

Bürgerinitiative
Unteres Geistal e. V. (in Gründung)
Erster Vorsitzender Michael Wamser
Heideweg 7
36251 Bad Hersfeld-Heenes

Bad Hersfeld, 25.04.2016

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
D – 10115 Berlin
Stichwort „BVWP 2030

Öffentlichkeitsbeteiligung i. R. der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030

Stellungnahme zu Projekt 2-007-V01 und 2-002-V02 (Teilmaßnahme: Aus-/Neubau Hanau-Fulda-Eisenach-Erfurt; hier: 2-gleisige NBS Blankenheim-Kirchheim, Vmax. 200 km/h, höhenfreie Einbindung in die NBS Kassel-Fulda)

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen die oben genannten Projekte, Teilabschnitt „2-gleisige Neubaustrecke Blankenheim – Kirchheim“ werden aus Sicht der Bürgerinitiative Unteres Geistal e. V. (in Gründung) nachfolgende Einwände vorgetragen.

Allgemeine Anmerkungen zum Verfahren

Die Öffentlichkeitsbeteiligung i. R. der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans wird vom Grundsatz her begrüßt, da dies die Möglichkeit eröffnet, vor der politischen Entscheidung im Bundestag die eigene Betroffenheit darzulegen und Alternativen aufzuzeigen.

Als Problem für eine fundierte und seriöse Bewertung des Planungskonzeptes hat sich jedoch das relativ kurze Zeitfenster für die Öffentlichkeitsbeteiligung herausgestellt. Zum anderen waren die dem Planungskonzept zugrundeliegenden Bewertungskriterien aufgrund fehlender Grundlagendaten fachlich nicht nachvollziehbar, wie z. B. das Umweltkriterium „Veränderung der Anzahl von Verkehrslärm betroffener Einwohner“. Insoweit behalten wir uns vor, im weiteren Planungsprozess auch noch die Zielvorgaben sowie die Bewertungskriterien und -grundlagen für die Planung fachlich und rechtlich in Frage zu stellen.

Landesentwicklungsplan wurde nicht beachtet

Zur Problemlösung für den Streckenabschnitt Frankfurt – Fulda – Erfurt, als Teil der

europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecke von Paris über Frankfurt nach Berlin und Warschau, beinhaltet der Landesentwicklungsplan 2000 u. a. die Zielvorgabe, dass der Ausbau der Strecke Fulda **über** Bad Hersfeld herzustellen ist. Der Regionalplan Nordhessen 2009 konkretisiert diese landesplanerische Zielvorgabe dahingehend, dass die Weiterführung nach Erfurt entweder durch einen Ausbau der Strecke von Fulda **über** Bad Hersfeld oder durch eine Verbindungsspanne von der Schnellfahrtstrecke zur Fuldataalstrecke umzusetzen ist. Der aus landes- und regionalplanerischer Sicht als Ziel vorgegebene Ausbau der vorhandenen Strecke Fulda – Bad Hersfeld wurde durch das BMVI als Alternative bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans jedoch nicht berücksichtigt, sondern es wurde nur selektiv eine Konzeption für die Verbindungsspanne aufgezeigt. Damit werden die landesplanerischen Zielvorgaben der Hessischen Landesregierung und der Regionalversammlung Nordhessen ignoriert – und dies, obwohl der Landesentwicklungsplan, gemäß Hessischem Landesplanungsgesetz, auch für Bundesbehörden verbindlich ist.

Unter Berücksichtigung der landes- und regionalplanerischen Zielvorgaben wäre ein **Variantenvergleich** zwischen den im Regionalplan Nordhessen 2009 dargestellten Alternativen erforderlich gewesen. Inwieweit hier ein Verfahrensfehler vorliegt, bleibt einer späteren rechtlichen Überprüfung vorbehalten.

Verbindungsspanne „Blankenheim – Kirchheim“ ist nicht erforderlich

Eine zusätzliche Verbindung zwischen der Schnellfahrtstrecke und der Fuldataalstrecke ist nicht erforderlich, da in Fulda eine Verbindung dieser beiden Strecken bereits vorhanden ist. Mit einem Ausbau der Strecke Fulda - Bad Hersfeld – Eisenach, so wie ihn der Landesentwicklungsplan vorsieht, entfällt jeglicher Bedarf für die geplante Neubaustrecke Blankenheim - Kirchheim.

