



Bürgerinitiative (BI)

Pro Lebensraum am Rand des Vogelsberges

Regierungspräsidium Darmstadt
Dezernat III 31.1 Regionalplanung
Wilhelminenstr. 1-3
64283 Darmstadt

Hintersteinau, den 29.09.2020

Stellungnahme zum ROV der Deutschen Bahn AG für die Ausbaustrecke/Neubaustrecke (ABS/NBS) Hanau-Würzburg/Fulda

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen des Raumordnungsverfahrens machen wir im Namen unserer Bürgerinitiative gegen die Variante VII (sieben) die folgenden Einwendungen geltend.

Die Deutschen Bahn AG hat die Linien für die ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda in den Trassenkorridoren zwischen Gelnhausen und Fulda soweit bestimmt, dass nun die Variante IV (vier) als Antragsvariante in Raumordnungsverfahren gesendet wurde. Dennoch steht die Variante VII (sieben) zur Diskussion, welche als Rückfallvariante ausgewählt werden könnte.

Diese Variante VII (sieben) führt am Rande des Vogelsberges nahe unserer Heimatorte vorbei und tangiert die Orte Hintersteinau, Uerzell und Wallroth mit einem Abstand im offenen Verlauf von 250 m zum Ortsrand in Kombination mit 30 m hohen Brückenbauwerken im Tal.

Würde diese Variante gebaut, wäre die Zukunft unserer Gemeinden empfindlich gestört, weil dieses Projekt die Tal Auen, wie zum Beispiel das „Sieben Mühlental“ und das „Ürzeller Wasser“ als Naherholungsgebiet massiv beeinträchtigt und Lebensräume selten vorkommender Tierarten bereits in der Bauphase zerstört.

Unsere Gründe für diese Feststellung sind:

1. Bei einer Linienführung der Trasse VII am Rande des Vogelsberges wäre die Wohn-/Lebensqualität für alle Bürger der umliegenden Orte wie Hintersteinau, Uerzell, Neustall, Klesberg, Reinhards, Stork, Magdlos, Wallroth mit

- erheblichen Einschränkungen verbunden. (Negative Beeinträchtigung der Nachtruhe durch Bahnlärm z. B. bei geöffnetem Fenster vor allem in den wärmeren Jahreszeiten!)
2. Tal Auen, wie etwa das „Sieben Mühlental“, welches als Naherholungsgebiet zum Wandern und Reiten unserer ortsansässigen Vereine einlädt, würde durch Brückenbauwerke und Geländeeinschnitte sowohl substanziell als auch visuell beschädigt!
 3. Die vielfältige Flora und Fauna, welche z.B. nachweislich für Haselmaus, Schwarzstorch und auch dem Rotmilan einen Lebensraum bietet, würde schwinden sowie weitere seltene Tierarten vertrieben.
 4. Die zusätzliche Siedlungsentwicklung käme völlig zum Erliegen.
 5. Eine Wertminderung von Grundbesitz, Immobilien und damit verbundene Altersvorsorge träte ein.
 6. Abwanderung der Bevölkerung wäre die logische Konsequenz.

Jetzt erleben wir, dass die Deutsche Bahn AG genau in dem Raum, wo aus Gründen des Naturschutzes, des Landschaftsbildes und der Erhaltung eines gesunden und intakten Lebensumfeldes, den Bau einer Bahnstrecke prüfen läßt.

