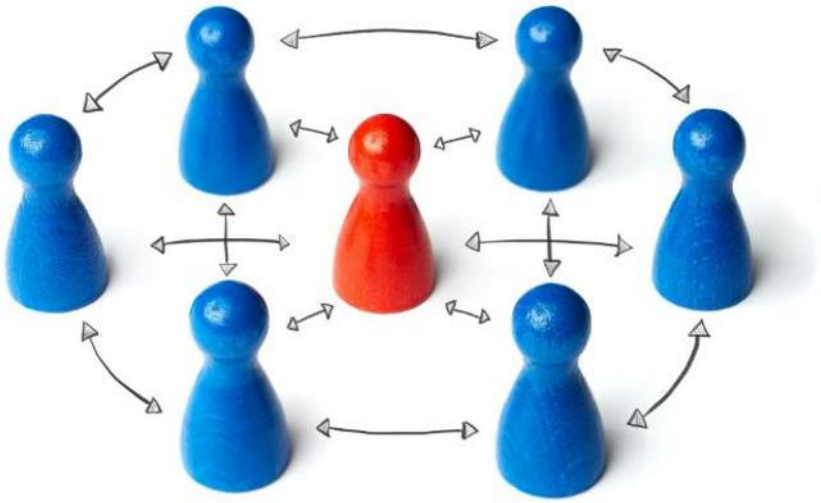
HESSEN

Herzlich Willkommen

Erörterung im Raumordnungsverfahren (ROV) zur Ausbaustrecke Paderborn - Halle, Abschnitt „Kurve Kassel“



Vellmar, den 29. September 2022

HESSEN

Erörterung

im Raumordnungsverfahren (ROV) zur Ausbaustrecke Paderborn - Halle, Neubauabschnitt „Kurve Kassel“

Begrüßung und Einführung in den Erörterungstermin

HESSEN

Erörterung

im Raumordnungsverfahren (ROV) zur Ausbaustrecke Paderborn - Halle, Neubauabschnitt „Kurve Kassel“

- Begrüßung
- Organisation und Regeln
- Einführung in den Termin

HESSEN

Erörterung

im Raumordnungsverfahren (ROV) zur Ausbaustrecke Paderborn - Halle, Neubauabschnitt „Kurve Kassel“

- Begrüßung
- Organisation und Regeln
- Einführung in den Termin

HESSEN

Organisation und Regeln

TAGESORDNUNG

1. Einführung in den Termin
2. Vorstellung des Vorhabens
3. Erörterung des Vorhabens
   - 3.1 Hinweise zum Verfahren
   - 3.2 Rechtfertigung des Vorhabens - BVWP
   - 3.3 Variantenvergleich
   - 3.4 Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU)
   - 3.5 Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU)
4. Schlusswort

HESSEN

Erörterung

im Raumordnungsverfahren (ROV) zur Ausbaustrecke Paderborn - Halle, Neubauabschnitt „Kurve Kassel“

- Begrüßung
- Organisation und Regeln
- **Einführung in den Termin**

HESSEN

Einführung in den Termin

Zweck des Raumordnungsverfahrens (ROV)

- Beurteilung der Raumverträglichkeit des Vorhabens
- Prüfung der Antragsvariante
- Alternativenprüfung

Abschluss: landesplanerische Beurteilung

Diese ist ein Erfordernis der Raumordnung und im Planfeststellungs-verfahren zu berücksichtigen.

Gegenstand der Planfeststellung ist die Schaffung von Baurecht.

Die Planfeststellung genehmigt das Vorhaben und gestaltet die Rechtsverhältnisse aller Betroffenen in Bezug auf das Vorhaben.

HESSEN

Einführung in den Termin

Raumordnungsverfahren für die Kurve Kassel

- Antragskonferenz / Scopingtermin 20. März 2018
- Unterrichtungsschreiben 25. Juli 2018
- Vollständigkeitsprüfung August – Oktober 2021
- Antragstellung 09. Dezember 2021
- Beteiligung 21. Februar – 04. April 2022

- **Erörterungstermin 29. / 30. September 2022**

Die Ergebnisse liegen am Ende des Verfahrens vor.

HESSEN

Einführung in den Termin

94 Stellungnahmen

- sind abgegeben worden und werden ausgewertet.
- unterstützen die Raumordnungsbehörde bei der Entscheidungsfindung.
- Vorschläge, Hinweise und Bedenken werden geprüft.
- Die raumordnerische Prüfung erfolgt unter Einbindung der Erkenntnisse des Erörterungstermins.
- Eine Vielzahl der Einwendungen betreffen Inhalte der Planfeststellung, die nicht im ROV geregelt werden.

HESSEN

Einführung in den Termin

Was machen wir heute im Erörterungstermin?

Der Erörterungstermin dient der Sachverhaltsaufklärung

- Wir besprechen Themen aus den Stellungnahmen mit der DB Netz AG.
- Wir bitten die DB Netz AG, Sachverhalte zu erläutern. Sie und wir fragen nach.
- Die DB Netz AG hat die Möglichkeit, Antrag und Inhalte zu erläutern.
- Nicht alle Hinweise und Themen aus den Stellungnahmen bedürfen der Erörterung.

Einführung in den Termin

Wie wird die Erörterung ablaufen? - Ein Beispiel

Regierungspräsidium Kassel

HESSEN

3.4 - Raumverträglichkeitsuntersuchung

3.4.3 Landwirtschaft

- Wegen des Flächenentzugs, sowie durch Deformationen, Bewirtschaftungseinschränkungen und notwendige Umwege seien Existenzgefährdungen nicht auszuschließen.
- Der Bau sei durch eine landwirtschaftliche Bodenbaubegleitung mit einem örtlich bestellten landwirtschaftlichen Sachverständigen zu begleiten.

HESSEN

Einführung in den Termin

Die Raumordnungsbehörde

- trifft im Erörterungstermin keine Entscheidungen und Bewertungen.
- berichtet im Erörterungstermin nicht zum Stand der raumordnerischen Prüfung.

Ergebnisse liegen noch nicht vor.

HESSEN

Erörterung

im Raumordnungsverfahren (ROV) zur Ausbaustrecke Paderborn - Halle, Neubauabschnitt „Kurve Kassel“

Vorstellung des Vorhabens

DB Netz AG

HESSEN

Erörterung

im Raumordnungsverfahren (ROV) zur Ausbaustrecke Paderborn - Halle, Neubauabschnitt „Kurve Kassel“

Beginn der Erörterung

HESSEN

Erörterung

im Raumordnungsverfahren (ROV) zur Ausbaustrecke Paderborn - Halle, Neubauabschnitt „Kurve Kassel“

3.1 Hinweise zum Verfahren

HESSEN

3.1 Hinweise zum Verfahren

Einige Stellungnahmen beziehen sich auf Inhalte, die nicht im ROV geregelt werden können. Dies betrifft

- Hinweise für die Planfeststellung
- Hinweise für Maßnahmen außerhalb von Gegenstand und Gebiet des ROV
- Hinweise zu Entscheidungen vorgelagerter Verfahren

➢ Soweit in dem Erörterungstermin auf diese Inhalte eingegangen wird, dient dies ihrer Einordnung und dem Verständnis - und der Sachverhaltsaufklärung für die Raumordnung, soweit dies zum Ausschluss unüberwindbarer Verfahrens- und Realisierungsrisiken notwendig ist.

