

Protokoll

Kurve Kassel

Online-Veranstaltung zum 3. Runder Tisch

Online-Veranstaltung Teil 1 anstelle des ursprünglich geplanten 3. Runden Tisches

Online-Veranstaltung

30. März 2020

Ort: Online-Veranstaltung
Dauer: 15.00 Uhr – 16:30 Uhr
Leitung: Dr. Alexander Nolte und Christopher Schmidt, DB Netz AG
Moderation: Dr. Hanna Seitz, IFOK
Administration: Rebecca Ruhfaß, IFOK
Protokoll: Julian Koepff, IFOK

Tagesordnung (Teil 1)

- TOP 1 Begrüßung und Aktuelles
Rückblick und Tagesordnung
Informationsaustausch mit Bürgermeistern entlang der Strecke
Status Maßnahmenvorbereitungsgesetz
- TOP 2 Prüfergebnisse Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen
Schüler-Plan
- TOP 3 Ausblick / weiteres Vorgehen
Nächste Schritte

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Präsentation der DB Netz AG zum Runden Tisch
Anlage 2 Fragen und Antworten zur Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen

TOP 1 Begrüßung und Aktuelles

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Herr Dr. Alexander Nolte, Gesamtprojektleiter Fulda–Gerstungen und Kurve Kassel bei der DB Netz AG, begrüßt im Namen der DB Netz AG die Teilnehmenden zum ersten Teil des 3. Runden Tisches zu Kurve Kassel. Die Sitzung finde aufgrund der Einschränkungen zur Eindämmung der Corona-Pandemie als Online-Veranstaltung statt. Mithilfe des virtuellen Formats könne das Projektteam die Information der Betroffenen konsequent weiterführen.

Begrüßung durch die Moderation

Auch Moderatorin Dr. Hanna Seitz von IFOK begrüßt die Teilnehmenden. Sie habe die Moderation von Arne Spieker, dem Moderator der bisherigen Sitzungen des Gremiums übernommen. Die Moderatorin begrüßt Vertreter folgender Institutionen als neue Mitglieder des Runden Tisches:

- Bürgerinitiative Keine Kurve Kassel Grevenstein,
- Bürgerinitiative Keine Kurve Kassel Immenhausen
- Naturschutzberat Landkreis Kassel

Die Moderation betont den Willen der DB und des gesamten Projektteams, den Austausch fortzusetzen. Es sei geplant, die persönlichen Treffen des Runden Tisches wieder aufzunehmen, sobald die Lage dies zulasse. Das gewählte Online-Format könne den persönlichen Austausch nicht ersetzen, ermögliche jedoch eine Fortsetzung der Information über den Projektstand durch die DB Netz AG sowie die Beantwortung von Fragen und Aufnahme von Hinweisen und Anliegen. Bei der Auswahl des Formats (Art der Online-Veranstaltung) habe ein möglichst niederschwelliger und problemloser Zugang für alle Teilnehmenden die Hauptrolle gespielt, um der unterschiedlichen technischen Ausstattung Rechnung zu tragen. Die Teilnehmenden könnten über die verwendete Plattform schriftlich Fragen einreichen, die dann von der Moderatorin stellvertretend an die Referenten gestellt werden. Alle Fragen, die im Rahmen der Sitzung eingingen, würden beantwortet. Die Fragen, die in der Sitzung nicht beantwortet würden, werde das Projektteam schriftlich beantworten (siehe im Anhang an dieses Protokoll). Auch im Nach-gang könnten die Teilnehmenden Fragen per Mail an kurve-kassel@deutschebahn.com einreichen.

Die Moderation erläutert eine Netiquette, die eine für alle Teilnehmenden angenehme und konstruktive Atmosphäre der Sitzung ermöglichen soll. Anschließend stellen sich alle Teilnehmenden über die Frage-und-Antwort-Funktion des Online-Formats vor.

Die Moderation stellt fest, dass es zum Protokollentwurf der vergangenen zweiten Sitzung des Runden Tisches am 18. November 2019 keine Rückmeldungen gegeben hat. Das Protokoll gelte damit von den Mitgliedern verabschiedet. In der heutigen Sitzung werde auf die Vereinbarung gemeinsamer Botschaften verzichtet, da das Online-Format die Abstimmung in der Gruppe nicht zulasse.

