

Johann Rüppel, Regionalentwicklung und Erhalt der Kulturlandschaft: Die Tanner Bürgerinitiative gegen die Trasse Fulda – Meiningen

## **Regionalentwicklung und Erhalt der Kulturlandschaft: Die Tanner Bürgerinitiative gegen die Trasse Fulda – Meiningen**

Johann Rüppel

*Über ein Ding wird viel geplaudert,  
viel beraten und lange gezaudert,  
und endlich gibt ein böses Muss,  
der Sache widrig den Beschluss.*

*Johann Wolfgang von Goethe*

Der von der UNESCO innerhalb ihres 1968 begonnenen Programms „Mensch und Biosphäre“ erstmals offiziell verwandte Begriff „Biosphärenreservat“ sorgte in der Politik anfangs für erhebliche Irritationen und stieß bei der betroffenen Bevölkerung des „unter besonderen Schutz gestellten geographischen Lebensraumes“ zunächst vielfach auf Unverständnis, ja Ablehnung. Die Einrichtung des Biosphärenreservats Rhön 1991 machte da keine Ausnahme. „Boas soll dann das nu widder sei?“

Im Protokoll der Tanner Stadtverordnetensitzung vom 13. Mai 1994 werden die Ängste und Befürchtungen vieler Rhöner deutlich.

Man fühlte sich als Indianer in ein Reservat mit strengen Auflagen verbannt. Aufklärung tat Not und wurde geleistet, nicht zuletzt durch das Engagement der Fachhochschule Fulda.

„Ein Biosphärenreservat ist ein geschütztes Gebiet, in dem eine nachhaltige Nutzung und eine tragfähige Entwicklung der Biosphäre und der umgebenden Region gefördert wird. Biosphärenreservate haben zum einen eine Schutzfunktion für Tier- und Pflanzenarten, Ökosysteme und Landschaften. Zum anderen sollen sie aber auch die Funktion zur Förderung nachhaltiger menschlicher und wirtschaftlicher Entwicklung erfüllen“ (UNESCO 1996).

Die Rhöner Bevölkerung hat heute eine weithin positive Grundeinstellung zu dem die drei Länder Bayern, Hessen und Thüringen übergreifenden Biosphärenreservat Rhön. Das ist nicht zuletzt auf eine Reihe von positiven Modellprojekten im Bereich Naturschutz, Kulturlandschaft, Land- und Forstwirtschaft sowie Tourismus zurückzuführen.

Dieses erweiterte Ökologieverständnis zeigt sich beispielhaft bei der im Jahre 2004 neu einsetzenden Diskussion um die Hochrhönquerung, die Trasse B 87n von Meiningen nach Fulda. Die geplante Straße führt mitten durch die Schutz- und Pflegezone der historischen Kulturlandschaft. Es stellt sich die Frage, ob die geplante Trasse mit dem Konzept eines Biosphärenreservats, wie von der UNESCO festgeschrieben, vereinbar ist. Im Kern besteht der Konflikt zwischen einer primär wirtschaftsorientierten Entwicklung und der Bedeutung einer gewachsenen Kulturlandschaft mit modellhaftem Charakter und ihren Entwicklungspotenzialen.

### III. Berichte, Reflexionen, Informationen zu Entwicklungen in der Rhön

#### **Rhönquerung – eine alte Frage neu gestellt.**

Die Ost-West-Querung der Rhön ist ein altes Problem, das sich immer wieder stellte, aber bisher nie wirklich in Angriff genommen wurde, teils weil es sich als technisch zu aufwändig und damit als zu kostspielig erwies – so wurde etwa in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts der Plan einer Eisenbahnverbindung durch die Rhön von Fulda nach Meiningen ernsthaft erwogen und dann doch verworfen – teils aber auch, weil eine größer angelegte Rhönquerung letztlich doch überflüssig erschien. Mit Fulda und Meiningen waren keine wirtschaftlich wichtigen Wirtschaftsräume zu verbinden.

In Südthüringen war man nie nach Westen (Preußen, später: Hessen) orientiert, alle Verbindungen liefen in Nord-Süd-Richtung, ins Fränkische. Das zeigt sich nicht zuletzt auch in der Sprache: in Meiningen spricht man ein dem Unterfränkischen verwandtes Idiom.

