



# HESSISCHER LANDTAG

30. 04. 2021

## Kleine Anfrage

**Oliver Ulloth (SPD), Manuela Strube (SPD) und Wolfgang Decker (SPD)**  
vom 01.03.2021

**Kurve Kassel: Akzeptanz nur bei fachlich nachvollziehbarer und gleichwertiger  
Prüfung aller Streckenvarianten möglich**

und

## Antwort

**Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen**

### Vorbemerkung Fragesteller:

Die geplante Umfahrung des Rangierbahnhofs Kassel durch den Bau der sogenannten ‚Kurve Kassel‘, die den durchlaufenden Güterzugverkehr auf der Ost–West-Achse beschleunigen soll, ist für die erfolgreiche Umsetzung des berechtigten und begrüßenswerten Ziels notwendig, mehr Gütertransport von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die geplante Trasse hat nach dem derzeitigen Stand kein Potenzial, die Region Kassel als Wirtschafts- und Logistikstandort zu stärken. Hingegen ist mit einer erheblichen Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Trassenführung (also in Espenau, Fuldata, Hofgeismar, Grebenstein, Immenhausen, Liebenau, Trendelburg und Vellmar) sowie mit massiven Eingriffen in die Umwelt durch den Trassenbau zu rechnen. Denn die derzeit von den Planenden der DB Netz AG priorisierten Streckenführungen erfordern u.a. erhebliche Brücken- und/oder Tunnelbauten in unmittelbarer Nähe von Wohnbebauung. Auch auf das derzeitige ÖPNV-Angebot auf der Strecke 2550 (Warburg – Kassel) sind negative Auswirkungen durch den dort geplanten starken Anstieg des konkurrierenden Güterverkehrs zu befürchten.

Die DB Netz AG untersucht derzeit verschiedene Trassenvarianten, die sie in dem von ihr initiierten Dialogformat des Runden Tisches verschiedenen Beteiligten und Betroffenen aus der Region vorstellt. Allerdings beschränkt sich diese Prüfung zur Schaffung einer geeigneten Ost-West-Verbindung auf einen nach dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 begrenzten Suchraum nördlich der Stadt Kassel. Demnächst soll die Festlegung einer Vorzugsvariante innerhalb dieses Suchraums erfolgen. Gleichzeitig machen die Beteiligten des Runden Tisches immer wieder deutlich, dass es eine schon vorhandene ca. 32 Kilometer kürzere Schienenstrecke über den Solling (über Altenbeken-Northeim-Nordhausen) gibt, die bei einem entsprechend optimierten zweigleisigen (Teil-)Ausbau der Trasse nicht nur die umweltschonendere (durch Einsparung von Fahrtzeit, Materialverschleiß und Energie) Variante für den Ost-West-Güterverkehr ist, sondern auch zu geringeren Belastungen aus umweltfachlicher und raumordnerischer Sicht führen würde. Zudem bietet diese Strecke möglicherweise auch Ausbaupotenziale für den örtlichen ÖPNV sowie Perspektiven zur langfristigen Sicherstellung guter Nahverkehrsverbindungen in der Region.

Die Beteiligten des Runden Tisches fordern seit Beginn des Formats von der DB Netz AG, sich für eine gleichwertige Prüfung der Alternative über den Solling einzusetzen. Die Bahn beteuert diesbezüglich, weder den Auftrag noch die finanzielle Ausstattung seitens des Auftraggebers, dem Bundesverkehrsministerium, zur Verfügung gestellt bekommen zu haben. Deshalb könne sie keine vertiefende Prüfung der Trasse über den Solling vornehmen.

Akzeptanz entlang einer geplanten Trassenführung zu erzielen, ist jedoch nur dann möglich, wenn deren Festlegung nach nachvollziehbaren fachlichen Kriterien und einer vollumfänglichen und gleichwertigen Prüfung aller sich aufdrängenden Varianten erfolgt.

### Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Bei dem Vorhaben Ausbaustrecke Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen, „Kurve Kassel“) handelt es sich um ein Ausbauprojekt des Bundes auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans bzw. des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Vorhabenträgerin ist die bundeseigene DB Netz AG.