Einführung durch die Deutsche Bahn

Herr Dr. Alexander Nolte heißt die Teilnehmenden nochmals willkommen und berichtet von den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Arbeit der DB. Die Situation sei für den Konzern herausfordernd, mit den entsprechenden Maßnahmen sei die Bahn jedoch gut gerüstet. Der Betrieb werde weitgehend aufrechterhalten, sowohl im fahrenden Betrieb als auch bei der DB Netz AG. Soweit möglich arbeiteten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von zuhause aus und seien in der Lage, weiter an den Projekten zu arbeiten. Der Austausch mit den Projektbeteiligten im Bahnprojekt Kurve Kassel könne mithilfe der Online-Veranstaltung aufrecht erhalten werden solange persönliche Treffen nicht möglich seien. Er bittet die Teilnehmenden um Feedback zum Format über kurve-kassel@deutschebahn.com. Er richtet Grüße aus von Dr. Klaus Vornhusen, dem Konzernbevollmächtigtem der Deutschen Bahn für Hessen, Gerd-Dietrich Bolte, dem Leiter Großprojekte Mitte der DB Netz AG sowie Bert Bohlmann, Projektleiter bei der DB Netz AG. Als Referent begrüßt er Herrn Dr. Thomas Thomas Schmiere vom Ingenieurbüro Schüßler-Plan.

Anschließend stellt die Moderation die Tagesordnung vor. Die Agenda sei auf zwei Termine aufgeteilt worden, um den besonderen Umständen der Online-Veranstaltung Rechnung zu tragen. Der zweite Teil der Sitzung finde am 21.04.2020 statt und werde den derzeitigen Planungsfortschritt behandeln.

Aktuelles

Siehe Anlage 1: Präsentation zum Runden Tisch

Herr Christopher Schmidt, Projektleiter der DB Netz AG für die Planung der Kurve Kassel, berichtet von zwei Terminen, die seit der letzten Sitzung des Runden Tisches stattgefunden haben:

- In einer dreistündigen Bürgerinformationsveranstaltung am 28. Januar 2020 in Kassel hatte ein größeres Publikum Gelegenheit, sich über den Projektfortschritt zu informieren und Fragen zu klären. Die Inhalte entsprachen im Wesentlichen der letzten Sitzung des Runden Tisches.
- Zudem fand ein informeller Austausch mit den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern entlang der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen statt (*siehe Folie 4*). Zum Hintergrund erläutert er: Nachdem die Strecke in der Medienberichterstattung in den Fokus gerückt sei, habe bei den Amtsträgerinnen und Amtsträgern Informationsbedarf bestanden, dem die DB Netz AG nachgekommen sei. Auf dem Termin sei die Sachlage erläutert und einer differenzierten Betrachtung unterzogen sowie Rückmeldungen eingeholt worden. Die Teilnehmenden des Treffens hätten Verständnis gezeigt, dass ein Bedarf für den Ausbau des ÖPNV auf der Strecke derzeit nicht gegeben sei. Eine reine Güterverkehrsstrecke sei für viele Akteure in der Region nicht abbildbar. Darüber hinaus seien kritische Bereiche in Bezug auf Umweltbelange in der Region angesprochen worden. Das direkte Informationsangebot seitens der DB Netz AG sei von den Teilnehmenden positiv hervorgehoben worden.

Anschließend erläutert Herr Christopher Schmidt den aktuellen Status des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes (*siehe Folien 5 und 6*).

Diskussion und Anmerkungen

Teilnehmende des informellen Austauschs

- Auf Nachfrage ergänzt Herr Christopher Schmidt, dass fünfzehn Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der Einladung der DB Netz zum angesprochenen informellen Austausch gefolgt seien. Man habe sämtliche Gemeinden entlang der gesamten Strecke angefragt.

Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz

- Ein/e Teilnehmende/r erkundigt sich, ob das vorbereitende Verfahren für ein Maßnahmengesetz zur Kurve Kassel eine Änderung der Zuständigkeiten im Vergleich zum bisherigen Verfahren beinhaltet. Die Projektleitung antwortet, die Zuständigkeiten blieben fast vollständig dieselben. Verfahrensträger seien weiterhin das Regierungspräsidium Kassel und der Landkreis Göttingen, auch die Auflagen änderten sich nicht. Das Regierungspräsidium Kassel sei weiterhin für das Raumordnungsverfahren zuständig. Als Folge des Planungsbeschleunigungsgesetzes – und nicht des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes – sei nicht das Regierungspräsidium Kassel, sondern das Eisenbahnbundesamt Anhörungsbehörde.

TOP 2 Prüfergebnisse Strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen

Herr Dr. Thomas Schmiere vom Ingenieurbüro Schüßler-Plan erläutert die Prüfergebnisse zur Betrachtung Altenbeken – Nordheim – Nordhausen mit dem Ziel einer Vergleichbarkeit mit der BVWP-Bewertung der Kurve Kassel (*siehe Folien 8 bis 23*).

