

## **Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)**

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung  
– Drucksachen 20/7777, 20/8485 Nr. 1 –**

### **Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ABS Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen) „Kurve Kassel“**

#### **A. Problem**

Die Ausbaustrecke Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen) ist im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans für die Bundesschienenwege zur Engpassauflösung enthalten. Gegenstand des Berichts ist die Unterrichtung des Deutschen Bundestages über den Abschluss der Vorplanung und die Ergebnisse der frühen Bürgerbeteiligung zum Vorhaben Mönchehof – Ihringshausen. Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung resultierten bestimmte Kernforderungen, etwa zum Lärmschutz, die über den geplanten Ausbauumfang hinausgingen. Diese Kernforderungen wurden vom Bund nicht empfohlen. Sie seien für die Umsetzung des Bedarfsplanvorhabens nicht erforderlich, zudem unwirtschaftlich, stellten die bestehenden gesetzlichen Grundlagen in Frage und würden einen Präzedenzfall schaffen.

#### **B. Lösung**

Es sollen zwei der drei Kernforderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung umgesetzt werden.

**Kenntnisnahme der Unterrichtung und Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP und der Gruppe Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD.**

#### **C. Alternativen**

Verzicht oder Ablehnung der Entschließung.

**D. Kosten**

Die Kosten wurden nicht erörtert.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 20/7777 die folgende Entschließung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Bericht zur Ausbaustrecke (ABS) Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen) Kurve Kassel des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) über die Ergebnisse der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung liegt dem Deutschen Bundestag vor.

Die Kurve Kassel ist seit 2016 im Bundesverkehrswegeplan 2030 (unter der Projektnummer 2-015-V01) und im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans enthalten. Sie beinhaltet im Wesentlichen die Planung und Realisierung einer eingleisigen elektrifizierten 5,3 km langen Neubaustrecke als Verbindungskurve der Strecken 2550 (Aachen – Kassel) und 1732 (Hannover – Kassel) nördlich von Kassel (Espenau-Mönchehof nach Fuldata-Ihringshausen). Die Strecke ist Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V).

Die Kurve Kassel hat eine große Bedeutung für den Schienengüterverkehr in der Ost-West-Relation; sie dient insbesondere der

- Engpassbeseitigung,
- Entlastung des Korridors Minden – Hannover – Halle sowie der zugehörigen Bahnknoten und der
- Attraktivitätssteigerung des Laufwegs für Güterzüge über Kassel zwischen Ruhrgebiet, den Häfen Amsterdam, Rotterdam sowie Antwerpen und Mitteldeutschland sowie Osteuropa durch Entfall des Fahrtrichtungswechsels im Rangierbahnhof Kassel.

Mit dem Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PIVereinHG) vom 31. Mai 2013 wurde die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung in § 25 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) verankert. Parallel wurde vom damaligen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur das Handbuch für gute Bürgerbeteiligung veröffentlicht. Im Rahmen der Planungen für das Projekt Kurve Kassel wurden diese Grundsätze der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung von Planungsbeginn an umgesetzt.

Die Variantenuntersuchung sowie deren Gegenüberstellungen und Lösungsfindung fanden unter der frühen Einbindung der Öffentlichkeit durch die Vorhabenträgerin (damals DB Netz AG, jetzt DB InfraGO AG) bereits seit 2018 statt. Im Rahmen eines Runden Tisches wurden regelmäßige Informations- und Austauschveranstaltungen durchgeführt. Das Gremium tagte bis zum Herbst 2022 insgesamt 15-mal und setzte sich aus Personen aller relevanten Interessengruppen zusammen, die den Prozess von der Trassenauswahl bis zur Formulierung der Kernforderungen begleitet haben. Zu den Teilnehmenden gehörten u. a. Umwelt- und Naturschutzverbände, Verkehrsverbände, Bürgerinitiativen, Abgeordnete des Bundes- und Landtags sowie Kommunen. In der Region gibt es eine grundsätzliche Unterstützung des Projekts, die durch zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen gestärkt werden soll.

Die Vorzugsvariante 4B wurde von der Vorhabenträgerin im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung dem Runden Tisch präsentiert und im Dezember 2021 in das förmliche Raumordnungsverfahren eingebracht. Das Raumordnungsverfahren wurde durch das Regierungspräsidium Kassel durchgeführt und zwischenzeitlich am 29. Januar 2024 abgeschlossen. Gemäß der landesplanerischen Beurteilung des Regierungspräsidiums wird die Vorzugsvariante bestätigt.