Für das Vorhaben „Kurve Kassel“ wurde durch die Vorhabenträgerin eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung initiiert und am 17. November 2018 gestartet. Die Öffentlichkeitsbeteiligung der DB Netz AG wird in Abstimmung mit der Landesregierung dergestalt umgesetzt, dass sie bereits unmittelbar mit dem Start des Planungsprozesses begonnen wurde und nicht erst vor Beginn des formellen Verwaltungsverfahrens, d.h. des Raumordnungsverfahrens bzw. des Planfeststellungsverfahrens, wie es gemäß § 25 Verwaltungsverfahrensgesetz geregelt ist. Durch diese Öffentlichkeitsbeteiligung von Anbeginn der Planung wird sichergestellt, dass die betroffenen Bürgerinnen und Bürger sowie Gemeinden nicht mit einer verfestigten Planung konfrontiert werden, sondern bereits bei den ersten Planungsüberlegungen beteiligt werden und sich in den Planungsprozess

einbringen können. Die Landesregierung begrüßt ausdrücklich, dass die von dem Vorhaben betroffenen Bürgerinnen und Bürger sowie die Gemeinden mit dem „Runden Tisch Kurve Kassel“ von Beginn der Planung an einbezogen wurden und seitens der Vorhabenträgerin Transparenz hergestellt wurde.

Die Wahrung und Einhaltung der fachlichen und rechtlichen Maßstäbe im Rahmen des Planungsprozesses erfolgt im Hinblick auf das Raumordnungsverfahren durch die zuständige Behörde des Landes Hessen, das Regierungspräsidium Kassel. Für das Planfeststellungsverfahren obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt die Zuständigkeit. Kritische Überlegungen und Einwände der Öffentlichkeitsbeteiligung bzw. die Überprüfung, ob die fachlichen und rechtlichen Maßstäbe eingehalten werden, sind Gegenstand der Überprüfung in den formellen Verwaltungsverfahren. Die durchzuführenden Verwaltungsverfahren umfassen das Raumordnungsverfahren und das sich daran anschließende Planfeststellungsverfahren. Innerhalb dieses gestuften behördlichen Zulassungsverfahrens werden alle sich aufdrängenden Varianten auf der Grundlage von rechtlichen Anforderungen ermittelt und überprüft. Diese Variantenprüfung umfasst auch die sog. Nullvariante, d.h. eine Nichtumsetzung des Vorhabens bzw. die Prüfung, ob die verkehrlichen Zielsetzungen mit anderen Maßnahmen als mit der Ausbaustrecke erreicht werden können. Auf der Grundlage des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung werden im Rahmen der Sachverhaltsermittlung alle beizubringenden Tatsachen gesteuert, um eine Bewertung zu ermöglichen und die vorzugswürdige Alternative zu ermitteln.

Für das Vorhaben „Kurve Kassel“ wurden seitens des Regierungspräsidiums Kassel und des Landkreises Göttingen der Untersuchungsrahmen und die durchzuführenden Untersuchungen für das Raumordnungsverfahren in der Antragskonferenz vom 20. März 2018 erörtert und der Untersuchungsrahmen einschließlich der zu beachtenden Maßstäbe für die Alternativenprüfung mit Schreiben vom 31. Juli 2018 festgelegt. Die Überprüfung der Einhaltung dieser Maßstäbe erfolgt auf der Grundlage des Antrages der Vorhabenträgerin auf Einleitung des Raumordnungsverfahrens anhand der beizubringenden Planunterlagen. Bisher wurde die Durchführung des Raumordnungsverfahrens durch die Vorhabenträgerin noch nicht beantragt. Nach Information der Vorhabenträgerin soll die Beantragung beim Regierungspräsidium Kassel im 2. Halbjahr 2021 erfolgen.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Welche Position vertritt die Hessische Landesregierung bezüglich der geplanten Güterzugstrecke Kurve Kassel?
- Frage 2. Welche konkreten Schritte hat die Landregierung bezüglich der geplanten Güterzugstrasse Kurve Kassel bislang unternommen?
- Frage 3. Was unternimmt die Landesregierung, um eine gleichwertige Prüfung aller sich in Frage kommenden Streckenführungen für eine durchgehende Ost-West-Verbindung zu gewährleisten und den Sorgen und Nöten der Anwohnerinnen und Anwohner das dringend erforderliche Gehör zu verschaffen?
- Frage 4. Was unternimmt die Landesregierung, um dafür zu sorgen, dass die sowohl im Hinblick auf den ÖPNV als auch hinsichtlich verschiedener Auswirkungen auf die Umwelt längerfristige Perspektive der Nutzung einer Strecke über den Solling von den Planenden der DB Netz AG adäquat berücksichtigt wird?

