Die BÜRGERINITIATIVEN KEINE KURVE KASSEL
ESPENAU – FULDATAL – GREBENSTEIN – IMMENHAUSEN – VELLMAR
c/o BI Vellmar Keine Kurve Kassel Klaus Werner Holbeinweg 2, 34246 Vellmar Tel. 0561 6028943

Herrn Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur
Cem Özdemir
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Espenau, Fuldatal, Grebenstein,
Immenhausen, Vellmar, den
10. 06.2021

Verhindern Sie eine Fehlinvestition beim Schienenwegeausbau durch eine Kurve Kassel!

Sehr geehrter Herr Özdemir,

der Bundestagsausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur ist das Gremium, das entscheidend an der Gesetzgebung für die Planung und den Bau von Verkehrswegen mitwirkt und damit einen wesentlichen Einfluss auf die zukünftige Gestaltung von Mobilität und die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in unserem Land hat.

Wir wenden uns heute als Sprecher*innen der Bürgerinitiativen Keine Kurve Kassel aus Fuldatal, Espenau, Grebenstein, Immenhausen und Vellmar an Sie als Vorsitzenden dieses Ausschusses, um auf eine drohende Fehlinvestition in Höhe von mehreren hundert Millionen Euro für eine Kurve Kassel hinzuweisen. Bei dem Projekt Kurve Kassel geht es um den Neubau einer eingleisigen Verbindung ausschließlich für den Schienengüterverkehr zwischen der Strecke 2550 Paderborn – Warburg – Kassel und der Strecke 1732 Kassel – Hann. Münden nördlich von Kassel auf der Grundlage des BVWP 2030. Die von der DB Netz AG nunmehr nach Abschluss des Bewertungsverfahrens als Lösung präsentierte Variante 4B zwischen Espenau-Mönchehof und Fuldatal-Ihringshausen ist nicht zukunftsfähig. Sie kann keinen nennenswerten Beitrag leisten, um auf der Ost-West-Achse mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Sie hat nicht die notwendige Kapazität für das zukünftig zu erwartende starke Wachstum des Schienengüterverkehrs in dieser Relation. Sie wird damit auch nicht den klimapolitischen Zielen einer Verkehrswende gerecht.

Die Kurve Kassel soll nach der Kostenschätzung des DB-Projektmanagements 225 Mio. € kosten (auf der Preisbasis des Jahres 2016!). Der gerade einmal 6,5 km lange Streckenabschnitt würde damit fast dreimal so teuer sein wie die im BVWP 2030 für das Projekt veranschlagten knapp 80 Mio. €. Sie können im Bundestag eine solche Fehlinvestition vermeiden und für eine zukunftsfähige Lösung sorgen!

Wir möchten an dieser Stelle nicht noch einmal die Bedenken und Einwände in unseren Petitionen wiederholen, die 4 unserer Bürgerinitiativen gegen das Projekt eingelegt haben. Diese haben sich durch die knappe ablehnende Stellungnahme des BMVI und die Entscheidung der DB für die Variante 4B auch keineswegs erledigt. Wir halten an unserem Vorschlag fest, stattdessen die bestehende Bahnstrecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen vollständig zu elektrifizieren und für den Güterverkehr auszubauen. Sie ist 32 km kürzer als eine Verbindung über eine Kurve Kassel, war früher die Hauptverbindungsstrecke für den Ost-West-Schienengüterverkehr, bevor sie von der DB in den 90er-Jahren eingleisig zurückgebaut wurde. Sie wäre, bei einem sachgerechten Ausbau, die langfristig wirtschaftlichere und vor allem klimafreundlichere Lösung. Dass über die Petitionen bis heute kurz vor Ende der laufenden Legislaturperiode immer noch nicht entschieden wurde, obwohl die erste bereits mit Schreiben vom 29.08.2019 eingelegt wurde, betrachten wir als eine Verletzung unserer verfassungsmäßigen Rechte aus Art. 17 GG.

