

Stellungnahme des Verkehrsclubs Deutsch-
land, Landesverband Hessen e.V.

Anhörungs- und Offenlegungsentwurf des
Regionalplans Nordhessen

Stichtag 30. November 2006

Verkehrsclub Deutschland
Landesverband Hessen e.V.

Wilhelmsstraße 2
34117 Kassel

Telefon: 0561-108310
Telefax: 0561-108311
E-Mail: hessen@vcd.org

Erstellt durch: Dipl.-Ing. Guido Spohr

Zusammenfassung zum Punkt 5.1. Verkehr im Punkt 5. Regionale Infrastruktur

- Die im Rahmen des Regionalplans als Ziele der Regionalplanung ausgewiesenen Vorhaben, insbesondere im Bereich des Straßenverkehrs als auch im Bereich des Luftverkehrs haben zum Teil gravierende Auswirkungen auf die Umwelt- und Raumverträglichkeit. Die Menge verkehrsinfrastruktureller Vorhaben ist unseres Erachtens überzeichnet und spiegelt nicht mehr die aktuellen und zukünftigen Entwicklungen im Hinblick auf den demographischen Wandel und die räumliche Ordnung wider.
- Setzt man im Bereich des **schienengebunden Verkehrs** zu einem guten Teil auf die Reaktivierung teilweise äußerst ungewisser (aus unserer Sicht auch zukünftig zu wenig Verkehrspotential) Strecken und auch ungewisser Ausbauten, so wird im Bereich des **Straßenverkehrs** ein für eine eher ländlich geprägte Region hoher Anteil an Umgehungsstraßen (fast 2/3 der gesamten Vorhaben) in den unterschiedlichen Kategorien ausgewiesen. Umgehungsstraßen beeinträchtigen oftmals Landwirtschaft, Wasserwirtschaft und Naturschutz erheblich und sind nur in Einzelfällen, insbesondere aus Gründen einer immensen innerörtlichen Verkehrsbelastung, verbunden mit Verkehrslärm, Erschütterungen etc. über den Sanierungswerten nach BImSchG gerechtfertigt. Ob dies bei all diesen Vorhaben, überwiegend in ländlichen Räumen und teilweise nur Landstraßen betreffend, notwendig ist, wird vom VCD bezweifelt. Dies gilt insbesondere für das Kosten-Nutzen-Verhältnis.
- Die Neu- und Weiterbauten von Autobahntrassen sind konkret auf den Nutzen für die Region und den Bedarf zu prüfen. Dies gilt für die auf Seite 129 aufgeführten Projekt 1-6. Neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge bringen solche raumbedeutsamen Vorhaben kaum noch Nutzen für die Regionalentwicklung und dienen auch zu Lasten der Region überwiegend dem internationalen Warenaustausch. Dieser ist jedoch über die Schiene weitaus umweltverträglicher abzuwickeln.
- Der VCD kritisiert die **Darstellung des Radverkehrs** im Teil Straßenverkehr und hier nur als Grundsatz 7. Der Radverkehr ist ein eigenständiges Verkehrssystem. **Daher ist der Radverkehr auch als eigenständiger Punkt im Regionalplan auszuweisen.** Insgesamt ist im Bereich Radverkehr die Darstellung von Zielen und Grundsätzen mangelhaft.
- Unzureichend sind die Begründungen **im Bereich Luftverkehr**, vor allem Ziel 1 „Verkehrslandeplatz Kassel-Calden“. Wiewohl in Gutachten stichhaltig widerlegt, wurden die Aussagen zu Bedarfsprognose und Beschäftigungseffekten einfach aus den Gutachten des Planfeststellungsverfahrens und des Raumordnungsverfahrens übernommen. Es wurden in diesen Gutachten NUR positive Effekte auf Wirtschaft und Beschäftigung dargestellt, negative Wirkungen des Flughafenprojekts für andere Branchen und Regionen gar nicht untersucht. Der geographische Geltungsbereich des Regionalplans Nordhessen ist für den Einzugs- und Wirkungsbereich eines Regionalflughafens Kassel-Calden viel zu eng gefasst, da auch benachbarte Bundesländer durch seine Auswirkungen auf den Raum und die Umwelt einbezogen werden müssen. Auch wird das in der Begründung zu Ziel 1 auf Seite 137 angegebene tragfähige betriebswirtschaftliche Konzept angezweifelt. Es ist widerlegt, dass der Flughafen Kassel-Calden betriebswirtschaft-

betriebswirtschaftlich arbeiten kann, da selbst die FGK, Betreiberin von Kassel-Calden, von jährlichen Defiziten ausgeht, die durch den Steuerzahler gedeckt werden müssen.