HESSEN

3.1 Hinweise zum Verfahren

3.1.1 Hinweise für die Planfeststellung

Beispiele

- **Bauabwicklung**
  - Transportwege
  - Minimierung der Baustelleinrichtungsflächen
  - Vertragliche Regelungen

- **Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen**
  - unvermeidliche Funktionsbeeinträchtigungen wieder herstellen
  - Maßnahmen ortsnah und flächenschonend umsetzen
  - Keine finanzielle Abgeltung

HESSEN

3.1 Hinweise zum Verfahren

3.1.1 Hinweise für die Planfeststellung

- **Landwirtschaft**
  - Bewirtschaftung während der Bauzeit gewährleisten
  - Notwendigkeit eines Flurbereinigungsverfahrens prüfen
  - Sicherung der Existenz Vorrang vor monetärem Ausgleich
  - Umgang mit Kompensationsmaßnahmen

- **baubegleitender Bodenschutz**
  - Bodenmanagementplanung
  - bodenkundliche Baubegleitung
  - Identifizierung und Meidung empfindlicher Standorte

HESSEN

3.1 Hinweise zum Verfahren

3.1.1 Hinweise für die Planfeststellung

- **geologische Situation**
  - Berücksichtigung möglicher Setzungen infolge von Bergbau
  - geologische Baugrunderkundungen
  - Hinweise auf Baugrundrisiken: Gips, Anhydrit, Ton
  - Durchfahrt Ihringshausen extrem schlechter Untergrund

- **Erschütterungsschutz (Neubaustrecke)**
  - Sorge vor Zunahme von Erschütterungen
  - Zunahme von Gebäudeschäden und Beeinträchtigungen
  - Forderung nach aktuellen Baugrunduntersuchungen
  - Erschütterungsmessungen vor und während der Bauphase und im Betrieb

HESSEN

3.1 Hinweise zum Verfahren

3.1.1 Hinweise für die Planfeststellung

- **Grund- und Trinkwasserschutz**
  - Dauerhaftes Grundwassermonitoring
  - Anpassung des Grundwassermessnetzes
  - Gewährleistung der Versorgungssicherheit in der Bauphase und nach Inbetriebnahme

- **Oberflächengewässer**
  - Keine nachteiligen Auswirkungen auf Oberflächengewässer
  - Abstimmung von Anlagen der Abwasserbeseitigung mit Kommunen und Wasserbehörden

HESSEN

3.1 Hinweise zum Verfahren

3.1.1 Hinweise für die Planfeststellung

- **Rad- und Wirtschaftswege**
  - Während der Bauphase Wegebeziehungen aufrecht erhalten
  - Logische Beziehungen dauerhaft erhalten, ggf. verbessern
  - Verbesserung für den Rad- und Fußverkehr im Sinne der Nahmobilitätsförderung

- **Ausstattung Gemeindefeuerwehren**
  - Gefährdungsanalyse
  - Ausstattungsbedarf – Personal und Ausrüstung
  - Kostenübernahme

HESSEN

3.1 Hinweise zum Verfahren

3.1.1 Hinweise für die Planfeststellung

- **Trassenoptimierungsvorschläge**
  - Verlegung des nordwestlichen Tunneleingangs
  - Kein zweimaliges Kreuzen der K 35 zwischen Mönchehof und Vellmar
  - Längere Tunnelabschnitte zur Auswirkungsvermeidung
  - Anschluss bei Philippinenhof/Warteberg
    - Umfahrung des Gewerbegebietes Kämperbrücke im Westen
    - Tunnel statt Brückenbauwerk, Streckenabsenkung ab Bhf Ihringshausen, Tunnel unter Ihringshäuser Straße
    - Engere Kurve auf das alte niedrigere Gleis

HESSEN

3.1 Hinweise zum Verfahren

3.1.2 Maßnahmen an Bestandsstrecken (parlament. Befassung)

- **Lärmschutzmaßnahmen**
  - Erhöhung des Bahnlärms ohne Anspruch auf Lärmschutz
  - Schallmessungen
  - Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen einschließlich schalltechnischer Sanierung der Brücke Kragenhof
  - Betroffenheit des Ruhigen Gebiets „Ahnegrünzug, Bunsenstraße, Stadtrand Warteberg Vellmar“ durch Lärm der Bestandsstrecke
- **Bahnübergänge**
  - Schließzeiten
  - Rettungswesen
  - Forderung nach höhenfreien Über- oder Unterführungen
- **Erschütterungsschutz (Bestandsstrecke)**

HESSEN

3.1 Hinweise zum Verfahren

3.1.2 Maßnahmen an Bestandsstrecken

- **Sonstiges**
  - Ausbau Bahnhof Eichenberg für zweigleisige Durchfahrbarkeit

HESSEN

Erörterung

im Raumordnungsverfahren (ROV) zur Ausbaustrecke Paderborn - Halle, Neubauabschnitt „Kurve Kassel“

3.2 Rechtfertigung des Vorhabens - BVWP

HESSEN

3.2 - Rechtfertigung des Vorhabens

Hinweise zu Entscheidungen vorgelagerter Verfahren

Die vorgelagerten Verfahren sind der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) bzw. das Schienenwegeausbaugesetz.

Ein großer Teil der Stellungnahmen bezieht sich auf deren Inhalte.

- Das Schienenwegeausbaugesetz ist eine bundesgesetzliche Vorgabe für nachgelagerte Verfahren. Es unterliegt nicht der Überprüfung durch die regionale Raumordnungsbehörde.

HESSEN

3.2 - Rechtfertigung des Vorhabens

3.2.1 Verkehrsprognose/ Zugzahlen

- Die dem BVWP 2030 zu Grunde liegende Verkehrsverflechtungsprognose (Prognosezeitraum von 2010 – 2030) sei veraltet und überholt, so dass auf dieser Basis nicht über Alternativen zur „Kurve Kassel“ entschieden werden könne.

- Gegenüber den Prognosen sei der Anteil des Eisenbahnverkehrs an den Verkehrsleistungen des Güterverkehrs tatsächlich gesunken und lag in 2021 sogar unterhalb des Wertes von 1997.

HESSEN

3.2 - Rechtfertigung des Vorhabens

3.2.1 Verkehrsprognose/ Zugzahlen

- Die Ableitung des Bedarfs für den Neubau einer Verbindungskurve Kassel, anhand hochgerechneter Güterzugzahlen der Verkehrsprognose des BVWP 2030, sei zweifelhaft, da sie auf keinen konkreten Nachfragen beruhen, sondern auf abstrakten Rechenprozessen.

- Die aufgeführten Zugzahlen im Prognosejahr 2030 seien nur ein schwacher verkehrlicher Beleg für den angeführten Bedarf. Ob die nicht quantifizierte Entlastung des Knotens Hannover von Güterzügen das Neubauprojekt rechtfertigen kann, müsse durch eine qualifizierte Verkehrsprognose nachgewiesen werden.

