
Die Kurve Kassel und mögliche Alternativen

Beschluss der PRO BAHN Regionalverbände Nordhessen und Südniedersachsen vom 06.11.2019

1. Verkehrspolitische Ausgangslage

Um die propagierten Klimaschutz-Ziele zu erreichen, müssen große Teile des Güter- und Personenverkehrs von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Das heutige Schienennetz weist aber erhebliche Kapazitätsengpässe auf, die dringend beseitigt werden müssen. Die allgemeine Prognose geht von einer Zunahme des Güterverkehrs auf der Schiene zwischen 2010 und 2030 von durchschnittlich 43 Prozent aus. Die „Starke Schienen“ möchte den Personenverkehr auf der Schiene gar verdoppeln, jedenfalls im Fernverkehr. Wegen der langen Planungs- und Realisierungszeiträumen für Infrastrukturprojekte läuft die Zeit davon. Gleichzeitig erfordert ein jegliches Verfahren eine zeitgemäße Sensibilität gegenüber den Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner.

2. Worum geht´s?

Nach langen Vorüberlegungen, die bereits Anfang der 90er Jahre begannen, wurde der Bau einer Verbindungskurve zwischen den Bahnstrecken Warburg – Kassel und Kassel – Eichenberg im Bundesverkehrswegeplan 2030 als „Vordringlicher Bedarf“ aufgenommen. Die Kurve ist Bestandteil des Ausbaus der Bahnstrecke Kassel – Paderborn und planerisch dem Infrastrukturprogramm „Frankfurt RheinMain plus“ zugeordnet. Nach Fertigstellung der Kurve könnten zwischen dem Ruhrgebiet und Halle (Saale)/Mitteldeutschland zeit- und kostenintensive Fahrtrichtungswechsel im Rangierbahnhof Kassel entfallen. Die Ost-West-Verbindung über Minden, Hannover, Braunschweig und Magdeburg könnte spürbar entlastet werden. Bisher überlagern sich die Bahnverkehre zwischen Ruhrgebiet und Mitteldeutschland mit den Verkehren von den Nordseehäfen, die dort ihre Hauptabfuhrstrecken haben. Durch das hohe Zugaufkommen im Raum Hannover und die eingeschränkten Kapazitäten im Raum Magdeburg bestehen heute Engpässe mit Überlastungen und Wartezeiten. Dies führt dazu, dass diese Verbindung keine Mehrverkehre aufnehmen kann. Gleichzeitig weist die Strecke Hamm – Altenbeken – Kassel – Eichenberg – Halle (Saale) noch deutliche Kapazitätsreserven auf, so die Deutsche Bahn.

3. Planungsraum

Folgende Lösungsideen für eine Güterspange bei Kassel wurden bislang entwickelt:

- NBS Espenau-Mönchehof – Staufenberg – Speele
- NBS Espenau-Mönchehof – Fuldataal – Ihringshausen
- NBS Verbindungskurve Niedervellmar (stadtnahe Variante)

Alle drei Varianten wären eingleisig und würden überwiegend auf dem Gebiet des Landes Hessen verlaufen. Niedersachsen ist fast nicht betroffen. Die Kurve Kassel könnte etwa 40 Güterzüge täglich aufnehmen. Das Bundesverkehrsministerium lehnt die genaue Prüfung eines immer wieder geforderten alternativen Streckenverlaufs über Altenbeken – Bodenfelde – Northeim – Nordhausen ab. Damit besteht für die Deutsche Bahn Netz AG keine Grundlage für eine umfassende Prüfung dieser „Nordvariante“, von der die drei Bundesländer Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Thüringen betroffen wären.

4. Zeitplan

Die derzeitige Vorplanung inklusive des Raumordnungsverfahrens wird deutlich nach 2020 abgeschlossen und mündet in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Der erste Runde Tisch hat am 25. Februar 2019 stattgefunden, am 18. November steht die zweite Runde an. Der Fahrgastverband PRO BAHN ist mit Ewald Biedenbach aus Nordhessen dabei. Erste Gemeindevertretungen haben sich ebenso wie örtliche Bundes- und Landtagsabgeordnete gegen die Realisierung der „Kurve Kassel“ ausgesprochen.

Sie verweisen auf eine großräumige Alternative über Northeim als Alternative. In gleiche Richtung engagieren sich mehrere Bürgerinitiativen vor Ort, die auch am Runden Tisch vertreten sind. Der Fachausschuss Infrastrukturplanung des PRO BAHN-Bundesverbandes hat sich mit Beteiligung der PRO BAHN-Regionalverbände Nordhessen und Südniedersachsen am 24. August 2019 intensiv mit dem Planungsstand beschäftigt. Grundlage war ein Referent von Christopher Schmidt, Projektleiter bei DB-Netz für das Vorhaben „Kurve Kassel“. Zu den Teilnehmern gehörten neben PRO BAHN-Aktiven aus verschiedenen Bundesländern auch Kommunalpolitiker aus Niedersachsen.

