

Protokoll

Kurve Kassel

Sachstand (2. Runder Tisch)

Waldhotel Schäferberg

18. November 2019

Ort: Waldhotel Schäferberg, Wilhelmsthaler Str. 14, 34314 Espenau
Dauer: 16.00 Uhr – 19.00 Uhr
Leitung: Arne Spieker, IFOK
Protokoll: Dr. Hanna Seitz, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Einführung
Rückblick und Tagesordnung
- TOP 2 Sachstand weiträumige Umfahrung
Verhandlungen mit dem BMVI und aktueller Stand der Betrachtung
- TOP 3 Status Quo Planungen Kurve Kassel
Untersuchungen zur Ermittlung möglicher Varianten gestartet
- TOP 4 Vorstellung Umweltplaner und technische Partner
Froelich & Sporbeck, A+S Consult GmbH
- TOP 5 Methodik Trassenfindung
Zusammenhang von Raumordnung, Umwelt und Wirtschaftlichkeit/Verkehr
- TOP 6 Vorstellung Grobkorridore bzw. mögliche Varianten
Vorgehensweise und Ergebnisse der Raumwiderstandsanalyse
- TOP 7 Ausblick / weiteres Vorgehen
Bürgerinformationsveranstaltung und nächste Sitzung des Runden Tisches
- TOP 8 Verabschiedung gemeinsamer Botschaften
Mögliche Inhalte einer Pressemitteilung

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Präsentation der DB Netz AG zum Runden Tisch
Anlage 2 Pressemitteilung des Runden Tisches

TOP 1 Begrüßung

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Herr Gerd-Dietrich Bolte, Leiter Großprojekte Mitte der DB Netz AG begrüßt die Teilnehmenden des Runden Tisches im Namen der DB Netz AG. Seit den intensiven Diskussionen in der ersten Sitzung im Februar 2019 sei viel passiert und er freue sich, dass die Runde nun wieder zusammenkommt. Es gebe sowohl zur weiträumigen Umfahrung als auch zum aktuellen Planungsstand Einiges zu berichten.

Begrüßung durch die Moderation

Moderator Arne Spieker von IFOK begrüßt die Teilnehmenden zur Sachstandssitzung im Rahmen des Runden Tisches. Er erinnert an die Rolle des Runden Tisches als Teil der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sowie an das gemeinsam vereinbarte Selbstverständnis und die Arbeitsweise des Runden Tisches.

Der Moderator erinnert daran, dass in der letzten Sitzung zahlreiche Teilnehmende des Runden Tisches eine gleichrangige, ergebnisoffene Prüfung der weiträumigen Umfahrung gefordert hatten und entschieden worden war, den Runden Tisch bis zur Zusage des BMVI zur gleichwertigen Prüfung auszusetzen. Die DB Netz AG habe damals deutlich gemacht, dass es für diese Forderung keine gesetzliche Grundlage gebe, dennoch habe sich die Bahn mit dem BMVI besprochen. Heute werde in dieser Sachstandsitzung des Runden Tisches von den Ergebnissen der Verhandlungen zwischen der DB Netz AG und dem BMVI berichtet. Zudem solle das gemeinsame Treffen genutzt werden, um die Planungen des Bahnprojektes Kurve Kassel transparent zu machen. Anschließend stellt die Moderation die Tagesordnung vor.

TOP 2 Sachstand weiträumige Umfahrung

Herr Christopher Schmidt, Projektleiter der DB Netz AG für die Planung der Kurve Kassel, erläutert, dass mit der weiträumigen Umfahrung eine Streckenführung ins Spiel gebracht wurde, die von der ursprünglichen Planung abweiche und im BVWP nicht berücksichtigt war. Diese Strecke habe einen komplett anderen Laufweg, sei ca. 30km kürzer als die Verbindung von Altenbeken nach Nordhausen über die neue Kurve Kassel, sei jedoch über längere Abschnitte eingleisig und besitze keine Elektrifizierung. An bestimmten Abschnitten müsste die Strecke zweigleisig ausgebaut werden, zudem müssten Tunnel- und Brückenbauwerke ersetzt oder angepasst werden. Die Untersuchung der weiträumigen Umfahrung sei nicht im Planungsauftrag enthalten. Herr Schmidt verweist auf das Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs im BMVI Enak Ferlemann, in dem es heiße, dass die DB Netz AG für diese Untersuchung keine Planungsmittel ausgeben dürfe, da die weiträumige Umfahrung nicht im Bundesschieneausbaugesetz enthalten sei und daher kein Planungsauftrag an die DB Netz bestehe. Gespräche mit dem BMVI hätten jedoch dazu geführt, dass eine Kostenbetrachtung der weiträumigen Umfahrung