Im Dezember 2004 erhielt das „Meininger Tageblatt“ auf seine „Frage der Woche im Internet: Brauchen wir die neue Bundesstraße durch die Rhön?“ eine unerwartete Antwort: einer 40 Prozent Zustimmung stand eine deutliche Ablehnung von 59 Prozent gegenüber.

Auch die Verbindung des osthessischen Raums nach Südthüringen war nie besonders ausgeprägt. Die Residenzstadt Meiningen war vor allem als Kulturstadt von Interesse, nicht als florierende Industrie- oder Wirtschaftsregion wie etwa Vacha, Bad Salzungen oder Eisenach. Noch heute finden sich bei Aufführungen des Meininger Theaters auf dem Parkplatz vor allem PKWs aus Unterfranken: Bad Neustadt, Königshofen, Schweinfurt.

Das Thema „Rhönquerung“ wurde verständlicherweise besonders aktuell nach der deutschen Wiedervereinigung 1989. So wurden die durch die Grenze unterbrochenen Verbindungsstraßen nach Thüringen auch in der Rhön zügig in Stand gesetzt. Um die Vision der „blühenden Landschaften“ in den neuen Bundesländern zu realisieren, wurden zunächst vor allem Straßen gebaut. Der beschworene „Geist der deutschen Einheit“ führte an völlig unwichtigen Stellen zur Überdimensionierung. Die Straße vom Tanner Stadtteil Habel zum thüringischen Dorf Walkes ist dafür ein Beispiel: eine kaum benutzte Straße, der Magerrasen und im Schutz der Grenze gewachsene Orchideenbestände zum Opfer fielen.

#### **Tann – zwischen Fulda und Meiningen**

Die Stadt Tann war im Westen, Norden und Osten von DDR-Gebiet umgeben, und lag so – abgesehen vom Trubel des Wirtefestes – in einer sehr verkehrsarmen Zone. Sie wurde dann ab 1989 durch den gewaltig anwachsenden Durchgangs- und Pendlerverkehr aus Thüringen, vor allem aus dem nahen Feldatal, mit völlig neuen Problemen konfrontiert.

So ging es in der Tanner Stadtverordnetensitzung am 7. April 1995 um Straßenverbindungen von Osthessen nach Thüringen. Die Unabhängige Wählergemeinschaft (UWG) stellte den Antrag, eine Entscheidung zu vertagen, bis gesicherte Erkenntnisse über mögliche Trassenführungen vorlägen, um sich dann für eine Trasse zu entscheiden. Der Antrag wurde mit großer Mehrheit abgelehnt und statt dessen der Magistrat beauftragt, bei den zuständigen Stellen den Ausbau der Verkehrsachse von Fulda über Tann nach Thüringen über die L 3174 bei gleichzeitigem Bau von Umgehungsstraßen um die Ortsteile Esbachsgraben, Neustädtges, Lahrbach, Wendershausen und die Kernstadt Tann zu beantragen. Von einer direkten Verbindung Fulda – Tann – Meiningen war nicht die Rede. Erst 5 Jahre

Johann Rüppel, Regionalentwicklung und Erhalt der Kulturlandschaft: Die Tanner Bürgerinitiative gegen die Trasse Fulda – Meiningen

später, am 10.6.2000, wurde beschlossen, seitens der Stadt Tann die Aufnahme der Straßenverbindung Fulda-Meiningen in den Entwicklungsplan „Hessen 2000“ zu fordern.

In der Stadtverordnetensitzung am 3. Dezember 2004 wurde eine neuerliche Anfrage der UWG-Fraktion nach dem Stand Straßenplanung und Trassenführung vom Tanner Bürgermeister dahingehend beantwortet, dass eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt werde. Das Ziel sei, aus einer Reihe von denkbaren Trassenführungen die günstigste Variante zu finden. Der aktuelle Stand sei, dass der endgültige Trassenverlauf und die Querung der Hochrhön zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht feststehe und sich erst nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens abzeichnen werde. Die derzeitige Untersuchung werde, nach Aussagen des Leiters des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen (ASV) Fulda, „ergebnisoffen“ geführt. Es bleibe abzuwarten, ob und wenn, wo und wie die Strecke Fulda – Meiningen das Stadtgebiet von Tann tangiere. Soweit der Stand der Dinge nach der 1. Nummer des Tanner Stadtanzeigers 2005.