Im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurde allen Beteiligten die Möglichkeit gegeben, Anregungen bzw. Forderungen in das Projekt einzubringen. Diese wurden mit der Vorhabenträgerin diskutiert und als Ergebnis zu drei Kernforderungen zusammengefasst, die über den geplanten Ausbauumfang hinausgehen. Die drei Kernforderungen der Region an den Bund betreffen im Wesentlichen das Niveau und die Gestaltung des Lärmschutzes an Bestandsstrecken (Kernforderung 1), die Beseitigung kritischer Bahnübergänge an der Bestandsstrecke (Kernforderung 2) und den Erschütterungsschutz an der Bestandsstrecke (Kernforderung 3).

Der Deutsche Bundestag hat am 28. Januar 2016 mit dem Antrag „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ (Bundestagsdrucksache 18/7365) einstimmig beschlossen, „in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehrs-Kernetzes [...] auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu berücksichtigen“ und „aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können“. Um die Akzeptanz für den ökologisch bedeutsamen Verkehrsträger Schiene und notwendige Ausbaumaßnahmen sicherzustellen, kann der Gesetzgeber im Einzelfall und nur im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel zusätzliche Maßnahmen beschließen oder Forderungen aufnehmen.

Das BMDV hat auf Grundlage der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages zu den Ergebnissen der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Kurve Kassel berichtet. Gegenstände des Berichts sind insbesondere die Vorzugsvariante inklusive erster belastbarer Kostenschätzungen und die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Absatz 3 VwVfG. Dabei wurden mit Blick auf den Bundestagsantrag auf Bundestagsdrucksache 18/7365 im Rahmen der Berichtserstellung des BMDV auch die Kernforderungen der Region geprüft und aus unterschiedlichen Rechtsgründen abgelehnt.

Zur Umsetzung und zur Finanzierung der Kernforderungen ist daher ein entsprechender Beschluss des Deutschen Bundestages erforderlich. Die Verhältnismäßigkeit ist hierbei zu wahren.

II. Vor diesem Hintergrund beschließt der Deutsche Bundestag im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung unter Wahrung der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit des Vorhabens auf, die Vorzugsvariante der neuen Verbindungsstrecke Espenau-Mönchehof – Fuldataal-Ihringshausen im Rahmen der Maßnahme Ausbaustrecke (ABS) Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen) Kurve Kassel zusätzlich und ausschließlich mit den folgenden Maßnahmen umzusetzen:

### **1. Lärmschutz an den Bestandsstrecken (Kernforderung 1)**

Die von der Region geforderten Lärmschutzmaßnahmen für die Streckenabschnitte von Liebenau bis Vellmar (Strecke 2550) und von Vellmar bis Hann. Münden (Strecke 1732) sind im Bereich der Ortslagen im Rahmen des freiwilligen Programms

„Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ mit einem derzeit geschätzten Volumen von 101 Mio. Euro, vorbehaltlich der Erfüllung der im Programm festgelegten Voraussetzungen, umzusetzen und darüber zu finanzieren. Die Priorisierung dieser Maßnahmen soll entsprechend angepasst werden, sodass die Lärmschutzmaßnahmen der infrage kommenden Ortsdurchfahrten im zeitlichen Zusammenhang mit dem Bau der Verbindungskurve umgesetzt werden können.

## **2. Beseitigung kritischer Bahnübergänge (Kernforderung 2)**

Es wird vom Deutschen Bundestag eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit des Straßen- und Schienennetzes ausdrücklich begrüßt. Mögliche negative Auswirkungen des Schienenverkehrs für Bürgerinnen und Bürger der betroffenen Gemeinden, insbesondere auch für Feuerwehr, Rettungsdienst und Polizei, sollen so gering wie möglich gehalten werden. Die bereits hohen Schließzeiten an den in den Kernforderungen benannten Bahnübergängen nehmen mit den prognostizierten zusätzlichen Zügen weiter zu. Auch queren teilweise Schulwege diese Bahnübergänge. Auf Grundlage der aktuellen Zugzahlenprognose sollen fünf Bahnübergänge gemäß der Forderung der Region angepasst und weitgehend durch Unter- oder Überführungen ersetzt werden. Hiervon betroffen sind die Beseitigungen der Bahnübergänge in Trendelburg-Eberschütz und Trendelburg-Sielen, Hofgeismar-Hümme und Immenhausen sowie die Alternativmaßnahme zum Bahnübergang Grebenstein.