vorgenommen werden dürfe, in der gleichen Systematik wie das im Rahmen des BVWP für die Kurve Kassel geschehen sei. Inzwischen sei der Auftrag hierzu an den BVWP-Gutachter Schüssler-Plan vergeben worden, die Ergebnisse erwarte man Anfang 2020. Sie könnten voraussichtlich in der nächsten Sitzung des Runden Tisches präsentiert werden.

Diskussion und Anmerkungen

Eingleisiger Ausbau und Zugzahlenprognose

Aus dem Kreis der Teilnehmenden wird hinterfragt, ob nicht ein durchgehend zweigleisiger Ausbau der Sollingbahn zukunftsfähiger sei. Ein Ausbau auf Basis der Zugzahlen 2030 wird als nicht ausreichend erachtet. Es sei zukünftig mit deutlich mehr Güterverkehr zu rechnen, zudem müssten mehr Kapazitäten für den Schienennahverkehr geschaffen werden.

Die DB Netz AG erklärt, dass die Abschätzung durch die Zugzahlenprognose begründet sei. Diese werde gemäß einem deutschlandweiten Ansatz ermittelt. Die DB Netz könne grundsätzlich nicht über den gesetzlich festgestellten Bedarf hinaus die Infrastruktur ausbauen. Für eine vergleichende Kostenbetrachtung von Kurve Kassel und Ausbau Sollingbahn sei es zudem notwendig, dass die gleiche Zugzahlenprognose herangezogen werde. Höhere Zugzahlen veränderten den Umfang der infrastrukturellen Investitionen und erhöhen dadurch die Kosten.

Wirtschaftlichkeit durch kürzeste Wege

Einige Teilnehmende merken an, dass die weiträumige Umfahrung deutlich kürzer sei und dass der damit verbundene Zeitgewinn nicht vernachlässigt werden dürfe. Ein Teilnehmender richtet den Appell an die DB Netz AG, die Zeitersparnis mit in die Betrachtung einfließen zu lassen.

Nutzenbewertung

Ein Teilnehmender fragt, ob sich die Betrachtung der weiträumigen Umfahrung auf die Untersuchung der Kosten erschöpfe oder ob es auch eine Nutzenbewertung und andere Untersuchungskriterien abgesehen von den Kosten gebe?

Die DB Netz AG antwortet, dass eine reine Kostenbewertung und keine Nutzenbewertung durchgeführt werde.

Weitere Diskussionspunkte

Ein Teilnehmender äußert, dass es beim Lärmschutz keine Vergleichbarkeit gibt: Bei der weiträumigen Umfahrung müsse überall Lärmschutz installiert werden, weil es sich um einen Neubau handelt, aber beim Ausbau der Kurve Kassel werde Lärmschutz nur in wenigen Gebieten erfolgen. Aus diesem Grund sei beim Thema Lärm kein Vergleich der Kurve Kassel mit der weiträumigen Umfahrung möglich.

Dies Aussage, dass entlang des Laufwegs der weiträumigen Umfahrung überall Lärmschutz zu installieren ist, kann die DB Netz AG nicht bestätigen.

TOP 3 Status Quo Planungen Kurve Kassel

Siehe Anlage 1: Präsentation zum Runden Tisch.

TOP 4 Vorstellung Umweltplaner und technische Partner

Siehe Anlage 1: Präsentation zum Runden Tisch.

TOP 5 Methodik Trassenfindung

Siehe Anlage 1: Präsentation zum Runden Tisch.

Diskussion und Anmerkungen

Zusammenhang von Raumordnung, Umwelt und Wirtschaftlichkeit/Verkehr

Ein Teilnehmender bittet darum, den Zusammenhang von Raumordnung, Umwelt und Wirtschaftlichkeit/Verkehr erneut zu erklären.