### **Genese einer Bürgerinitiative**

Gerade diese bisher letzte offizielle Verlautbarung zeigt, wie nötig die Arbeit der im Frühjahr 2004 gegründeten Bürgerinitiative (BI) „Keine Trasse Fulda – Tann – Meiningen“ nach wie vor ist, denn das Trassenprojekt ist weiter fortgeschritten, als weithin bekannt (s.u.). Der Bürgerinitiative geht es darum

1. die Tanner Bevölkerung genauer über die geplante Straße zu informieren und
2. sie gegen dieses ihrer Meinung nach unsinnige Projekt zu mobilisieren.

Einem ersten Informationsabend im überfüllten Dorfgemeinschaftshaus im Tanner Stadtteil Wendershausen am 8. Juni 2004 folgte am 4. November 2004 in der Tanner Rhönhalle eine mit etwa 60 Teilnehmern besuchte Diskussionsveranstaltung „Pro und Kontra Trasse. Eine Fortsetzung der Diskussion, ob die Trasse „Tanner Chance oder Schaden“ sei, wie die Überschrift des Berichtes der Fuldaer Zeitung (FZ) über die Veranstaltung in der Rhönhalle lautete, konnte in der Lokalpresse, dem „Tanner Blättchen“ und dem „Stadtanzeiger“, nicht stattfinden. Beiträge der BI wurden seitens des Herausgebers nicht zugelassen.

Auch sonst wurde es der BI nicht leicht gemacht, ihre Informationen und ihre Bedenken gegen die Trasse publik zu machen. Es konnte auch davon ausgegangen werden, dass ein Informationsstand beim Tanner Wirtefest im September 2004 nicht zugelassen worden wäre. Unterstützung erfolgte durch den Naturschutzbund Deutschlands, Landesverband Hessen (NABU). An seinem Stand konnten Informationen verteilt und Gespräche von Vertretern der BI mit zahlreichen Besuchern geführt werden. Viele Einheimische und Gäste beteiligten sich an der Unterschriftenaktion gegen die Trasse.

Die BI findet vor allem im Bereich des Naturschutzes Unterstützer. Neben dem NABU sind dies die „Zoologische Gesellschaft Frankfurt von 1958 e.V.“, die „Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz“ und der „Bund Umwelt und Naturschutz, Landesverband Hessen“.

Vom Wander- und Heimatverein „Rhönklub“ blieb die erwartete Hilfe aus. Er befürwortet die Trasse, wie Vertreter der BI mehrfach erfuhren. Das bedauern auch viele Vereinsmitglieder sehr, denn im § 2 der Satzung wird als Vereinszweck formuliert:

### III. Berichte, Reflexionen, Informationen zu Entwicklungen in der Rhön

„Der Rhönklub e.V. will die Landschaft und Kultur der Rhön vorrangig schützen und pflegen und auf die Wahrung ihrer Wesensart hinwirken – durch Umweltschutz und Naturschutz.“

Das wurde in einer Resolution des Verbandes zum „Schutz der Biotope des ehemaligen Grenzstreifens und grenznahen Raumes“ 1991 ausdrücklich bestätigt:

„Bei Planung und Bau von neuen Infrastrukturen (insbesondere bei Straßenbau) sind die Gesichtspunkte des Naturschutzes mit höchster Priorität zu berücksichtigen.“ (Rhönwacht, Dezember 1991). Schade, dass diese hehren Grundsätze im Bezug auf die B 87n von Seiten des Rhönklubs keine Anwendung zu finden scheinen.

Die christlichen Kirchen und Gemeinschaften, von denen die BI Unterstützung bei ihrem Protest gegen Natur- und Landschaftszerstörung erwartet hatte, ließen bis auf die „Landeskirchliche Gemeinschaft Wendershausen e.V.“ diesbezügliche Anfragen unbeantwortet. Vom Programm einer „Bewahrung der Schöpfung“ bis zu konkreten Schritten dazu ist es offensichtlich ein weiter Weg.

Die Fuldaer Kreistagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen hat sich, laut FZ vom 27.12.2004, gegen die Rhöntrasse ausgesprochen.

