkenntnisse zu der Frage ein, ob eine Verdichtung der RegioTram Linie 1 auch mit den Güterzügen der Kurve Kassel auf der Grundlage der Fahrplanstudie 2030 möglich ist (Folien 20 bis 25).

Fragen und Diskussion

Diskussion: Zugbelegungen und Verspätungsrisiko der RegioTram

- Einige Teilnehmende fragen, ob auf Folie 13 der Halbstundentakt der RegioTram 1 (RT1), der erst noch in Betrieb gehende Rhein-Ruhr-Express (RRX) sowie die Kurhessenbahn (RB4) abgebildet seien.
 - Martin Rosenbohm führt aus, dass sowohl die RT1 als auch die RT4 im vorliegenden Modell im Halbstundentakt fahren, dies sei so auch in der Bundesprognose 2030 hinterlegt. Bezüglich der Kurhessenbahn erläutert der Experte, dass auf dem hier gewählten beispielhaften Ausschnitt der Strecke 2550, die Regionalbahn diesen Abschnitt im Knoten Obervellmar nur sehr kurz tangiert, entsprechend klein sei hier die Abbildung dieser Verbindungen. Es sei aber im vorliegenden Modell für den gesamten Untersuchungsraum und für alle Strecken die Bundesprognose 2030, sowohl für den Personen als auch für den Güterverkehr, abgebildet.
- Ein/e Teilnehmende/r erkundigt sich, ob bei Verspätungen die langsamere RegioTram den Güterverkehr passieren lassen müsse und fragt, wie häufig solche Konflikte zu erwarten seien. Es bestehe die Befürchtung, dass die RegioTram nun häufiger verspätet sein werde.
 - Martin Rosenbohm führt dazu aus, dass bei Konflikten im Einzelfall mehrere Aspekte abgewogen werden, die jedoch in der Regel dazu führten, dass der Personenverkehr Vorrang vor dem Güterverkehr bekomme. Dies ergebe sich u.a. dadurch, dass im Personenverkehr Anschlüsse erreicht werden müssen. Auch in diesem Modell sei dies so hinterlegt. Es simuliere, wie ein realer Disponent im realen Betrieb in einem Verspätungskonflikt entsprechend der Regularien entscheiden würde. Die Gefahr, dass es zu Verspätungen der RegioTram aufgrund von Verspätungen im Güterverkehr komme, sei auf dieser Strecke sehr gering.

Diskussion: Fahrplankonstruktion der Kurve Kassel

- Ein/e Teilnehmende/r stellt zu Folie 13 fest, dass hier im Zeitraum zwischen 6:00 Uhr und 9:00 Uhr nur ein Güterzug von 16 Güterzügen, die im Jahr 2030 innerhalb von 24 Stunden über die Kurve Kassel fahren sollen, abgebildet ist. Was geschieht mit den anderen 15 Zügen?
 - Martin Rosenbohm erläutert, dass die 32 Züge der Bundesprognose 2030 sich etwa hälftig auf den Tages- (von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr) und Nachtzeitraum (von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) verteilen. Es müsse also von durchschnittlich acht Zügen im Tageszeitraum in einer Richtung ausgegangen werden. Damit sei hier im Durchschnitt alle zwei Stunden ein Güterzug zu konstruieren, das erkläre warum in diesem Ausschnitt von drei Stunden nur ein Güterzug zu sehen sei.
- Von Seiten der Teilnehmenden wird die Forderung nach einer Übersicht über den gesamten Güterzugfahrplan eines Tages eingebracht, der Ausschnitt von drei Stunden sei nicht hinlänglich aussagekräftig. Es bleibe fraglich, ob Güterzüge so exakt und gleichmäßig in einen Fahrplan einzubinden seien.
 - Martin Rosenbohm spezifiziert, hier werde das gelebte Fahrplangeschäft abgebildet. Bei den Trassenanmeldungen zum Fahrplan bekomme auch ein Güterzug minutengenaue Angaben. In der Praxis komme es zu Verspätungen, dann entstünden Konflikte, die dispositiv nach der Maxime „schnell vor langsam“ und mit dem Ziel, möglichst wenige Folgeverspätungen zu erzeugen, auszuhandeln seien.
- Ein/e Teilnehmende/r fragt, ob Wartezeiten, die sich aus Zugverspätungen ergeben können, auch in die bereits präsentierten Berechnungen der durchschnittlichen Laufzeiten eingeflossen seien.
 - Hier müsse, so Martin Rosenbohm, zwischen zwei unterschiedlichen Arten von Wartezeiten unterschieden werden. Zum einen gebe es Wartezeiten, die sich aus dem Fahrplan ergeben und zum anderen Wartezeiten, die sich aus Verspätungen im Betrieb ergeben. Das Ziel der durchgeführten Betriebssimulation sei gewesen, für jedes Infrastrukturelement zu sehen welche Wartezeiten im Betrieb entstünden und zu betrachten wie sich dies im Verhältnis zum Grenzwert bezüglich der Infrastrukturauslastung verhalte.
 - Gerd-Dietrich Bolte ergänzt, dass die fahrplanmäßigen Halte sowohl bei der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen als auch bei der Strecke der Kurve Kassel in der Fahrplankonstruktion berücksichtigt wurden. Die Kurve Kassel habe ein grünes Ergebnis, d.h. eine optimale Betriebsqualität, das gebe es in Deutschland selten.