HESSEN

3.2 - Rechtfertigung des Vorhabens

3.2.1 Verkehrsprognose/ Zugzahlen

- Die geringe Verkehrsbedeutung der „Kurve Kassel“ in West-Ost-Richtung würde anhand der angegeben Zahlen sehr deutlich. Die Zugzahlen im Prognosejahr 2030 zeigten, dass es lediglich um 32 Güterzüge gehe, die über die „Kurve Kassel“ verkehren sollen. Da von der Bestandsstrecke 3918 nur 22 Güterzüge entfallen und auf die „Kurve Kassel“ verlegt werden, würden nur 10 Güterzüge zusätzlich das neue Infrastrukturangebot nutzen.

HESSEN

3.2 - Rechtfertigung des Vorhabens

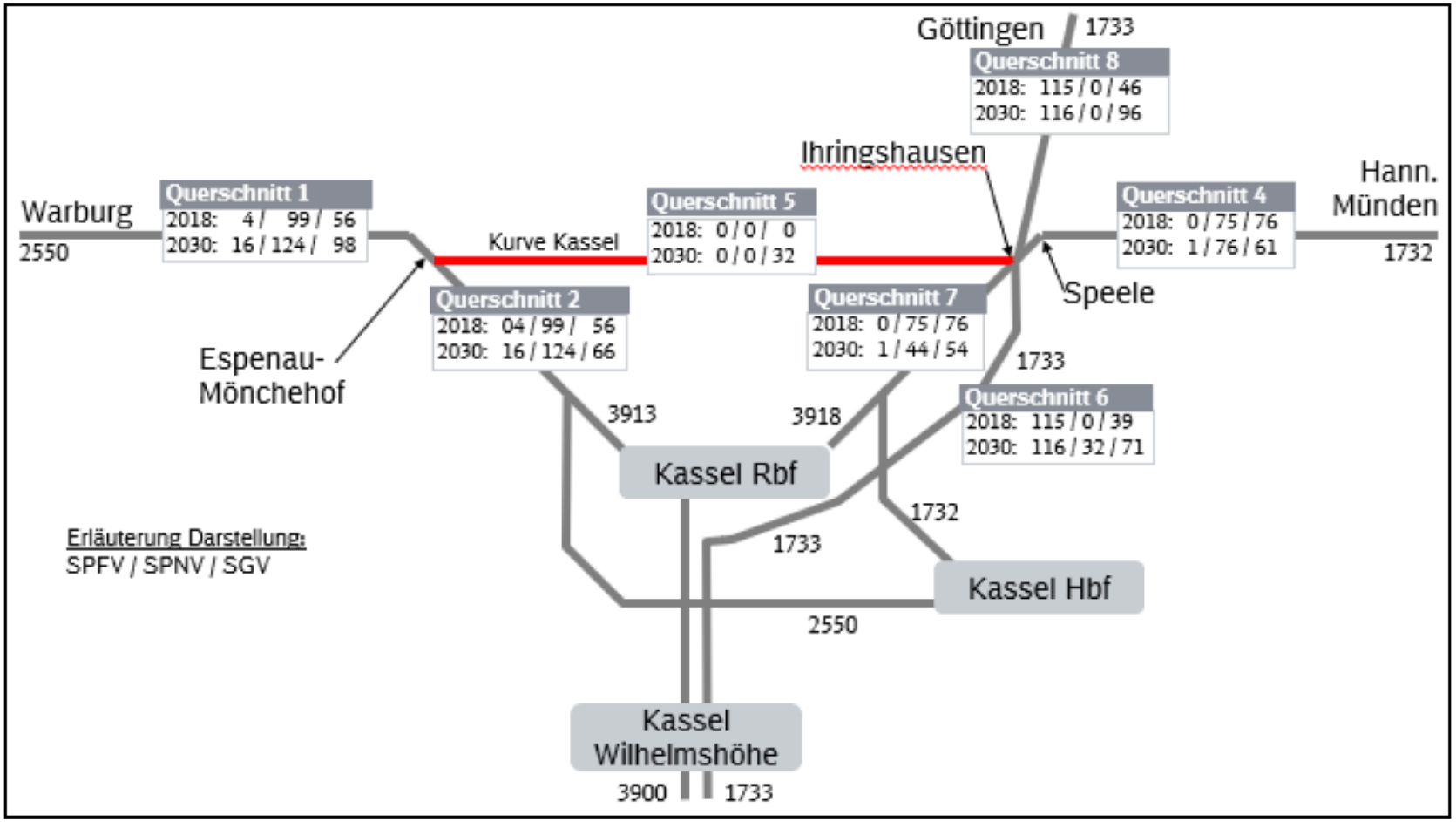


Abbildung 4: Übersicht der Zugzahlen 2018/2030 über 24 Stunden

HESSEN

3.2 - Rechtfertigung des Vorhabens

3.2.2 Kosten/ NKV

- Es fehle eine transparente Herleitung der für die Berechnung des NKV verwendeten Barwert-Nutzen und der Investitionskosten.

- Alle zugrundliegenden Faktoren der NKV-Berechnung seien überholt. Sie beruhen auf den Annahmen des BVWP, der selbst aktualisierungsbedürftig sei.

HESSEN

3.2 - Rechtfertigung des Vorhabens

3.2.2 Kosten/ NKV

Berechnung der Projektkosten

- Die auf Basis des Kostenkennwertekatalogs (KKK) der DB mit dem Preisstand von 2016 errechneten Kosten spiegelten nicht die aktuelle Kostensituation wieder und es fände keine Nominalisierung bezogen auf die Projektzeit statt.

- Die Kosten dürften, bezogen auf den angenommenen Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Kurve Kassel im nächsten Jahrzehnt, angesichts der zu erwartenden Preissteigerungen, mindestens beim 4 bis 5-fachen der im BVWP veranschlagten Summe liegen. Bei gleichbleibendem Nutzen und ständig steigenden Preisen sei mit einer weiteren, erheblichen Reduzierung des NKV zu rechnen. Das NKV könnte unter 1 fallen.

HESSEN

3.2 - Rechtfertigung des Vorhabens

3.2.2 Kosten/ NKV

Berechnung der Projektkosten

- Die Kosten der erforderlichen Maßnahmen an den Bestandsstrecken / Zulaufstrecken der „Kurve Kassel“ (z.B. Lärmschutz, neue Bahnübergänge, Erschütterungsmessungen) müssten in die Gesamtkosten der Baumaßnahme eingerechnet werden.

- Der Antrag sei von einem vermeintlich sehr hohen volkswirtschaftlichen Nutzen durchzogen, der die Linienfindung beeinflusse und vergleichsweise unwirtschaftliche Alternativen damit von vornherein ausschließe.