- Der Regionalplan sollte sich am Prinzip der Nachhaltigkeit orientieren und ähnlich fortschrittliche Ziele und Grundsätze im Themenbereich Verkehr umfassen wie im Entwurf zum Regionalplan Mittelhessen dargestellt. Dieser ist insbesondere im Hinblick auf Schienenverkehr, ÖPNV, Radverkehr und Umweltverträglichkeit deutlich ambitionierter.
- Im Vergleich zu anderen Infrastrukturen Nordhessens weisen die Verkehrswege bereits einen hohen Entwicklungsstand auf. Deren weiterer Ausbau bringt allenfalls marginalen Grenznutzen. Der VCD empfiehlt daher eine Verlagerung von Investitionen in Bereiche mit größerem Entwicklungspotential für Wirtschaft und Beschäftigung, vor allem Bildung, Forschung, Kultur, Tourismus, Gesundheitswesen und Umweltschutz.

Anbei erfolgt die dezidierte Auseinandersetzung mit dem Regionalplanentwurf.

Zu Punkt 5.1.1 Schienenverkehr, Seite 113

Anregung: Der Erhalt der Mitte-Deutschland-Verbindung als wichtige Querverbindung zwischen West- und Ost ist in den Regionalplan als Ziel aufzunehmen.

Begründung: Ziel sollte ein abgestimmtes Konzept aus Fernverkehr (~ InterRegio-Niveau) und Regionalverkehr sein, das stündlich schnelle Direktverbindungen (mindestens alle 2 Stunden umsteigefrei) im Korridor Dortmund/Hagen - Warburg - Kassel - Erfurt - Halle/Gera ermöglicht und als Zubringer zu den IC/ICE-Achsen (Hamm, Kassel, Eisenach) dient. Dieses Konzept sollte tariflich auch in alle an der Strecke liegenden Verkehrsverbände und Tarifgemeinschaften integriert sein.

Grundsatz 1:

Anregung: Das Ziel „Der Betrieb des Schienenverkehrs (Personen- und Güterverkehr) soll in seinem Bestand gesichert und verbessert werden und ggf. durch Reaktivierung von gegenwärtig nicht mehr betriebenen Eisenbahnverbindungen ausgebaut werden“ ist in den Punkt Ziel 1 zu übernehmen.

Begründung: Diese Zielsetzung verleiht bereits heute gefährdeten Verbindungen wie Cölbe-Frankenberg, Wabern-Bad Wildungen etc. eine verstärkte regionalplanerische Bestandsgarantie. Zwar wurde der Weiterbetrieb durch Zielvereinbarung zwischen dem Land Hessen und dem Nordhessischen Verkehrsverbund festgeschrieben, der zeitliche Horizont des Regionalplanes Nordhessen reicht jedoch darüber hinaus. Beiden Trassen kommt zur Anbindung der Nationalparkregion Kellerwald-Edersee eine herausragende Bedeutung zu.

Ziel 1:

Anregung: Die aufgeführte Aussagen sind aufgrund ihre schwachen Inhalte und Begründungen zu konkretisieren.

Begründung: Eine pauschale Ausbauangabe von ein- bzw. zweigleisigen Strecken ist antiquiert und nicht zielführend. Auch die dargelegte Begründung zu Ziel 1 geht nur oberflächlich und unzureichend auf den strukturellen Wandel der nordhessischen Region ein. Es reicht nicht aus, die Ausbauten lediglich mit der Aussage zu begründen, dass der Fern- und Regionalverkehr eine noch größere Rolle spielen soll oder muss (siehe Seite 117).

