



Keine weitere Bahntrasse durch Kalbach

Bürgerinitiative gegen eine weitere Bahntrasse durch Kalbach

Vorsitzender der Gemeindevertretung
der Gemeinde Kalbach
Herrn Karl-Heinz Leibold
Hauptstr. 12

36148 Kalbach

30.01.2017

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

nachstehenden Antrag bitte ich der Gemeindevertretung Kalbach für die Sitzung am 22.02.2017 zur Beratung über den Gemeindevorstand und dem Haupt- und Finanzausschuss zuzuleiten.

Antrag

betr. einer Positionsbestimmung im Rahmen der Prüfung der Trassenvarianten der DB Netz AG zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens für den Aus- bzw. Neubau der Bahnstrecke Hanau – Würzburg/Fulda im südlichen Teil des Landkreises Fulda und Inanspruchnahme von umwelt-, lärmschutztechnischem und juristischem Sachverstand

Es wird beantragt, dass die Gemeindevertretung der Gemeinde Kalbach folgende Beschlüsse fasst:

1. Der Gemeindevorstand wird beauftragt, gegenüber der DB Netz AG in der Arbeitsgruppe „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“ und im Dialogforum bei den Fachbehörden, den Nachbargemeinden und den Politikern für die Realisierung der Variante V im Raum Flieden-Neuhof zu argumentieren und zu werben. Es geht bei der Suche einer Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren jetzt darum, dass die Gemeinde Kalbach eine klare Position bezieht und sich insoweit für die Variante V ausspricht.
2. Im Haushaltsplan 2017 sind Mittel in ausreichender Höhe für die Fachberatung bei allen relevanten Themen, wie Naturschutz, Lärmschutz und Raumordnung, durch Experten zur Verfügung zu stellen. Dabei geht es auch um die Inanspruchnahme von juristischem Sachverstand.
3. Der Gemeindevorstand wird beauftragt, umgehend zu sondieren, welche Umweltgutachter, Lärmschutzexperten und Juristen für eine Beratung der Organe der Gemeinde Kalbach sowie des Vorstands der Kalbacher Bürgerinitiative in Frage kommen können. Danach ist dem Haupt- und Finanzausschuss ein Vergabevorschlag zur Prüfung



Keine weitere Bahntrasse durch Kalbach

Bürgerinitiative gegen eine weitere Bahntrasse durch Kalbach

bis zum 28. Feb. 2017 zuzuleiten. Vorher soll eine Abstimmung mit dem Vorstand der Bürgerinitiative herbeigeführt werden. In dem Vergabevorschlag ist insbesondere darauf einzugehen, auf welchen Gebieten die einzelnen Fachbüros bzw. Kanzleien sich spezialisiert haben und bei welchen Projekten sie in der Vergangenheit mitgearbeitet haben. Der vorher genannte Termin sollte unbedingt eingehalten werden, da man für die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“ am 25. April 2017 verschiedene Überprüfungen mit Hilfe von Experten durchführen muss.

4. Dem Vorstand der Bürgerinitiative wird zugestanden, sich in Abstimmung mit dem Gemeindevorstand von den beauftragten Fachbüros beraten zu lassen.

Begründung:

1. Die Trassenvarianten VI und VII betreffen ein Großteil der Gebiete von Nieder- und Mittelkalbach. Teile von Mittel- und Oberkalbach sind von der Variante IV betroffen. Die Trasse VI führt an Rückers, Schweben, Mittelkalbach vorbei und mündet zwischen Neuhof-Opperz und Niederkalbach in den Opperzer-Berg-Tunnel. Die Variante VII kommt aus Richtung Rommerz, führt an Neuhof-Neustadt und Neuhof-Opperz vorbei, tangiert Niederkalbach und mündet ebenfalls in den Opperzer-Berg-Tunnel (s. Trassendarstellungen in **Anlage 1**).