HESSEN

3.2 - Rechtfertigung des Vorhabens

3.2.3 Großräumige Alternativen

weitere Vorhaben zur Engpassbeseitigung

- Die Aussage der DB, die „Kurve Kassel“ sei trotz weiterer im BVWP vorgesehener Entlastungsmaßnahmen der Knoten Hannover und Magdeburg (NBS Lehrte /Hameln – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau; PRINS 2-046-V01) weiterhin volkswirtschaftlich sinnvoll, da auch weiterhin noch Engpässe im Abschnitt Magdeburg-Halle verblieben, sei falsch. Die DB ließe unerwähnt, dass mit der ABS Uelzen-Stendal-Magdeburg-Halle ein umfassendes Ausbauprojekt mit Dringlichkeitseinstufung „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ realisiert werden soll (PRINS 2-018-V01).

HESSEN

3.2 - Rechtfertigung des Vorhabens

3.2.3 Großräumige Alternativen

weitere Vorhaben zur Engpassbeseitigung

- Das Schienenausbauprojekt im Großknoten Hannover (PRINS K-006-V01) sei im Antrag nicht aufgeführt, obwohl dort verschiedenen kapazitätssteigernde Maßnahmen vorgesehen seien.

  u.a. umfassen diese:

  - den Neubau eines Verbindungsgleises im Bereich Lehrte West
  - ein zusätzliches Durchfahrtgleis in Süd-Nord-Richtung zur Leistungssteigerung
  - die Entflechtung der sich im Abschnitt Elze – Nordstemmen überlagernden Verkehrsströme Hannover – Göttingen in Nord-Süd-Richtung und Hameln – Hildesheim in West-Ost-Richtung durch 3-gleisigen Ausbau mit höhenfreier Überwerfung in der Relation Hameln – Hildesheim
  - den 2-gleisigen Ausbau der „Empelder Kurve“

HESSEN

3.2 - Rechtfertigung des Vorhabens

3.2.3 Großräumige Alternativen

„Solling-Bahn“

- Die Angabe der DB hinsichtlich eines „erhöhten dispositiven Aufwands aufgrund der intensiven Abhängigkeiten zwischen den Zügen unterschiedlicher Fahrtrichtungen“ sei zu pauschal. Es müsse benannt werden, welche Konflikte bei insgesamt 32 prognostizierten Güterzügen (vor allem nachts, wenn keine Nahverkehrszüge fahren) zu erwarten seien.

- Ausbauszenario 2 erreiche laut Antrag auch tagsüber vergleichbare Fahrzeiten wie Variante 4B. Angaben zu den nächtlichen Fahrzeiten ohne vertakteten Nahverkehr seien im Antrag jedoch nicht enthalten.

HESSEN

3.2 - Rechtfertigung des Vorhabens

3.2.3 Großräumige Alternativen

„Solling-Bahn“

- Die kapazitative Bewertung der Alternative „Solling-Bahn“ in den Szenarien 1 und 2 sei gleichbleibend von der DB als „gering“ eingeschätzt. Warum dies auch auf das Szenario 2 zutreffen solle, obwohl hier zusätzliche Überhol- und Kreuzungsgleise berücksichtigt wurden und die Fahrzeit annähernd einer Streckenführung über die „Kurve Kassel“ entspricht, sei nicht nachvollziehbar.

HESSEN

3.2 - Rechtfertigung des Vorhabens

3.2.3 Großräumige Alternativen

„Solling-Bahn“

- Eine vollwertiger Ausbau der „Solling-Bahn“ amortisiere binnen weniger Jahre die größeren Investitionen gegenüber der „Kurve Kassel“. Eine umfassende und gleichwertige Prüfung müsse deshalb auch die Nutzungsvorteile durch einen 32 km kürzeren Streckenverlauf (Einsparung von Betriebsenergie, CO_2, Personalkosten, Instandhaltungsinvestitionen) quantifizieren und wirtschaftlich bewerten.

HESSEN

3.2 - Rechtfertigung des Vorhabens

3.2.3 Großräumige Alternativen

„Solling-Bahn“

- Bei der Alternative „Solling-Bahn“ sei nicht dargestellt, dass die Kosten auch bei einer Weiternutzung durch einfache Instand-haltung anfallen würden. Die Gegenüberstellung der Kosten passe deshalb nicht zu den nunmehr angenommenen Kosten der „Kurve Kassel“ von 225 Mio. €.

HESSEN

Ausbauszenarien Solling-Bahn ggü. 4B

	Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen			Kurve Kassel
	Ausbauszenario 1	**Ausbauszenario 2**	**Ausbauszenario 3**	**Variante 4b**
Umfang	Ertüchtigung für Güterverkehr und durchgängige Elektrifizierung gemäß Untersuchung Schüssler-Plan vom 30.03.2020 mit Überhol-/ Kreuzungsgleise in Niedersachswerfen, Hardegsen und Northeim.	Zusätzliche/angepasste Überhol-/ Kreuzungsgleise in Brakel, Ottbergen, Bad Karshafen, Uslar, Hardegsen-Northeim, Walkenried und Woffleben.	Durchgängiger 2-gleisiger elektrifizierter Ausbau	Eingleisige Verbindungskurve (6,5 km)
Fahrzeiten	ca. 3:45 Stunden	ca. 2:45 Stunden	ca. 2:30 Stunden	ca. 2:36 Stunden
Eingriffs-intensität	ca. 279 km Oberleitung, ca. 2,1 km Neubau/Sanierung Tunnel 21 Stück Neu- und Umbauten von Straßen-/Eisenbahnbrücken	wie Ausbauszenario 1 und zusätzlich 7 angepasste Überhol-/ Kreuzungsgleise	wie Ausbauszenario 2 und zusätzlich ca. 83 km Neubau eines zweiten Gleises	ca. 6,5 km Neubau eingleisige Strecke
Kapazität	gering	gering	hoch	hoch
	gering, da **hoher Anteil an eingleisigen Streckenab-schnitten (83 km)** und geringe Anzahl Kreuzungs- und Überholmöglichkeiten in den eingleisigen Abschnitten	gering, da **hoher Anteil an eingleisigen Streckenab-schnitten (83 km)** und geringe Anzahl Kreuzungs- und Überholmöglichkeiten in den eingleisigen Abschnitten	**2-gleisiger Streckenausbau** gleichwertige Kapazität zur Kurve Kassel, jedoch kürzerer Laufweg im Vergleich zur Kurve Kassel.	**2-gleisige Bestandsstrecke** mit gleichwertiger Kapazität zum Ausbauszenario 3 und längerer Laufweg im Vergleich zum Laufweg Altenbeken-Northeim-Nordhausen
Kosten	ca. 437 Mio €	größer 500 Mio € (Grobabschätzung)	größer 1.000 Mio € (Grobabschätzung)	200-225 Mio €

Abbildung 14: Übersicht der Ausbauszenarien im Vergleich zur Kurve Kassel (Variante 4B)

HESSEN

Erörterung

im Raumordnungsverfahren (ROV) zur Ausbaustrecke Paderborn - Halle, Neubauabschnitt „Kurve Kassel“

3.3 Variantenvergleich

HESSEN

3.3 - Variantenvergleich

3.3.1 Methodik

Beibehaltung der Varianten 1-3 in der Variantenauswahl

- Die Varianten 1-3 hätten ausgeschieden werden müssen, nachdem erkennbar war, dass diese aufgrund der FFH-Konflikte nicht weiterzuverfolgen sind.
- Eine Herleitung der Bewertung aus einer Rechenoperation sei schon deshalb nicht tragfähig, weil in die Berechnung der Äquidistanzen auch die rechtlich auszuschließenden Varianten 1-3 miteinbezogen wurden.
- Es seien keine Bemühungen ersichtlich, die FFH-Konflikte der ansonsten sehr positiv bewerteten Variante 2 durch technische Maßnahmen zu minimieren oder gänzlich zu beseitigen.

