



# Keine weitere Bahntrasse durch Kalbach

Bürgerinitiative gegen eine weitere Bahntrasse durch Kalbach

**Bürgerinitiative gegen eine weitere Bahntrasse durch Kalbach e.V.**

**Jakob Brähler – Vorsitzender**

**Peterstraße 12**

**36148 Kalbach**

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,  
Verkehr und Landesentwicklung,  
Abteilung I  
Kaiser-Friedrich-Ring 75  
65185 Wiesbaden

Kalbach, 15. Juli 2017

## **Dritte Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000**

### **Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen eine weitere Bahntrasse durch Kalbach im Rahmen der Beteiligung**

#### **FÜR DIE RICHTIGE SCHNELLBAHN-TRASSE von Hanau nach Fulda**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir sind eine von 15 Bürgerinitiativen im Suchraum für die Aus-/Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda und vertreten die Bürger in der Gemeinde Kalbach. Grundsätzlich treten wir für eine Erweiterung der Strecke auf vier Gleise ein. Wir wenden uns jedoch gegen eine Neuzerschneidung unseres Lebensraumes, egal ob im Nordspessart, im Südvogelsberg oder im südlichen Landkreis Fulda.

Unsere Kernaussage „Für die richtige Trasse“ bezieht sich auf eine weitestgehende Bündelung der Neutrassierung mit der Bestandsstrecke bzw. der A66. Die Installierung eines Lärmschutzes im Neubaustandard an der gesamten Strecke setzen wir dabei auch in der Bauphase voraus.

Bitte entnehmen Sie nachfolgend unsere Änderungsvorschläge und thematischen Hinweise für die dritte Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 zu diesem sensiblen Thema.



# Keine weitere Bahntrasse durch Kalbach

Bürgerinitiative gegen eine weitere Bahntrasse durch Kalbach

## Landesplanerischen Rahmenbedingungen

Ausgehend von den im **Entwurfstext zur dritten Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000** formulierten „*Landesplanerischen Rahmenbedingungen*“, welche den „*Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen des Menschen als Staatsziel mit Verfassungsrang*“ herausheben und damit „*den schonenden Umgang des Menschen mit den natürlichen Lebensgrundlagen bei allen Planungen höchste Priorität einräumen*“, stimmen wir mit dem Text voll überein, dass „*die Entwicklung des Landes neben der ökonomischen Leistungsfähigkeit auch an der Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen und der Lebensqualität für die heutige Bevölkerung und für zukünftige Generationen ausgerichtet*“ sein muss.

Die in der Folge zitierten Ansprüche und Kernaussagen aus dem Entwurfstext unterstreichen unserer Einschätzung nach die oben formulierten Rahmenbedingungen. Wir beziehen uns bezüglich unseres

Lösungsvorschlages auf diese. Denn „*bei allen räumlichen Planungen ist der Grundsatz einer möglichst geringen Flächeninanspruchnahme zu berücksichtigen*“.

## Nachhaltige Raumentwicklung

Im **Punkt 4.1-2 (G)** werden Freiräumen unterschiedliche, sich teilweise ergänzende „*ökologische und siedlungsstrukturelle Nutzungen und Funktionen zugesprochen*.“

„*Diese sollen im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung vor einer Inanspruchnahme möglichst geschützt werden. Ist eine erstmalige Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrszwecke bzw. für die Realisierung der Energiewende nicht zu vermeiden, soll diese möglichst Flächen sparend und umweltschonend erfolgen. Dies gilt entsprechend bei Planungen – insb. von linienhaften Infrastrukturmaßnahmen – mit zerschneidender Wirkung*.“

### - Infrastrukturmaßnahmen konzentrieren und bündeln

In der Begründung zu **Punkt 4.1-2** wird deutlich herausgehoben: „*Um den Verbrauch von Freiflächen soweit wie möglich zu reduzieren, sind Flächenmanagementkonzepte zu erstellen (siehe Planziffer 3.1) sowie Infrastrukturmaßnahmen zu konzentrieren und zu bündeln (z.B. Verkehrs- und Energieinfrastruktur)*“. Eine klare Vorgabe für die erste Herangehensweise der Planung solcher Großprojekte.