Vielmehr sollte der konkrete Nutzen der Trassen für die Region aus Sicht der Regionalentwicklung und Regionalökonomie, der Standortentwicklung, des Tourismus, der öffentlichen Daseinsvorsorge etc. dargestellt werden. Nordhessen soll nach Aussage des Regionalmanagements Nordhessen Ferienregion Nummer 1 in Deutschland werden. Nordhessen soll weiterhin bezüglich seiner Bedeutung als Mobilitätsregion ausgebaut werden. Natürliche Ressourcen (Kulturlandschaft, Natur- und Nationalpark Kellerwald-Edersee, Naturpark Hoher Meißner etc.) sollen - auch zur Förderung des Tourismus - erhalten werden.

Diese Argumente erhärten die Aussage in Ziel 1. Denn nur dadurch ist auch der Erhalt der Strecken Wabern-Bad Wildungen und Cölbe-Frankenberg hinreichend begründet. Deren zweigleisiger Ausbau ist dagegen unrealistisch! Gleiches gilt aktuell auch für etwaige Reaktivierungen von Strecken. Die Strecke Korbach-Frankenberg soll maßgeblich aufgrund des begründeten Tourismuspotenzials zur Stärkung des Waldecker Lands, der Erreichbarkeit des Ederberglands sowie des Kellerwald-Edersee-Gebietes reaktiviert werden und ist politisch und auch vom VCD ausdrücklich gewünscht.

Ziel 6

Anregung:

Die Erhaltung der Strecke Bad Wildungen - Edertal-Korbach ist trotz des „Umbaus“ in einen Radweg als Grundsatz beizubehalten.

Begründung:

Gemäß vertraglicher Vereinbarung zwischen der Deutschen Bahn AG und dem zuständigen Amt für Straßenverkehrswesen Waldeck-Frankenberg wird die Strecke Anfang November 2007 zwischen Korbach und Edertal-Buhlen in einen touristisch interessanteren Radweg umgebaut. Da die Strecke bis 1994 jedoch noch für den internationalen Bahnverkehr (Amsterdam Centraal-Bad Wildungen) relevant war und durchaus positive Fahrgastzahlen aufweisen konnte, besitzt sie noch durchaus Bekanntheitsgrad und Potential. Im Zuge eines gut ausgebauten Netzes der Kurhessenbahn als Rückgrat für die Erreichbarkeit der Nationalparkregion und die Kommunen Waldeck und Edertal als touristische Standorte ist die Strecke jedoch langfristig zu sichern.

Zu 5.1.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Aussagen sind unzureichend und verleihen als Grundsätze der Regionalplanung nicht das erforderliche Gewicht. Es fehlen verbindliche Zielvorgaben für die Regionalplanung und damit auch für die Kommunen und Gebietskörperschaften. Der Entwurf für Mittelhessen ist deutlich konkreter.

Grundsätze:

Anregung:

Der Grundsatz der Erstellung von lokalen und regionalen Nahverkehrsplänen ist als Ziel in den Regionalplan aufzunehmen.

Begründung:

Nahverkehrspläne liefern die fachliche Grundlage für einen effizienten öffentlichen Personennahverkehr. Sie legen aufgrund fundierter Bedarfsprognosen das Angebot für eine Planperiode fest. Freiwilligen Nahverkehrsplänen fehlt jedoch die erforderliche Verbindlichkeit. Um die Grundsätze der Regionalplanung zu erhärten, sollten Nahverkehrspläne verbindlich vorgeschrieben werden.

Anregung:

Weiterhin ist der Satz 2 zu streichen: Dies erfolgt durch lokale und regionale Nahverkehrspläne. Die bisher genehmigten Nahverkehrspläne entsprechen den nachfolgenden Begründungen.

Weiterhin beantragt der VCD, wesentliche Bedienungsnetze und Knoten im Regionalplan als zu sichernde Ziele anzugeben.

Begründung:

Basierend auf der Zielformulierung zur Erstellung von Nahverkehrsplänen sind die dem Satz 2 entnommenen raumordnerischen Grundsätze ebenfalls als Ziele der Regionalplanung zu formulieren, um dem ÖPNV angemessene Bedeutung zu verleihen. Weiterhin ist aufgrund des demographischen Wandels, der zunehmend verschlechterten finanziellen Situation im Verkehrsbereich und aufgrund des zunehmenden Einzugs des Verkehrsmanagements in die Verkehrsplanung darauf zu achten, welche Bedienungsnetze, Bedienungsformen und Knoten sinnvoll für Tourismus, Standort und Regionalentwicklung als auch zur Sicherung des Schülerverkehrs und der Daseinsvorsorge sind. Das Zentrale Orte-Prinzip verliert immer weiter an Bedeutung. Daran ist jedoch maßgeblich auch das Netz des ÖPNV orientiert. Daher sollte zukünftig verstärkt überlegt werden, wie die ohnehin knappen finanziellen Ressourcen des ÖPNV zielführend und effizient eingesetzt werden können. Durch eine Zielausweisung dieser Art würde wohl auch dem demographischen Wandel mehr Rechnung in den ländlichen Räumen getragen.