Beide Trassen, die oberirdisch verlaufen und mehrere Brückenbauten erfordern, stellen einen massiven Eingriff in eine noch intakte Landschaft dar. Es werden Biotope zerstört bzw. beeinträchtigt. Es kommt zu massiven siedlungs- und landschaftsbezogenen Trenn- und Zerschneidungseffekten im Gebiet von Neuhof –Kalbach-Schweben-Rückers und anderen Teilen der Gemeinde Flieden. In Niederkalbach müssen die Sportplätze verlegt werden, und es muss als im hohen Maß pietätlos gewertet werden, wenn man die Bahntrasse viel zu nah am Friedhof vorbeiführen will.

Außerdem führen die Tassenvarianten VI und VII nur 200 m am Ortsrand von Niederkalbach vorbei (s. Schreiben der DB Netz vom 07.12.2016 - **Anlage 2**), obwohl die Gutachter der DB in der Sitzung des sog. Regionalforums am 28.04.2016 feststellten, dass die Grenzwerte des Lärmschutzes bei 200m Abstand zu Wohnsiedlungen zwar eingehalten würden, bei den Planungen würde jedoch ein Puffer von zusätzlich 50 m zu Grunde gelegt, somit ein Mindestabstand von 250 m. In diesem Zusammenhang wurde von den Gutachtern „auch ein 400m-Abstand zu Siedlungsflächen in den Raumwiderständen berücksichtigt“.

Gravierend sind die Auswirkungen auf das Wohnen der in den verschiedenen Ortsteilen der Gemeinden Kalbach, Neuhof und Flieden lebenden Menschen. Dabei ist insbesondere die Tatsache zu berücksichtigen, dass nicht nur bei der alten Bahnstrecke, sondern auch bei der neuen Trasse durch die steigende Anzahl der Güterzüge enorme Lärmbelastungen auf die Menschen der betroffenen Ortsteile zukommen. Um die Tragweite dieser Entwicklung zu verdeutlichen, wird die Prognose der Deutschen Bahn genannt: bis zum Jahr 2030 beträgt die Steigerung 40% beim Güterverkehr. Die Lebensqualität wird dadurch in unerträglicher Weise beeinträchtigt. Negative Auswirkungen auf das Bevölkerungswachstum der jeweiligen Ortsteile sind die Folge. Dies gilt insbesondere für



Keine weitere Bahntrasse durch Kalbach

Bürgerinitiative gegen eine weitere Bahntrasse durch Kalbach

die das Wachstum tragenden Ortsteile Nieder- und Mittelkalbach. Dabei muss man bedenken, dass gerade eine Wachstumsgemeinde für die Bewältigung der Herausforderungen der Zukunft am ehesten geeignet ist.

So ist auch zu befürchten, dass sich die insgesamt rückläufige Einwohnerentwicklung in Kalbach verstärken und zudem der Wert der Wohnimmobilien in den beiden betroffenen Ortsteilen erheblich sinken wird. Wer kommt für diese zu erwartenden Verluste auf?

Die Trasse IV soll im Kalbacher Gebiet (Veitsteinbach, Bucheller und Eichenried) als Tunnel geplant werden, wobei sie zwischen dem Ausgang des Landrückttunnels, der Kalbachtalbrücke und dem Beginn des Steinbergtunnels oberirdisch verläuft. Diese Trasse mündet nach einem weiteren Tunnel dann auf den oberirdischen Teil der DB-Neubaustrecke Hannover-Würzburg im Bereich der Bornhecke und Ziegelhütte. Auch durch dieser Variante wäre mit ihrer Realisierung ein großer Eingriff in die zu schützende Landschaft des Kalbachtals verbunden. In diesem Zusammenhang muss man bedenken, dass bei dem Bau des sehr langen Tunnels (ca. 10 km) ein riesiges Volumen an Erde anfällt, das auf den verschiedenen Flächen der Gemeinde Kalbach zu deponieren ist. Ob man überhaupt die dazu benötigten Flächen findet, bleibt abzuwarten. Jedenfalls ist aber dadurch mit einem sehr bedeutenden Eingriff in den Naturhaushalt zu rechnen. Darüber hinaus sind durch den offenen Verlauf der Bahnstrecke im Bereich des Kalbachtals starke Lärmbelastungen für die Bürger von Ober- und Mittelkalbach zu befürchten. Ferner sind auch zusätzliche Lärmbelastungen für die Wohngebiete „Fuldaer Berg u.a.“ zu erwarten, weil die Bahnstrecke im Bereich des Fischbachtals in der Gemarkung Niederkalbach in einem Einschnitt verläuft.