### - Keine unzerschnittenen Freiräume

Weiter wird im Abschnitt 4.3-5 (G) klargestellt, dass „*großflächige unzerschnittene verkehrsarme Räume mit einer Größe von über 50 qkm in ihrer Bedeutung für die Freiraumentwicklung, den landesweiten Biotopverbund, die landschaftsbezogene Erholung sowie als klimatische Ausgleichsräume so weit wie möglich bewahrt und vor einer Zerschneidung geschützt werden sollen*.“ Dies trifft für den Spessart und den Vogelsberg umfänglich zu.

Untermauert wird unser Anliegen durch eine Kernaussage des Umweltberichtes (S. 45), „*der Erhaltung der verbliebenen unzerschnittenen verkehrsarmen Räume kommt wegen ihrer geringen Lärmbelastung, der guten lufthygienischen Bedingungen sowie ihrer Eignung für die*



# Keine weitere Bahntrasse durch Kalbach

Bürgerinitiative gegen eine weitere Bahntrasse durch Kalbach

*landschaftsbezogene Erholung und den landesweiten Biotopverbund eine hohe Bedeutung zu. Daher sollen diese Räume vor einer weiteren Zerschneidung geschützt werden.“*

Des Weiteren wird im Umweltbericht zur dritten Änderung des Landesentwicklungsplans (LEP) Hessen 2000 in der Tabelle 2: Bewertung der Umweltauswirkungen, weiter herausgehoben, dass „die Bündelung von Verkehrswegen mit geringeren negativen Umweltauswirkungen einhergehen als die Inanspruchnahme von bislang unzerschnittenen Räumen“.

Es wird explizit ausgeführt, dass „aufgrund des relativ hohen Zerschneidungsgrades in Hessen die unzerschnittenen, verkehrsarmen Räume ab einer Mindestgröße von 50 qkm als schutzwürdig einzustufen sind. Großflächige unzerschnittene verkehrsarme Räume sind Räume, die nicht durch Bahnlinien, Siedlungen > 10 ha oder 10 Anwesen, Flughäfen, Tunnel länger als 1.000 m oder durch Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge von mehr als 1.000 Kraftfahrzeugen pro Tag beeinträchtigt werden (Grundlage: ATKIS DLM 25). Hiervon weist Hessen 55 Räume auf (vgl. Abbildung 11 im Umweltbericht). In diesen sollen Neuzerschneidungen vermieden bzw. im Zuge von zerschneidend wirkenden Projekten (Straßenneu- oder -ausbau) diese Wirkung durch artgerechte Querungsbauwerke ausreichend behoben werden. Von Bedeutung ist dies insbesondere für großräumig wandernde Arten des Waldes und Halboffenlandes (Wildkatze, Luchs).“

Die Wildkatze und der Luchs sind in beiden Gebieten innerhalb des Suchraumes nachgewiesen.

## Verantwortung für Flora, Fauna und Landschaft

Im Abschnitt 4.2.1 Flora, Fauna und Landschaft wird sich im Entwurf ganz richtig darauf festgelegt, dass „Natur- und Landschaftsräume in Hessen auch künftig ihre Funktionen als Lebensräume, Rastbereiche und Wanderkorridore für die im Schwerpunkt hier heimischen Tier- und Pflanzenarten geschützt werden sollen. Dies gilt insbesondere für solche Arten und Lebensgemeinschaften, für die Hessen nach den Rechtsvorschriften der Europäischen Union und auf Grund zwischenstaatlicher Verträge und Vereinbarungen eine besondere Verantwortung trägt.“



# Keine weitere Bahntrasse durch Kalbach

Bürgerinitiative gegen eine weitere Bahntrasse durch Kalbach

## - Biodiversität erhalten und fördern

Im Unterpunkt 4.2.1-11 (G) wird weiter ausgeführt, dass *„wertvolle Lebensräume mit gleichzeitiger Bedeutung für den Klimaschutz, wozu insbesondere grundwasserabhängige Landökosysteme und naturnahe Wälder gehören, erhalten und nach Möglichkeit in ihrer Funktion weiterentwickelt werden sollen.“* (Biodiversität)