#### **Keine Alternative zur Trasse über Tann?**

Entgegen offiziellen Verlautbarungen (vgl. Tanner Stadtanzeiger 1/2005) wird die im Sommer 2004 in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan aufgenommene Trasse B 87n sehr wohl das Tanner Stadtgebiet „tangieren“:

Schon im August 1999 erklärten die Ministerpräsidenten von Thüringen und Hessen, Bernhard Vogel und Roland Koch, bei ihrem Treffen am Point Alpha, man sei übereingekommen, die Trasse über Hofbieber – Tann zu bauen. So verwundert es nicht, dass in einem offiziellen Schreiben vom 15. Januar 2003 an Verkehrsminister Stolpe zu lesen ist:

„Bei der Gesamtabwägung aller entscheidungsrelevanten Aspekte haben sich die beiden Länder (Hessen und Thüringen) im Hinblick auf die konkrete Planung für einen Korridor von Fulda über Hofbieber, Tann und Kaltenwestheim nach Meinigen entschieden.“

Dieser Antrag ist unterschrieben von: D. Posch (Minister für Wirtschaft, Hessen), F. Schuster (Minister für Wirtschaft, Thüringen), F. Kramer (Landrat Kreis Fulda), R. Luther (Landrat Kreis Schmalkalden/Meiningen), Dr. A. Riehl (2003 noch OB in Fulda, jetzt Hessischer Wirtschaftsminister), H. Sorg (Präsident IHK Fulda), M. Röder (Präsident IHK Südthüringen), S. Schunk (Hauptgeschäftsführer der IHK Fulda) und L. Siegemund (Hauptgeschäftsführer der IHK Südthüringen). Damit war eine grundlegende Entscheidung getroffen, auch wenn noch geringfügige Einzelheiten offen sind.

In einer öffentlichen Aussprache im Kulturhaus Bettenhausen mit der parlamentarischen Staatssekretärin I. Gleicke ging es, vergleichbar dem Arbeitsgespräch mit Vertretern aus Wirtschaft und Politik am 8. Dezember 2004 im Eisenacher Haus in der Rhön, nur um die Trasse B 87n, Alternativen wurden nicht thematisiert.

„Für Trasse Fulda-Meiningen“ lautete die Schlagzeile in der FZ, „Wirtschaft und Politik aus Osthesen und Thüringen sind sich einig.“ An dem hochkarätig besetzten Arbeitsgespräch nahmen u.a. teil:

Johann Rüppel, Regionalentwicklung und Erhalt der Kulturlandschaft: Die Tanner Bürgerinitiative gegen die Trasse Fulda – Meiningen

der IHK Präsident H. Sorg (Fulda), OB G. Möller (Fulda), Thüringens Verkehrsminister A. Trautvetter, Landrat F. Kramer (Fulda) und Südthüringens Handwerkskammer-Präsident H. Hartung. Nach dem Bericht der FZ vom 18.12.2004 soll aus Sicht der Parlamentarischen Staatssekretärin die genaue Planung sowohl auf thüringischer wie auf hessischer Seite zügig und gründlich vorangetrieben werden, um möglichst schnell Baurecht zu schaffen. Für eine endgültige Streckenführung sei jedoch eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig. IHK-Präsident Sorg plädierte für eine möglichst schnelle Vorgehensweise.

### Befürworter der Trasse und ihre Argumente

Das Projekt Rhönquerung besitzt bei den Ländern Hessen und Thüringen eine hohe Priorität. Vor allem Vertreter aus Politik und Wirtschaft setzen sich seit Jahren für den Ausbau der Trasse Fulda – Tann – Meiningen ein. Vermutlich ist das Ziel der genannten Länder und des Bundes sowie der regionalen Wirtschaft ein erheblich weitergehendes, denn neben einer Verknüpfung der Wirtschaftsräume Osthessen – Südthüringen geht es vor allem um die Verknüpfung der Nord-Süd-Autobahnen A7 und A 71 beiderseits der Rhön und deren Anbindung an das Rhein-Main-Gebiet über die A 66 ab Fulda.