5. Alternativen der „Kurve Kassel“

Bevölkerung, Kommunalpolitiker und Abgeordnete des Hessischen Landtages und des Bundestages weisen verstärkt darauf hin, dass der Bau der Kurve Kassel dadurch vermieden werden könnte, indem die Bestandsstrecke (hier „Nordvariante“ genannt) zwischen Altenbeken – Northeim – und Nordhausen für den schweren Güterverkehr ertüchtigt werde. Die Strecke ist 164 Kilometer lang (34 km kürzer als die Strecke Nordhausen – Kassel/Altenbeken). Davon sind 83 Kilometer eingleisig (Westabschnitt Sollingbahn und Thüringer Abschnitt) und nicht elektrifiziert. Sie weist 20 Straßenüberführungen, 140 Eisenbahnüberführungen, 4 Tunnel, eine Weserbrücke und zahlreiche Bahnübergänge auf. Der Streckenverlauf hält in vielen Gemeinden deutliche Abstände zur Kernbebauung ein. Die Kreisstadt Northeim wird jedoch am Mühlentor im Bereich der Kernstadt durchquert. Befürworter der „Nordvariante“ verweisen darauf, dass mit einer Aufwertung der Achse Nordhausen-Northeim-Altenbeken praktisch automatisch der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verbessert werden könnte. Allerdings ist völlig undenkbar, dass die Nordvariante allein als Projekt des weiträumigen Güterverkehrs behandelt würde, die für den SPNV zuständigen Länder Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Thüringen nicht in die Verantwortung genommen würden. Zudem ist eine Ausweitung des SPNV nicht nur vom Infrastrukturausbau abhängig, sondern von der ermittelten Nachfrage, die heute nicht einer zweigleisigen elektrifizierten Strecke entspräche. Ein Ausbau der Nordvariante würde zudem die mit Dieselizegen betriebene Sollingbahn und die Südharzstrecke im Harz-Weser-Netz isolieren. Die Zugläufe müssten entweder zusätzlich gebrochen werden oder einen wesentlichen Teil ihres Laufwegs unter Oberleitung fahren, ohne diese zu nutzen. In der Öffentlichkeit wird als weitere Alternative die Führung des Güterverkehrs von Nordhausen über Eichenberg – Göttingen und Adelebsen genannt. Die „Nordvariante B“ muss nach unserer Auffassung schon deshalb außer Betracht bleiben als dass der bereits hochgradig belastete Abschnitt Eichenberg – Göttingen und der Knoten Göttingen den zusätzlichen Verkehr nicht aufnehmen könnten. Hier besteht bereits Vollausslastung.

Ein durchgehender Ausbau der Bahnstrecke Göttingen-Adelebsen-Bodenfelde für den großräumigen Güterverkehr müsste aufgrund des heutigen Zustandes (V_{max} teils nur 30km/h) und der feingliedrigen Topographie auf erhebliche Widerstände stoßen.

Der reibungslose Verkehr von Güter- und Personenzügen gleichermaßen wäre nur schwer zu gewährleisten.

6. Planungserfordernisse

Vor dem Hintergrund der bisherigen Diskussionen in der Öffentlichkeit ist eine genauere Prüfung der „Nordvariante“ als Alternative zur Kurve Kassel und als Rückgrat der Schiene im Mitte-Deutschland-Verkehr bei aller Skepsis deutlich geboten. Der Bundesverkehrsminister sollte die betroffenen Bundesländer wegen des SPNV entsprechend einbeziehen. Eine Bedarfberechnung, die lediglich 40 Güterzüge täglich berücksichtigt, wird den klimapolitisch notwendigen Anstrengungen für eine wirklich starke Schiene nicht gerecht. Angesichts extrem langer Planungszeiträume sollte angesichts des Ziels, den Verkehr auf der Schiene tatsächlich zu verdoppelt, deutlich visionärer gedacht werden, auch wenn der Planungshorizont 2040 oder gar 2050 sein sollte.

Die betroffenen Landkreise Göttingen und Northeim sollten neben den betroffenen Bundesländern enger einbezogen werden. Wir erwarten, dass PRO BAHN Süd-niedersachsen von der DB Netz für den Runden Tisch Kurve Kassel zugelassen wird, um zu sachbezogenen Entscheidungen in Hessen und Niedersachsen zu kommen, die dem Ziel dienen, den Schienenverkehr spürbar auszuweiten.

7. Starke Schiene flächendeckend

Die „Starke Schiene“ strebt die Verdoppelung des Schienenverkehrs bis 2030 an. Dieses ist nur denkbar, wenn auch außerhalb der Ballungsräume und abseits der Hauptstrecken massive Kapazitätsausweitungen der Schieneninfrastruktur realisiert werden. Wir bekennen uns zum massiven Ausbau der Schieneninfrastruktur in Stadt und Land unabhängig von der Kurve Kassel. Klimaschutz geht alle an! Uns ist bewusst, dass dabei nicht alle Einzelforderungen von Bürgerinnen und Bürgern erfüllt werden können. Wir erwarten von allen Akteuren so viel Kompromissbereitschaft, dass die Verdoppelung des Verkehrs auf der Schiene keine leere Worthülse bleibt. Die gründliche Prüfung der Nordvariante ist also auch ein Instrument der sachbezogenen Kompromiss-Suche über das Einzelprojekt Kurve Kassel hinaus.

Kassel/Göttingen, den 6. November 2019

Für den PRO BAHN-Regionalverband Süd-niedersachsen: Gerd Aschoff

Für den PRO BAHN-Regionalverband Nordhessen: Ewald Biedenbach