In der Begründung zu Planziffer 4.2.1-1 ist zu lesen: *„Die Festlegungen zu Flora, Fauna und Landschaft dienen dazu, den Raum in seiner Bedeutung für die Tier- und Pflanzenwelt sowie in seinen vielfältigen ökologischen Wechselwirkungen zu entwickeln und zu sichern. Besondere Schwerpunkte bestehen darin, den Erfordernissen des landesweiten Biotopverbundes einschließlich des darin integrierten Netzes „Natura 2000“ Rechnung zu tragen. Außerdem sollen für landesplanerische Festlegungen mit möglichen negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft – dies gilt vorrangig für den Ausbau der Windenergie und weitere Infrastrukturen – die Voraussetzungen für deren natur- und artenschutzverträgliche Umsetzung auf den nachfolgenden Planungsebenen sichergestellt werden.“* Festgeschrieben wird hier, dass *„diese Festlegungen angesichts des fortschreitenden Klimawandels sowie den damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Lebensräume zum nachhaltigen und flächendeckenden Schutz der Arten beitragen sollen.“* Herausgehoben wird dabei, dass *„hinsichtlich der Vernetzung von Waldlebensräumen die Zielart „Wildkatze“ herangezogen werden soll. Es ist zu erwarten, dass auch andere waldgebundene Großsäuger und sonstige Wald(rand)arten (z.B. Haselmaus) von der Umsetzung profitieren.“* Dies trifft für den Suchraum umfänglich zu, da wie schon erwähnt die Wildkatze im Suchraum nachgewiesen ist.

## - Umsiedlungserfolge fraglich

Bei gravierenden Eingriffen (wie der Bau einer Bahnlinie auf einer neuen Trasse) erfolgen zwar Umsiedlungsmaßnahmen für geschützte Pflanzen und Tierarten. Da es bisher aber versäumt wurde, die Umsiedlungen langjährig wissenschaftlich zu begleiten (Zeitraum mind. 5 Jahre; bei bestimmten Arten aber auch erheblich länger) liegen noch keine ausreichende Kenntnisse über den langfristigen Erfolg von solchen Maßnahmen vor. Die Wissenschaft, unseres Wissens nach der Lehrstuhl für Terrestrische Ökologie, Wissenschaftszentrum Weihenstephan für Ernährung, Landnutzung und Umwelt, Technische Universität München, forscht erst seit kurzem über diesen Bereich.

Da also eine solche Maßnahme nicht wissenschaftlich nachgewiesener Maßen erfolgreich ist und zur Erhaltung und Förderung der betroffenen Art wissenschaftlich fundiert beiträgt, ist unserer



# Keine weitere Bahntrasse durch Kalbach

Bürgerinitiative gegen eine weitere Bahntrasse durch Kalbach

Einschätzung nach von solchen Maßnahmen im aktuellen Suchgebiet abzuraten.

Des Weiteren kommen wir zu der Einschätzung, dass in bereits massiv vorgeschädigten Bereichen im Suchgebiet (Trinkwasserentnahme, Hochwasserschutz und

Windenergiegewinnungsanlagen), welche sich in den letzten Jahren wieder etwas erholt haben, unter besonderen Schutz gestellt werden sollten und vor weiteren Eingriffen weitestgehend verschont werden müssen.

## Infrastruktur ausbauen / Landschaft und Bevölkerung schützen

Die Feststellung im Punkt 5. Infrastrukturentwicklung, dass *„eine Befriedigung des Mobilitätsbedarfs der Bevölkerung sowie des Transportbedarfs der Wirtschaft in allen Regionen des Landes und ihren Teilräumen im Einklang mit ökologischen, ökonomischen und sozialen Erfordernissen maßgebend für die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur ist“* findet unsere volle Unterstützung.

Der folgerichtig aus den oben formulierten Aussagen generierte Anspruch im Punkt

5.1.2.-1 ( G ), dass *„Baumaßnahmen zum Ausbau des Schienennetzes in Mittelgebirgslandschaften und in dicht besiedelten Gebieten so geplant werden sollen, dass insbesondere den Belangen des Landschaftsschutzes und des Schutzes der Bevölkerung vor Lärm hinreichend Rechnung getragen wird“*, bildet eine Grundlage unserer Anliegen!