Diskussion: Umgang mit weiteren Fragen

- Die Moderation schlägt angesichts der vielen Fragen zur EBWU und mit Blick auf die weiteren Inhalte für diesen Runden Tisch vor, weitere Fragen zur EBWU ans Ende dieser Sitzung zu stellen oder zu einem späteren Termin wieder aufzugreifen.
 - Die Teilnehmenden sprechen sich dafür aus, die Diskussion jetzt fortzusetzen.
 - Gerd-Dietrich Bolte bietet an, zeitnah einen Vertiefungstermin anzubieten.

- **Ergebnis:** Die Diskussion wird zu diesem Zeitpunkt fortgeführt und es wird beschlossen, dass es zusätzlich einen Vertiefungstermin geben soll.

Diskussion: Hinterlegter Bedarf in der Bundesprognose

- Ein/e Teilnehmende/r merkt an, die derzeitige stündliche Belastung mit dem RE11, RE17 und dem ICE bzw. IC sei nicht komplett abgebildet. Auch der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) wolle dort im Stundentakt eine Verbindung nach Düsseldorf anbieten. Ist das in die Untersuchung eingepreist?
 - Zum Aufbau der Bundesprognose 2030 erläutert Martin Rosenbohm, ein Modell vom Bundesgutachter gebe die Zugzahlen für den Güter- und Fernverkehr verbindlich vor. Die Zugzahlen für den Nahverkehr würden von den entsprechenden Bundesländern oder den dortigen Aufgabenträgern gemeldet, diese fänden sich in der Bundesprognose wieder und seien folglich auch in der vorliegenden Untersuchung angewendet worden.
 - Gerd-Dietrich Bolte ergänzt, wenn mehr Züge gefahren werden sollen, sei dies im Nahverkehr häufig nur durch einen Ausbau der Infrastruktur möglich. Die Ausbauziele aus dem Nahverkehr und die Ausbauziele aus dem Fernverkehr müssten getrennt betrachtet werden. Für den Nahverkehr gebe es eigene Ausbauprojekte.
 - Das Projektteam nimmt die Frage zur Prüfung gemeinsam mit dem NVV mit, ob die genannten Züge abgebildet sind, zur Prüfung mit.