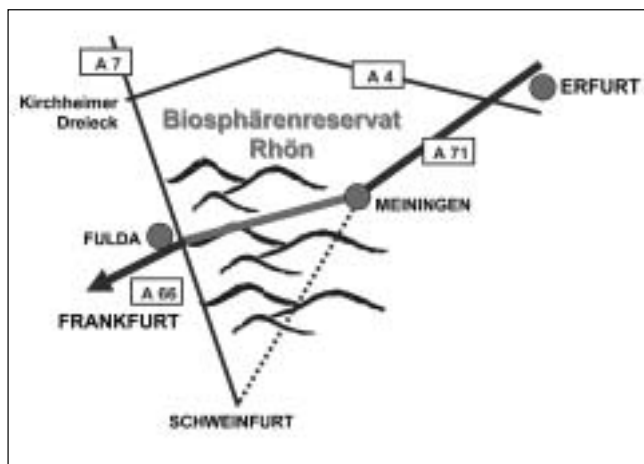


Abb. 1: Skizze der Rhönquerung, Titel des BI-Flyers, Manfred Hempe

In dem gemeinsamen Antragschreiben von Hessen und Thüringen an das Bundesverkehrsministerium vom 15.1.2003 wurden die geplanten Gesamtkosten mit 150 Millionen Euro extrem niedrig angesetzt. Es kann angenommen werden, dass für das politische Ziel und die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan mit „vordringlichem Bedarf“ wirtschaftliche Risiken in Kauf genommen werden.

Am Rande erwähnt sei die Idee, die Rhönquerung privat zu finanzieren, ein Vorschlag, der im Jahr 2004 an der Fachhochschule Schmalkalden entwickelt wurde. Nach dem Bericht des Meininger Tageblatts vom 14.7.2004 zeigte Landrat Ralf Luther großes Interesse an der Idee, die Rhönquerung als Bundesstraße oder sogar als Autobahn-Lückenschluss von der A 71 (Rohr) zur A 66 (Fulda) privat zu finanzieren und zu bauen.

Unterschiedlich wird die Auslastung der geplanten Strecke beurteilt. Sprach man anfangs noch – um die Notwendigkeit der Trasse zu begründen – von 15 000 - 40 000 Fahrzeugen pro Tag, so erklärte die Parlamentarische Staatssekretärin im Dezember 2004, man gehe davon aus, dass die Verkehrsverbindung täglich von 15 000 Kraftfahrzeugen genutzt werde. Dieses gehe aus einer Verkehrsun-

### III. Berichte, Reflexionen, Informationen zu Entwicklungen in der Rhön

tersuchung hervor. Dabei bleibt offen, wie weit durch Umgehung von Mautgebühren das Verkehrsaufkommen durch LKWs zunehmen wird.

Es fällt auf, dass sich die Akzente für die Notwendigkeit des Trassenbaus verlagert haben: Waren in der ersten Zeit nach der Wiedervereinigung eher gesellschaftspolitische Aspekte für die Verbindung zwischen Thüringen und Hessen bestimmend, so dominierten bald wirtschaftsbezogene und landesfiskalische Belange.

Dazu zählt, dass mit der Trasse L 3174 Fulda – Hofbieber – Tann und weiter über die L 1124 Kaltensundheim – Meiningen Landstraßen in eine Bundesstraße umgewidmet werden. Damit sind die Länder Hessen und Thüringen finanziell entlastet, da der Bund für Ausbau und Unterhalt aufkommen muss. Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Budgetentlastungseffekte lassen sich vermutlich auch die nachfolgenden deutlichen Äußerungen von Landrat Fritz Kramer (Fulda) erklären: „Wir brauchen die Bundesstraße, an ihr führt kein Weg vorbei. Ich werde auf sie nicht verzichten.“ Die Magistrale sei notwendig für den wirtschaftlichen Austausch zwischen den Regionen, und dabei sei es egal, ob die Straße vielleicht derzeit den Thüringern mehr nutze als den Fuldaern. Die Anbindung des Südthüringer Raumes über Fulda an das Rhein-Main-Gebiet über die A 66 sei unverzichtbar, wird der Landrat weiter zitiert (Fuldaer Zeitung vom 16. Juni 2004).

Die Wirtschaftsorientierung des Länderantrages entspricht dem Standpunkt der IHK Fulda. So bezeichnete deren Präsident wiederholt die fehlende Verbindung als gravierenden Standortnachteil für die betroffenen Kommunen und die gesamte Region. Mit der geplanten Autobahnausfahrt Fulda-Mitte scheint der westliche Ausgangspunkt der Rhöntrasse als Verbindung der beiden Nord-Süd-Autobahnen (A 71 und A 7 / A 66) beiderseits der Rhön nun endgültig festzustehen, wie man es Anfang 2005 wiederholt in Artikeln der FZ und auch in der Projektskizze der zu erarbeitenden „Umweltverträglichkeitsstudie B 87 n“ lesen konnte.