Die Fragen 1, 2, 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Ausbauprojekt des Bundes „Kurve Kassel“ dient ausweislich der Ausführungen im Bundesverkehrswegeplan der Schaffung von höheren Kapazitäten und damit der Zielsetzung der Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Das Vorhaben dient folglich den klimapolitischen Zielsetzungen der Bundesrepublik Deutschland sowie der Landesregierung.

Die Vorgaben für die Erstellung der Planunterlagen einschließlich des Untersuchungsraumes für die Alternativenprüfung legen die zuständigen Behörden des Landes Hessen fest (Festlegung des Untersuchungsrahmens gemäß § 15 UVPG) und prüfen deren Einhaltung im Rahmen der Vollständigkeitsprüfung des Antrages auf Einleitung des Raumordnungsverfahrens. Der Antrag auf Einleitung und Durchführung des Raumordnungsverfahrens wurde von der Vorhabenträgerin, der DB Netz AG, noch nicht gestellt.

Zur Vorbereitung der Antragstellung auf Einleitung des Raumordnungsverfahrens hat die Vorhabenträgerin am 30. März 2021 ihren Planungsstand veröffentlicht und mitgeteilt, welche Trasse aus Sicht der Vorhabenträgerin die Vorzugstrasse für das Raumordnungsverfahren darstellt. Aus den veröffentlichten Planungsergebnissen ist zu erkennen, dass die DB Netz AG insgesamt 7 Varianten für das anstehende Raumordnungsverfahren vertieft untersucht hat, um eine Vorzugsvariante abzuleiten. Im Rahmen der Antragsprüfung auf Durchführung des Raumordnungsverfahrens wird durch die zuständigen Behörden, das Regierungspräsidium Kassel für Hessen in Zu-

sammenarbeit mit dem Landkreis Göttingen für Niedersachsen, zu prüfen sein, ob alle sich aufdrängenden Varianten durch die Vorhabenträgerin in notwendiger Tiefe untersucht wurden und die Antragsunterlagen vollständig sind.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen in der Vorbemerkung verwiesen.

- Frage 5. Wird sich die Landesregierung gegenüber dem Bundesverkehrsministerium dafür einsetzen, dass sich die Prüfung der Trassenvarianten unter Einschluss der Sollingstrecke nicht auf einen reinen Vergleich der Baukosten beschränkt, sondern sich auch auf die Vor- und Nachteile bei der Nutzung nach der Inbetriebnahme unter wirtschaftlichen, verkehrspolitischen und ökologischen Aspekten erstreckt?
- Frage 6. Ist die Landesregierung bereit, eine weitergehende Prüfung der Sollingtrasse zu beauftragen und die erforderlichen finanziellen Mittel hierfür zur Verfügung zu stellen, sofern das zuständige Bundesverkehrsministerium weiterhin keinen entsprechenden Auftrag erteilt und/oder keine Finanzmittel für eine gleichwertige Prüfung zur Verfügung stellt?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Landesregierung geht davon aus, dass die Vorhabenträgerin alle gesetzlichen Maßstäbe einhalten und die hierfür erforderlichen Prüfungen durchgeführt hat bzw. durchführen wird. Aus den bisher veröffentlichten Planungssachständen ist zu erkennen, dass sich die DB Netz auch mit der alternativen Sollingstrecke im Rahmen der Planung befasst hat. Im Rahmen der Antragsprüfung auf Durchführung des Raumordnungsverfahrens und des Raumordnungsverfahrens durch das Regierungspräsidium Kassel (vgl. Antwort zu Fragen 1, 2, 3 und 4) wird die Vollständigkeit mit Bezug auf die gesetzlichen Maßstäbe zu überprüfen sein. Diese Überprüfung erfolgt zudem auch noch einmal im Rahmen des sich an das Raumordnungsverfahren anschließenden Planfeststellungsverfahrens durch das Eisenbahn-Bundesamt.