Zu Punkt 5.1.3. Straßenverkehr

Grundsatz 7, Radverkehr

Anregung:

Der Grundsatz 7 ist als ein eigenständiger Punkt 5.1.4 zu formulieren. Alltags- und Freizeitverkehr sollten separat dargestellt werden, überregionale Fernradwege bedürfen einer *eigenständigen* Planung.

Begründung:

Für den VCD ist es für eine Tourismusregion mit vielfältigen lokalen, regionalen und überregionalen Radwegen nicht zielführend, dass der Radverkehr nur als Bestandteil des Verkehrsystems Straßenverkehr geplant wird. Der Radverkehr ist ein eigenständiges System mit einem eigenständigen Netz und unterschiedlichen Ansprüchen und Bedürfnissen gegenüber dem motorisierten Straßenverkehr. Wiewohl der Radverkehr auch die Straße nutzt, bedient er sich vorzugsweise der regionalen und überregionalen Radwanderwege, die nicht dem Straßenverkehr zugerechnet werden können. Mit der Anlage von Radwanderwegen auf stillgelegten Bahntrassen wird deren substantieller Erhalt für künftige Reaktivierungen gesichert. Auch dadurch erscheint die Zuordnung zum Straßenverkehr absurd und wird der wachsenden Bedeutung des Radverkehrs als eigenständiges System nicht gerecht. Auch hier ist der mittelhessische Regionalplanungsentwurf deutlich zukunftsorientierter und präziser formuliert und geht detailliert auf die einzelnen hessischen Fernradwege ein.

Anregung:

Weiterhin ist als Ziel der Regionalplanung auszuweisen, dass die hessischen Fernradwege R 4, R 5, R 6, R 7 und R 8 in ihrem Bestand zu sichern und zu modernisieren und auszubauen sind.

Begründung:

Gerade diese Radwege dienen der nationalen Vernetzung mit anderen Radwanderwegen. Sie dienen gleichzeitig dem Tourismus und der Regionalentwicklung. Sie führen durch landschaftlich reizvolle Regionen in und um den Natur- und Nationalpark Kellerwald-Edersee, der Eder, dem Naturpark Habichtswald und entlang der Werra. Sie liefern einen wichtigen Beitrag zum sanften Tourismus in der Region und auch zur Naherholung.

Anregung: Es wird angeregt, dass die Landkreise und Kommunen regionale bzw. örtliche Radwegepläne zu entwerfen haben, die miteinander zu vernetzen sind. Diese Pläne sind in anderen Plänen auf kommunaler und regionaler Ebene zu berücksichtigen.

Begründung: Bisher sind die Radverkehrsangebote auf kommunaler und regionaler Ebene kaum vernetzt. Dies macht ein gemeinsames Marketing, interkommunale Zusammenarbeit im Bereich der Modernisierung und Verbesserung der radverkehrlichen Infrastruktur deutlich schwieriger. Kommunale und regionale Radwegepläne sind sinnvoll, um Modernisierungs- und Ausbaumaßnahmen gerade über die Verwaltungsgrenzen hinaus zielführend miteinander zu verzahnen und „Hot Spots“ festzulegen, wo prioritär Maßnahmen durchgeführt werden müssen. Weiterhin kann im Rahmen eines regionalen Radwegeplanes dargelegt werden, welche regionale Bedeutung diese Wege für die Standortentwicklung, den Tourismus und die Regionalentwicklung beinhalten. Zusätzlich kann dort gezielt dargestellt werden, welche Maßnahmen zum Erhalt oder der Verbesserung der radverkehrlichen Infrastruktur notwendig sind, um ein attraktives Radwegenetz für die Region vorzuhalten.