Im Anschluss stellt die Projektleitung der DB Netz AG die Schlussfolgerungen für das Projekt vor (*siehe Folien 24 und 25*).

Diskussion und Anmerkungen

Preisermittlung und Kosten

- Auf eine Frage zur Preisermittlung erläutert Herr Dr. Thomas Schmiere, die Einheitspreise seien identisch dem Vorgehen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015 ermittelt worden. Dabei seien allgemein gültige Inflationsindizes (Nominalisierungsfaktoren) angewandt worden. Zusätzlich wurde eine Risikobetrachtung durchgeführt. Dies ermögliche eine direkte Vergleichbarkeit zu den Vorhaben des BVWP.
- Ein/e Teilnehmende/r gibt zu bedenken, dass auch ohne einen Ausbau der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen an dieser Strecke Sanierungen und Investitionen in die Infrastruktur anstehen und getätigt werden. Er erkundigt sich, ob diese Kosten gegengerechnet wurden. Die Projektleitung bestätigt das: Bei zwei Brücken sei die baldige Sanierung beachtet und gegenkalkuliert worden. Gemäß den Prüfprotokollen der DB bestehe derzeit bei gleichbleibender Nutzung jedoch abgesehen von punktuellen Maßnahmen kein Sanierungsbedarf an der Strecke.

Im Vergleich zu einer möglichen Ertüchtigung für den Güterverkehr seien die Sanierungskosten daher gering.

Logistikzentrum Würgassen

- Auf Nachfrage bestätigt Herr Dr. Thomas Schmiere die Berücksichtigung eines möglichen Logistikzentrums in Würgassen in der vorgestellten Analyse.

ÖPNV-Bedarf und Perspektive der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen

- Ein/e Teilnehmende/r erkundigt sich nach der Quelle der Feststellung, dass für einen ÖPNV-Ausbau auf der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen kein Bedarf bestehe. Die Projektleitung teilt mit, dies sei die Einschätzung der Bürgermeisterinnen und Bürgermeister vor Ort. Das bestehende Nahverkehrsangebot im Stundentakt sei nicht voll ausgelastet, ein Ausbau sei daher derzeit nicht mit dem ÖPNV zu rechtfertigen
- Ein/e Teilnehmende/r äußert die Befürchtung, dass die Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen von baldiger Stilllegung bedroht sei, wenn die Sanierung der Tunnel für einen Ausbau nicht wirtschaftlich sinnvoll erscheine. Die Projektleitung äußert, dass bei der DB Netz AG keine derartigen Überlegungen bekannt seien. Die Stellwerkstechnik der Strecke sei vor zehn Jahren auf modernsten Stand erneuert worden. Der Oberbau werde gepflegt gehalten und derzeit würden kleinere Maßnahmen zur Verbesserung durchgeführt. Dies alles deute darauf hin, dass die Strecke auch auf längere Sicht mit der derzeitigen Kapazität erhalten werde.

Aufweitung ursprünglich zweigleisiger Tunnel an der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen

- Ein/e Teilnehmende/r möchte wissen, weshalb bei ursprünglich zweigleisig konzipierten Tunneln, durch die bei einer möglichen Ertüchtigung wieder ein zweites Gleis zu führen sei, eine Aufweitung nötig wäre. Die Projektleitung erläutert, dass die Gleisabstände der ursprünglich zweigleisigen Strecken nicht mehr den heutigen Vorgaben entsprechen. Zudem sei kein Platz für die notwendige Oberleitung. Wo möglich sei in der Analyse daher davon ausgegangen worden, dass diese Tunnel eingleisig bleiben und das Gleis in die Tunnelmitte verlegt werde, damit Platz für die Elektrifizierung bleibe.

Vergleich der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen mit den Varianten im Suchraum

a) Kapazität

- Ein/e Teilnehmende/r merkt an, die Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen sei auf weiten Strecken zweigleisig, während die Strecken im Suchraum eingleisig geplant seien. Die nördlich liegende Strecke müsse daher eine höhere Kapazität aufweisen. Die Projektleitung bestätigt, dass die Strecken im Suchraum eingleisig geplant seien. Die Strecken um Kassel seien jedoch bereits zweigleisig elektrifiziert ausgebaut und wiesen in Kombination mit der Kurve Kassel die erforderlichen Kapazitäten für die erwarteten Güterverkehrszüge auf.