Diskussion: Verkehre des NVV und Belastung durch zusätzliche Güterzüge

- Ein/e Teilnehmende/r betont, dass der Runde Tisch jetzt Informationen dazu bräuchte, ob Güterzüge RegioTrams ausbremsen. Es werde ausdrücklich darauf bestanden, dass Informationen dazu beim nächsten Runden Tisch vorliegen. Die Frage eines Stundentakts des NVV fehle hier und das mache die Zahlen der Untersuchung für die Teilnehmenden problematisch. Der/die Teilnehmende fragt, ob die RegioTram immer nur bis Hümme fahre und ob berücksichtigt werde, dass es in Zukunft weitere Planungen für die RegioTram geben könne.
 - Dirk Schütz führt aus, dass die Planungen derzeit Hümme als Endpunkt vorsehen und deswegen dies auch nur so berücksichtigt wurde.–Wenn der NVV die Züge weiterfahre, seien auf dem Abschnitt Hofgeismar-Hümme – Warburg keine negativen Konflikte oder Engpässe zu erwarten.
 - Ein/e Teilnehmende/r ergänzt seitens des NVV, es sei nicht richtig, dass die Züge des RE11 für einen Stundentakt im Jahr 2030 nicht berücksichtigt wurden. Die Zugzahlen seien in der Prognose 2030 mit der DB Netz AG abgestimmt worden, sie lägen im Jahr 2030 um 12 Zügen höher als im Jahr 2025. Die RT1 werde zudem sicherlich nicht über diesen Halbstundentakt hinaus bis Hofgeismar-Hümme angebunden, dafür fehlten schlicht die Fahrzeuge. Nichtsdestotrotz sei in Tagesrandlagen eine Verdichtung möglich, die sei auch so prognostiziert und solle kommen. Eine Verlängerung über Hofgeismar-Hümme

- hinaus würde in diesem Zeithorizont bis Mitte 2040er Jahre indes nicht durch die Regio-Tram, sondern durch eine zusätzlich zu kreierende Linie erfolgen.
- Gerd-Dietrich Bolte fasst zusammen, dass die Meldung des NVV zu den Zugzahlen 2030 in der Bundesprognose hinterlegt und in der EBWU berücksichtigt sind.
 - **Ergebnis:** Die DB Netz AG sagt zu, nochmals zu verifizieren, dass die Konzepte des NVV vollständig hinterlegt sind und die Information darüber an den Runden Tisch zu geben.
 - Ein/e Teilnehmende/r bezweifelt, dass zukünftige Güterverkehre nur Lücken füllen und den Personenverkehr nicht beeinträchtigen.
 - Die Projektleitung wiederholt, es sei nicht die grundlegende dispositive Regel, dass der Güterverkehr Vorrang vor dem Nahverkehr habe. Welcher Zug Vorrang habe, werde im Einzelfall entschieden (s.o.).
 - Ein/e Teilnehmende/r merkt an, dass in der Darstellung auf Folie 24 jede Stunde entweder ein RRX eingezeichnet oder ein IC durch einen RRX ausgetauscht sein müsste. Dies werde hier nicht ersichtlich, es sehe so aus, als ob Züge fehlten. Zudem sei nicht erkennbar, dass der Zugplan Puffer vorsehe, z.B. für den Fall, dass umgeleitete Züge über diese Strecke führen. Damit bestünde wieder das Risiko, die Attraktivität der RegioTram zu gefährden. Ist es richtig, dass alle stadtfernen Varianten zu einer Entlastung des Knotens Obervellmar beitragen?
 - Dirk Schütz bekräftigt, dass sich zur Frage des RRX der NVV und Martin Rosenbohm im Nachgang noch einmal abstimmen werden, die Ergebnisse würden anschließend präsentiert. In einer Sensitivität sei man schon von zusätzlichen vier Zügen pro Stunde für eine Nahverkehrsverdichtung ausgegangen, es seien also mehr Züge angenommen worden als in der Bundesprognose hinterlegt. Der Knackpunkt sei nicht im Abschnitt zwischen Mönchehof und Hofgeismar-Warburg, der Knackpunkt sei zwischen Kassel Hbf und Obervellmar. Die Variante 5 sei hier kritischer zu sehen als alle anderen Varianten, das werde in der Gesamtabwägung berücksichtigt.
 - Ein/e Teilnehmende/r fragt, ob es richtig sei, dass ab Dezember 2022 der RE17 auf dem Laufweg bis Warburg zurückgenommen werde, um die stündliche Tasse für den RE11 freizumachen.
 - Dies wird seitens des NVV bestätigt.
 - Ein/e Teilnehmende/r gibt die Anregung an die Vertreter/innen der Bürgerinitiativen, Ende Mai gebe es eine Überholung der Schnellfahrstrecke Göttingen-Kassel, deshalb erwarte man eine höhere Belastung der Strecke zwischen Warburg und Kassel. Er/sie appelliert dafür, an der Strecke Zählungen durchzuführen, wo und wie oft RegioTrams angehalten werden.