5.1.3. Straßenverkehr Seite 129

Auffällig ist, dass in den drei Kategorien der geplanten Maßnahmen in Nordhessen **sechs** im Bereich von Autobahnen in der Kategorie 1 aufgezählt sind. Weiterhin ist zu ersehen, dass von 65 geplanten straßenbaulichen Maßnahmen 45 im Bereich der Ortsumgehungen von Bundes- und auch Landesstraßen vorgesehen sind.

Ziel 2, Seite 128

Dringlichkeitskategorie 1:

Zu den geplanten Autobahnmaßnahmen 1-6:

Anregung:

Überprüfung der Dringlichkeit der Maßnahmen auf ihre Notwendigkeit zur regionalen Daseinsvorsorge und Auswirkungen auf die Beschäftigung, Standortentwicklung sowie Verlagerungs- und Verdrängungseffekten in Verbindung mit dem verkehrlichen Bedarf.

Liegt kein hinreichender Nachweis der regionalwirtschaftlichen Relevanz unter Berücksichtigung von Verlagerungs- und Verdrängungseffekten vor, ist die Maßnahme aus wirtschaftlichen Gründen als Ziel zu streichen oder in der Dringlichkeitskategorisierung als Vorbehaltsgebiet oder Planung mit raumordnerischer Relevanz zurückzustufen.

Begründung:

Autobahnen dienen der überregionalen Verbindungs- und Erreichbarkeitsfunktion. Sie wurden in der Vergangenheit jedoch auch als wichtiges Instrument der regionalen Daseinsvorsorge eingestuft, da eine Anbindung an das Autobahnnetz eine verbesserte Standortqualität, zusätzliche Gewerbeansiedlung und damit Beschäftigungseffekte bewirken würde.

Diese These verlor spätestens mit dem Rückzug des verarbeitenden Gewerbes seit den 80er Jahren ihre Gültigkeit. Nach jüngsten wissenschaftlichen Erkenntnissen nimmt der Standortfaktor neuer Autobahnverbindungen besonders in der Fläche ab. Forscher gehen zunehmend davon, dass Autobahnneubauten immer geringere bis gar keine regionale Auswirkungen für die Daseinsvorsorge haben und somit auch die Standortqualität nicht wesentlich gesteigert wird.

Mittlerweile dienen Fernstraßen verstärkt der Erschließung billiger Arbeitsmärkte in Osteuropa, fördern die wirtschaftliche Konzentration auf Ballungsräume und erleichtern Pendlerverkehr, wodurch gerade strukturschwache Regionen wie Nordhessen benachteiligt werden. Dezentrale, verbrauchernahe Produktion und Versorgung wird aufgrund leistungsfähiger Schnellstraßenverbindungen aufgegeben. Zukunftsorientierte Wirtschaftspotentiale für Nordhessen wie Naherholung, sanfter Tourismus, Rehabilitation, Pflege, Kultur und Forschung sind durch Autobahntrassen eher behindert.

Wesentliche Ursache hierfür ist der zunehmende globale Austausch von Waren und die Tatsache, dass die Warenströme zu immer geringeren Anteilen den von den Ausbaumaßnahmen betroffenen Gebieten dienen. Somit werden auch immer weniger positive Effekte auf die Ansiedlung von Dienstleistung und Gewerbe und damit auf die Beschäftigung haben. Daraus folgert, dass sie maßgeblich dem internationalen Warenaustausch dienen und der Nutzen für die Region immer geringer wird, die natürlichen Auswirkungen auf die Region durch die Ausbauten jedoch steigen.

Daher ist jede Maßnahme darauf zu prüfen, ob sie noch einen nennenswerten Anteil für die regionale Standortentwicklung liefern kann und somit zur Förderung der lokalen Wirtschaft, um auch die Abwanderungstendenzen aus den ländlichen Räumen zu reduzieren. Es sind auch die Verlagerungseffekte bei den Arbeitsplätzen etc. für Nachbarregionen und Landkreise zu berücksichtigen, um ein umfassendes Bild zu erhalten. Wesentliche Beachtung muss auch der demografische Wandel in der Region erhalten. Diese Faktoren sind den natürlichen Auswirkungen auf den Menschen und die Umwelt gegenüberzustellen. Ein solcher umfassender gutachterlicher Nachweis wurde bisher noch nicht erbracht.