HESSEN

3.3 - Variantenvergleich

3.3.1 Methodik

Beibehaltung der Varianten 1-3 in der Variantenauswahl

- Wenn die Auswahl der „ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen“, wie die DB sage, im Wesentlichen auf einer Grobschätzung der Kosten basiere, hätten die Varianten 1 und 2 nicht in den Variantenvergleich einbezogen werden dürfen. Diese seien mit 665 Mio. € bzw. 625 Mio. € teurer als die Alternative „Solling-Bahn“ im Ausbauszenario 2.

HESSEN

3.3 - Variantenvergleich

3.3.1 Methodik

- Die Variante 4B wird in der qualitativen Bewertung bei mehreren Belangen (z.B. Landwirtschaft) als „günstig“ bewertet, obwohl die quantitative Bewertung zu einer anderen Einstufung (z.B. neutral) gekommen war bzw. obwohl sie mit erheblichen Beeinträchtigungen einhergeht.
- Der Aufrechnungsprozess, der bei der Gesamtbewertung der Raumordnungs- und Umweltkriterien angewendet wurde, führe bei der zusammenfassenden Bewertung und Gewichtung qualitativ völlig unterschiedlicher Belange zu keinem sach-gerechten Ergebnis.
- Die betriebsbedingten Auswirkungen des Projekts würden nicht vollumfänglich dargestellt, da diese sich nicht auf den Unter-suchungsraum beschränken lassen.

HESSEN

3.3 - Variantenvergleich

3.3.2 Berücksichtigung baubedingter Auswirkungen

Fehlerhafte Berechnung des Transportvolumens

- Bei der Berechnung des abzutransportierenden Massenüberschusses würde bei den einzelnen Varianten ein unterschiedliches Volumen der Lkw-Beladung zugrunde gelegt, Bsp.: Variante 4C: 23,38m³, Variante 5: 17,76 m³.
- Das angesetzte Transportvolumen von 25 m³ pro LKW sei unrealistisch, dies entspräche bis zu 50 t Nutzlast. In anderen Verfahren seien von der DB Netze nur 13 m³ je LKW angesetzt.

HESSEN

3.3 - Variantenvergleich

3.3.2 Berücksichtigung baubedingter Auswirkungen

Fehlerhafte Berechnung des Transportvolumens

- Der fehlerhafte Ansatz der Transportkapazität führe dazu, dass aufgrund der größeren Anzahl benötigter LKW-Fahrten, von einer längeren Bauzeit und höheren Baukosten auszugehen sei.
- Bei Berücksichtigung eines gleichen und realistischen Transportvolumens je LKW-Fahrt schneide die Variante 5 ggü. Variante 4B in diesen Belangen erheblich besser ab.
- Widersprüchliche Angaben hinsichtlich der beim Tunnelausbruch anfallenden Gesamtmassen von Variante 4B in Unterlage 1 (740.000 m³) und Unterlage 2 („Abraummassen Tunnel“: 168.414 m³; „Gesamtmassen“: 827.093 m³)

HESSEN

3.3 - Variantenvergleich

3.3.2 Berücksichtigung baubedingter Auswirkungen

- Die Behinderung gemeindlicher Planungen im Umfeld der geplanten NBS, die aufgrund der angekündigten Bauzeit von 4 bis 9 Jahren erheblich sein könne, würde nicht als raumordnerischer Zielkonflikt berücksichtigt.

HESSEN

3.3 - Variantenvergleich

3.3.3 Kosten, Verkehr, Betrieb und Technik

Negative Auswirkungen auf den SPNV, insb. die RegioTram

- Es käme schon bei der heutigen Zugfrequenz immer wieder vor, dass die RegioTram (Linie 1) Durchfahrt gewähren muss, wodurch es zu Verspätungen kommt und Anschlüsse nicht erreicht werden. Durch eine Zunahme des Güterverkehrs würde sich dieses Problem weiter vergrößern und es wäre mit wesentlich längeren Fahrtzeiten der Güterzüge durch Wartezeiten auf Ausweichgleisen zu rechnen.
- Die Fahrplansimulationen seien hinsichtlich der möglichen Streckenauslastung und der Fahrtzeiten eine Fiktion, weil gerade der Schienengüterzugverkehr in hohem Maß ein Bedarfsverkehr ist, der in einen festen, dichten Fahrplantakt des Personennahverkehrs nicht ohne weiteres konfliktfrei einzubinden ist.

HESSEN

3.3 - Variantenvergleich

3.3.3 Kosten, Verkehr, Betrieb und Technik

- Das Kriterium Kapazität wird von allen Varianten erfüllt. Die Abstufung zwischen „uneingeschränkt erfüllt“, bei den Varianten 1 bis 4 C und „erfüllt“ bei Variante 5 sei irrelevant, da es nur darum gehe, ob das Kriterium erfüllt wird.

HESSEN

3.3 - Variantenvergleich

3.3.3 Kosten, Verkehr, Betrieb und Technik

Bedeutung der Tunnelbaukosten bei der Bewertung

- Besonders die Tunnelbaukosten hätten sich mittlerweile überproportional erhöht. Hierdurch würde sich das NKV der Varianten mit einem hohen Tunnelanteil deutlich verschlechtern. Es sei deshalb davon auszugehen, dass es zwischen Variante 4B und 5 keinen nennenswerten Unterschied gäbe, wenn man aktuelle Preise zugrunde legen würde.
- Die Varianten mit langen Tunneln sollten deshalb abgewertet und in Relation zur Variante 5 schlechter bewertet werden.
- Der Unterschied von 225 Mio. € (Variante 4 B) zu 240 Mio. € (Variante 5) sei gering und könne unter Berücksichtigung der hohen Kostenrisiken bei Tunnelbauwerken kein entscheidungs-erhebliches Kriterium sein.

HESSEN

3.3 - Variantenvergleich

3.3.3 Kosten, Verkehr, Betrieb und Technik

- In den Projektkosten seien noch nicht die Kosten eingerechnet, die für mögliche Unwägbarkeiten als Konsequenz der geologischen Situation durch den Tunnelbau eingeplant werden müssten. Auch die Kosten für Lärmschutzmaßnahmen und weitere streckenbezogene Erfordernisse seien noch nicht quantifiziert.

HESSEN

3.3 - Variantenvergleich

3.3.3 Kosten, Verkehr, Betrieb und Technik

- Die Abwägung zwischen den Varianten 4B und 5 sei hinsichtlich der Belange „Bauen im Wohngebiet“ und „Sperrpausen„ zweifelhaft. Diese Auswirkungen könnten hingenommen werden, wenn in der Abwägung die Umweltschutzgüter bedeutend weniger in Anspruch genommen werden.