Neben der engeren Verknüpfung der beiden Wirtschaftsräume Osthessen und Südthüringen verspricht man sich von der Trasse – ob nun zwei-, drei- oder gar vierspurig – eine Bündelung des Ost-West-Verkehrs und damit neben einer Entlastung der Nebenstrecken durch die Rhön auch eine spürbare Entlastung der A 4 von Erfurt über Eisenach zum Kirchheimer Dreieck. Gerade durch die EU-Osterweiterung sei die Trasse besonders wichtig geworden und biete eine Chance für den Fuldaer Raum.

Ähnlich wird in Tann argumentiert. So erwartet der Tanner Bürgermeister von der Straße einen wirtschaftlichen Aufschwung und mehr Touristen für seine Stadt. Viele Tanner, vor allem Gewerbetreibende, erwarten eine bessere – d.h. schnellere – Anbindung an den Fuldaer und Frankfurter Raum, vor allem aber weniger Verkehrsbelästigung ihrer Innenstadt durch die Pendlerströme aus Thüringen und den LKW-Verkehr.

#### **Die Kritik der BI an der Trasse**

Bei den Vorstellungen der Tanner setzte die Kritik der BI „Keine Trasse Fulda – Tann – Meiningen“ an: Das Verkehrsproblem in Tann (wie im Stadtteil Wendershausen) wird sich verschärfen, weil die Anbindung des vom Norden kommenden Verkehrs aus Richtung Günthers/Geisa an die südlich der Stadt verlaufende Trasse nach wie vor durch die Stadt führt. Der Pendlerstrom durch die Stadt wird nicht kleiner.

Die Hoffnung auf Gewerbe-Neuansiedlungen und damit neue Arbeitsplätze durch den Bau einer Durchgangsstraße ist, wie Beispiele zeigen, unrealistisch.

Johann Rüppel, Regionalentwicklung und Erhalt der Kulturlandschaft: Die Tanner Bürgerinitiative gegen die Trasse Fulda – Meiningen

Der sanfte Tourismus, in Tann ein Wirtschaftszweig mit Zukunft, wird durch eine stark befahrene Durchgangsstraße nicht gefördert. Die Umweltbelastung durch eine sich über Jahre hinziehende Bauphase würde zu einem Rückgang des bisherigen Fremdenverkehrs führen und wäre nur schwer wieder auszugleichen.

Die Täler von Ulster, Habelbach und ganz besonders der Weid, die von der Trassenführung betroffen sind, werden den Verkehrslärm bündeln und die südlichen Tanner Stadtteile Esbachsgraben, Neustädtges, Lahrbach, Wendershausen, Herdathurm, Dippach und Hundsbach erheblich belasten. Weil die Trasse als Bundesstraße ausgebaut wird, gibt es keine Beschränkungen wie Durchfahrtsverbot oder Nachtfahrverbot für den Schwerverkehr.



Abb. 2: Politisch präferierte Trasse Fulda – Meiningen, BI Flyer, Manfred Hempte

Darüber hinaus dürfte die mautfreie Bundesfernstraßenverbindung zwischen zwei Autobahnen den bisher nicht durch nennenswerten nächtlichen Verkehrslärm betroffenen Gebiet noch Abgasprobleme bringen, die das Prädikat „Luftkurort“ für Tann in Frage stellen.

Ob Tanner Unternehmer in den Stoßzeiten auf einer überfüllten Bundesstraße wirklich schneller in Fulda wären, bliebe abzuwarten.

Ein maßvoller Ausbau der vorhandenen Landstraßen erscheint im Blick auf die bessere Anbindung an den Raum Fulda sinnvoll. Auch die immer wieder zitierten „Pendlerströme“, die vor allem nördlich von Tann zu beobachten sind (Bad Salzungen/Dermbach – Hünfeld) wären durch einen solchen Ausbau sicher besser zu regulieren.

Auch wenn Tann von allen Orten entlang der geplanten Trasse am schwersten betroffen wäre, so ging es der BI aber von Anfang an nicht um kurzfristige Partikularinteressen („Tanner Bürger fürchten um ihre Vorgärten“, wie böswillige Bürgerinitiativenkritik formulierte), sondern um den Erhalt des gesamten Biosphärenreservats.