Diskussion: Zahl und Verteilung der Züge, Darstellung in der Fahrplanskizze

- Ein/e Teilnehmende/r erkundigt sich nach der Verteilung der geplanten 32 Züge tags und nachts. Er/sie weist darauf hin, dass Züge, die nachts durch Wohngebiete fahren eine ernsthafte Lärmbelastung darstellen.

- Dirk Schütz erläutert, dass die 32 Güterzüge sich in beide Richtungen hälftig auf die Tag- und Nachtscheibe aufteilen. In jede Richtung führen demnach 16 Züge in 8 Stunden Nachtscheibe bzw. 16 Stunden in der Tagscheibe.
- Die Teilnehmenden fragen, ob daraus folge, dass alle halbe Stunde mit einem zusätzlichen Zug zu den jetzt schon fahrenden Zügen zu rechnen sei.
 - Dirk Schütz spezifiziert, dass die Züge, die jetzt auf der den Strecken 1732 und 1733 über Ihringshausen fahren, auf den Ostkorridor (außerhalb des Projekt-Suchraums) verlagert werden, sodass die Gesamtzahl der Züge auf dieser Strecke in der Nachtscheibe abnehme. Die gelte jedoch nur für Ihringshausen.
 - Auf eine Nachfrage konkretisiert Dirk Schütz, dass es nur um die Züge geht, die von Norden nach Süden fahren und bisher die Strecke 1732 und nachts die 1733 nutzen, diese werden großräumig in einen Ostkorridor verlegt. Das habe keine Auswirkungen auf die Strecke 2550. Die Anzahl der Güterzüge gehe in Ihringshausen von 76 (Ist-Zahlen 2018) auf 29 (Zugzahlen 2030) runter, dazu kämen aber dann die 32 Züge der Kurve Kassel, wenn es eine der 4er-Varianten oder Variante 5 werde.
- Ein/e Teilnehmende/r betont, dass die Folien eine Planung darstellen, der betriebliche Sollfahrplan sei indes nicht immer identisch mit der späteren Realität. Es sei gesagt worden, dass in der Variante 5 ein Güterzug in Obervellmar, der die Kurve benutze, ein Stück über die 2550 fahre, auf der Grafik auf der Folie 24 sei dies jedoch nicht ersichtlich.
 - Dirk Schütz expliziert, dass die Züge in der Variante 5 hinter dem Knoten Obervellmar in der Zugbelegung auf der Folie 24 mit dargestellt sind (Kästen im Bereich Obervellmar).
 - Martin Rosenbohm ergänzt, dass jeder dieser Kästen eine kreuzende Fahrt in Richtung Obervellmar darstellt. Diese tangierten die Strecke 2550 am Knoten Obervellmar nur ganz kurz und seien dementsprechend abgebildet.

TOP 4 Änderung der Anbindung Ihringshausen der 4er Varianten

Teilthema 1 Verkehrliche und technische Auswirkungen

Dirk Schütz weist darauf hin, dass für die 4er Varianten an der Einbindung bei Ihringshausen eine betrieblich optimierte Lösung (höhenfrei) gesucht und erarbeitet wurde (Folien 29 bis 33). Er erläutert anhand der Karten auf den Folien 30 und 31, dass durch die neue Lösung die Züge nicht mehr in beiden Richtungen den gleichen Streckenabschnitt belegen. Zur Folie 31 erläutert die Projektleitung, dass die grüne Fläche an der Brücke zwischenzeitlich nicht mehr unbebaut, sondern durch ein Busunternehmen belegt ist (siehe Satellitenbild auf Folie Nr. 31). Trotz des Brückenbauwerks ist die höhenfreie Variante wirtschaftlicher, da enormer Umbauaufwand im Bahnhof Ihringshausen und die daraus resultierenden Ersatzneubaumaßnahmen eingespart werden kann. Zudem ist die Variante zukunftsfähiger, weil sie größere Zugzahlen erlaubt.

