

DRUCKSACHE FÜR DIE REGIONALVERSAMMLUNG NORDOSTHESSEN		Nr.: 56/2023
	Sitzungstag: 18.12.2023	Tagesordnungspunkt: 4.
Betreff: Raumordnungsverfahren (ROV) für die Ausbaustrecke (ABS) Paderborn-Halle, Abschnitt Kurve Kassel hier: Beteiligung der RV NOH als Trägerin Öffentlicher Belange (TÖB) zum Entwurf der landesplanerischen Beurteilung		
Anlagen: -1-		
Sachbearbeiter/in: Herr Riehm		

Die Regionalversammlung NordOstHessen wird gebeten, dem Entwurf der landesplanerischen Beurteilung zuzustimmen bzw. um Abgabe einer eigenen Stellungnahme.

Begründung:

Das von der Oberen Landesplanungsbehörde Kassel geführte Raumordnungsverfahren für die Teilmaßnahme „Neubau Espenau-Mönchehof - Fuldata-Ihringshausen“ (Kurve Kassel) der Maßnahme „Ausbaustrecke (ABS) Paderborn – Halle“ zu der von der DB Netz AG zur Raumordnung beantragten Variante 4B hat das folgende Ergebnis:

Unter der unabdingbaren Voraussetzung, dass die unter C aufgeführte Maßgabe M 1 beachtet und die darin enthaltenen Bedingungen erfüllt werden, entspricht die Führung der geplanten Neubaustrecke Espenau-Mönchehof - Fuldata-Ihringshausen (Kurve Kassel), in der vom Antragsteller beantragten Vorzugsvariante Variante 4B den Erfordernissen der Raumordnung. Die Voraussetzung gemäß Maßgabe M 1 ist, dass die durchgängige und dauerhafte Sicherstellung der Wasserversorgung im bestehendem Umfang durch die Vermeidung von Beeinträchtigungen des Grundwassers, insbesondere des genutzten Grundwasserstockwerks zu gewährleisten ist. Zusätzlich ist eine Strategie zur Ersatzwasserbeschaffung für den Fall eines Ausfalls oder des Abschaltens von Brunnen während der Bauphase oder nach Inbetriebnahme entwickeln.

Die beantragte Variante 4B ist mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abgestimmt. Die unter D aufgeführten Hinweise sind im weiteren Verfahren zu berücksichtigen. Unter überörtlichen Gesichtspunkten betrachtet, erzeugt die beantragte Variante 4B die geringsten raumbedeutsamen Auswirkungen aller untersuchten Varianten. Die beantragte Variante 4B ist in den Gesamtergebnissen der Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) und Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

als die günstige hervorgegangen. Auch in dem Zielsystem Technik, Wirtschaft, Verkehr und Betrieb ist die Variante 4B als die günstigste Variante einzustufen. Im Gesamtergebnis ist sie über alle drei Untersuchungen zu bestätigen. Der raumgeordnete Trassenkorridor ergibt sich aus der u.a. Karte.

Das Raumordnungsverfahren hat über die vom Antragsteller untersuchten Varianten hinaus keine Trassenalternativen erbracht, mit der die Ziele des Vorhabens mit geringeren Nachteilen zu erreichen sind. Für die für den BVWP nicht untersuchte Alternative Solling-Bahn mit einem Laufweg über Altenbeken – Northeim – Nordhausen ist im Zusammenhang mit dem Raumordnungsverfahren die Untersuchung in der Untersuchungstiefe des BVWP nachgeholt worden. Im Ergebnis zeigt sich im Vergleich mit der der Variante 4B der Kurve Kassel, dass die Solling-Bahn keine bessere Alternative darstellt.