### III. Berichte, Reflexionen, Informationen zu Entwicklungen in der Rhön

1. Die geplante Trasse zerschneidet das LIFE-Fördergebiet der EU, europäische Vogelschutz- und FFH-Gebiete und führt so zu ganz erheblichen und nicht ausgleichbaren Eingriffen in Natur und Landschaft: Überwindung und Durchschneidung von Gebirgszügen, Tunnel bei Unterweid, Dämme und notwendige Überbrückung von mehr als 15 Bächen und 3 Großbrücken allein im Raum Tann (Habelbach, Ulster und Weid). Sie würden das Ulstergewässersystem, Herzstück des Großschutzgebiets, empfindlich treffen.

Abb. 3: Fotomontage zur Ulstertalquerung in Tann zwischen den Ortsteilen Lahrbach und Wendershausen, Manfred Hempe



Die Rhön ist ein Rückzugsraum einer Vielzahl von gefährdeten Pflanzen und Tierarten, von denen mehrere auf ungestörte und großflächige Landschaft angewiesen sind. Dieser Lebensraum artenschutzrechtlich geschützter Tierarten wird durch das geplante Projekt ganz erheblich gefährdet. Exemplarisch seien genannt Schwarzstorch, Birkhuhn, Uhu, Neuntöter, Wachtelkönig, Wanderfalke und Rotmilan. Nach Auskunft der Vogelschutzwarte Frankfurt hat dieser Abschnitt der Rhön die stärkste Rotmilan-Population Deutschlands. Auch große Vogelrastplätze – erfasst, kartiert und von der zuständigen Behörde als schutzwürdig anerkannt – würden schwerwiegend beeinträchtigt.

Die Tanner BI macht sich die Bedenken der verschiedenen Naturschutzverbände zu eigen: mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes ist die vorgesehene Rhönquerung unvereinbar.

Das Risiko ist nicht auszuschließen, dass die UNESCO der Rhön wegen einer derartigen für die Region selbst nicht notwendigen Zerschneidung wertvoller Naturräume das Prädikat Biosphärenreservat entziehen könnte.

2. Angesichts der überhaupt nicht abzuschätzenden Kosten ist nach der Wirtschaftlichkeit und Notwendigkeit der Trasse zu fragen. Nach der letzten Verkehrszählung (Drucksache 16/2145 Hess. Landtag vom 14.6.2004) verkehren auf der zum Ausbau einer Bundesstraße vorgesehenen L 3174 zwischen Obernüst und Tann-Lahrbach täglich 3 590 Kraftfahrzeuge. In Lahrbach, Wendershausen und Tann verteilt sich diese Verkehrsmenge in verschiedene Richtungen. Auf der in der Trassenplanung weiter vorgesehenen Richtung Wendershausen – Unterweid (Thüringen) sind es nur ca 1 300 Fahrzeuge täglich. Da will ein Ausbaubedarf im Sinne des Fernstraßenausbaugesetzes nicht einleuchten.

Die Bedenken gegen die Trasse werden u.a. gestützt durch das Gutachterbüro B.A.U. (Büro für Angewandten Umweltschutz), Stuttgart, das schon 1997 zu dem Ergebnis kam, dass kein Mangel an leistungsfähigen und kurzen Verbindungswegen in der Rhön besteht.



Johann Rüppel, Regionalentwicklung und Erhalt der Kulturlandschaft: Die Tanner Bürgerinitiative gegen die Trasse Fulda – Meiningen

Für den überregionalen Ost-West-Verkehr stehen nördlich der geplanten Trasse die B 62 (Bad Hersfeld – Bad Salzungen) und im Süden die B 279 (Fulda-Bad Neustadt) zur Verfügung. Diese Fernstraßenzüge liegen ca. 50 km (Luftlinie) auseinander.

Der Ausbau der B 279 dürfte die preiswerteste, schnellste und umweltfreundlichste Verbindung nach der absehbaren Fertigstellung der A 71 von Bad Neustadt zur A 7 / A 66 nach Fulda-Eichenzell sein:

Die fast vollständig ausgebaute Bundesstraße verläuft außerhalb des LIFE-Fördergebiets der EU, keine Tunnel- und Brückenbauten oder neue Ortsumgehungen sind erforderlich, die einzige nennenswerte Steigung bei Gersfeld wird dreispurig ausgebaut. Die Entfernung von der A 71 zur A 7 / A 66 ist auf dieser Strecke mit 48 km wesentlich kürzer als bei der geplanten B 87n, bei der mindestens 70 km anzunehmen sind.