- Frage 7. Wie bewertet die Landesregierung, dass sich die Kosten für die verschiedenen Varianten einer Kurve Kassel nach der beim 8. Runden Tisch am 18. Januar 2021 von der DB Netz AG vorgelegten Schätzung auf bis zu 665 Mio. € belaufen würden und sich selbst bei der aktuell von der Bahn favorisierten Variante 4 B mit Kosten von bis zu 225 Mio. € der im Bundesverkehrswegeplan 2030 veranschlagte Investitionsbetrag in Höhe von rund 80 Mio. € annähernd verdreifacht würde?

Der Landesregierung liegen weder die Berechnung des Bundesverkehrswegeplanes noch die Berechnung der Vorzugsvariante der Vorhabenträgerin vor. Die Projektrealisierung und ihre Wirtschaftlichkeit muss der Bund nach den gesetzlichen Vorgaben prüfen bzw. einhalten.

- Frage 8. Wird sich die Landesregierung gegenüber der Bundesregierung dafür einsetzen, dass bei der fünf Jahre nach seiner Verabschiedung im Jahr 2016 turnusgemäß in 2021 anstehenden Überprüfung des BVWP 2030 seine Festlegung auf eine Kurve Kassel unter Berücksichtigung aktueller verkehrspolitischer Entwicklungsperspektiven für den Schienengüterverkehr im Rahmen der Verkehrswende und der Klimaziele noch einmal auf den Prüfstand gestellt werden?

Die Bedarfsplanüberprüfung erfolgt im Jahr 2023 (Bezugspunkt ist das Bundesschienenwegeausbaugesetz 2018). Die Berücksichtigung aktueller verkehrspolitischer Entwicklungsperspektiven erfolgt auf der Grundlage der vom Bund bereits beauftragten und in der Bearbeitung befindlichen neuen Langfrist-Verkehrsprognose, die unter anderem die Grundlage für die Überprüfung der Bedarfspläne für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße des Bundes darstellt.

Auf der Grundlage der Ergebnisse wird die Landesregierung im Rahmen der Länderbeteiligung zur Bedarfsplanüberprüfung Stellung nehmen.

- Frage 9. Wie bewertet die Landesregierung die Tatsache, dass die Niedersächsische Landesregierung in ihrer Antwort vom 21.06.1993 auf eine Kleine Anfrage des Abgeordneten Senff (Drucksache 12/4615) zu der bereits im BVWP 1992 geplanten eingleisigen Gleisspange Mönchehof – Speele, den Ausbau der nördlich gelegenen Schienenverbindung zwischen Northeim – Nordhausen – Altenbeken eindeutig bevorzugt und dies bereits vor fast 28 Jahren mit erheblich geringeren Betriebskosten, schneller Realisierbarkeit, dem Schutz von Natur und Umwelt, größerer Akzeptanz sowie mit den strukturellen Impulsen dieser Alternative für den südniedersächsischen Raum begründet hat?
- Frage 10. Wird die Hessische Landesregierung aufgrund des vorgenannten Sachverhalts Kontakt zur Niedersächsischen Landesregierung aufnehmen bzw. hat sie es bereits getan, um sich in der Frage der Entwicklungsvorteile für die Region miteinander abzustimmen?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planungsziele des Vorhabens sowie die Projektbegründung und Notwendigkeit des Vorhabens sind auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans und des Projektinformationssystems (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 im Einzelnen dargestellt. Der Hessischen Landes-

regierung ist nicht bekannt, dass die Niedersächsische Landesregierung hierzu Alternativvorschläge eingebracht hat. Aussagen aus dem Jahr 1993 sind aufgrund des Bundesverkehrswegeplans und des Schienenwegeausbaugesetzes aus dem Jahr 2018 insoweit zeitlich überholt.

Wiesbaden, 23. April 2021

**Tarek Al-Wazir**