Herr Fahnenbruch erklärt, dass die zwei Zielsysteme Raumordnung und Umwelt parallel bearbeitet würden. Im Anschluss daran werde die Empfehlung einer Vorzugsvariante aus Sicht beider Zielsysteme ausgesprochen. Alle ernsthaft in Betracht kommenden Varianten werden aus verkehrlicher Sicht und auf Wirtschaftlichkeit geprüft. Die Antragsvariante ergibt sich aus den Empfehlungen aus dem Zielsystem Umwelt, Zielsystem Raumordnung und den Prüfungen zur Wirtschaftlichkeit und verkehrlichen Funktionsfähigkeit.

Die DB Netz AG ergänzt das Beispiel von dem Bahnprojekt Hanau-Würzburg-Fulda, bei dem es außergewöhnlicher Weise zwei gleichwertige Vorzugsvarianten gegeben habe. Aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht habe sich eine Variante herausgebildet, die schließlich als Antragsvariante im Rahmen des Raumordnungsverfahrens eingereicht wurde. Insofern spielten alle drei Aspekte eine Rolle.

Maßnahmenreihenfolge und Zeitrahmen Raumordnungsverfahren

Ein Teilnehmender fragt, ob die Maßnahmen zur Erstellung des UVP-Berichts im Raumordnungsverfahren genau in der präsentierten Reihenfolge erfolgen und in welchem Zeitkorridor dies geschehe.

Der Fachplaner beantwortet die erste Frage mit Ja und erläutert, dass der Variantenvergleich erst beginnen könne, wenn alle Grundlagendaten vorlägen. Der zeitliche Rahmen sei daher schwer einzuschätzen.

Die DB Netz AG ergänzt, dass die Dauer des Variantenvergleichs auch ungewiss sei, da im Moment noch unklar sei, wie viele Variantenvorschläge aus der Region kommen werden.

Begriff „weiträumige Umfahrung“

Ein Teilnehmer kommentiert, der Begriff „weiträumige Umfahrung“ sei irreführend. Der Sinn der Kurve Kassel wäre eine Ost-West-Verbindung an Kassel vorbei. Es handele sich also genau nicht um eine weite Umfahrung des Raumes, sondern um den kürzesten Weg.

Der Runde Tisch einigt sich auf den Begriff „Alternativstrecke über den Solling“. Der Begriff „weiträumige Umfahrung“ wird daher ab dieser Stelle im Protokoll ersetzt.

Planungen der DB pausieren

Aus dem Kreis der Teilnehmenden gibt es die Bitte an die DB, die Planungen an der Kurve Kassel so lange zu pausieren, bis die Ergebnisse zur Alternativstrecke über den Solling vorlägen. Die Teilnehmenden hätten in der ersten Sitzung des Runden Tisches sehr deutlich gemacht, dass sie explizit über die Alternativstrecke über den Solling reden wollten und auf die Ergebnisse der Untersuchungen warteten.

Die Moderation erwidert, dass die DB weiterhin einen Planungsauftrag vom Bund habe und die Planungen nicht pausieren dürfe.

Die DB Netz AG ergänzt, dass parallel gearbeitet werde: An der Kurve Kassel und an der Alternativstrecke über den Solling. Der nächste formell wichtige Schritt sei das Einbringen einer Vorzugsvariante in das Raumordnungsverfahren, womit nicht vor Mitte 2021 zu rechnen sei. Die DB bittet um Vertrauen, dass die Bahn beide Themen sorgsam abarbeiten werde. Bis dahin solle der Runde Tisch nicht zum Stillstand kommen, denn den Teilnehmenden solle zeitnah Einblick in die Planungen gewährt werden. Die Teilnehmenden bitten darum im Protokoll festzuhalten, dass die fortschreitende Planung keine Priorisierung darstelle.

Methodik der Schallberechnung

Ein Teilnehmender erkundigt sich nach der Methodik beim Thema Lärm: Wird nur auf der Grundlage von Berechnungen und Statistik untersucht oder werden auch Messungen durchgeführt?

Der Fachplaner antwortet, dass es dafür gesetzliche Standardmethoden gibt und diese seien alle rein rechnerisch, d.h. ohne Messungen vor Ort.