Fragen und Diskussion

Diskussion: Überholgleise und maximale Auslastung der Kurve Kassel

- Ein/e Teilnehmende/r möchte wissen, ob das Überholgleis auf der Strecke Richtung Hann-Münden dann nicht mehr vonnöten sei?
 - Dirk Schütz erläutert, dass die Gleise, die jetzt vorhanden sind, so bestehen bleiben, es sei kein Rückbau geplant. Ein Güterzug, der von Hann-Münden komme und in die belegte Kurve einfahren wolle, könnte bei Bedarf auf dem Gleis der Variante in Richtung Mönchehof stehen bleiben und damit die Bestandstrecke Nr. 1732 für Züge in Richtung Kassel Hbf freilassen. Hiermit werde ein Puffer- bzw. Überholgleis geschaffen. Die bestehenden Überholgleise blieben für die jetzige Nutzung komplett und ohne Umbau bzw. Anpassungen erhalten.
- Ein/e Teilnehmende/r fragt, was unter Betrachtung der Taktung und der technischen Bedingungen an Güterverkehr auf der Trasse maximal möglich sei. Es mache ihm/ihr große Sorgen, dass nun alle Güterzüge durch die Region liefen, ohne dass es weiteren Lärmschutz am Bestand gebe.
 - Dirk Schütz bestätigt, dass mit der höhenfreien Lösung mehr Züge technisch möglich wären, als je auf dieser Strecke fahren werden. Da es in Deutschland weitere Engpässe gebe, werde sich die Zahl der Züge nicht unbegrenzt erhöhen. Um an diesen Engstellen auszubauen, müsse der Bedarf nachgewiesen und durch den Bund beschlossen werden. Ein Bedarf, diese Engpässe aufzulösen sei auf der Ost-West-Achse jedoch nicht gegeben.
 - Martin Rosenbohm ergänzt, dass die Dimensionierung der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland nicht an der physikalischen Grenze betrieben wird. Würde man an der physikalischen Grenze planen, dann habe nur ein verspäteter Zug massive Auswirkungen auf alle anderen Züge.
- Ein/e Teilnehmende/r äußert Zweifel, ob diese Lösung zukunftsfähig sei, um mehr Güter auf die Bahn zu bringen und stellt die Frage, wo die Verzweigung in den zweigleisigen Bereich beginne, im Tunnel oder noch am Tunnelmund?
 - Dirk Schütz erklärt, dass die Verzweigung nicht im Tunnel, sondern im offenen Bereich beginnt.

Teilthema 2 Angepasste Bewertung Umwelt und Raumordnung

Fachgutachter Bastian Volk, FROELICH & SPORBECK, stellt anhand der Folien 36 bis 38 die Auswirkungen dieser Änderung auf den beim 7. Runden Tisch vorgestellten Variantenvergleich hinsichtlich der Zielsysteme Umwelt und Raumordnung dar. Er erläutert, dass die Anpassung sich auch auf die Bewertung der anderen Varianten auswirkt, weil in der Bewertung alle Varianten verglichen werden (relative Bewertung).

TOP 5 Bewertungsergebnisse der Varianten

Dirk Schütz stellt die vorläufigen Bewertungsergebnisse zum Variantenvergleich hinsichtlich des Zielsystems Volkswirtschaft und Verkehr vor (Folien 42 bis 45). Im Anschluss gibt die Projektleitung eine erste Übersicht zur vorläufigen Gesamtbewertung zum Variantenvergleich.

Fragen und Diskussion

Diskussion: Vergleich der Kostenschätzungen, Relevanz der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen

- Ein/e Teilnehmende/r konstatiert, die Kostenermittlung zeige, dass man auch über die Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen nachdenken solle. Er/sie habe mit vielen Menschen, auch Expert/innen, gesprochen, die diese Lösung für sinnvoll hielten. Hier gebe es Potential, da sich die Kostenschätzung für die Kurve Kassel gegenüber der Schätzung zum Bundesverkehrswegeplan verdreifacht habe (von 80 Mio. auf über 200 Mio. Euro).
 - Dirk Schütz erinnert daran, die DB Netz AG habe immer betont, dass die Kosten über den 80 Mio. Euro liegen werden. Die Kosten für die Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen seien bei schlechterer Fahrzeit immer noch doppelt so hoch. Damit sei die Trasse in der Planfeststellung nicht genehmigungsfähig. Es müsse einen Zusatznutzen geben, wenn so viel mehr Geld investiert würde. Dieser Zusatznutzen lasse sich hier jedoch an keinem Punkt begründen.
- Ein/e Teilnehmende/r unterstreicht, dass die Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen trotz allem die kürzere Strecke ist. Es gebe am Solling eine Variante, die nicht durchgängig zweigleisig sei. Die hohen Kosten der Suchraumvarianten motiviere, die Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen nicht auszuschließen. Es lohne sich, an der Optimierung zu arbeiten.
 - Gerd-Dietrich Bolte erwidert, wenn man Kosten und Fahrzeit vergleicht, müsste eine Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen mit ähnlicher Fahrzeit verglichen werden, da kämen noch weitere Kosten auf die bereits am Runden Tisch Nr. 3 veröffentlichten Kosten dazu.
 - Die Teilnehmenden unterstreichen, auch jenseits des Suchraums entstünden Kosten, beispielsweise durch Lärmschutz übergesetzlicher Art.
- Ein/e Teilnehmende/r erinnert daran, dass den Teilnehmenden am Runden Tisch zugesagt worden ist, zu prüfen, welche Investitionskosten für eine Optimierung der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen mit angeglichenen Fahrzeiten nötig wären. Welche Art von baulichen Veränderungen müssten hier vorgenommen werden? Wenn die Fahrzeiten das entscheidende Hindernis seien, dann müsse man dieses Manko beseitigen. Aufgrund der kürzeren Strecke habe man schnell einen wirtschaftlichen Vorteil hinsichtlich der Folgekosten im Betrieb und auch hinsichtlich des CO₂-Ausstoßes.
 - Dirk Schütz erwidert, die DB Netz AG habe diese Frage bereits mündlich beantwortet.

- **Ergebnis:** Die DB Netz AG sagt zu, die bereits im Runden Tisch mündlich vorgestellten Kosten für einen Ausbau der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen mit optimierter Fahrzeit schriftlich zusammenstellen.
- Ein/e Teilnehmende/r weist darauf hin, dass die Fahrzeit auf der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen nachts nach den mit der Untersuchung durch Schüßler-Plan vorliegenden Zeiten bereits kürzer sei (2:45h) als auf dem Laufweg über die Kurve Kassel. Ein/e weitere/r Teilnehmende/r erklärt, die Ergebnisse (Kosten, Fahrzeit) für die Kurve Kassel bzw. die Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen bewegten sich aufeinander zu. Es sei daher ausgeschlossen zu akzeptieren, dass die Bahn eine weitere Untersuchung ausschließt.
 - Gerd-Dietrich Bolte sagt, das Ergebnis spreche eindeutig für die Kurve Kassel (Kosten, Fahrzeit). Verfahrensrechtlich gesehen sei die Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen keine Alternative. Würde man diese in ein Verfahren einbringen, würde sie bei juristischer Prüfung scheitern. Ausschlaggebend seien die Kosten der Antragsvariante – nicht der teureren Varianten im Suchraum, die nicht weiterverfolgt würden.
 - Dirk Schütz führt aus, die Kosten für einen Laufweg über Altenbeken-Northeim-Nordhausen würden jenseits der 500 Mio. Euro liegen, um diese Fakten komme die Bahn nicht herum. Im Planfeststellungsverfahren müsse die DB Netz AG darlegen, ob es eine bessere Variante als die eingebrachte gebe. Hier müsste die Bahn beantworten können, warum die günstigere Variante Kurve Kassel schlechter ist als die Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen. Das könne sie fachlich nicht. Mit keiner Berechnung komme man in einen Bereich, in dem zusätzliche Gewinne diesen Unterschied aufwiegen würden.
- Seitens der Teilnehmenden wird bekräftigt, es gehe auch um Akzeptanz und Mitnahme der Menschen. Die Bahn müsse jetzt mit einer Variante aus dem Verfahren gehen. Gleichzeitig habe die Politik Einblicke gewonnen, die zeigten, dass es sich lohne die Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen als Alternative zu verfolgen.
 - Gerd-Dietrich Bolte erläutert, selbst bei einem politischen Konsens, könne nicht jede Variante gebaut werden, sie müsse auch rechtskonform sein. Man könne planungsrechtlich nicht damit argumentieren, dass ein politischer Konsens bestehe.
 - Ein/e Teilnehmende/r stimmt zu, dass das Planungsrecht entscheidend sei. Der Bundesverkehrswegeplan habe den planungsrechtlichen Rahmen gesetzt. Die Diskussion beim Runden Tisch habe aber gezeigt, dass der gegebene Rahmen nicht ausreichend sei.
 - Gerd-Dietrich Bolte erwidert, es gehe um den eindeutigen und verbindlichen Planungsauftrag des BMVI. Ohne die Zustimmung des BMVI sowie dem Eisenbahn-Bundesamt könne die DB Netz AG nicht vom Planungsauftrag abweichen. Der Runde Tisch habe bereits weitere Prüfungen gefordert, und die DB Netz AG habe vom Bund dafür Aufträge eingeholt und dem Wunsch entsprochen. Nun lägen die Fakten vor und das Bild sei eindeutig. Es sei in Ordnung, dass Teilnehmende diese Ansicht nicht teilten. Die DB Netz AG sei