Die Rechte und Pflichten der Kreuzungsbeteiligten sowie die Finanzierung von Kreuzungsmaßnahmen sind abschließend im Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) geregelt. Unter anderem ist hierfür von dem Straßenbaulasträger ein entsprechendes Verlangen nach dem EKrG auszusprechen. Bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen nach dem EKrG sind die obengenannten fünf Bahnübergänge von der DB InfraGO AG aufzulösen; eine Priorisierung durch die DB InfraGO AG ist dahingehend vorzunehmen, dass die Maßnahmen vor oder zeitgleich mit der baulichen Realisierung der Kurve Kassel erfolgen sollen.

## **3. Erschütterungsschutz an der Bestandsstrecke (Kernforderung 3)**

Die beschriebene Problematik resultiert nicht aus Änderungen der Verkehrsflüsse aufgrund der Umsetzung dieses Bedarfsplanvorhabens. Eine parlamentarische Befassung setzt sich nach dem einstimmigen Beschluss (Bundestagsdrucksache 18/7365) allerdings nur mit den Auswirkungen auseinander, die aus dem Bau von Bedarfsplanvorhaben mit Bedeutung für den Schienengüterverkehr resultieren. Hinzukommend wäre die Durchführung der Maßnahme technisch und baulich aufwändig sowie in Wirksamkeit und damit Nutzen nicht gesichert. Der Forderung kann somit nicht im Rahmen der parlamentarischen Befassung zum Bedarfsplanprojekt Kurve Kassel entsprochen werden.“

Berlin, den 13. März 2024

### **Der Verkehrsausschuss**

**Udo Schiefner**  
Vorsitzender

**Michael Donth**  
Berichterstatter

## Bericht des Abgeordneten Michael Donth

### I. Überweisung

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung auf **Drucksache 20/7777** wurde am 22. September 2023 gemäß § 80 Absatz 3 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages dem Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung überwiesen (Drucksache 20/8485 Nr. 1). Weiterhin hat der Deutsche Bundestag in seiner 153. Sitzung am 21. Februar 2024 die Unterrichtung dem Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Ausbaustrecke Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen) ist im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans für die Bundesschienenwege zur Engpassauflösung enthalten. Gegenstand des Berichts ist die Unterrichtung des Deutschen Bundestages über den Abschluss der Vorplanung und die Ergebnisse der frühen Bürgerbeteiligung zum Vorhaben Mönchehof – Ihringshausen.

Nach Ansicht der Bundesregierung wird mit dem vorliegenden Bericht eine transparente Information über die Ausgestaltung des zur Realisierung anstehenden Bedarfsplanvorhabens nach Abschluss der Vorplanung vorgelegt.

### III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Haushaltsausschuss** hat die Unterrichtung in seiner 76. Sitzung am 13. März 2024 beraten und empfiehlt die Kenntnisnahme der Unterrichtung auf Drucksache 20/7777 sowie die Annahme der Entschließung der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(8)6013 (identisch mit der Ausschussdrucksache 20(15)242 im federführenden Verkehrsausschuss) mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD und der Gruppen Die Linke und BSW.

### VI. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

In seiner 66. Sitzung am 13. März 2024 hat der Verkehrsausschuss die Unterrichtung durch die Bundesregierung beraten. Die Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP haben dazu einen Entschließungsantrag eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt (Ausschussdrucksache 20(15)242).