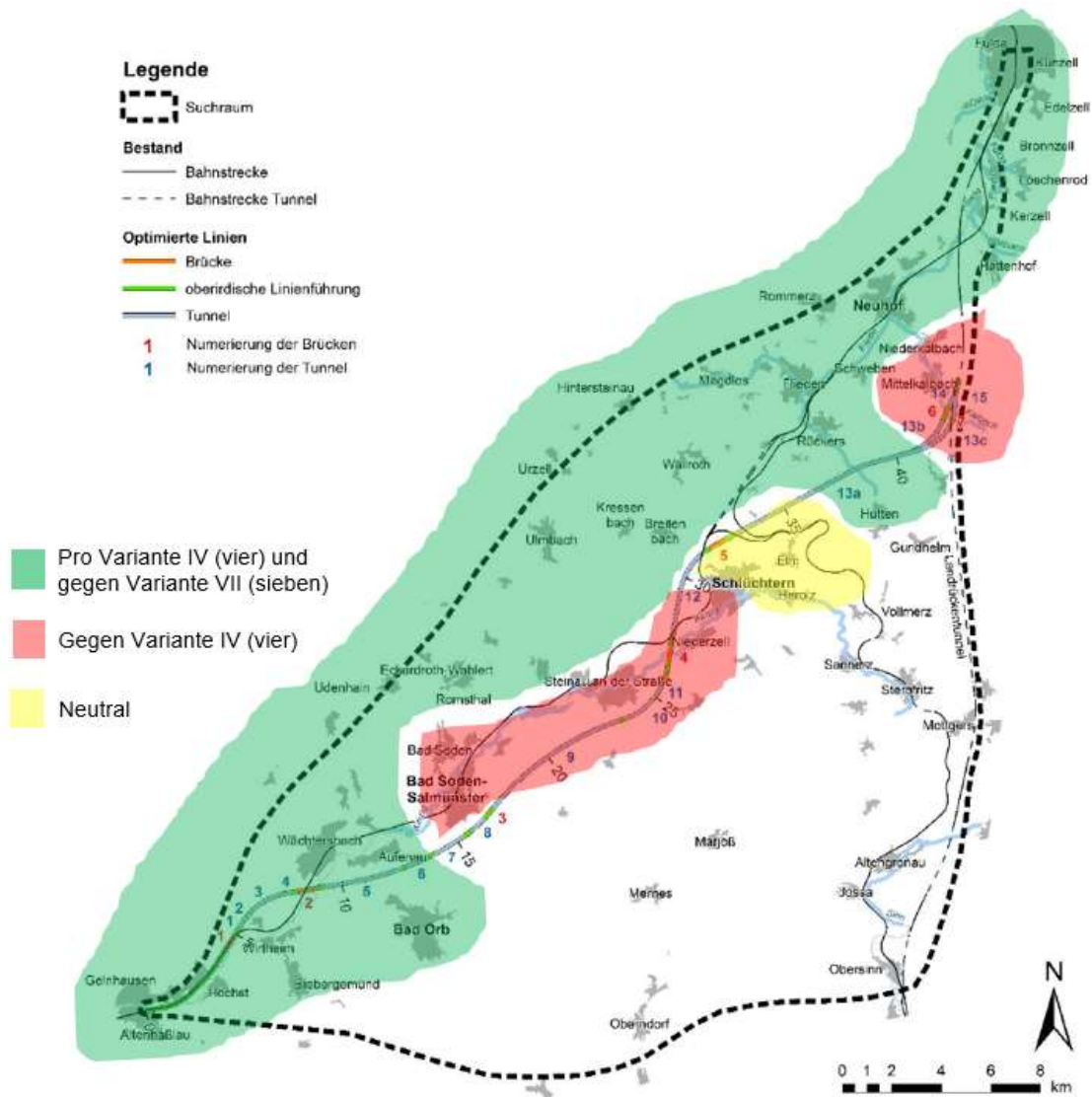
Des Weiteren bedeutet das überregionale Großprojekt mit Blick auf unsere Zukunft eine signifikante Beeinträchtigung potentieller Entfaltung bezüglich Fremdenverkehr (Urlaub auf dem Lande) und somit eine negative infrastrukturelle Entwicklung. Bemühungen der letzten Jahre, Menschen durch „Erholung in Ruhe“ zu erheitern und für unsere ländliche Idylle in Mittelgebirgsregion zu werben, wie zum Beispiel durch die bereits vorhandene Ausweisung und Erschließung von Wanderwegen, wären vergebens.