Erhalt des ICE/IC – Halts in Bad Hersfeld, als landesplanerische Zielvorgabe, wird durch den Entwurf des Bundesverkehrsentwicklungsplans in Frage gestellt

Der gültige Regionalplan Nordhessen 2009 beinhaltet den Grundsatz, dass Bad Hersfeld als Systemhalt im Fernverkehr (ICE/IC) **fest installiert und qualitativ aufgewertet werden soll**.

Mit der im Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf eingestuften Verbindungsspanne von der Schnellfahrtstrecke zur Fuldataalstrecke wird der Grundstein zum **funktionalen „Austrocknen“** des ICE/IC-Halts Bad Hersfeld gelegt. Insoweit besteht hier ein Zielkonflikt zwischen dem Bundesverkehrswegeplan und dem gültigen Regionalplan Nordhessen 2009.

Wie wissenschaftliche Untersuchungen belegen, kommt der Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum, im Hinblick auf den demografischen Wandel, aber auch auf die allgemeine, zukunftsweisende Entwicklungsfähigkeit der Region, eine zentrale Bedeutung bei. Die Enquetekommission „Demografischer Wandel – Herausforderungen an die Landespolitik“ des 16. Hessischen Landtags vertritt in diesem Zusammenhang die Auffassung, dass aufgrund sich ausdünnender Versorgungsstrukturen und Angebote mit einer Zunahme der lokalen und regionalen Mobilitätsanforderungen zu rechnen ist (siehe Drucksache 16/7500 des Hessischen Landtags vom 20. Juni 2007, ausgegeben am 2. Juli 2007).

Eine Umsetzung der o. g. Planungskonzeption würde damit nachhaltig negative Auswirkungen auf die Standortfunktion von Bad Hersfeld als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums haben und erhebliche Nachteile für Pendler, aber auch insgesamt für den Kur-, Wirtschafts- und Kulturstandort Bad Hersfeld mit sich bringen und dem „Ausbluten“ des ländlichen Raumes massiv Vorschub leisten.

Vorrangfläche „Regionaler Grünzug“ schließt die Umsetzung der Neubau- strecke Blankenheim – Kirchheim aus

Der regionale Grünzug ist eine Schutzfestlegung im Regionalplan Nordhessen 2009 für Freiräume in verdichtet besiedelten und durch Raumansprüche belasteten Gebieten. Die Freiräume und ihre Funktionen sind grundlegende Faktoren hoher Lebensqualität in den Verdichtungsräumen. Raumplanerisches Ziel der Festlegung ist es, die im Verdichtungsraumzusammenhang besonders wichtigen Freiräume in ihren Funktionen zu erhalten und zu verbessern. Dies sind u. a. die Erholungsnutzung, die klimatische Ausgleichsleistung, der Schutz des Wasserhaushaltes und die Gliederung von Siedlung und Landschaft.

Die geplante Neubau-**strecke** Blankenheim – Kirchheim, als eine raumbedeutsame Nutzung, verläuft von Allmershausen bis nach Reilos in einem Bereich, der im Regionalplan Nordhessen als **Vorrangfläche „Regionaler Grünzug“** ausgewiesen ist. Die mit der Schnellbahntrasse verbundene Lärmbelastung, die Zerschneidung der Landschaft sowie die Zerstörung des Landschaftsbildes, die negativen klimatischen Auswirkungen und die potentiellen Beeinträchtigungen des Wasserhaushaltes stehen den Zielvorgaben des Vorranggebietes „Regionaler Grünzug“ nicht nur entgegen, sondern stellen das Schutzziel vom Grundsatz her in Frage. Entsprechend den Vorgaben des Regionalplans schließen Vorranggebiete entgegenstehende raumbedeutsame Nutzungen aus, in diesem Fall die geplante Schnellbahntrasse Blankenheim – Kirchheim.