2. Für die Beurteilung der verschiedenen Trassenvarianten sind die Grundsätze und Ziele des zurzeit gültigen Regionalplans Nordhessen 2009 maßgebend. Ein ganz wichtiger Grundsatz zur regionalen Infrastruktur und hier speziell zum Verkehr (s. Ziff. 5.1) lautet: **„Anlage und Abwicklung des Verkehrs sollen so gestaltet werden, dass Sicherheit, Gesundheit und Erholungsbedürfnis der Bevölkerung, der Landschaftshaushalt einschl. der natürlichen Lebensgrundlagen, das Landschaftsbild, die Siedlungsstruktur und das Siedlungsbild so wenig wie möglich beeinflusst werden.“** Und diesem Grundsatz entsprechend wird auf Seite 123 unter Ziel 2 für den Bahnverkehr folgerichtig vorgegeben: **„Südlich Fulda sind Neubauabschnitte mit der geplanten A 66 zu bündeln.“**

Da nach dem Regionalplan Nordhessen 2009 das Bündelungsgebot von Verkehrswegen zu beachten ist, muss die Variante V zumindest im Raum Flieden-Neuhof die Antragsvariante für das anstehende Raumordnungsverfahren werden. In diesem Zusammenhang muss betont werden, dass der Regionalplan am 11.01.2010 von der Hessischen Landesregierung genehmigt wurde und im März 2010 mit der Veröffentlichung im Staatsanzeiger (Nr. 11 v. 15.3.2010) in Kraft getreten ist. Im Vorwort zu diesem Plan ist u.a. ausgeführt: „Sämtliche Planinhalte sind fachlich gut begründet und wurden erstmals einer förmlichen Planumweltprüfung unterzogen.“ Dieser Regionalplan ist für die kommunalen Gebietskörperschaften und die übrigen öffentlichen Planungsträger bindend. Im Übrigen wurden auch diese Stellen im Rahmen einer Anhörung vor der Beschlussfassung durch die



Keine weitere Bahntrasse durch Kalbach

Bürgerinitiative gegen eine weitere Bahntrasse durch Kalbach

Regionalversammlung Nordhessen beteiligt.

3. Wenn **neue Gleise** an der **vorhandenen Bahnstrecke** verlegt werden, müssen die Lärmschutzmaßnahmen nach den gesetzlichen Regelungen (16.BImSchV) durchgeführt werden, was zu Folge hat, dass für das Wohnen und damit für die Lebensqualität der Menschen ein riesengroßer Vorteil gegenüber dem jetzigen Zustand gegeben ist. Die gesetzlichen Lärmwerte (dB/A) sind nämlich im Vergleich zu den Vorgaben nach der Lärmsanierung deutlich niedriger, sodass es mit Hilfe von Lärmschutzmaßnahmen zu einer spürbaren Lärmreduktion kommen wird.