Ein Teilnehmender bittet, dass die Wetterlagenverhältnisse mit in die Schalluntersuchungen aufgenommen werden. In den Lärmkarten finde sich dieser wichtige Sachverhalt nicht wieder.

Der Moderator merkt an, dass die Diskussion bereits tief in die Planungsdetails gehe. Er schlägt vor, die Methodik der Schallberechnung als potentielles Thema für die weiteren Sitzungen des Runden Tisches vorzumerken.

TOP 6 Vorstellung Grobkorridore bzw. mögliche Varianten

Siehe Anlage 1: Präsentation zum Runden Tisch.

Die DB Netz AG erklärt, dass es zurzeit sieben Varianten gebe. Die Bahn bittet die Teilnehmenden, bei Bedarf mit weiteren Variantenvorschlägen auf sie zuzukommen. Diese Variante werde man dann in die Prüfung mit aufnehmen. Die hier präsentierten Varianten seien zudem nur ein erster Entwurf. Die Erfahrung habe gezeigt, dass sich diese Varianten durchaus ändern können.

Diskussion und Anmerkungen

Veröffentlichung der Entwurfsvarianten

Die Teilnehmenden diskutieren die mit der heutigen Sitzung vollzogene Veröffentlichung der Entwurfsvarianten. Ein Teilnehmender merkt an, dass für die Öffentlichkeit diese Pläne so wirken, als seien sie vom Runden Tisch „gebilligt“ worden. Dabei sei der Runde Tisch eigentlich zusammengekommen um die Alternativstrecke über den Solling gleichrangig prüfen zu lassen. Das sei bisher nicht passiert, es wurde in dieser Sitzung nur auch noch ein Blick auf die Varianten geworfen. Das müsse deutlich werden. Ein Teilnehmender spricht sich eindrücklich gegen die Veröffentlichung der Varianten aus.

Ein anderer Teilnehmender appelliert im Sinne der Transparenz des Verfahrens für die Veröffentlichung der Varianten.

Die DB Netz AG schlägt vor, in der Präsentation auf S. 41 den grünen Haken hinter „Ermittlung von Linienvarianten“ zu entfernen und durch „in Bearbeitung“ zu ersetzen. Zudem solle eine deutlich sichtbare Anmerkung „Entwurf, weitere Varianten möglich“ auf Seite 29 der Präsentation ergänzt werden. Es dürfe nicht der Eindruck entstehen, dass die heute präsentierten Linienvarianten final seien, s. Anlage 1.

Die Teilnehmenden sind mit diesen beiden Vorschlägen einverstanden und einigen sich auf die Veröffentlichung der so angepassten Präsentation.

Landwirtschaft

Ein Teilnehmender fragt, warum bei der Überarbeitung der Kriterien die Landwirtschaft heruntergestuft worden sei, das wäre nicht nachzuvollziehen. Das widerspräche insbesondere dem Regionalplan des RP.

Die Fachplaner erläutern den Sachverhalt und es wird deutlich, dass es sich um ein Missverständnis aufgrund der Wortwahl der Überschriften des Kriterienkataloges handelt. Die Landwirtschaft sei gegenüber Antragskonferenz sogar aufgewertet worden, weil sie in dieser Region von besonderer Bedeutung sei. Es werde daher zu diesem Thema auch noch ein Sondergutachten erstellt.

Aussiedlerhöfe

Ein Teilnehmender erkundigt sich nach der Bewertung der Aussiedlerhöfe im Bereich des nördlichen Grobkorridors.

Der Fachplaner erklärt, dass Aussiedlerhöfe wie Mischgebiete berücksichtigt würden. Eine Durchfahrung und Betroffenheit von Siedlungsgebieten wolle niemand, und beim Schall gebe es entsprechende Grenzwerte.

Tunnel

Ein Teilnehmender fragt, ob die Bodenbeschaffenheit überhaupt für eine Tunnelbauweise geeignet sei.

Der Fachplaner führt aus, dass aus diesem Grund Untergrund- und Wasserbetrachtungen wichtig seien. Es werde zudem Fachgutachten geben, die sich mit diesen Themen befassen. Die Ergebnisse dieser Gutachten werden dann in den Variantenvergleich mit einfließen.