HESSEN

Erörterung

im Raumordnungsverfahren (ROV) zur Ausbaustrecke Paderborn - Halle, Neubauabschnitt „Kurve Kassel“

3.4 Raumverträglichkeits-untersuchung (RVU)

HESSEN

3.4 - Raumverträglichkeitsuntersuchung

3.4.1 Siedlung

- Der geplante Verlauf der Vorzugsvariante 4B löse für das Neubaugebiet „südliches Hopfenfeld“ in der Gemarkung Espenau (B-Planverfahren solle im Laufe des Jahres abgeschlossen sein) besondere Betroffenheit aus:
  - In unmittelbarer Nähe zu diesem beplanten Bereich beginne das zusätzliche Gleis der „Kurve Kassel“, weshalb für diesen Bereich bis zur Ausfädelung/ Verschwenkung an der K 35 Lärmschutz sicherzustellen sei.
  - Seitens der Gemeinde gäbe es konkrete Absichten eine Fuß- und Radverkehrsbrücke vom Neubaugebiet Richtung Gehrenweg zu bauen.
  - Das geplante Neubaugebiet sei durch die Variante 4B erheblich negativ in den Kosten beeinflusst, weshalb entsprechende Kompensation vereinbart werden sollte.

HESSEN

3.4 - Raumverträglichkeitsuntersuchung

3.4.1 Siedlung

- Das Neubaugebiet „Vellmar Nord“ sei in Karte 5.4 (Raumordnungsfaktoren Wasser, Regionaler Grünzug, Klima) nicht berücksichtigt. Die Gebiete für Regionalen Grünzug und besondere Klimafunktionen stellten für das Baugebiet und weitere Stadtteile ein wichtiges Naherholungsgebiet dar, welches zu schützen sei und Vorrang vor der Variante 4B haben sollten.

HESSEN

3.4 - Raumverträglichkeitsuntersuchung

3.4.2 Industrie und Gewerbe

- Variante 4B quere ein festgesetztes Gewerbegebiet der Gemeinde Fuldatal (B-Plan „Maulwiese“). Hierdurch gingen der Gemeinde Flächen für gewerbliche Nutzung verloren, die Umplanungen notwendig machten. Die hierdurch entstehenden Kosten seien der Gemeinde zu erstatten.

- Variante 4B quere ein festgesetztes Gewerbegebiet der Stadt Vellmar (B-Plan „Kämperbrücke“), was aufgrund knapper Ressourcen für gewerbliche Entwicklung in der Region nicht zielführend sei.

HESSEN

3.4 - Raumverträglichkeitsuntersuchung

3.4.3 Landwirtschaft

Flächenentzug/ Kompensation

- Die Bewertung „günstig“ für Variante 4B sei bei einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme von 11 ha, überwiegend landwirtschaftlicher Flächen (10 ha), aus landwirtschaftlicher Sicht unzureichend.

- Der veranschlagte Flächenbedarf für Kompensationsmaßnahmen resultiere aus einer fehlerhaften Ausgleichsflächenermittlung, die pauschal und deshalb fehlerhaft, kleinräumig hochwertige Biotopstrukturen anlege und deshalb zu einem Faktor 1:2 gekommen sei.

HESSEN

3.4 - Raumverträglichkeitsuntersuchung

3.4.3 Landwirtschaft

Flächenentzug/ Kompensation

- Es sei nicht nachvollziehbar, dass eine Umwandlung von Deponieflächen in Folgenutzung Naturschutz nicht zu einer Reduzierung des Ausgleichumfangs führt.

- Nach der Hessischen Kompensationsverordnung ergäbe sich bei Neuanlagen von Böschungen ein Aufwertungspotential gegenüber Ackerland, welches zu einer Reduzierung des Ausgleichumfangs führen würde.

HESSEN

3.4 - Raumverträglichkeitsuntersuchung

3.4.3 Landwirtschaft

- Wegen des Flächenentzugs, sowie durch Deformationen, Bewirtschaftungseinschränkungen und notwendige Umwege seien Existenzgefährdungen nicht auszuschließen.

- Der Bau sei durch eine landwirtschaftliche Bodenbaubegleitung mit einem örtlich bestellten landwirtschaftlichen Sachverständigen zu begleiten.

HESSEN

3.4 - Raumverträglichkeitsuntersuchung

3.4.4 Rohstoffsicherung

- Durch die Bergbehörde, Dez. 34 beim RP Kassel kann nicht nachvollzogen werden:
  - warum für die Variante 3 Bodensenkungen/ Tagebrüche durch Altbergbau als wahrscheinlich eingestuft werden, der Behörde liegen keine Hinweise auf Altbergbau für diese Variante vor (Unterlage 2, Tab. 57, S. 331).
  - warum die Varianten 4 A, B und C hinsichtlich des Risikos von Bodensenkungen/ Tagebrüchen durch Altbergbau unterschiedlich eingestuft werden, der Behörde liegen Unterlagen vor, wonach im Einfädelungsbereich Ihrings-hausen ehem. Braunkohletiefbau zu verzeichnen ist. Dieser Bereich wird durch alle Varianten gleichermaßen in Anspruch genommen.

HESSEN

3.4 - Raumverträglichkeitsuntersuchung

3.4.5 Wasser

- Amtlich festgesetzte Trinkwasserschutzgebiete seien nicht als Leitkriterium der Raumverträglichkeitsuntersuchung zum Belang Wasser dargestellt. Eine Bewertung hinsichtlich des Trinkwasserschutzes fände im Rahmen der Raumverträglichkeitsuntersuchung demnach nicht statt.
- Die so vorgenommene Einstufung sämtlicher Varianten bzgl. der Betroffenheit „Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung“ als „günstig“, sei aus Sicht des Grund- und Trinkwasserschutzes nicht angemessen.

HESSEN

3.4 - Raumverträglichkeitsuntersuchung

3.4.6 Weitere Belange der Raumordnung

- Natur und Landschaft
- Forstwirtschaft
- Regionaler Grünzug
- Klimafunktion
- Energieversorgung
- Abfall- und Abwasserentsorgung
- Überörtliche Verkehrserschließung
- Planungen und Maßnahmen Dritter

HESSEN

Erörterung

im Raumordnungsverfahren (ROV) zur Ausbaustrecke Paderborn - Halle, Neubauabschnitt „Kurve Kassel“

3.4 Umweltverträglichkeits-untersuchung (UVU)

HESSEN

3.5 - Umweltverträglichkeitsuntersuchung

3.5.1 Schutzgut Menschen, insb. die menschliche Gesundheit

Bewertung des Schutzguts Menschen im Hinblick auf Lärmschutzmaßnahmen

- Die Lärmschutzproblematik auf das spätere Planfeststellungs-verfahren zu verschieben, erschiene fraglich, da dieses Fachthema entscheidungserhebliche Auswirkungen auf den Variantenvergleich bzw. die erfolgte Gesamtabwägung hätte.