Projektumsetzer des Bundes, sie könne keine Neu- oder Ausbauprojekte außerhalb des Bundesverkehrswegeplanes kreieren.

- Ein/e Teilnehmende/r merkt an, die Kosten für Lärmschutz seien auch bei der Prüfung der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen durch Schüßler-Plan berücksichtigt worden. Angesichts der Verkehrswende sei man sich einig, dass das Schienennetz erweitert werden müsse, um Güter auf die Schiene zu verlagern. Man sehe, dass die Abwägung in der Planung eine Variante der Kurve Kassel wählen müsse, aber man appelliere dafür, den Ausbau der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen zu prüfen.
 - Dirk Schütz antwortet, Schüßler-Plan habe den gesetzlichen und nicht den übergesetzlichen Lärmschutz zugrundegelegt.
 - Ein/e Teilnehmende/r erklärt, auch die Menschen an der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen hätten Anspruch auf Lärmschutz. Es müsse bei der Verkehrswende auch darum gehen, die Lasten verträglich zu verteilen.
- Ein/e Teilnehmende/r weist auf die „neue Seidenstraße“ mit den Endpunkten Duisburg, Rotterdam, Amsterdam hin. Das kleine Projekt Kurve Kassel werde dem Anspruch dieses überregionalen Ausbaus nicht gerecht. Warum schaue man nicht, wo eine bessere überregionale Verbindung geschaffen werden könnte? Es müsse weitergedacht werden als 2030 und es reiche nicht aus, davon auszugehen, dass ein paar Güter von der Straße auf die Schiene verlagert werden.
 - Dirk Schütz führt aus, die Ströme von Osten führten nicht zwangsläufig zu den Nordseehäfen, sondern brächten Waren nach Europa. Daher zweige ein großer Teil des Verkehrs in verschiedene Richtungen ab oder werde schon vorher und in Deutschland selbst abgeladen. Dirk Schütz ergänzt hierzu, dass der Großteil der Güter aus Asien, vorrangig aus China mit den Zielen der Nord- und Ostseehäfen nicht über den Landweg, sondern per Schiff über die Meere dorthin transportiert werden.
 - Ein/e Teilnehmende/r betont das angesprochene Thema sei wichtig, es gehe um den Europäischen Güterverkehr von China und andersherum.

TOP 6 Ausblick/ Offene Punkte/ nächste Termine

Dr. Hanna Seitz macht den Vorschlag, die Ausführung über Verspätungen der RegioTram auf den Vertiefungstermin zu verschieben. Dem wird nicht widersprochen.

Dirk Schütz stellt anhand der Folien 50 bis 52 die weiteren offenen Themenkomplexe aus Fragen der anderen Runden Tische vor.

Er führt aus, zwei einschlägige Experten der Universität Kassel seien für eine Einschätzung zum Thema Energiebilanz, also insbesondere der oft angesprochenen CO₂-Reduzierung, angefragt worden. Beide hätten abgesagt, da sie eine solche Untersuchung nicht durchführen könnten.

Am 01.02.2021 bietet die Bahn einen Vertiefungstermin zur Fragenklärung hinsichtlich der Variantenbewertung aus dem Bereich (Volks-)Wirtschaft und Verkehr sowie des Themenkomplexes der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung an.