Grundsätzlich sehen wir auch die Notwendigkeit des viergleisigen Ausbaues der Bahnstrecke! Allerdings lehnen wir eine Neuzerschneidung des Nordspessarts, des Südvogelsberges und des südlichen Landkreises Fulda aus im Entwurfstext formulierten und weitergehenden Gründen, grundsätzlich ab.

Wir sind für einen weitestgehenden Ausbau der vorhandenen Trasse bzw. einer Bündelung der Trasse mit der A66, ähnlich wie sie in externen Konzepten im Rahmen des Dialogforums der DB Netz AG vorgestellt wurden.



# Keine weitere Bahntrasse durch Kalbach

Bürgerinitiative gegen eine weitere Bahntrasse durch Kalbach

Unter Punkt 5.1.2-4 (Z) zum Ausbau der Bahnstrecke Frankfurt – Fulda – Erfurt ist nachzulesen: *„Dieser Abschnitt der europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecke von Paris über Frankfurt nach Berlin und Warschau ist auf den Standard des Transeuropäischen Netzes zu bringen. Zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe zwischen Frankfurt und Fulda ist die bestehende Strecke entweder viergleisig auszubauen oder neu zu bauen. Die Verbindung nach Erfurt ist bedarfsgerecht neu- bzw. auszubauen.“* Um der Bevölkerung und den Planern einen Rahmen aufzuzeigen und die oben im Text zitierten Ansprüche und Festlegungen zu implantieren, muss an dieser Stelle klarer formuliert werden.

## - Bewertung der Planungen im Suchraum

Wir stellen fest, dass seitens der Planer der Deutschen Bahn klare Vorgaben über zum Beispiel die Zeitersparnis von 7 Minuten zwischen Frankfurt und Fulda und damit der ICE-Geschwindigkeit von 250 Km/h , Knotenpunkte, den Mindeststradien und der maximalen Steigungen gesetzt wurden. Die Raumwiderstände sind definiert, ihre einzelne Bewertung in den Planungen aber noch nicht transparent und vollständig dargestellt.

Für uns lässt sich die Frage nicht beantworten, ob technisch-wirtschaftliche Setzungen oder solche, wie oben im Landesentwicklungsplan dargestellte, in der Bewertung höhere Beachtung finden. Bei einer hohen Bewertung der Vorgaben des Landesentwicklungsplanes ergibt sich für uns nur eine Festlegung auf eine Bündelung und damit nicht zu einer Neuzerschneidung von wertvoller Landschaft und Lebensraum. Hier stehen sich einerseits eine sieben minütige Fahrzeitverkürzung der ICE's und die Erhaltung des Lebensraums von tausenden Menschen gegenüber. Beide Seiten werden zu- und abgeben müssen.

Im Übrigen stellt sich eine Bündelungsentscheidung nach den Berechnungen von namhaften Trassenplanern als die preiswerteste Lösung dar.

Eine Bündelung schützt somit langfristig die Lebensgrundlagen.





# Keine weitere Bahntrasse durch Kalbach

Bürgerinitiative gegen eine weitere Bahntrasse durch Kalbach

Daraus folgend ergibt sich für den Entwurfstext die Notwendigkeit einer Änderung der Formulierung in Planziffer 5.1.2-4 (Z) . Wie bei der Bahnstrecke „Frankfurt – Darmstadt – Mannheim (NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar)“ mit folgenden konkreteren Formulierungen:

*„Frankfurt – Darmstadt – Mannheim (NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar)“*

*„Zur Trennung von Nah- und Fernverkehr sowie zur Kapazitätserhöhung für den Personen- und Güterverkehr ist eine Neubaustrecke, parallel zur Bundesfernstraße A 5/A 67 und mit Anbindung Darmstadt-Hbf, zu planen. Die für die Schienentrasse notwendigen Flächen sind innerhalb des in der Plankarte festgelegten „Planungsraumes“ regionalplanerisch zu sichern.“*