Dies sollte insbesondere für die Maßnahmen der A 44 und der A 49 durch neutrale Gutachten untersucht werden. Zumal beide Maßnahmen in der Wirkzone von FFH-Gebieten liegen und zumindest bei der A 44 detaillierte Prüfungen in den nachfolgenden Planungsverfahren im Umweltbericht auf Seite 139 erwähnt sind.

Zu den Projekten 7-27

Anregung:

Beide Projekte 9 und 25 sind ebenfalls in den Antrag zu den Projekten 1-6 zu integrieren.

Begründung: Da die Projekte 9 und 25 direkt mit den Ausbaumaßnahmen der Projekte 4 und 5 verbunden sind, ist zuerst die regionalwirtschaftliche Begutachtung durchzuführen.

Ortsumgehungen werden in der Regel zum Schutz der innerörtlichen Lagen vor unzumutbaren Immissionen und wegen der Verkehrssicherheit durchgeführt. Dies ist auf Seite 127 im Grundsatz 2 Satz 2 bereits erläutert worden. Dies wird auch im Umweltbericht in Punkt 4.1.1.3. auf Seite 26 explizit genannt. Dieser nennt als Ursache die hohen Verkehrsmengen, teilweise verbunden mit einem beträchtlichen LKW-Anteil. Ortsumgehungen stehen jedoch immer im Konflikt mit anderen Bereichen, wie der Landwirtschaft, dem Naturschutz, der Wasserwirtschaft, Forstwirtschaft, der Naherholung, dem Landschaftsbild etc.

Dies gilt auch für die Autobahnprojekte A 44 und A 49. Auch hier wird im Umweltbericht in 4.1.1.3. sehr gezielt auf den Verkehrslärm eingegangen, der als Begründung für einen Ausbau der Autobahnen zur Entlastung der jeweiligen Bundesstraßen (insbesondere der B 7) herangezogen wird. Diese Begründung ist nicht hinreichend, da in sensiblen Abschnitten der Bundesstraßen durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und moderne „Flüsterasphalt“-Straßendecken die Lärmimmissionen wirksam reduziert werden können. Nach Angaben des Landesamtes für Umwelt Bayern und des Umweltbundesamtes vermindert der zweischichtige, offenporige Asphalt den das Abrollgeräusch um etwa 7 dba gegenüber normalem Gussasphalt, dessen positive Eigenschaften erhalten bleiben. Damit wären solche Maßnahmen auch weithin günstiger als ein Autobahnausbau. Die Verlegung und Pflege von Flüsterasphalt ist auf den Straßenkilometer gerechnet deutlich günstiger als ein Autobahnneubau.

Anregung:

Die Festsetzung der B 87n Fulda-Meiningen ist zu streichen.

Begründung:

Entsprechend der Ankündigung der Verkehrsminister von Hessen und Thüringen vom 15. November soll die Maßnahme demnächst durch ein Raumordnungsverfahren raumordnerisch behandelt werden. Dennoch sei bereits an dieser Stelle auf die ablehnende Haltung des BUND hingewiesen.

Die geplante Trasse bildet eine Spange zwischen den Autobahnen A66 (Frankfurt-Fulda) und A71 (Erfurt-Meiningen). Die B 87n wird somit zur schnellsten Verbindung zwischen Rhein-Main und Erfurt. Der Fernverkehr kann sich das Kirchheimer Dreieck sparen. Dementsprechend stark wird der Fernlastverkehr die Trasse nutzen. Es werden 40.000 Fahrzeuge pro Tag erwartet.

Von einer Verwirklichung wären entsprechend

- die Einwohner von Tann mit seinen Ortsteilen Wendershausen, Lahrbach, Mollartshof, Neustädtges, Esbachsgraben, Habel, Dippach sowie die Thüringer Orte Unterweid und Kaltenwestheim (Die Trasse quert das Habeltal, das Ulstertal und das Weidtal auf Brücken und geht direkt neben den Häusern von Unterweid in einen Tunnel),
- die Einwohner entlang der Linie Petersberg, Margaretenhaun, Niederbieber, Hofbieber, Schwarzbach, Nüst (Dies ist Verlauf der geplanten Trasse, die in der bereits beschlossenen Autobahnabfahrt „Fulda-Mitte“ ihren Anfang nimmt) und
- die Einwohner entlang dem Thüringer Trassenabschnitt in Kaltenwestheim, Kaltensundheim, Stepfershausen, Herpf und Meiningen erheblich betroffen.