Ein Teilnehmender erkundigt sich nach der maximalen und minimalsten Tunnellänge der Varianten und nach den Kosten pro Kilometer Tunnelstrecke.

Die DB Netz AG erläutert, dass es um Tunnel von bis zu sechs bis sieben Kilometer Länge gehe. Die Kosten für Tunnel seien abhängig von der Topologie, und zu diesem Zeitpunkt fehlten noch zu viele Informationen um Aussagen über die Kosten machen zu können. Aber diese Berechnungen werden beim Variantenvergleich durchgeführt werden.

Gutachten

Ein Teilnehmender erkundigt sich, welche Gutachten schon vorlägen und welche noch ausstünden.

Der Fachplaner erklärt, dass bis zur Korridorfindung alle Betrachtung auf vorliegenden Daten beruhen. Zentrales Gutachten ist die Raumverträglichkeitsstudie mit integriertem UVP-Bericht. Weitere Gutachten werden noch erstellt zu den Themen:

- Schall
- Hydrogeologie
- Klima (Beitrag im UVP-Bericht)
- FFH- Verträglichkeitsprüfung
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
- Fachbeitrag Landwirtschaft
- Stellungnahme zur Raum- und Wirtschaftsstruktur.

Der Teilnehmender möchte konkreter wissen, auf was genau der Fachgutachter seine bisherigen Ergebnisse stütze.

Der Fachgutachter antwortet, dass seine Ergebnisse auf der Raumwiderstandsanalyse basieren. Die Ermittlung der Korridore und die Entwicklung der vorläufigen Linien würden auf Grundlage von vorliegenden Bestandsdaten (Geoinformationssysteme Hessen und Niedersachsen sowie Regionalplanung) und der Bewertung des Naturraums und der Raumsituation erfolgen.

Streckenführung durch Siedlungsbereiche

Ein Teilnehmender fragt, warum eine Variante durch das Siedlungsgebiet gehen könne, wo doch dort die Raumwiderstände außerordentlich hoch seien.

Der Fachplaner führt aus, dass die Methodik der Korridorfindung über Raumwiderstände für Freiflächen und nicht innerhalb von Städten gelte. Die Aufgabe der Umweltplaner sei es, Trassen in den Korridoren zu finden, und es sei nicht möglich, diese nur durch die freien Flächen zu führen. In dicht besiedelten Gebieten gebe es primär ein Kriterium, das für den Raumwiderstand entscheidend ist: der Schall. Dieser sei zu prüfen, denn das Schutzgut Mensch fließe in die Untersuchung mit ein. Zudem müsse das gesetzliche Bündelungsgebot berücksichtigt werden.

Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz¹

Einige Teilnehmende äußern ihren Unmut über den Gesetzentwurf und machen deutlich, dass sie sich dafür einsetzen, dass dieses Gesetz nicht in Kraft tritt. Man befinde sich hier mitten im Planungsverfahren und nun werde die Kurve Kassel in das Gesetz aufgenommen und die Klagemöglichkeit würden genommen werden.

Ein Teilnehmender bringt seine Irritation über die Vorgehensweise der Politik zum Ausdruck. Im ersten Gesetzentwurf seien nur vier Strecken aufgeführt gewesen, darunter nicht die Kurve Kassel. Dann seien es plötzlich 13 Strecken geworden und bisher gebe es keine Antwort auf die Frage, warum weitere Strecken dazu kamen. Das sei ein falsches Vorgehen.

Ein Teilnehmender bittet, dass der Runde Tisch gemeinsam ein Schreiben verfasst, in dem man geschlossen dem neuen Gesetz widerspreche.

Die Bahn setze sich dafür ein, dass handwerklich sauber gearbeitet werde und wird dies auch in Gesprächen mit dem BMVI ansprechen. Gleichzeitig wolle und müsse als DB aber neutral bleiben. Daher könne die DB Netz nicht den Brief im Namen des Runden Tisches versenden.

Es folgt eine Diskussion über die Absender des Schreibens und die DB Netz AG sagt zu, sich zu diesem Punkt intern zu beraten. Die DB Netz AG äußert, dass Teilnehmende des Runden Tisches, beispielsweise die Bürgerinitiativen, eigenständig unabhängig vom Runden Tisch agieren können.

