



Ortsverband Witzenhausen/ Neu-Eichenberg
Bearbeiter: Matthias Klipp, Vorstand

**Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen
Herrn Minister Tarek Al-Wazir
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden**

Per mail vorab: minister@wirtschaft.hessen.de

Witzenhausen, den 10.01.2023

Betr.: Bundesverkehrswegeplan 2030 – Projektnummer B451-G10-HE
Hier: Schreiben des Bürgermeisters der Stadt Witzenhausen vom 16.11.2022

Sehr geehrter Herr Minister,

uns liegt o.g. Schreiben des Bürgermeisters vor, in dem er eine „Ortsumfahrung“ durch die Wendershäuser Aue zur „Lösung“ der Witzenhäuser Verkehrsprobleme fordert und insbesondere von Ihnen und der Landesregierung dafür Unterstützung einfordert. Wir dürfen Ihnen sagen, dass wir dazu als BUND gemeinsam mit den in der AG „Verkehrswende“ organisierten Initiativen eine grundsätzlich andere Position haben. Zunächst möchten wir Ihnen die Ursache der Witzenhäuser Verkehrsprobleme erläutern:

Die Witzenhäuser Verkehrsprobleme sind hausgemacht. Niemand anders als die über Jahrzehnte unter Führung der SPD untätige Kommunalpolitik hat den derzeitigen Zustand zu verantworten. Eine Mitverantwortung trägt dabei das Regierungspräsidium Kassel. Und statt nach wirklichen Lösungen der Probleme zu suchen – es gibt solche Lösungen – wird derzeit an einer weiteren Verschlechterung der Situation gearbeitet, und es wird versucht die Schuld für die Folgen dieser Politik bei Dritten zu verlasten. Und es werden Scheindebatten über völlig unrealistische „Lösungen“ geführt.

Das hauptsächliche Verkehrsproblem in Witzenhausen besteht im stark gestiegenen LKW-Verkehr von und zur Papierfabrik und Müllverbrennungsanlage im Gelstertal. Seit der Schließung des Gleisanschlusses durch die Deutsche Bahn im Jahr 2001 (in Folge des sogen. „Marktorientierten Angebotes Cargo“ MORAC) wurden die Transporte mit LKW abgewickelt. Mit diesem Sanierungsprogramm der DB Cargo AG sollte die Deutsche Bahn fit gemacht werden für den seinerzeit geplanten Börsengang.

Die Kapazität der Papierfabrik wurde zweimal erhöht, und 2006 wurde die Energieversorgung der Papierfabrik von Erdgas auf Ersatzbrennstoff (Müll) umgestellt. Seitdem sparen die Eigentümer (seinerzeit SCA, heute DS Smith) 14 Mio € pro Jahr an Energiekosten (zu Preisen von 2006). Bei der Schaffung des Planungsrechts für die Müllverbrennungsanlage wurde 2005 versäumt, im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages eine Umstellung der Verkehre auf eine Umwelt- und Anwohnerfreundliche Verkehrsart zu fordern. Obwohl ein Gutachten von Infraconsult 2005 zu dem Ergebnis kam, dass sich die Reaktivierung der bestehenden DB Nebenbahnstrecke zwischen den Bahnhöfen Witzenhausen Süd und Eichenberg als „Wirtschaftliche Transportalternative“ zum Straßentransport abzeichnet, wurde wieder auf den LKW gesetzt. SCA begründete das damals damit, dass der Transport über die Schiene gegenüber dem LKW angeblich mit einem Kostennachteil von knapp 1 Mio € verbunden sei. Dies sei einem Unternehmen nicht zuzumuten. Das Gutachten von Infraconsult hatte seinerzeit übrigens Kosten von 3,3 Mio € für die Reaktivierung der Bahnstrecke ermittelt.

Auch die Kapazität der Müllverbrennungsanlage wurde seit 2006 erhöht, zuletzt 2022. Im Zusammenwirken mit dem Regierungspräsidenten Kassel wurde ohne Beteiligung der Öffentlichkeit das Verfahren von DS Smith durchgezogen. Wie wir durch Akteneinsicht beim Regierungspräsidium Kassel, Dezernat 32.2, am 5.8.2022 feststellen mussten, hat das Regierungspräsidium diese Kapazitätserweiterung nicht nur ohne das ansonsten vorgeschriebene Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit genehmigt, sondern auch wesentliche Auflagen aus dem Genehmigungsbescheid nach § 16 BImSchG vom 13.5.2005 gestrichen oder aufgeweicht. So hat das Regierungspräsidium dem Betreiber der Müllverbrennungsanlage noch mehr LKW- Verkehr genehmigt und das bis dato bestehende Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen aufgehoben. Das hat dazu geführt, dass es überhaupt keine Ruhezeiten für die Anwohner mehr gibt, der Schwerlastverkehr rollt 7 Tage, 24 Stunden. Mindestens 450 schwere LKW belasten Witzenhausen und die Ortsteile – insbesondere Wendershausen – täglich. Dazu kommt dass der Lärmaktionsplan des Regierungspräsidenten für den Werra-Meißner Kreis völlig unzureichend und unvollständig ist. Die Problematik des LKW Verkehrs in Witzenhausen und Wendershausen wird völlig ausgeblendet. Im Ergebnis kann sich die Straßenverkehrsbehörde auf die Position zurückziehen, dass für die Anordnung von Tempo 30 eine entsprechende Rechtsgrundlage fehlen würde. Es gibt also nicht einmal Tempo 30, auch nicht nachts!