b) Kosten insgesamt

- Ein/e Teilnehmende/r fragt, inwiefern eine Gegenüberstellung der Kosten für die Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen und der Kosten für die Varianten der Kurve Kassel möglich sei. Die Projektleitung bemerkt dazu, im Rahmen des Variantenvergleichs sei ein wirtschaftlicher Vergleich anhand von Richtwerten möglich. Auch die Varianten der Kurve Kassel werden mit Kostenkennwerten kalkuliert. Diese seien jedoch teilweise auf einem neueren Stand und entsprechen nicht mehr der Berechnungsgrundlage des BVWP 2015. Derzeit liege für die Varianten im Suchraum noch keine Kostenschätzung vor, da die umwelttechnische und raumordnerische Bewertung noch nicht abgeschlossen sei.

c) Kosten für Tunnelbauwerke

- Mehrere Teilnehmende nehmen Bezug auf die nördlichen Streckenvarianten im Suchraum und verweisen auf die langen Tunnelabschnitte. Diese seien mit Mehrkosten verbunden. Herr Christopher Schmidt bestätigt, dass die nördlichen Varianten im Suchraum der Kurve Kassel einen hohen Tunnelanteil aufweisen, der länger sei als bei der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen. Er erklärt hierzu, die Projektkosten für die Kurve Kassel seien im BVWP auf ca. 80 Millionen Euro veranschlagt worden. Dabei sei ein vom Berater des Bundes gewählter Lösungsvorschlag zugrunde gelegt worden, der keine Tunnel beinhalte. Die derzeitige Planung des Projekts enthalte dagegen Tunnelvarianten, wodurch gegenüber den Berechnungen des BVWP 2015 Mehrkosten zu erwarten seien. Die Überlegungen zu Rettungskonzepten seien dieselben wie bei der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen und würden sich in der wirtschaftlichen Betrachtung niederschlagen. In Summe seien die Varianten im Suchraum jedoch mit absehbar weniger Kosten verbunden als ein entsprechender Ausbau der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen.

d) Lärmschutz

- Auf den geplanten Lärmschutz entlang der Strecken angesprochen gibt die Projektleitung zu bedenken: Bei Neubauvarianten sehen die gesetzlichen Regelungen umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen vor. An Bestandsstrecken wie der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen lösen die angedachten Maßnahmen dagegen keine gesetzlichen Ansprüche auf zusätzlichen Lärmschutz aus. Daher könne die DB an einer Neubaustrecke deutlich mehr Lärmschutz realisieren.

e) Personenzugtakt und Überholgleise

- Auf Nachfrage erklärt die Projektleitung, dass der Personenzugtakt auf der Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen beibehalten werde. Dazu seien im Bahnhof Northeim sowie unterwegs mehrere Überholgleise mit 750 Metern Nutzlänge kalkuliert worden. Aus Sicht von Schüßler-Plan und in Abstimmung mit der DB Netz sei dies für die geforderte Kapazität ausreichend.

- Herr Christopher Schmidt ergänzt, zu den erforderlichen Kapazitäten für den geplanten Nahverkehr an den Strecken im Suchraum sei die Deutsche Bahn in Abstimmung mit den zuständigen Verkehrsverbänden. Auch im Suchraum seien Überholgleise mit einer Länge von 750 Metern notwendig und bereits vorgesehen.

Brandschutzertüchtigungen im Ertinghauser Tunnel

- Ein/e Teilnehmende/r erkundigt sich, wie die Brandschutzertüchtigungen im Ertinghauser Tunnel geplant und kalkuliert worden seien. Herr Dr. Thomas Schmiere weist hierzu auf interne Richtlinien der Deutschen Bahn zu Um- und Neubauten von Tunneln sowie die Richtlinie des Eisenbahnbundesamtes zu Brand- und Katastrophenschutz. Die dort festgelegten klaren Vorgaben seien in den Überlegungen vollumfänglich umgesetzt worden. Eine wichtige Zäsur stelle dabei eine Tunnellänge von über 500 Metern dar, bei deren Überschreitung weitergehende bauliche Maßnahmen nötig seien.

TOP 3 Ausblick / weiteres Vorgehen

Die Projektleitung weist auf weitere Termine hin (*siehe Folie 27*).

Die Moderation dankt den Teilnehmenden und den Referenten für ihre Bereitschaft zur Mitarbeit in diesem ungewohnten Format. Alle eingereichten Fragen seien aufgenommen worden und würden im Nachgang schriftlich beantwortet, sofern noch nicht in der Sitzung geschehen. Zudem bestehe die Möglichkeit, weitere Fragen per Mail einzureichen.

Die Moderation weist darauf hin, dass die Plattform „Zoom“ bei Verwendung von kostenpflichtigen Lizenzen aus heutiger Sicht voll den Anforderungen der Datenschutzgrundverordnung entspreche. Kritische Medienberichte dazu bezögen sich dagegen auf die kostenfreie Version des Formats. Sie verabschiedet alle Teilnehmenden und schließt die Sitzung.