Wenn allerdings die Variante V im Raum Flieden-Neuhof nicht realisiert wird, dann wird an der vorhandenen Bahnstrecke **kein** zusätzlicher Lärmschutz umgesetzt. In einem solchen Fall würde dann nach einer der anderen Varianten gebaut werden, womit zusätzlicher Lärm für andere vom Bahnlärm bisher noch nicht betroffenen Wohngebiete die Folge wäre. Bei einer Realisierung der Variante IV, VI oder VII würden die Bewohner der unter der Ziff. 1 genannten Gemeinden bzw. Ortsteile mit zusätzlichem Lärm belastet. In diesem Zusammenhang soll daran erinnert werden, dass in der Vergangenheit über viele Jahre darum gekämpft wurde, für Niederkalbach eine Ortsumgehung zu bauen, die dann vor 10 Jahren mit der Südspange fertiggestellt wurde. Mit diesem Projekt war eine deutliche Entlastung der Bewohner der Ortslage von Niederkalbach, übrigens auch von Neuhof-Oppez, vom Verkehrslärm verbunden. Bei einer Realisierung der Variante VI oder VII würde dieser Vorteil wieder zunichtegemacht werden.

4. Die Bündelung der Verkehrswege „Autobahn und Bahnstrecke“ und damit der Bau der neuen Gleise entlang der Altstrecke im Raum Flieden-Neuhof (Variante V) haben folgende Vorteile:

- Der Landschaftsverbrauch wird auf ein Minimum begrenzt und wertvolle Biotope werden geschützt. Die Anlage von überdimensionierten Erddeponien wäre nicht erforderlich.
- Die Bewohner der Gemeinden Flieden, Neuhof, Kalbach, die von der Variante VI oder VII betroffen wären, würden nicht mit zusätzlichem Bahnlärm belastet werden. Die dörfliche Entwicklung der betroffenen Ortsteile könnte ungestört und damit erfolgreich verlaufen.
- Die Deutsche Bahn wäre verpflichtet, bei dem Bau von neuen Gleisen an der vorhandenen Bahnstrecke wirkungsvollen Lärmschutz umzusetzen. Alle Bewohner der derzeit von Bahnlärm betroffenen Wohngebiete der Gemeinden Flieden und Neuhof würden erheblich entlastet werden. **Diese Menschen müssen sich bewusst machen: Kein Bau von neuen Gleisen = kein Lärmschutz für unbestimmte Zeit! Dabei muss bedacht werden, dass die Bahn mit hohen Steigerungsraten beim Güterverkehr rechnet (s. Ziff. 1), der im Wesentlichen über die Bestandsstrecke abgewickelt wird.**
- Der Ausbau der Bestandsstrecke ist erheblich kostengünstiger als die mit der Trasse IV, VI oder VII erforderlichen Brücken- und Tunnelbauten. Das eingesparte Geld der Steuerzahler kann für andere wichtige Infrastrukturmaßnahmen und für



Keine weitere Bahntrasse durch Kalbach

Bürgerinitiative gegen eine weitere Bahntrasse durch Kalbach

die Bildung eingesetzt werden. Im Übrigen würden niedrigere Baukosten das Kosten-Nutzen-Verhältnis bei diesem Bahnprojekt günstig beeinflussen.

5. Zwei weitere wichtige Tatsachen aus der Vergangenheit sind aus der Sicht der Gemeinde Kalbach von ganz großer Bedeutung:

- Bei der A 66 haben nicht die viel zu hohen Kosten des Opperzer-Berg-Tunnels, der nach einem Beschluss des Kreistages des Landkreises Fulda und nach dem Wunsch hochrangiger Bundespolitiker gebaut werden sollte, den Ausschlag gegeben, sondern das Gebot der Bündelung der Verkehrslinien war letztendlich maßgebend für die Linienführung mit einem Tunnel unter Neuhof. Darüber hinaus waren Gründe des Naturschutzes, des Landschaftsbildes, des Städtebaues und der Erhaltung eines gesunden und intakten Lebensumfeldes zwischen Neuhof-Opperz und Niederkalbach von Bedeutung.
- Auch die Deutsche Bahn hat sich an das Bündelungsgebot gehalten, denn im Jahr 2004 hat der damalige Konzernbevollmächtigte DB nach einem Schreiben an die Gemeinde Kalbach zum Ausdruck gebracht, dass es trotz bestehender Finanzierungsprobleme zu dem viergleisigen Ausbau entlang der vorhandenen Bahnstrecke kommen wird.