Wir möchten hier nochmals nachdrücklich darauf hinweisen, dass die Mitglieder unserer Bürgerinitiativen keine Gegner der Bahn sind und den Ausbau des Schienengüterverkehrs für ein richtiges verkehrs- und umweltpolitisches Ziel halten. Wir lassen uns auch nicht als Vertreter des St. Florian-Prinzips abstempeln. Die Bürger*innen in unseren Kommunen müssen schon heute eine erhebliche Lärmbelastung durch die bestehenden Bahnstrecken ertragen. Trotzdem ist uns bewusst, dass auf diesen Strecken auch ohne eine Kurve Kassel zukünftig noch deutlich mehr Güterzüge fahren werden als heute. Wir fordern hier den notwendigen Lärmschutz und Lösungen an den Bahnübergängen, die eine Gefährdung von Menschenleben vermeiden. Wir verlangen aber auch, dass die von uns vorgeschlagene Alternativstrecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen umfassend und objektiv geprüft wird und diese nicht durch vordergründige Betrachtung der Ausbaukosten abgewürgt wird. Die Nutzung dieser Strecke würde die Menschen in unseren Kommunen entlasten, die nach den Prognosen der DB ab 2030 dann immer noch mehr als doppelt so viel Schienengüterverkehr ertragen müssten, wie die Einwohner*innen im Einzugsbereich der Alternativstrecke.

Wir halten die Prognose von täglich 32 Güterzügen, die für die Planung der Kurve Kassel zugrunde gelegt wurde, für überholt. Die DB hat mittlerweile einen 24-Stunden-Fahrplan für die betroffenen Abschnitte der Strecken 2550 und 1732 zur Verfügung gestellt, der eine Belegung der Kurve Kassel (Variante 4B) mit 13 Güterzügen in West-Ost-Richtung und 19 in Ost-West-Richtung ausweist. Wir halten es für unwahrscheinlich, dass diese Fahrplankonstruktion ein realistisches Bild des zukünftigen Schienengüterverkehrs auf den betroffenen Strecken ergibt. Zum einen simuliert sie eine konfliktfreie Auslastung mit einer weitgehenden Gleichverteilung der Güterzüge im Zeitverlauf, obwohl es sich hier eher um einen unregelmäßigen Bedarfsverkehr handeln dürfte. Verspätungen und Konflikte mit dem insbesondere auf der Strecke 2550 fahrenden RegioTram-Zügen (RT) des Nahverkehrs sind absehbar. Die RT-Line 1 hat eine schon heute riesige und weiter wachsende Bedeutung für die Nahverkehrserschließung im nördlichen Landkreis Kassel und die Mobilität der dort wohnenden Menschen. Bis zum Jahr 2030 soll die Zahl der RT 1-Züge von aktuell täglich 99 auf dann 124 steigen. Die Zahl der Güterzüge, die im gleichen Streckenabschnitt fahren, soll sich von jetzt 56 auf 98 im Jahr 2030 erhöhen. Hinzu sollen dann noch 16 Züge des SPFV statt heute 4 kommen.

Die Prognose der Zugzahlen für die Kurve Kassel umfasst den Zeitraum bis 2030. Bis dahin würde die Kurve Kassel nach Aussagen der DB Netz AG nicht einmal in Betrieb gegangen sein. Das heißt, dieses Projekt mit einem Aufwand von dann vermutlich 300 Millionen Euro und mehr wird zurzeit geplant, ohne dass eine aktuelle Einschätzung über den längerfristigen Bedarf und die Auslastung auf den betroffenen Streckenabschnitten nach Fertigstellung der Kurve Kassel vorliegt. Wir halten das für unverantwortlich.

Wir gehen nicht davon aus, dass der Schienengüterverkehr nach 2030 abnehmen wird, obwohl die abnehmende Zahl gegenüber dem Jahr 2025 in den Prognosen der DB Netz AG dies nahezulegen scheint. Die Absicht, mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, wird von einer breiten politischen Mehrheit unterstützt. Um dieses Ziel zu erreichen, sind ein Ausbau und eine Stärkung des vorhandenen Schienennetzes sicherlich notwendig. Aus unserer Sicht wird aber die Strecke Paderborn – Halle auch mit einer eingleisigen Verbindung zwischen den Strecken 2550 und 1732 durch eine Kurve Kassel nicht die notwendige Kapazität für zukünftig zu erwartende Steigerungen des Ost-West-Schienengüterverkehrs aufweisen.