Das Biosphärenreservat Rhön wird erheblich beeinträchtigt, schädigende Auswirkungen auf Schwarzstorch, Rotmilan, Wachtelkönig und weitere seltene und geschützte Arten, die im Bereich der geplanten Trasse leben, sind zu erwarten.

Laut Straßenbauamt liegen die Kosten für den Bau der Trasse bei 250 Millionen Euro. Der Nutzen für die Rhöner ist gering. Derzeit passieren nur 3000 Fahrzeuge täglich die Strecke Unterweid – Tann. Der Schaden für die Ferienregion Rhön und das Biosphärenreservat ist enorm. Eine Lärm- und Gestankstrasse wird sich durch die Region ziehen und die schöne Landschaft der Kernrhön in zwei Teile zerschneiden. Das Kosten-Nutzenverhältnis für die B87n ist äußerst schlecht.

Grundsatz 5

Anregung:

Die hier dargestellten Planungen mit raumordnerischer Relevanz, insbesondere die Projekte 3-9, sind Ortsumgehungen, deren Begründung auf Seite 134 und 135 nicht schlüssig und ausreichend sind. Sie sind deutlich fundierter zu begründen oder zu streichen.

Begründung:

Der raumordnerische Sinn der Projekte wird nicht schlüssig nachgewiesen. Sollten sie mit dem Verkehrsaufkommen und dem damit verbundenen Lärm begründet sein, vermißt der VCD den fachlichen Nachweis, dass aktive, passive oder ordnungsrechtliche Maßnahmen an den vorhandenen Trassen den Zielen, die mit der Ortsumgehung verfolgt werden, nicht genügen.

Zu Punkt 5.1.5 Luftverkehr, Seite 136 ff.

Ziel 1:

Ziel 5, Seite 115

Das hier dargestellte Ziel ist eine Vorwegnahme eines bisher noch in der Planung befindlichen Vorhabens.

Anregung:

Die Aussage „Für den ausgebauten Flughafen Kassel-Calden...“ und ihre Folgeaussagen sind zu streichen.

Begründung:

Eine Vorwegnahme eines noch nicht rechtlich abgesicherten Tatbestands ist abzulehnen. Projekte, die aktuell noch in der Phase der Erörterung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind und damit **keine Rechtskraft** besitzen, dürfen im Regionalplan nicht festgeschrieben werden! **Insgesamt ist daher Ziel 5 komplett zu streichen.** Insgesamt ist, wie auch auf Seite 46 in Ziel 9 dargestellt, entweder für aktuelle Darstellungen vom „Verkehrslandeplatz Calden“ und für zukünftige Darstellungen der Ziele und Grundsätze vom „geplanten Regionalflughafen Calden“ zu sprechen. Außerdem ist von einem „Neubau eines Regionalflughafens“ zu sprechen, denn es handelt sich nach Auffassung des VCD NICHT um einen Ausbau, sondern um einen Neubau!

Anregung:

Aufnahme des Satzes: Die Modernisierung des Verkehrslandeplatzes in seiner bestehenden Form als Verkehrslandeplatz ist ausreichend. Ein Ausbau oder Neubau zu einem Regionalflughafen gemäß Variante C ist nicht erforderlich.

Begründung:

Der Ausbau und somit der Neubau des Regionalflughafens ist nach den Erkenntnissen des Raumordnungsverfahrens nicht notwendig.