Methodik der Schallberechnung

¹ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/genehmigungen-beschleunigen-1688872>

Ein Teilnehmender kritisiert, dass die Schallberechnung auf Statistiken beruhe. Es solle bei den Berechnungen schon jetzt miteinfließen, dass die prognostizierten 40 Güterzüge sehr bald auf 150 zusätzliche Züge ansteigen werden. Der Teilnehmende fragt, wie der Schall ermittelt würde und welche Zugzahlen zugrunde gelegt würden.

Ein anderer Teilnehmender ergänzt die Frage, wie Schallgutachten mit belastbaren Zahlen von Strecken erstellt würden, die es noch gar nicht gebe.

Die Moderation schlägt vor, das Thema Schall in einer der folgenden Sitzungen ausführlicher zu behandeln.

Die Teilnehmenden sind damit einverstanden.

Die DB Netz AG ergänzt, dass die gesetzlichen Rahmenbedingungen keinen Spielraum bei den Berechnungen zuließen. Die DB schlägt vor, das Thema Methodik der Schallberechnung zeitnah zu behandeln, weil es ein so zentrales Thema sei.

Weitere Diskussionsthemen

Ein Teilnehmender bittet darum, dass bei der Präsentation der Ergebnisse zur Alternativstrecke über den Solling der Leiter Großprojekte der DB für die Region Hannover in der Sitzung des Runden Tisches anwesend sein solle.

Die DB Netz AG wird diesen Wunsch prüfen.

Ein Teilnehmender bittet darum, die heute präsentierten Daten digital zur Verfügung gestellt zu bekommen, damit sein Zweckverband diese mit den eigenen Daten zusammenführen könne.

Die DB Netz AG antwortet, dass dies grundsätzlich möglich sei, es müsse nur klar sein, dass sich alles im Entwurfsstadium befinde.

TOP 7 Ausblick / weiteres Vorgehen

Herr Schmidt von der DB Netz AG berichtet, dass die Stadt Kassel die DB Netz AG gebeten habe an einer Bürgerinformationsveranstaltung am 28. Januar 2020 teilzunehmen. Dort solle die Kurve Kassel Thema sein, damit der Öffentlichkeit die heute präsentierten Inhalte zugänglich gemacht werden.

Damit der Runde Tisch sich nach einer weniger langen Pause wieder trifft, sei für März die nächste Sitzung geplant. Möglichen Themen seien

- Prüfergebnisse Schüssler-Plan zur Alternativstrecke über den Solling
- Vorstellung von optimierten Linienvarianten

- Bewertungsmatrix für die Varianten
- Erste Erkenntnisse des Schallgutachters
- Sachstand hydrogeologisches Gutachten
- Vorstellung FFH-Vorprüfungen

Als zusätzlich Themen wurden

- Methodik der Schallberechnung
- Zugzahlenprognosen

festgehalten.

Diskussion und Anmerkungen

Zeitraum der Planung

Ein Teilnehmender fragt, wann das Raumordnungsverfahren geplant sei.

Die DB Netz AG antwortet, dass Mitte nächsten Jahres Linienvarianten erarbeitet werden könnten, wenn alles optimal läuft. In diesem Fall starte das Raumordnungsverfahren Mitte 2021.

TOP 8 Verabschiedung gemeinsamer Botschaften

Der Moderator präsentiert einen Vorschlag für die Formulierung der Gemeinsamen Botschaften einer Pressemitteilung.

Diskussion und Anmerkungen

ÖPNV

Ein Teilnehmender merkt an, dass ÖPNV Betrachtungen nicht Teil der Nutzungsuntersuchung seien, aber sehr wohl durchgeführt werden müssten.

Die DB Netz AG erläutert, dass es deutschlandweite standardisierte Regeln für die Nutzungsuntersuchungen gebe, die die Bahn nicht ändern könne.

Ein Teilnehmender betont die für die vielen Pendler wichtigen ÖPNV-Wege in den Norden.

Die DB Netz AG stellt diesen Bedarf in Frage, woraufhin der Teilnehmende bekräftigt, dass eine Analyse der Stiftung Wohnen den Bedarf festgestellt habe.