Wir fordern deshalb, die Plandaten für den Güterzugverkehr auf dieser Strecke auf den Prüfstand zu stellen und über das Jahr 2030 hinaus bis zum Jahr 2050 weiterzuentwickeln. Die Daten, die dem Bundesverkehrswegeplan 2030 und damit auch dem Projekt Kurve Kassel zugrunde liegen, sind überholt. Das zeigen die „zentralen Leitdaten der Verkehrsprognose" aus der Folie 6, die von der DB Netz AG beim Expertentag am 09.06.2020 präsentiert wurden. So wird die Bevölkerung in Deutschland bis 2030 nicht auf 78,249 Mio. Menschen abnehmen, sondern auf 83,09 Mio. zunehmen (Bevölkerungsvorausberechnung - Prognose zur Einwohnerzahl von Deutschland bis 2060 | Statista). Das für 2030 prognostizierte BIP von 2.732

Milliarden Euro wurde schon in 2020 mit 3.336,18 Milliarden Euro übertroffen (Bruttoinlandsprodukt (BIP) bis 2019 | Statista).

Seit der Verabschiedung des BVWP 2030 ist die Bedeutung des Infrastrukturprojektes **„Neue Seidenstraße"** aufgrund des rapiden Wachstums beim Handel mit China gestiegen. Teil dieses Projektes ist der Ausbau der Schienennetze für den Güterverkehr. Einer dieser Schienenwege führt bekanntlich von China über Kasachstan, Russland, Belarus/Ukraine, Polen durch Deutschland zum Hafen Duisburg und weiter nach Rotterdam. Eine zukünftige Streckenführung durch die Mitte Deutschlands in den Westen über eine Kurve Kassel wäre durchaus naheliegend. Unsere regionale Tageszeitung HNA hat am 21.05. über eine Anfrage von Herrn MdB Timon Gremmels berichtet, der vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) Auskunft über die Auswirkungen des Projekts Neue Seidenstraße auf die Planungen für eine Kurve Kassel gefordert hatte. Das BMVI hat danach in seiner Antwort zwar abgewiegelt und darauf verwiesen, dass nach Auskunft der DB die Laufwege der Schienengüterverkehre von/nach China in Deutschland in der Regel von Frankfurt(Oder) über **Hannover** nach Duisburg verliefen. Die DB schätze deshalb die Auswirkungen der „Neuen Seidenstraße" auf das Projekt Kurve Kassel als „gering" ein. Wir halten das nicht für schlüssig. Denn der von der Bahn genannte Laufweg der Güterzüge von/nach China würde über Magdeburg und Hannover führen. Gerade diese Knotenpunkte sollen aber durch eine Verlagerung von Güterverkehr auf die Strecke Paderborn – Halle mit einer Kurve Kassel entlastet werden. Deshalb liegt zumindest eine Verlagerung von anderen Güterverkehren über eine Kurve Kassel nahe. Ob diese eine nennenswert höhere Zahl von Güterzügen aufnehmen kann, ist aus unserer Sicht aber zweifelhaft. Denn die Strecke zwischen Warburg und dem Abzweig in Mönchehof ist durch den schon heute vorhandenen Güterzugverkehr, aber auch durch die für unsere Region so wichtigen RT-Nahverkehrsverbindungen stark belastet. Bei der Strecke 1732 über Ihringshausen in Richtung Osten sprechen nicht nur das „Nadelöhr" Bahnhof Eichenberg sondern auch der kurvenreiche Streckenverlauf gegen eine deutliche Ausweitung des Schienengüterverkehrs.