1. Die Auslegung der Landebahn auf die Flugzeugmuster A 320/B 737 ist nicht zukunftsweisend, da diese Baureihen auf bis zu 40 Jahre alten Entwürfen beruhen und nicht den aktuellen Stand der Technik repräsentieren. Am Flughafen London-City wird mit geeigneten STOL-Flugzeugen (z.B. BAe146-300/Avro RJ100) ein Vielfaches des für Calden geplanten Verkehrsvolumens abgewickelt. Die Landebahnlänge entspricht der derzeit in Calden vorhandenen. Die Anflüge erfolgen in einem Winkel von sechs Grad, der auch ohne Verschwenkung der Bahn (Variante C im Raumordnungsverfahren) Hindernisfreiheit gewährleistet. Selbst größere Maschinen mit bis zu 117 Sitzen sind unter diesen Bedingungen einsetzbar (B737-600/A318).
2. Der wirtschaftliche Nutzen von Regionalflughäfen wird von namhaften Wirtschaftswissenschaftlern eindeutig widerlegt (siehe hierzu: Deutsche Bank Research AG: Fehlallokation von Regionalflughäfen, November 2005). Auch andere Studien belegen, dass für einen wirtschaftlichen Betrieb in Calden kein ausreichendes Marktpotential besteht. Sie erwarten Kannibalisierungseffekte mit den benachbarten Flughäfen Paderborn und Erfurt, die den nordhessischen Markt schon hinreichend bedienen.

3. Es ist irreführend und wissenschaftlich unseriös, dass sowohl im Raumordnungsverfahren als auch im Planfeststellungsverfahren (aktuelles Gutachten für das Planfeststellungsverfahren von Herrn Prof. Klophaus, FH Trier) nur die positiven, nicht aber die negativen wirtschaftlichen Effekte und Beschäftigungseffekte untersucht wurden, die aus dem Neubau des Regionalflughafens und dem zunehmenden Flugverkehr bei anderen Branchen resultieren.
4. Aufgrund des marginalen wirtschaftlichen Nutzens bewirkt das kostspielige Projekt eine extrem ineffiziente Allokation knapper Investitionsmittel im Vergleich zu Vorhaben mit hoher Beschäftigungswirkung.
5. Durch den Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe ist die Region hinreichend mit allen relevanten Wirtschaftszentren verbunden. Im Schnittpunkt von Hochgeschwindigkeitslinien gelegen, erfüllt er schon jetzt mehr Anforderungen als der geplante Regionalflughafen je bedienen könnte. Mit dem Investment in den Bahnknoten hat sich die verantwortliche Politik für die Bahn als Fernverkehrsinfrastruktur für Nordhessen entschieden, damit eindeutig gegen den Flugverkehr.
6. Die Luftverkehrsprognosen berücksichtigen nicht die zu erwartenden Kostensteigerungen, die den klimaschädigenden Flugverkehr belasten werden. Eine Besteuerung – zumindest auf europäischer Ebene - ist zu erwarten, in einigen europäischen Ländern bereits eingeführt. Selbst der Flugzeughersteller Boeing berücksichtigt bei Konstruktion und Vermarktung neuer größerer Muster die Einführung von Emissionszertifikaten. Für kleinere klimaschonende Flugzeuge existieren bislang keinerlei Entwürfe, so dass mittelfristig kein rentabler Betrieb in Calden abzusehen ist.
7. Der im Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren verwandte Begriff „Region“ ist unzureichend, da er sich in der Regel auf Verwaltungsgrenzen bezieht.. Angrenzende Bereiche in Ostwestfalen, Niedersachsen und Thüringen sind ebenso wie das nordhessische Umfeld des Flughafens von ökologischen wie wirtschaftlichen Nachteilen betroffen. Die Lebensqualität sinkt durch Fluglärm, andere Regionalflughäfen verlieren Marktanteile. Somit ist in Abstimmung mit den Nachbarländern ein spezifischer Regionsbegriff zu wählen, der sich aufgrund der räumlichen, volkswirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen als gemeinsam tragfähig herausstellt. Erst dieser Regionsbegriff kann als Grundlage für die räumliche Betrachtung, für Gutachten und Erfassung relevanter Daten in den Regionalplan dienen.

Grundsatz 3:

Anregung:

Der VCD plädiert für eine Streichung dieses Grundsatzes eines zusätzlichen Landeplatzes in der Region Bad Hersfeld/Fulda.

Begründung:

Es ist kein ausreichend begründeter wirtschaftlicher Grund aus dem Entwurf erkenntlich, diesen Landeplatz zu realisieren. Somit ist kein Nutzen erkenntlich. Der VCD gibt zu bedenken, dass Fracht- und Passagierverkehr aus der Region Fulda und dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg effizient und mit guter Erreichbarkeit über andere Flughäfen wie Frankfurt, Paderborn oder Erfurt abgefertigt werden können.