Die DB Netz AG bemerkt dazu, dass zwischen dem ÖPNV der Kurve Kassel und dem ÖPNV der Sollingbahn unterschieden werden müsse. Außerdem schlägt die DB Netz AG vor, sich mit den Bedarfszahlen der genannten Analyse zu beschäftigen.

Ein Teilnehmender betont, dass die Strecke in der Sollingbahn in den nächsten zehn bis 15 Jahren geschlossen werde, wenn nicht investiert werde. Die Bürgermeister wollten eine gleichwertige Prüfung

der Alternativstrecke über den Solling, weil sie darin eine Chance sähen, dass der ÖPNV in ihrer Region erhalten bleibt.

Die DB Netz AG fragt, woher die Vermutung käme, dass der ÖPNV in Gefahr stehe, zumal das Land Niedersachsen mit den Aufgabenträgern über den Nahverkehr entscheidet.

Ein Teilnehmender erläutert: Die DB habe gerne eine Mischnutzung von Güter- und ÖPNV Verkehr, und das mache auch Sinn. In der Sollingbahnregion finde jedoch kein Güterverkehr mehr statt, weil es keine Betriebe mehr gebe, die die Strecke nutzen. Die Bahnstrecke sei durch diesen Einbruch als solche in Gefahr, das hätten einige Bürgermeister gesagt. Diesen Punkt solle der Runde Tisch mitbetrachten. Die DB Netz AG erwidert, dass sich einige Bürgermeister dieser Region der Bahn gegenüber gegen eine Güterverkehrsstrasse ausgesprochen hätten.

Vertreter des ÖPNV am Runden Tisch

Ein Teilnehmender bittet, aufgrund der Wichtigkeit des ÖPNV, einen Vertreter der DB Regio mit an den Runden Tisch einzuladen.

Die DB Netz AG antwortet, dass die Verkehrsverbünde die Verkehre bestellen und die DB Regio nur die Verkehre fahre. Aus diesem Grund sei der NVV mit zum Runden Tisch eingeladen worden.

Die DB Netz AG fragt, wer von den Teilnehmenden ein Mandat habe für die Sollingsbahnregion zu sprechen.

Ein Teilnehmender erklärt, warum er für etliche Bürgermeister der Sollingbahnregion spreche. Andere Teilnehmenden betonen, dass diese Frage der DB Netz AG irreführend sei, denn dieser Runde Tisch müsse sich mit Aspekten, die die Alternativstrecke über den Solling als alternative Streckenführung der Kurve Kassel betreffen, auseinandersetzen.

Netzwerk

Ein Teilnehmender widerspricht, dass nicht der ÖPNV das entscheidende Kriterium sei, vielmehr müsse die Netzwerkwirkung im Fokus stehen, damit das Streckensystem der DB langfristig erhalten wird.

Die DB Netz AG ergänzt, dass die Netzwerkwirkung der Sollingbahn aufgrund des ländlichen Bereichs valide sei.

Verständnis der Gemeinsamen Botschaften des Runden Tisches

Angesichts der lebendigen Diskussionen über die Inhalte der Gemeinsamen Botschaften wirft der Moderator die Frage auf, was der Runde Tisch unter den Gemeinsamen Botschaften verstehen will:

- Sollen in Zukunft nur Inhalte in die Gemeinsamen Botschaften, die auch in der Sitzung Thema waren?

- Sollen unterschiedliche Ansichten deutlich werden oder stellen die Gemeinsamen Botschaften den kleinsten gemeinsamen Nenner dar?
- Will der Runde Tisch überhaupt gemeinsame Botschaften erstellen oder ist das aufgrund der inhaltlichen Differenzen nicht möglich?

Ein großer Diskussionsanlass sind immer wieder die Formulierungen „einige, mehrere, viele Teilnehmende des Runden Tisches“.

Der Moderator weist darauf hin, dass gemeinsame Botschaften nicht per Mehrheitsbeschluss erstellt werden können.

Ergebnis: Die Teilnehmenden sind sich einig, dass Gemeinsame Botschaften des Runden Tisches wünschenswert sind und dass in den Gemeinsamen Botschaften unterschiedliche Positionen deutlich werden sollen.