Der **Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24.03.2021** zu den Verfassungsbeschwerden gegen das Klimaschutzgesetz hat den Gesetzgeber zum Handeln gezwungen. Wir gehen davon aus, dass das BMVI und der Verkehrsausschuss sich mit der Frage befassen, welche konkreten Maßnahmen im Rahmen der Verkehrswende zusätzlich erforderlich sind, um den gestiegen Anforderungen auch an den Schienengüterverkehr gerecht zu werden. **Wir erwarten, dass vor diesem Hintergrund auch die Festlegung des Bundesverkehrswegeplans 2030 auf eine Kurve Kassel auf den Prüfstand gestellt wird**. Der BVWP und die auf seiner Grundlage vom Bundestag beschlossenen Ausbaugesetze stammen aus dem Jahr 2016 und müssen sowieso turnusgemäß nach 5 Jahren überprüft werden. Der BVWP ist mehr als drei Jahre vor dem Klimaschutzgesetz verabschiedet worden. Es ist zweifelhaft, ob er die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für den Klimaschutz richtig gewichtet hat, wenn es dort auf Seite 5 heißt: *„Gleichwohl stellt die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur nicht in erster Linie eine Maßnahme des Natur- und Umweltschutzes dar. Für die Senkung der CO_2-Emissionen stehen z. B. effizientere nicht-infrastrukturelle Maßnahmen wie eine verbesserte Kraftstoffeffizienz bereit."*

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf das **Klimaschutzszenario 2050** in einer zukunftsweisenden Studie des Bundesumweltamtes aus dem Jahr 2019 [Klimaschutz im Verkehr] Wie kann eine Dekarbonisierung des Verkehrssektors gelingen? (UBA KSBV 2050) » Zukunft Mobilität (zukunft-mobilitaet.net). Dort werden auch die Verkehrsleistungen des Schienengüterverkehrs bis 2050 prognostiziert. Bis dahin soll Deutschland klimaneutral sein und bis dahin müssen nach dem Beschluss des BVerfG nun Maßnahmen geplant werden, mit denen die notwendige Reduktion der Treibhausgase erreicht werden kann. Wenn man die Klimaziele des Klimaschutzgesetzes ernst nimmt, dann muss auch der Ausbau des Schienennetzes diesen Rechnung tragen, um tatsächlich mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Wir gehen davon aus, dass diese mit einer Kurve Kassel nicht zu bewältigen sind und deshalb ein Ausbau der ohnehin kürzeren Alternativ-

strecke Altenbeken – Northeim – Nordhausen in jedem Fall notwendig wird. Die Kurve Kassel wäre vor diesem Hintergrund überflüssig und eine riesige Fehlinvestition.

Für den Ausbau der Strecke Paderborn – Halle sollten die Annahmen zur Güterverkehrsleistung auf der Schiene im Referenz- und dem Klimaschutzszenario der IFEU-Studie 2016 bis zum Jahr 2050 zugrunde gelegt und daraus die Zahl der zukünftigen Güterzüge nach den hierfür in der Verkehrsplanung verwendeten Modellen abgeleitet werden.

Bitte unterstützen Sie uns vor diesem Hintergrund bei unserer Forderung, das Projekt Kurve Kassel mit der Festlegung auf eine Linienführung nördlich von Kassel noch einmal grundsätzlich auf den Prüfstand zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen

Bürgerinitiative Keine Kurve Kassel Espenau
(c/o Peter Schürmann, Imster Ring 35, 34314 Espenau, Tel. 05673 / 7685 E-Mail: schuermannespenau@web.de

Bürgerinitiative Keine Kurve Kassel Fuldatal
(c/o Helga Heinemann, Fontanestraße 7, 34233 Fuldatal, Tel. 0561/ 8111943 E-Mail: hel.heinemann@t-online.de)

Bürgerinitiative Keine Kurve Kassel Grebenstein
(c/o Herbert Christ, Über dem Grimmschen Hof 2, 34393 Grebenstein E-Mail: bi-grebenstein-kkk@web.de)

Bürgerinitiative Keine Kurve Kassel Immenhausen
(c/o Werner Kolle, Gustav-Tiggemann-Str. 15, 34376 Immenhausen, Tel. 0151- 41926207 E-Mail: w.kolle@bi-kkk-immenhausen.de)

Bürgerinitiative Vellmar Keine Kurve Kassel (c/o Klaus Werner, Holbeinweg 2, 34246 Vellmar, Tel.0561/6028943 E-Mail: biv-kkk@t-online.de)