Dr. Hanna Seitz weist auf den Arbeitsauftrag aus dem Vertiefungstermin Umwelt und Raumordnung hin:

- Erläuterung zur Berücksichtigung von Kaltluftschneisen bei den Varianten 4b und 5.

Dann fasst sie die in der heutigen Sitzung offen gebliebenen Punkte zusammen:

- Erneute Vollständigkeitsprüfung der prognostizierten Züge im Modell der EBWU (Bundesprognose) sowie Berücksichtigung der zukünftigen Nahverkehrsplanung des NVV.
- Schriftliche Gegenüberstellung: Wirtschaftlichkeit Laufweg Kurve Kassel vs. Laufweg Altenbeken-Northeim-Nordhausen. Dies beinhaltet insbesondere die Darstellung der Kosten für einen Ausbau der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen mit optimierter Fahrzeit, wie sie bereits mündlich am Runden Tisch vorgestellt wurde.

Von Teilnehmenden sei zudem eine Angabe über die möglichen Maximalauslastung durch Güterzüge für beide Fahrrichtungen über die Kurve Kassel bei Berücksichtigung der "höhenfreien" Variante in Ihringshausen und des ÖPNV-Fahrplans gefordert worden. Die DB prüfe, ob dies möglich ist.

TOP 7 Abstimmung gemeinsamer Botschaften

Dr. Hanna Seitz präsentiert einen Vorschlag für gemeinsame Botschaften aus Sicht der DB Netz AG. Es folgt eine zeitintensive gemeinsame Anpassung des Textes. Im Ergebnis werden folgende Botschaften festgehalten:

- Am 18. Januar 2021 fand die 8. Sitzung des Runden Tisches zum Bahnprojekt Kurve Kassel statt. Aufgrund der aktuellen Infektionszahlen (Covid-19) wurde die Sitzung als Online-Konferenz durchgeführt.
- Seitens der Deutschen Bahn wurden die vorläufigen Ergebnisse der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) vorgestellt. Aus Sicht der DB Netz AG sind alle Varianten in Hinblick auf die Kapazität gut dimensioniert. Aus Sicht des Runden Tisches sind noch wesentliche Fragen zur Fahrplanstudie 2030 offen. Diese werden in einem Vertiefungstermin besprochen.
- Die Fachplaner stellten Änderungen an der Bewertung der Zielbereiche Umwelt und Raumordnung vor, die sich aus einer optimierten Einbindung in Ihringshausen ergeben haben.
- Weiter wurden die ersten, noch vorläufigen, Ergebnisse der verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Bewertung der Trassenvarianten vorgestellt.
- Die dargestellten Varianten weisen nach der vorläufigen Bewertung Kosten von über 200 Mio Euro auf. Die Kosten der Varianten 4B und 4C liegen voraussichtlich zwischen 200 und 240 Mio Euro.

- Eine Verdreifachung der Kosten ausgehend vom Bundesverkehrswegeplan (BVWP) stützt aus Sicht einiger Teilnehmender aus der Region das Anliegen, die Strecke Altenbeken-Nordheim-Nordhausen im Fokus zu halten und weitere Optimierungen zu prüfen.
- Aus Sicht der DB Netz AG ist die Strecke Altenbeken-Nordheim-Nordhausen nicht finanzierungsfähig und nicht planrechtlich genehmigungsfähig. Dies ergebe sich bereits aus den voraussichtlich doppelt so hohen Kosten des Ausbaus der Strecke Altenbeken-Nordheim-Nordhausen gegenüber den Varianten 4B und 4C der Kurve Kassel.
- Beim 9. Runden Tisch am 29. März 2021 wird die DB Netz AG das finale Gesamtergebnis vorstellen und die Variantenentscheidung für die Antragsvariante zum Raumordnungsverfahren treffen.

Dr. Hanna Seitz verabschiedet die Teilnehmenden und bedankt sich für die konstruktive Mitarbeit an diesem sehr intensiven Sitzungstermin. Gerd-Dietrich Bolte schließt sich diesem Dank an. Er hofft, dass die offenen gebliebenen Fragen bei dem Vertiefungstermin am 01.02.2021 geklärt werden können.