Aus diesen Anlässen haben wir uns in der betroffenen Region zu dieser Bürgerinitiative zusammengeschlossen. Mittlerweile kann die Bürgerinitiative „Pro Lebensraum am Rand des Vogelsberges“ schon mehr als 700 Mitglieder aufweisen, welche unsere Anliegen unterstützen. Dies sind alles gute Gründe für unsere Forderung:

„Keine Bahntrasse in unserer Heimat!“

Auf Grund der Berichterstattungen und Bekundungen im Dialogforum der DB Netz AG zeigt sich mit ca. 80 % der betroffenen Regionen eine überwiegende Ablehnung der Variante VII (sieben) auf. Wenn man sich die in der Streckengrafik (siehe unten) hervorgehobenen Bereiche entlang der noch im Rennen verbliebenen beiden

Varianten IV und VII anschaut, kann man unmittelbar erkennen, dass die Variante IV (vier) die größte Akzeptanz erfährt.



Die Variante VII (sieben) würde eine noch unberührte Natur zerstören, und des Weiteren den Bahnlärm noch weiter in die Regionen verteilen. Durch die Variante IV (vier) ergeben sich hingegen Entwicklungsmöglichkeiten für die Bergwinkelregion, da diese Variante mit der Bestandsstrecke verknüpft werden kann. Hier könnte sich eine Option ergeben, einen Bahnhof mit ICE Halt für die Zukunft zu ermöglichen, um die Pendler schneller und ohne Zwischenhalt nach Frankfurt, Fulda oder darüber hinaus zu transportieren. Dies würde der ländlichen Region im Bergwinkel, Spessart und Vogelsberg (Einzugsbereich von ca. 50.000 Bürgern) einen Vorteil bringen und der

allgemeinen Landflucht entgegenwirken. Diese Option wird auch noch dadurch verstärkt, dass die geforderte Fahrzeit von 45 Minuten durch die Variante IV (vier) bereits um 7 Minuten unterschritten wird, und somit ein Fernverkehrshalt zwischen Steinau und Schlüchtern in den Fahrplan einkalkuliert werden kann. Da die Variante VII abseits in der Natur liegt, hätte man sich für alle Zeit diese Option verbaut. Des Weiteren hat die Variante VII durch die größere Entfernung zur Autobahn den Nachteil, dass der jahrelange Baustellenverkehr die Bürger in Brachttal, Wächtersbach, Huttengrund, Marborn und Wallroth sehr stark durch Lärm und Verkehrsbehinderungen beeinträchtigen wird. Ein weiterer Grund, der gegen die Variante VII spricht, ist der hoffentlich nie eintretende Bahnunfall auf dieser Strecke. In diesem Fall hat die Rettungsinfrastruktur im ländlichen Bereich dann abseits von den Hauptstandorten von Krankenhäuser, Rettungswachen und THW mit schwerwiegenden Hindernissen, wie Tunnel und kurze hohe Talbrücken/Geländeeinschnitten zu arbeiten, welche schnelle und einfache Rettungsmaßnahmen erschweren. Dies würde sich im Fall des Falles bei einer Variante IV wesentlich besser zu Gunsten der Rettungsdienste und möglicher Opfer darstellen.

Wir bitten hiermit das Regierungspräsidium die Tatsachen, Erkenntnisse und oben angeführten Bedenken zu berücksichtigen und auch die von der DB Netz AG favorisierte Variante IV als beste verträgliche Variante zu befürworten, da sich aus objektiver Sicht die Variante IV (römisch vier) im Vergleich als konsensfähige Lösung anbietet und des Weiteren zukünftige Perspektiven eröffnet.

Zusätzlich ist die Variante IV mit einer Gesamtlänge von 44 km fast 4 km kürzer als die Variante VII, welches dann ebenfalls eine kürzere Bauzeit und geringere Kosten mit sich bringen dürfte.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Held

(Vorsitzender)

Sascha Bensing

(Stellvertretender Vorsitzender)