Vorbehaltsgebiete für besondere Klimafunktionen stellen die Umsetzbarkeit der Neubau-strecke** in Frage**

Vorbehaltsgebiete für besondere Klimafunktionen dienen der nachhaltigen Sicherung besonderer regionaler Klimafunktionen. Innerhalb der Gebiete für besondere Klimafunktionen können, gemäß den Festsetzungen des Regionalplans Nordhessen 2009, Flächen für Verkehrsstrassen nur in Anspruch genommen werden, wenn in geeigneter fachlich-methodischer Weise nachgewiesen ist, dass keine nachhaltigen erheblichen klimatischen Auswirkungen entstehen.

Die geplante Neubau-**strecke** Blankenheim – Kirchheim, als eine raumbedeutsame Nutzung, verläuft von Obergeis bis zum Wehneberg sowie bei Reilos und Blankenheim in einem Bereich, der im Regionalplan Nordhessen als **Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen** ausgewiesen ist. Durch von der Schnellbahn im Betrieb ausgelöste Turbulenzen, aber auch durch die Bauwerke der Trasse an sich, ist eine negative Beeinträchtigung des Kaltluftabflusses zu erwarten, verbunden mit erheblichen negativen Auswirkungen auf die Frischluftzufuhr für den Siedlungsbereich, aber auch auf die dauerhafte Anerkennung von Bad Hersfeld als Kurort (vgl. Klimaanalyse Bad Hersfeld – Arbeitsgemeinschaft für klimaökologische Studien Kassel, 1997).

Eine Beeinträchtigung des Grundwassers ist nicht auszuschließen

Die Vorbehaltsgebiete für den Grundwasserschutz umfassen Bereiche, die aufgrund der geologisch-hydrologischen Situation durch anthropogene Verschmutzungen besonders gefährdet und somit als besonders schutzbedürftig eingestuft sind. Dieses erhöhte Schutzbedürfnis und die daraus resultierende besondere raumordnerische Gewichtung der Belange des Grundwasserschutzes entsprechen den Zielen der EU-Wasserrahmenrichtlinie, dem Wasserhaushaltsgesetz und dem Hessischen Wassergesetz. Die besondere Gewichtung der Schutzfunktion dieser Bereiche bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen trägt zur langfristigen Sicherung der Trinkwasserversorgung der Bevölkerung bei.

Im Geisgrund reiht sich ein Wasserschutzgebiet an das andere, aber auch in den Gemarkungen Friedlos und Reilos sind Wasserschutzgebiete per Verordnung ausgewiesen.

Die geplante Neubaustrecke Blankenheim – Kirchheim, als raumbedeutsame Nutzung, verläuft im Bereich von Obergeis bis Heenes in der Schutzgebietszone III der ausgewiesenen Wasserschutzgebiete und berührt auch das im Regionalplan Nordhessen 2009 zwischen Gittersdorf und Wehneberg festgesetzte Vorbehaltsgebiet für den Grundwasserschutz. Weiterhin liegen auch die ausgewiesenen Wasserschutzgebiete von Friedlos und Reilos im Planungskorridor der Schnellbahntrasse. Insbesondere während der Baumaßnahme, aber auch im Betrieb sind Verunreinigungen des Grundwassers nicht auszuschließen. Der Grad der Gefährdung bleibt einer gutachterlichen Bewertung vorbehalten.

Hohes Konfliktpotential mit Belangen des Artenschutzes

Das **Avifauna – Konzept** zum Teilregionalplan Energie Nordhessen 2013 weist im Planungskorridor der Neubaustrecke Blankenheim – Kirchheim Vorkommen des streng geschützten Schwarzstorches (*Ciconia nigra*) und des Rotmilans (*Milvus milvus*) auf. Ein weiteres hohes Konfliktpotential mit Belangen des Artenschutzes ist im Bereich des Einschleifens der geplanten Neubaustrecke bei Bebra - Breitenbach auf die bestehende Fuldataaltrasse zu erwarten, da dieser Bereich als **FFH-Gebiet „Auenwiesen von Fulda, Rohrbach und Solz (ID 5024-305)“** ausgewiesen ist. In diesem auf der Grundlage der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (*Richtlinie* 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992) ausgewiesenen Schutzgebiet sollen Lebensräume u. a. für die Gelbbauchunke (*Bombina variegata*), die Groppe (*Cottus gobio*) und den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Maculinea nausithous*), als Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie, erhalten und weiterentwickelt werden. Dieser Bereich hat weiterhin den Schutzstatus eines **Überschwemmungsgebietes** (Verordnung des Regierungspräsidiums Kassel vom 01.03.2013) und ist im Regionalplan Nordhessen 2009 auch als **Vorranggebiet für Natur und Landschaft** sowie als **Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen** ausgewiesen.