HESSEN

3.5 - Umweltverträglichkeitsuntersuchung

3.5.1 Schutzgut Menschen, insb. die menschliche Gesundheit

Bewertung des Schutzguts Menschen im Hinblick auf Lärmschutzmaßnahmen

- Bei der Bewertung des Schutzguts Mensch würde verkannt, dass die Lärmbetroffenheit durch Schallschutzmaßnahmen gemindert werden kann.
- Die Betroffenheit durch Lärm entspräche mit Schallschutzmaßnahmen mindestens dem Ist-Zustand und unterschreite den Nullfall 2030.
- Die Bewertung sei verzerrt, da bei Variante 5 der gesamte Siedlungsbestand (ohne Lärmschutz) zugrunde gelegt würde; es wäre aber nur der Unterschied zwischen Nullfall und Planfall, also die Zusatzbelastung (mit Lärmschutz), zu bewerten gewesen.
- Das Schutzgut Mensch würde bei der Betrachtung der Variante 5 unterbewertet und wäre mit Schallschutz aufzuwerten; hierdurch ergäbe sich im Ergebnis für die Variante 5 der erste Platz bei der Rangfolge Umwelt.

HESSEN

3.5 - Umweltverträglichkeitsuntersuchung

3.5.1 Schutzgut Menschen, insb. die menschliche Gesundheit

- „aufgrund der im Vergleich geringen Schallbetroffenheit“ werden alle Varianten außer Variante 5 aufgewertet. Das sei nicht nachvollziehbar. Nach der schalltechnischen Untersuchung seien die 4er-Varianten, was die Zahl der belasteten Wohneinheiten nachts (ohne Lärmschutz) angeht, insgesamt deutlich höher belastet als die Varianten 1, 2 und 3 und deutlich niedriger als die Variante 5.
- Die Berechnungsgrundlage der Schallimmissionen könne nicht nachvollzogen werden, da verschiedene Verkehrsprognosen des Antragstellers als Planunterlagen der schalltechnischen Untersuchung dienten.

HESSEN

3.5 - Umweltverträglichkeitsuntersuchung

3.5.1 Schutzgut Menschen, insb. die menschliche Gesundheit

- Die Abstandszone für Wohnflächen von 250 m sollte ergänzt werden, um eine Vorsorgezone um geschlossene Siedlungsbereiche von 400 m, wie dies im Untersuchungsrahmen zum ROV Fulda-Gerstungen angesetzt wurde.
- Die Bahn hatte keine Kenntnisse über bebaute und bewohnte Flächen im Gewerbegebiet Kämperbrücke. Auf den Plänen sind die Grundstücke nicht eingezeichnet.
- Der Offenlandbereich zwischen Vellmar, Espenau und Fuldatal würde gern zur Naherholung genutzt, durch den Bau und Betrieb der Bahnstrecke würde diese Nutzung beeinträchtigt.

HESSEN

3.5 - Umweltverträglichkeitsuntersuchung

3.5.2 Schutzgut Fläche und Boden

Bewertung der Varianten 4B und 5

- Variante 4B hätte gegenüber Variante 5 eine längere Linienführung und damit verbunden eine höhere dauerhafte und temporäre Inanspruchnahme unversiegelter Bodenflächen.
- Variante 5 müsse aufgrund der urbanen Lage ohne Tunnelbau beim SG Fläche/Boden als sehr günstig und Variante 4B eher als ungünstig eingestuft werden.
- Die kleinflächige Durchfahrung von Böden mit besonderen ökologischen Funktionen würde bei Variante 5 deutlich überbewertet, da dies alles Bereiche an der vorhandenen Bahnstrecke seien.

HESSEN

3.5 - Umweltverträglichkeitsuntersuchung

3.5.2 Schutzgut Fläche und Boden

Fehlende Berücksichtigung von Deponierungsflächen für Aushubmassen

- Es gäbe ein höheres bodenbezogenes Risikopotenzial der Variante 4B gegenüber Variante 5, welches aufgrund eines fehlenden Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzeptes nicht abschließend erfasst werden könne.
- Im Gegensatz zu Dämmen, Einschnittsböschungen und Brücken, sei für Tunnel kein Flächenbedarf berücksichtigt worden, obwohl durch den Tunnelausbruch erheblicher Flächenbedarf entstehen könne.
- Die Flächenermittlung sei unvollständig, da Deponierungsflächen und BE-Flächen fehlen.

HESSEN

3.5 - Umweltverträglichkeitsuntersuchung

3.5.3 Schutzgut Wasser

- Laut der Schutzgebietsverordnungen der betroffenen Trinkwasserschutzgebiete sei die Errichtung von Bahnlinien dort verboten. Die Abweichung hiervon bedürfe einer Ausnahmegenehmigung, die für die Varianten 1-3 sowie 4A-C derzeit nicht in Aussicht gestellt werden könne. Voraussetzung hierfür sei der Nachweis einer ausreichend gesicherten und dauerhaften Ersatzwasserbeschaffung.

HESSEN

3.5 - Umweltverträglichkeitsuntersuchung

3.5.3 Schutzgut Wasser

- Die Vorzugsvariante durchfahre Trinkwasserschutzgebiete der Stadt Kassel. Deshalb bestünde die Besorgnis, der lokal wirksame Grundwasserstauer könne in seiner Mächtigkeit reduziert und im Bereich der Tunnelröhre durchbohrt werden, wodurch er seine natürliche Schutzwirkung verlieren könnte.

- Da Bohrungen und Tunnel in den vorwiegend grundwasser-stauenden Deckschichten des Oberen Buntsandsteins verliefen, die eine sehr gute Schutzwirkung für die Grundwasserlagerstätte Simmershausen hätten, bestünde die Besorgnis einer möglichen Kontamination des Hauptgrundwasserleiters (sowohl während des Abteufens der Erkundungsbohrungen, als auch während der Tunneldurchörterung).

HESSEN

3.5 - Umweltverträglichkeitsuntersuchung

3.5.3 Schutzgut Wasser

- Durch die Variante 4B sei das Trinkwassergewinnungsgebiet „Wasserwerk Simmershausen“ mit 5-6 Trinkwasserbrunnen betroffen. Da durch dieses rund. 32,5 % des Trinkwassers der Städte Kassel und Vellmar gewonnen würden, nähme es eine unverzichtbare Stellung in der Wasserversorgung der Städtischen Werke Kassel ein und könnte bei einem Ausfall, auch über einen kurzfristigen Zeitraum, nicht kompensiert werden.

- Aufgrund der Nutzung eines gemeinsamen Trinkwasserleiters und der räumlichen Nähe der Brunnen zueinander, müsse im Schadensfall hier von einem Komplettausfall ausgegangen werden.

HESSEN

3.5 - Umweltverträglichkeitsuntersuchung

3.5.3 Schutzgut Wasser

- Hinweise der Oberen Wasserbehörde sowie des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie:
  - Das erstellte hydrogeologische Gutachten auf Grundlage der bestehenden Datenlage sei nicht abschließend, da bislang keine Erkundung der Trasse erfolgt sei. Es fehlten belastbare Erkundungsergebnisse.
  - Die Datenlage sei zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausreichend, die Varianten 1-3 sowie 4A-C abschließend auf ihre Eignung im Grundwasseranstrom und der Lage im Wasserschutzgebiet aus hydrogeologischer Sicht zu bewerten.