Dabei ist die Reaktivierung der Bahnstrecke auch heute noch möglich und zu einer wirklichen Lösung der Verkehrsprobleme auch erforderlich. Die Stadtverordnetenversammlung hat das auch beschlossen, im „Nachhaltigkeitsfahrplan 2030“ findet sich auf Seite 45 das Ziel „LKW auf die Schiene“ „Verlagerung eines Teils des LKW Verkehrs aus dem Industriegebiet Gelstertal auf die Schiene. Eine Reaktivierung der Bahnstrecke Eichenberg –WIZ Papierfabrik, um eine zukunftsfähige Anbindung des Industriegebietes zu gewährleisten (bspw. Änderungen rechtlicher Rahmenbedingungen/ Grenzwerte). Zudem können die Lärm-und Luftbelastung für die Witzenhäuser:innen deutlich reduziert und damit die Lebensqualität vor Ort erhöht werden. Fördermittel stehen sowohl auf EU-als auch auf Bundes- und Landesebene zur Verfügung.“

Nun könnte man denken das sei für das Handeln der Witzenhäuser Kommunalpolitik verbindlich. Doch das Gegenteil ist der Fall:

1

Auf Antrag von DS Smith hat die Stadtverordnetenversammlung die Änderung des Bebauungsplanes

Nr. 11 Gemarkung Witzenhausen "Gelstertal im Bereich der B 451" auf den Weg gebracht. Es soll eine zweite LKW Zufahrt für DS Smith gebaut werden, um die durch die Kapazitätserweiterungen an seine Grenzen kommenden Logistikprobleme mit den vielen LKW in den Griff zu bekommen. Die Trasse soll durch Naturräume, vorbei an bisher nicht betroffenen Anwohnern und auf der ehem. Gleistrasse verlaufen. Wir halten die Planungen für rechtswidrig, aber ein Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen, die Planungen sofort einzustellen, scheiterte Ende 2022 an der Mehrheit von SPD und CDU. Es soll weiter auf fossile Infrastruktur gesetzt werden, die Probleme des LKW Verkehrs sollen mit noch mehr LKW gelöst werden.

2

Im Vorgriff auf den Neubau einer neuen Werrabrücke – für den gestiegenen LKW Verkehr – soll die Ortsdurchfahrt der B 451 in Witzenhausen LKW-gerecht ausgebaut werden. Dafür soll der Bebauungsplanes Nr. 8, Anschluss der B 451 an die B 80 (Schützenstraße / Hinter den Teichhöfen), geändert werden. Ein „planfeststellungsersetzender“ Bebauungsplan soll die Grundlage dafür schaffen, die Anwohner und die anliegende Infrastruktur mit zusätzlichem LKW Verkehr zu belasten. Die Belange der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer) werden dabei ignoriert. Dabei macht ein Ausbau der B 451 sicher nur „Sinn“ wenn auch der Neubau der Brücke zeitnah erfolgen kann. Diese steht jedoch in den Sternen, jedes Jahr wird der Baubeginn um mindestens ein Jahr nach hinten geschoben. Die Veränderung der Welt durch das Pariser Klimaschutzabkommen, durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichtes und das neue Klimaschutzgesetz der Bundesregierung und die damit einhergehende Fokussierung auch von Projekten des Bundesverkehrswegeplanes auf das Ziel des Klimaschutzes wird nicht wahrgenommen. Wir halten auch die Planungen für den Ausbau der B 451 OD Witzenhausen für rechtswidrig und werden alle Möglichkeiten ausschöpfen, diese Pläne zur Zerstörung der Stadt zu verhindern.