Im Planungskorridor der Neubaustrecke sind im Bereich von Obergeis bis Wehneberg weitere **Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft** im Regionalplan Nordhessen 2009 festgesetzt und auf der Ebene der Landschaftspläne von Neuenstein und Bad Hersfeld fachlich konkret unterlegt (Vorkommen von Landschaftsschutzgebieten, Naturdenkmalen, geschützten Landschaftsbestandteilen, gesetzlich geschützten Biotopen gemäß § 30 Bundesnaturschutzgesetz). Auch hier ist von einem hohen Konfliktpotential mit Belangen des Artenschutzes auszugehen.

Hohes Konfliktpotential mit Belangen des Denkmalschutzes

Nordhessen zählt in Deutschland mit zu den ältesten Siedlungsgebieten. Dies belegen zahlreiche Funde der Vor- und Frühgeschichte. Insbesondere die Dörfer und Stadtteile im Geistal, aber auch Reilos und Blankenheim sind von ihrem Erscheinungsbild noch stark von der kulturhistorischen Bausubstanz geprägt. Der denkmalrechtliche Umgebungsschutz gemäß § 16 des Hessischen Denkmalschutzgesetzes gewährleistet, dass die jeweils besondere Wirkung nicht geschmälert wird, die ein Denkmal als Zeugnis der Geschichte, als Kunstwerk, als wissenschaftliches Objekt oder als charakteristisches städtebauliches Element aufweist. Die für die Neubaustrecke notwendigen Bauwerke würden aufgrund ihrer überdimensionierten Größe und der spezifischen Maßstäblichkeit das historische Erscheinungsbild der Kulturdenkmale und der denkmalpflegerischen Gesamtanlagen dauerhaft erheblich beeinträchtigen. Insoweit ist ein hohes Konfliktpotential mit Belangen des Denkmalschutzes zu konstatieren. Dies trifft auch für die in dem Planungskorridor vorhandenen archäologischen Bodendenkmäler zu.

Schutzgut Mensch – massive negative Beeinträchtigung der Lebensqualität, der Gesundheit und der Vermögenswerte

Die Augen können wir schließen – die Ohren nicht. Laut Bundesumweltamt ist nicht mehr die Frage, ob Lärm krank macht, sondern in welchem Ausmaß. Schall wirkt auf den gesamten Organismus, indem er körperliche Stressreaktionen auslöst. Dies kann schon bei niedrigeren, nicht gehörschädigenden Schallpegeln geschehen. Die Lärmwirkungsforschung belegt, dass hinsichtlich des Risikos für Herz-Kreislauf-Krankheiten und psychische Erkrankungen (u. a. Konzentrationsmangel, Lernbehinderungen bei Kindern, Schlafstörungen) ein Anstieg des Erkrankungsrisikos schon bei niedrigen nächtlichen Dauerschallpegeln von 40 dB(A) feststellbar ist. Mit ihren „Night Noise Guidelines for Europe“ hat die Weltgesundheitsorganisation (WHO) denn auch empfohlen, dass die nächtliche Lärmbelastung einen Mittelungspegel von 40 dB(A) nicht überschreiten sollte, um nachteilige Gesundheitseffekte zu vermeiden.

Der auf der Grundlage der Europäischen Richtlinie 2002/49/EG und dem Bundes-Immissionsschutzgesetz erstellte **Lärmaktionsplan Hessen** zeigt schon heute eine extrem starke Lärmbelastung, insbesondere von Friedlos und Obergeis. Eine Umsetzung der geplanten Neubaustrecke Blankenheim – Kirchheim würde Friedlos und Obergeis in die Zange nehmen und damit unter eine „Lärmglocke“ stellen, aber auch für die anderen betroffenen Ortsteile eine dauerhafte, zusätzliche, erhebliche **Lärmbelastung** nicht nur tagsüber, sondern insbesondere auch nachts mit sich bringen.