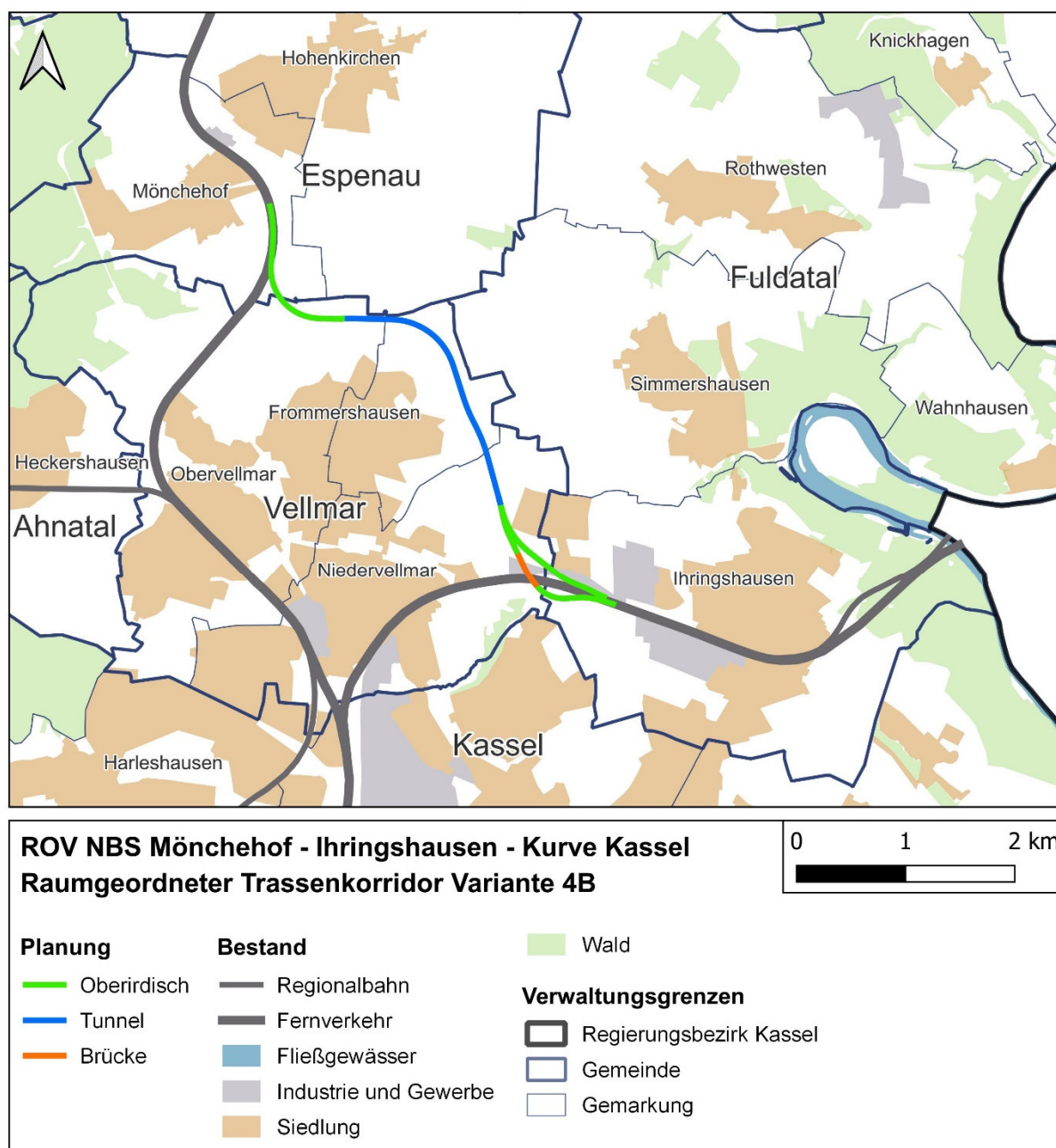


Abbildung: Raumgeordnete Variante 4B (eigene Darstellung)

Gesamtabwägung

Die Gesamtabwägung dieses Raumordnungsverfahrens steht unter dem Vorbehalt, dass sich die von der DB Netz AG angenommene raumordnerische Vertretbarkeit der beantragten Variante 4B bezüglich der Belange Grundwasser und Wasserversorgung im weiteren Untersuchungs- und Planungsprozess bestätigt. Diese Bestätigung ist durch die Maßgabe M 1 in Punkt C als unabdingbare Voraussetzung für die Raumverträglichkeit der beantragten Variante gesichert.

Von dieser noch offenen Frage abgesehen, hat die Prüfung des Antrags unter Einbeziehung der Stellungnahmen, den Informationen aus dem Erörterungstermin und ergänzender Informationen für alle übrigen Belange das folgende Gesamtergebnis:

Die beantragte Variante 4B ist, unter der Voraussetzung, dass sich ihre Vertretbarkeit bezüglich Grundwasser und Wasserversorgung im weiteren Untersuchungs- und Planungsprozess bestätigt, raumverträglich. Sie entspricht insoweit den Erfordernissen der Raumordnung. Sie ist mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abgestimmt.

In dem vom Antragsteller vorgelegten Bewertungsergebnis ist die Variante 4B in allen Zielsystemen - Raumverträglichkeit (RVU), Umweltverträglichkeit (UVS) und Technik, Wirtschaft, Verkehr und Betrieb – als beste Variante hervorgegangen. Die Überprüfung im Raumordnungsverfahren bestätigt das vorgelegte Ergebnis. Die Festlegung der Variante 4B als Antragsvariante ist begründet. Zu diesem Bewertungsergebnis trägt der konzipierte lange Tunnelabschnitt wesentlich bei. Die angewandte Methode zur Erfassung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens entspricht den im Konkretisierungsstand der Raumordnungsverfahren zu stellenden Anforderungen an die Untersuchungstiefe.