HESSEN

3.5 - Umweltverträglichkeitsuntersuchung

3.5.3 Schutzgut Wasser

- Hinweise der Oberen Wasserbehörde sowie des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie:
  - Die aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen für die betroffenen Wasserschutzgebiete seien als Vorskizze zu werten. Sie entsprächen noch nicht den für Baumaßnahmen von Tunnel-strecken, die im Grundwasseranstrom von Trinkwassergewinnungs-anlagen liegen, vollständigen technischen Sicherungsmaßnahmen und den daraus abgeleiteten zusätzlichen Kosten für die Sicherung der Trinkwassergewinnungsanlagen.

HESSEN

3.5 - Umweltverträglichkeitsuntersuchung

3.5.3 Schutzgut Wasser

- Hinweise der Oberen Wasserbehörde sowie des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie:
  - Die Trassenbegleitenden Grundwassermessstellen, Vorwarnstellen und Ersatzwasserbrunnen müssten bereits vor Baubeginn voll funktionsfähig zur Verfügung stehen.
  - Aufgrund der Datenlage sei nicht auszuschließen, dass eine Beeinträchtigung der Rohwasserqualität in einzelnen Förderbrunnen durch die Baumaßnahme und bereits bei der Baugrunderkundung einträte.

HESSEN

3.5 - Umweltverträglichkeitsuntersuchung

3.5.3 Schutzgut Wasser

- Hinweise der Oberen Wasserbehörde sowie des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie:

  Für die Beurteilung der Trasse(n) werden benötigt:

  - neu zu errichtende, begleitende Grundwassermessstellen/ Vorwarnmessstellen
  - ein Grundwassermonitoring-Konzept
  - ein Konzept zur Ersatzwasserbeschaffung (inkl. der Errichtung von Ersatzwasserbrunnen für den Fall eines Ausfalls einzelner Brunnen)
  - eine hydrogeologische Fremdüberwachung des Grundwasser-monitoring und der Baumaßnahme
  - Bohrungen bis zur Basis der geplanten Tunnelstrecke
  - ausgebaute Grundwassermessstellen (Doppelmessstellen im Oberen und Mittleren Buntsandstein)

HESSEN

3.5 - Umweltverträglichkeitsuntersuchung

3.5.3 Schutzgut Wasser

(Fortsetzung)

- Vorwarnmessstellen zwischen Tunnelstrecke und den Trinkwassergewinnungsanlagen
- hydraulische und hydrogeologische Erkundungen (u.a. Erfassung der IST-Situation der Grundwasserstände und Grundwasserströmung im Grundwasserstockwerk (für die Prognose der Barrierewirkung der Tunnelstrecke)
- die Ermittlung der Abstandsgeschwindigkeiten im Oberen und Mittleren Buntsandstein
- die Erkundung von Wasserwegsamkeiten im Bereich von Störungszonen
- die Erfassung der IST-Situation der Grundwasserqualität (Grundlage für Grundwassermonitoringkonzept)
- Angaben zur Höhenlage der Basis der Schichten des Oberen Buntsandsteins im Bereich der Trassen

HESSEN

3.5 - Umweltverträglichkeitsuntersuchung

3.5.3 Schutzgut Wasser

- Durch den Bau seien Veränderungen im Grundwasser und daraus resultierende Bodensetzungen zu befürchten, die zu Beschädigungen an (Wohn-) Gebäuden führen würden.

HESSEN

3.5 - Umweltverträglichkeitsuntersuchung

3.5.3 Schutzgut Wasser

- Auch die hohe Betroffenheit von Trinkwasserschutzgebieten der Zone IIIA in einer Größenordnung von 1,49 ha bei Variante 4B führe zu keiner Abstufung, trotz eines Verhältnisses von 0,03 ha (Var. 5) zu 1,49 ha (Var. 4B) bei der quantitativen Bewertung der Leitkriterien hätte dies keinen Einfluss auf die Bewertungsklasse gehabt.

- Der Gutachter berücksichtige zudem nicht, dass bei Variante 5 der Bestand ausgebaut würde, während Variante 4B ein Neubau sei.

HESSEN

3.5 - Umweltverträglichkeitsuntersuchung

3.5.4 Schutzgut Luft und Klima

- Belange des Klimaschutzes würden nicht ausreichend berücksichtigt, da durch die Planung wichtige Luftleitbahnen blockiert werden, obwohl das betroffene Gebiet in der Klimafunktionskarte 2019 des ZRK als „Ausgleichsraum mit hoher klimaökologischer Wertigkeit“ bezeichnet wird.
- Die gleiche Bewertung der Varianten 4B und 5 hinsichtlich der Wirkungen auf das SG Luft/Klima (sehr ungünstig) sei nicht nachvollziehbar, da es fachlich notwendig erscheine, zwischen Neubau und Bestandsstreckenausbau zu unterscheiden.

HESSEN

3.5 - Umweltverträglichkeitsuntersuchung

3.5.5 Artenschutz

- Aus der Artenschutzeinschätzung zur faunistischen Erfassung würde nicht ersichtlich:
  - welche zu kartierenden Flächen im Rahmen der getroffenen Vorauswahl identifiziert wurden
  - nach welchen Kriterien diese Vorauswahl getroffen wurde
  - in welchen Zeiträumen diese Flächen kartiert wurden
  - zudem ist nicht verständlich, warum vom „Leitfaden für Erfassungsmethoden und –zeiträume bei faunistischen Untersuchungen zu straßenrechtlichen Eingriffsvorhaben in Hessen“ abgewichen wird
- In der artenschutzrechtlichen Bewertung fehlt die Feldlerche als wesentlich vom Verlust von Offenlandflächen betroffener Art.

HESSEN

3.5 - Umweltverträglichkeitsuntersuchung

3.5.5 Artenschutz

Fehleinschätzung des Konfliktrisikos bei Fledermäusen

- Hinsichtlich der Fledermäuse käme das Gutachten zu einer Fehleinschätzung, dass für das große Mausohr nur ein mittleres Konfliktrisiko besteht. Gleiches gelte für den mittleren Mortalitäts-Gefährdungs-Index (MGI) für Kollisionen an Straßen und Freileitungen. Hier sei offenbar nicht der neuste Kenntnisstand aus 2016 bzw. 2021 verwendet worden.
- Bei der Beurteilung der Konfliktrisiken ergäbe sich, dass Variante 5 deutlich günstiger abschneide als alle 4er-Varianten. Variante 5 sei deshalb hinsichtlich des SG Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt auf- und Variante 4B abzuwerten

HESSEN

3.5 - Umweltverträglichkeitsuntersuchung

3.5.6 Weitere Umweltschutzgüter

- Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt
- Schutzgut Landschaft
- Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter
- Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

HESSEN

Erörterung

im Raumordnungsverfahren (ROV) zur Ausbaustrecke Paderborn - Halle, Neubauabschnitt „Kurve Kassel“

Ende der Erörterung

HESSEN

Erörterung

im Raumordnungsverfahren (ROV) zur Ausbaustrecke Paderborn - Halle, Neubauabschnitt „Kurve Kassel“

Schlusswort und weiteres Verfahren