Für alle betroffenen Orts- und Stadtteile bedeutet dies eine gravierende **Verschlechterung der Lebensqualität**, insbesondere der Wohn- und Freizeitqualität, dauerhaft und damit auch für die nachfolgenden Generationen. Dies widerspricht eindeutig den Zielvorgaben des gültigen Regionalplans Nordhessen 2009 (u. a. Vorrangfläche „Regionaler Grünzug“). Lärm macht aber nicht nur krank und beeinträchtigt die Lebensqualität negativ, sondern Lärm ist auch ein Eingriff in das Eigentum und führt zu dauerhaften, erheblichen **Wertverlusten von Grundstücken und Wohngebäuden**.

Geplante Neubaustrecke Blankenheim – Kirchheim – nur Nachteile und kein Mehrwert für die Region – wir sagen NEIN!!!

Zusammenfassend ist zu konstatieren, dass mit dem Bau der Neubaustrecke Blankenheim-Kirchheim nur Nachteile für die hier lebenden Menschen, die Umwelt und die Entwicklungsfähigkeit der Region verbunden wären. Die Region hätte dauerhaft ausschließlich die Lasten zu tragen – ein Mehrwert für die Region ist nicht erkennbar. Und das für **ganze 10 min. Zeitersparnis (Kosten-Nutzen-Verhältnis???)!**

Warum sollten wir dafür sein? Warum sollten wir dies akzeptieren?

Da es keinen einzigen Vorteil, sondern nur Nachteile für die Region gibt, lehnt die Bürgerinitiative Unteres Geistal e. V. (in Gründung) die **Projekte 2-007-V01 und 2-002-V02 (Teilmaßnahme: Aus-/Neubau Hanau-Fulda-Eisenach-Erfurt; hier: 2-gleisige NBS Blankenheim-Kirchheim, Vmax. 200 km/h, höhenfreie Einbindung in die NBS Kassel-Fulda)** strikt ab und bittet Sie, das Planungskonzept für den Teilabschnitt „2-gleisige NBS Blankenheim-Kirchheim“ aus dem Entwurf des Bundesverkehrswegeplans zu streichen.

Soweit dies nicht geschieht, kündigen wir als Bürgerinitiative schon jetzt jedweden rechtsstaatlichen, unbeugsamen Widerstand gegen dieses Projekt auf fachlicher, politischer und rechtlicher Ebene an.

Alternativvorschlag: Ausbau der bestehenden Bahntrasse Fulda – Bad Hersfeld – Eisenach

In Anlehnung an die Zielvorgaben des Landesentwicklungsplanes 2000 und des Regionalplans Nordhessen 2009 sowie unter Berücksichtigung der einstimmigen Resolution aller Bürgermeister des Landkreises und Herrn Landrat Dr. Michael Koch, aber auch der gleichlautenden Position des Staatsministers im Auswärtigen Amt, Herrn Michal Roth sowie des Bundestagsabgeordneten Herrn Helmut Heiderich, wird alternativ ein **Ausbau der bestehenden Bahnstrecke Fulda – Bad Hersfeld – Eisenach über das Haunetal** vorgeschlagen. Damit wäre einerseits das regionalplanerische Ziel, Bad Hersfeld als Systemhalt im Fernverkehr (ICE/IC) fest zu installieren und qualitativ aufzuwerten, erreicht und andererseits die Möglichkeit eröffnet, an der gesamten Strecke die seit langem erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen sowie eine Bündelung von Verkehrsstrassen umzusetzen. Im Gegensatz zu der im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans enthaltenen Planungskonzeption hätte ein Ausbau der bestehenden Bahntrasse einen nicht unerheblichen **Mehrwert für die gesamte Region.**

Bitte bestätigen Sie uns schriftlich den Eingang unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Wamser

1. Vorsitzender

Ralf Neumeyer

2. Vorsitzender

Dietmar Becker

3. Vorsitzender