Die **Fraktion der SPD** führte aus, das vorliegende Schienenwegeausbauprojekt, die „Kurve Kassel“, sei ein gutes Beispiel dafür, wie mit überschaubarem Aufwand ein hoher verkehrlicher Nutzen erzielt werden könne. Die Kapazität sowie die Attraktivität des Güterverkehrs zwischen dem Ruhrgebiet und der ostdeutschen Region um Halle und Leipzig würden dadurch gesteigert. Bisher führen viele Güterzüge wegen des Erfordernisses, einen Fahrtrichtungswechsel im Rangierbahnhof Kassel durchführen zu müssen, nicht über diese, sondern über die Strecke Hannover – Braunschweig, die ihrerseits durch die Nordseeverkehre stark ausgelastet sei und Kapazitätsprobleme habe. Die „Kurve Kassel“ werde dazu führen, dass dieser Fahrtrichtungswechsel im Rangierbahnhof Kassel nicht mehr erfolgen müsse. Das werde zu einer erheblichen Kostenreduktion führen. Die Maßnahme werde ausdrücklich unterstützt. Man sei weiterhin der Auffassung, dass die Forderungen der Region, die sich aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ergeben hätten, in weiten Teilen aufgegriffen werden sollten. Zu erinnern sei an den vom Deutschen Bundestag einstimmig angenommenen Beschluss vom Januar 2016 zum übergesetzlichen Lärmschutz. Auf dieser Basis schlage man vor, die Maßnahmen in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufzunehmen. Fünf Bahnübergänge, die bereits jetzt lange Schließzeiten hätten und unter Verkehrssicherheitsaspekten problematisch seien, würden angepasst. Der Erschütterungsschutz, die dritte Kernforderung, erscheine aber nicht

als sinnvoll. Wegen der hohen Kosten, des fraglichen Nutzens und der möglichen Präcedenzwirkung sei diese Maßnahme abzulehnen.

Die **Fraktion der CDU/CSU** bekundete ihre Verwunderung darüber, dass die Unterrichtung der Bundesregierung zwar seit Juli 2023 vorliege, die Ausschussberatung aber immer wieder vertagt worden sei. Das Bahnprojekt mit knapp 6 km Länge sei unproblematisch. Die Entlastung für den Güterverkehr sei sinnvoll. Das Projekt solle dringend vorangetrieben werden. Nachvollziehbar sei die Ablehnung der drei Kernforderungen durch die Bundesregierung, die der gesetzlichen Lage entspreche. Man spreche aber vorliegend über den übergesetzlichen Lärmschutz, den der Deutsche Bundestag festlegen könne und womit die Bedenken und Forderungen der Bürgerinnen und Bürger aufgenommen werden könnten, basierend auf den Grundsätzen, die gemeinsam in früheren Verfahren umgesetzt worden seien. Dass die ersten beiden Kernforderungen über die bestehenden Programme „Lärmsanierung“ und „Eisenbahnkreuzungsgesetz“ umgesetzt würden, sei eine gute Nachricht für die Region und werde mitgetragen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** bekräftigte den verkehrlichen Nutzen der Ausbaumaßnahme. Es sei großartig, wenn eine mehr als 5 km lange Neubaustrecke dazu führe, lange Umwege zu vermeiden, einen Knoten zu entlasten und Fahrzeitverkürzungen von bis zu 45 Minuten zu ermöglichen. Mit den Kernforderungen und deren Nutzen habe man sich intensiv beschäftigt, was zu den Ergebnissen in der Entschließung geführt habe.

Die **Fraktion der FDP** schloss sich der Auffassung an, die Ausbaumaßnahme sei von großem verkehrlichem Nutzen. Das Vorhaben liege in einer sehr dicht besiedelten Region, von wo deshalb auch andere Forderungen gestellt würden als bei Neubauprojekten in weniger dicht besiedelten Regionen. In diesem Fall sei die Bürgerbeteiligung wichtig. Deren Ergebnisse dürften dann aber auch nicht ignoriert werden. Bei der Beantwortung der Frage, welche Maßnahmen machbar seien, ohne Präcedenzfälle zu schaffen, habe man sich sehr viel Mühe gegeben. Ergebnis sei ein ausgewogener Kompromiss, der die Bedenken in der Region aufgreife, der einen Mehrwert schaffe und gleichzeitig verhältnismäßig sei.

Die **Fraktion der AfD** teilte die Auffassung, die „Kurve Kassel“ besitze einen erheblichen verkehrlichen Wert. Übergesetzliche Maßnahmen seien sinnvoll. Die Kurzfristigkeit, mit der der Entschließungsantrag vorgelegt worden sei, habe aber eine vertiefende Prüfung nicht zugelassen.

Die **Gruppe Die Linke** betonte die Sinnhaftigkeit des Neubauprojekts. Man hoffe, die Inbetriebnahme finde vor 2035 statt. Gut sei, dass der Lärmschutz über den Entschließungsantrag berücksichtigt werde.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP und der Gruppe Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD, die Entschließung auf Ausschussdrucksache 20(15)242 in Kenntnis der Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 20/7777 anzunehmen.

Berlin, den 13. März 2024

**Michael Donth**  
Berichterstatter