Die Variante 4B, deren Trasse durch den Freiraum östlich und nördlich von Vellmar verläuft, ist nicht in jedem der Einzelbelange der Raumverträglichkeitsuntersuchung und jedem der Schutzgüter der Umweltverträglichkeitsstudie die beste Variante. Im Vergleich mit der Bündelungsvariante 5, die im Siedlungsbereich verläuft, zeigt sich die Problematik beim Vergleich dieser unterschiedlichen Lösungsansätze. Erwartungsgemäß zeigen sich bei der Freiraumvariante 4B die wesentlich besseren Bewertungen bei den siedlungsbezogenen Belangen. Bei einigen der Freiraumbelange erzielt die Bündelungsvariante 5 die besseren Bewertungen. Dies trifft insbesondere bei der in den Bewertungstabellen ausgedrückten quantitativen Betrachtung zu. In der qualitativen Bewertung der Auswirkungen stellen sich die Auswirkungen der Variante 4B auf Freiraumbelange, z.B. beim Klima und beim regionalen Grünzug, aufgrund der örtlichen Situation und des hohen Tunnelanteils günstiger dar, als im reinen Zahlenvergleich. Bei Variante 5 sind die Auswirkungen unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf das Stadtbild und in der mehrjährigen Bauzeit qualitativ als noch nachteiliger zu bewerten, als es in der quantitativen Bewertung zum Ausdruck kommt. Der Lösungsansatz, die Güterverkehrsneubaustrecke in Trassenbündelung neben der Bestandsstrecke als 1,9 Kilometer lange Rampe und Hochbrücke durch das Siedlungsgebiet zu führen ist aus raumordnerischer Sicht nicht raumverträglich.

In der qualitativen Bewertung führt die raumordnerische Bewertung unter Einbeziehung weiterer Informationen z.T. zu Bewertungen, die von den im Antrag dargelegten Bewertungen abweichen (vgl. die Kapitel 6.1 RVU und 6.2 UVS in dieser Landesplanerischen Beurteilung). In der Gesamtschau der Summe aller Belange und Schutzgüter hat sich die bessere Bewertung der Variante 4B im Vergleich zu der Variante 5 in allen Zielsystemen bestätigt. Aus den abweichenden Bewertungsergebnissen der

Raumordnungsbehörde für einzelne Belange, z.B. Landwirtschaft, ergibt sich in der Gesamtbilanz keine Korrektur, sondern eine Bestätigung der vorgelegten Bewertung.

Gleichwohl ist festzuhalten, dass das Vorhaben, auch wenn die Neubaustrecke teilweise im Tunnel geführt wird, mit Auswirkungen und Beeinträchtigungen für die betroffenen Kommunen, Anwohner und Nutzer der betroffenen Flächen verbunden ist, z.B. betriebsbedingte Lärmauswirkungen durch die Neubaustrecke auf Siedlungsflächen und Freiräume oder bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen für Flächennutzungen, z.B. Landwirtschaft oder Naherholung. Im Raumordnungsverfahren werden die möglichen Konflikte erfasst und die in der Gesamtschau relativ günstigste Lösung ermittelt sowie deren grundsätzliche raumordnerische Vertretbarkeit geprüft. Die mit diesem Vorhaben verbundenen Konflikte werden – abgesehen von den noch offenen Fragen zum Schutzgut Wasser und zur Wassergewinnung - als vertretbar bewertet. Neben den Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, die bereits auf der Ebene Raumordnung getroffen werden können, z.B. die Führung im Tunnel, werden die Konflikte als lösbar eingeschätzt und liegen im Rahmen der planungs- und umweltrechtlichen Anforderungen. In Bezug auf Konflikte, die in diesem Raumordnungsverfahren zu Tage getreten sind, aber nicht gelöst werden können, sind unter Punkt D Hinweise für notwendige Prüfungen und Vermeidungsmaßnahmen für das nachfolgende Verfahren in die Landesplanerische Beurteilung mit aufgenommen.

Die Natura 2000 Prüfung hat ergeben, dass die Variante 4B mit den Erhaltungszielen der potentiell von dem Vorhaben betroffenen Natura 2000-Gebiete verträglich ist und keine artenschutzrechtlichen Zulassungshindernisse entgegenstehen.

Die Länge der Neubaustrecke zwischen der Ausfädelung in Espenau – Mönchehof und der Einfädelung westlich von Fuldata – Ihringshausen beträgt 6,5 Kilometer. 2,4 Kilometer davon verlaufen im Tunnel, 0,3 Kilometer sind Brücke und 3,8 Kilometer sind als oberirdische Strecke geplant. Von den oberirdischen Abschnitten verlaufen zu ca. 1,2 Kilometer im Einschnitt, etwa 0,6 Kilometer auf einem Damm und weitere 1,2 Kilometer in einem Trog. Die Strecke ist als eingleisige Strecke geplant. Auf etwa 3 Kilometer Länge außerhalb der Tunnelstrecke sind Puffergleise geplant. In diesen Abschnitten, das ist der größte Teil der sichtbaren Streckenführung, hat die Strecke zwei Gleise. Im Bereich der Einfädelung westlich von Fuldata – Immenhausen ist sie dabei zu zwei eingleisigen Abschnitten aufgespreizt. Die Laufweglänge vom Beginn des Suchraums bei Immenhausen bis zu seinem östlichen Rand bei Bonaforth beträgt 24,6 Kilometer. Die dauerhafte oberirdische Flächeninanspruchnahme für die Anlagen des Vorhabens (Fahrbahn und Böschungen) ist mit ca. 13 ha beziffert. Ungefähr nochmal der gleiche Flächenbedarf wird zeitlich befristet für den baubedingten Flächenbedarf erwartet.

Den vollständigen Entwurf der landesplanerischen Beurteilung finden Sie in der Anlage zur Drucksache!