Was damals als richtig erkannt worden ist, gilt auch heute noch. Deshalb müssen alle verantwortlichen Politiker der Gemeinde Kalbach öffentlich für die Variante V im Raum Flieden-Neuhof werben, denn sie ist mit dem so wichtigen Regionalplan Nordhessen 2009 vereinbar und sie kann auch als Variante der Vernunft bezeichnet werden.

6. Wir haben seit Oktober/November 2016 durch persönliche Gespräche mit Herrn Dr. Domke von der DB Netz AG und mit zwei an ihn gerichteten Briefe auf der Einhaltung des Bündelungsgebots nach dem Regionalplan 2009 bestanden und damit die Realisierung der Variante V gefordert. Darüber hinaus haben wir durch entsprechende Fragen in den Sitzungen der Arbeitsgruppe herausfinden wollen, welche Gewichtung das Bündelungsgebot bei der Gesamtabwägung für die zu findende Antragsvariante für die Durchführung des Raumordnungsverfahrens haben wird. Hier haben wir in der Arbeitsgruppensitzung am 25. Januar 2017 erfahren, dass sich die Planer der DB Netz AG selbst unsicher sind, und aus diesem Grund die Regionalplanung beim Regierungspräsidium um eine Stellungnahme gebeten haben. Deshalb ist es jetzt wichtig, dass wir mit Hilfe eines Juristen, der auf dem Gebiet der Regionalplanung erfahren ist und die Gerichtsurteile zur Bündelung von Verkehrswegen kennt, zusammen mit dem Gemeindevorstand prüfen lassen, welche Argumentationsmöglichkeiten es gibt, um unserer Forderung nach Bündelung der neuen Gleise der Bahn mit der vorhandenen Bahnstrecke eine rechtliche Relevanz zu verleihen.



Keine weitere Bahntrasse durch Kalbach

Bürgerinitiative gegen eine weitere Bahntrasse durch Kalbach

Um der Variante V im Raum Flieden-Neuhof zum Durchbruch zu verhelfen, muss man den erforderlichen juristischen und technischen Sachverstand „einkaufen“, der einem hilft, mit stichhaltigen rechtlichen und technischen Argumenten gegenüber der DB Netz AG und ihren Planern in der Arbeitsgruppe und im Dialogforum aufzutreten. Die dafür infrage kommenden Experten wird man auch dann noch brauchen, wenn die Variante V nicht die Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren werden sollte.

Deshalb ist es erforderlich, dass bei dem zur Verabschiedung anstehenden Haushaltsplans 2017 ausreichende Mittel für das Projekt „Realisierung der Variante V im Raum Flieden-Neuhof-Kerzell“ zur Verfügung gestellt werden.

7. Unsere Bürgerinitiative war im südlichen Landkreis Fulda die Erste, die gegen bestimmte Pläne der Gutachter der Deutschen Bahn mobilgemacht hat. Die Zahl ihrer Mitglieder und Unterstützer liegt mittlerweile bei rd. 1300 Personen. In der Gemeinde Kalbach ist es Tradition, eine gute Zusammenarbeit mit Bürgerinitiativen sicherzustellen. Deshalb müssen die Organe der Gemeinde Kalbach in Kooperation mit der Bürgerinitiative und allen zur Verfügung stehenden Mitteln dafür arbeiten, dass die Variante V im Raum Flieden-Neuhof Eingang in das Raumordnungsverfahren findet.

Mit freundlichen Grüßen

Jakob Brähler
(1. Vorsitzender)

Anlage 1: Skizze der BI zu den von der DB geplanten Trassen
im Raum Flieden-Neuhof

Anlage 2: Kopie des Schreibens der DB Netz AG vom 07.12.2016