*„Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht für die Neubaustrecke (NBS) Rhein/Main-Rhein/Neckar südlich von Darmstadt die Bündelung der Trassenführung mit der A 67 vor. Dies steht im Einklang mit der raumordnerischen Beurteilung.“*

Wir schlagen folgende Änderungen bzw. Hinweise zu dem Text vor, die Regionalversammlung möge diese einarbeiten und beschließen:

## Planziffer 5.1.2-4 (Z)

Der Abschnitt der **Planziffer 5.1.2-4 (Z), Ausbau der Bahnstrecke Frankfurt – Fulda – Erfurt** ist gemessen an den oben zitierten Inhalten, vorgetragenen Begründungen und Fixierung der Grundgedanken des Entwurftextes hier in die Tat umzusetzen und konsequent zu verwirklichen. Eine Änderung des Textes sorgt für Klarheit bei den Planern und der Bevölkerung in der Region.

### Der Textteil:

#### **Frankfurt – Fulda – Erfurt**

*„Dieser Abschnitt der europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecke von Paris über Frankfurt nach Berlin und Warschau ist auf den Standard des Transeuropäischen Netzes zu bringen. Zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe zwischen Frankfurt und Fulda ist die bestehende Strecke entweder viergleisig auszubauen oder neu zu bauen. Die Verbindung nach Erfurt ist bedarfsgerecht neu- bzw. auszubauen.“*



# Keine weitere Bahntrasse durch Kalbach

Bürgerinitiative gegen eine weitere Bahntrasse durch Kalbach

## ist durch den Text:

### **Ausbau der Bahnstrecke Frankfurt – Fulda – Erfurt**

Dieser Abschnitt der europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecke von Paris über Frankfurt nach Berlin und Warschau ist auf den Standard des Transeuropäischen Netzes zu bringen. Zur Trennung von Nah- und Fernverkehr sowie zur Vermeidung der Kapazitätsengpässe für den Personen- und Güterverkehr ist die Bahnstrecke zwischen Frankfurt - Fulda - Erfurt viergleisig auszubauen. Dabei ist dem Grundsatz Rechnung zu tragen, dass der Ausbau des Schienennetzes in Mittelgebirgslandschaften und in dicht besiedelten Gebieten so geplant werden sollen, dass insbesondere den Belangen des Landschaftsschutzes und des Schutzes der Bevölkerung vor Lärm hinreichend Rechnung getragen wird. Eine weitestgehende Bündelung parallel mit der Bestandsstrecke oder mit der A66 ist einzuhalten. Von einer Neuzerschneidung der Landschaft ist abzusehen. Die Etablierung von mindestens drei Wildquerungsbrücken, eine im Bereich Gelnhausen – Bad Soden-Salmünster, eine im Bereich Distelrasen und eine im Bereich Flieden – Fulda sind einzuplanen.

Ein Lärmschutz nach Neubaustandard ist an der gesamten Bahnstrecke zwischen Frankfurt und Erfurt, auch in der Bauphase, zu etablieren.

## zu ersetzen.

### **Planziffer 4, Flora, Fauna und Landschaft**

In der Planziffer sind die Erhaltung und die Förderung der Artenvielfalt, also der Biodiversität, deutlicher herauszustellen.

### **Planziffer 3.3 Lärmschutz**

Da die Bevölkerung in den Bauphasen einer jahrelangen starken Lärmbelästigung ausgesetzt sind, muss in der Planziffer 3.3 eingearbeitet werden, welche Lärmschutzmaßnahmen während Bauphasen erforderlich sind und festgeschrieben werden müssen.

Hier gibt es einen Präzedenzfall im Bereich des Neubaus der Autobahn A 66 – Riederwaldtunnel. Von Seiten des hessischen Wirtschaftsministers sind den Anwohnern bis zu 10 m hohe Lärmschutzwände zugesagt worden (die dortige Bebauung ist etwa 3 bis 4-geschossig). Diese Zusage geht nach unserem Kenntnisstand über den Planfeststellungsbeschluss in seiner rechtsgültigen Form (aus 2011 oder 2012) hinaus.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
Jakob Brähler