3

Nach einer Präsentation zu den Möglichkeiten der Reaktivierung der Bahnstrecke, die der BUND gemeinsam mit Infraconsult im Stadtentwicklungsausschuss Witzenhausen am 28.6.2022 durchgeführt hatte, beschloss die Stadtverordnetenversammlung am 12.7.2022 die Aktualisierung des Gutachtens aus 2005 in Auftrag zu geben. Passiert ist jedoch seitdem nichts, im Gegenteil: Die Bauverwaltung behauptet die Reaktivierung der Bahnstrecke sei alles ohnehin sinnlos weil es 30 Mio € kosten würde, der Vorsteher der Stadtverordnetenversammlung, Herr Schill (SPD) spricht sogar von 50 Mio €. Wohlbemerkt, ohne das Gutachten aus 2005 gelesen, geschweige denn aktuelle Zahlen eingeholt zu haben. Im Stadtentwicklungsausschuss am 29.11.2022 wurde die Bauverwaltung zum Stand der Aktualisierung des Gutachtens befragt. Nun, man habe Zahlen von der Deutschen Bahn abgefragt, man habe einige Unternehmen angefragt (aber nicht Infraconsult, die könnten ja pro Reaktivierung eingestellt sein) dann plane man ein Interessenbekundungsverfahren und ein zweistufiges Vergabeverfahren. Fazit: Die Aktualisierung des Gutachtens soll auf die lange Bank geschoben werden und so teuer gemacht werden dass am Ende aus haushalterischen Gründen der Beschluss kassiert werden kann.

4

Parallel zu diesem kommunalpolitischen Totalversagen fabuliert der Bürgermeister von einer Lösung des Problems in Form einer großen „Ortsumgehung“ durch die Wendershäuser Aue. Diese „Idee“ soll jedoch nur von machbaren, zeitnahen und preiswerten Alternativen ablenken. Wir stimmen sicher darin überein, dass eine Ortsumgehung durch die Wendershäuser Aue, mit den notwendigen

Vorstufen Bundesverkehrswegeplan (von dem bereits die jetzt geplante Brücke in Witzenhausen in den Sternen steht), Flächennutzungsplan, Regionalplan, Planfeststellungsverfahren, Umweltverträglichkeitsprüfung (die Wendershäuser Aue stellt nicht nur einen wichtigen Überflutungsraum der Werra dar sondern ist in weiten Teilen FFH Gebiet) vollkommen unrealistisch ist und bestenfalls ein Baubeginn in 2050 anstünde. In welcher Welt leben wir aber 2050? Und bis 2050 sollen weiter LKW mit Tempo 50 durch Witzenhausen und die Ortsteile donnern und eine Papierfabrik mit Altpapier und Zuschlagstoffen und eine Verbrennungsanlage mit Müllstabilat versorgen und leer zurück fahren während andere, saubere LKW leer hinfahren um Papierrollen abzuholen? Und dann sollen die selbstgeschaffenen Verkehrsprobleme wieder mit öffentlichen Geldern in einer Größenordnung von mindestens 80 Mio € gelöst werden, während die Unternehmen weiter Profite machen zu Lasten der Allgemeinheit? Obwohl parallel zu dieser neuen Infrastruktur eine Bahninfrastruktur incl. Querung der Werra bereits vorhanden ist und mit einem Bruchteil der Gelder wieder in Betrieb genommen werden könnte?

Nur am Rande sei bemerkt dass sich der gleiche Bürgermeister und die gleiche Bauverwaltung seit Jahren dagegen sperren, die mit einfachen Mitteln mögliche Verbreiterung der bestehenden Werrabrücke in Witzenhausen für Fußgänger und Radfahrer ernsthaft zu prüfen. So könnte schnell und effektiv eine Verbesserung der verkehrlichen Situation für die schwächsten Verkehrsteilnehmer erreicht werden. Aber es soll ja eine neue Werrabrücke errichtet werden, in 15 Jahren? Und bis dahin??

Wir fordern daher:

- 1 Keine weiteren Investitionen in fossile Infrastruktur!
- 2 Kein LKW-Gerechter Ausbau der B 451 OD Witzenhausen! Kein Neubau einer LKW-Brücke über die Werra in Witzenhausen!
- 3 Keine zweite LKW-Zufahrt für DS Smith!
- 4 Reaktivierung der Bahnstrecke jetzt!
- 5 Mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer auf der Altstadtbrücke! Jetzt!!
- 6 Auf gar keinen Fall eine „Ortsumfahrung“ durch die Wendershäuser Aue

Wir hoffen dabei auf Ihre Unterstützung um den Bürgermeister und die Witzenhäuser Kommunalpolitik auf zeitnahe, machbare, preiswerte und ökologisch vertretbare Lösungen zu fokussieren. Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

9.1.23 

Datum Unterschrift

Kontakt/ Ansprechpartner und weitere Informationen:

Matthias Klipp
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)
Friends of the Earth Germany
Ortsverband Witzenhausen / Neu-Eichenberg
Hinter der Kirche 6
37215 Witzenhausen
0172 3838004
Matthias.klipp@web.de