Fazit: eine Trasse mit einem angenommenen täglichen Verkehrsaufkommen von 13 000 und mehr Fahrzeugen wäre möglicherweise wirtschaftlich, zerstörte aber nachhaltig das Biosphärenreservat. Dass es dabei nicht um Regionalentwicklung gehen kann, zeigt die letzte Verkehrszählung, nach der mehr als 90 Prozent der Fahrzeuge zum überregionalen (Schwer-) Verkehr gehörten. Bei der erwähnten Verkehrszählung (Drucksache 16/2145 Hess. Landtag vom 14.6.2004), wurde ein Verkehrsaufkommen von etwas mehr als 1 300 Fahrzeugen pro Tag registriert. Damit erscheint durchaus fraglich, ob eine Steigerung um den Faktor 10 und so die Wirtschaftlichkeit erreicht werden kann.

Maßvoller Ausbau der vorhandenen Landstraßen, wie es die BI fordert, wäre für die Rhön und ihre Bewohner wie für die Bürger der Stadt Tann die bessere und kostengünstigere Lösung.

### **Die Entscheidung und weitere Einspruchsmöglichkeiten**

Mit gleichlautenden Briefen an die Bundesministerien für Finanzen, Umwelt und Verkehr, in denen noch einmal kurz die Bedenken gegen die geplante Rhönquerung artikuliert wurden, versuchte die BI im Juni 2004 eine Aufnahme der Trasse B 87n in den Bundeswegeplan zu verhindern.

Der Brief im Wortlaut:

Tann 2004. 14. 6.

*Sehr geehrter Herr Minister Dr. Stolpe!*

*Bereits wiederholt haben sich einzelne Bürger der Rhön an Sie und Frau Staatssekretärin Iris Gleik-ke gewandt und sich mit guten Gründen gegen die Trasse B 87n ausgesprochen.*

*Nun hat sich eine Bürgerinitiative gegen diese Trasse gebildet, die bisher mehr als 2 500 Unterschriften gesammelt hat.*

*Die Gründe gegen die geplante Trasse, die vor allem der Verbindung der A 71 mit der A 66 dienen soll, wurden schon mehrfach Ihrem Haus mitgeteilt:*

*Mit der Trasse B 87n soll ein Straßenprojekt als vordringlicher Bedarf in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden, welches in erheblichem Umfang überregionalen Verkehr in die Rhön ziehen wird und mit Großbauwerken wie Dämmen, Brücken und Tunneln das Kapital der Rhön, die Landschaft, gravierend schädigen wird. Durch den zu erwartenden Lärm und die Abgase der geschätzten 25 – 40 000 Fahrzeuge täglich (vornehmlich Schwerverkehr) wird der Luftkurort Tann,*

### III. Berichte, Reflexionen, Informationen zu Entwicklungen in der Rhön

*der im Wesentlichen vom Tourismus lebt, in seiner Existenz schwer getroffen. Die wirtschaftlich schwache Region wird durch die Durchgangsstraße weitere Nachteile erfahren.*

*Mehrere Gutachten ( z.B. Umweltverträglichkeitsstudie von 1998) weisen aus, dass mit der Straße große ökologische Risiken verbunden sind und sprechen von „nicht ausgleichbaren Eingriffen“. Die Rhön ist bekanntlich das artenreichste Mittelgebirge Deutschlands, EG-Vogelschutz- und FFH-Gebiet.*

*Die Bürger der Rhön verstehen nicht, warum ein so unsinniges und regionalpolitisch schädliches Projekt im Biosphärenreservat Rhön realisiert werden soll.*

*Erst im Juli 2000 gewann die Rhön den von Ihrem Haus ausgeschriebenen Bundeswettbewerb „Region der Zukunft“. Bundesbauminister Klimmt (SPD) verlieh der Rhön den bedeutenden Preis anlässlich der „Weltkonferenz URBAN 21 zur Zukunft der Städte und Regionen“. Damit wurden die Anstrengungen des Biosphärenreservats Rhön auf dem Weg zu einer nachhaltigen Entwicklung ausgezeichnet und die Rolle der Rhön und ihr Ruf als eine europaweit bedeutende Modellregion hervorgehoben. Das geplante Straßenprojekt B 87n macht aus der „Region der Zukunft“ wieder eine „Region von gestern“. Diese „Regionalentwicklung mit Beton“ passt so gar nicht zu Anspruch und Zielsetzung einer rot-grünen Politik. Es gibt intelligentere und für die Rhön passendere Lösungen als die beantragte Trassenvariante.*

*Im Projektantrag ist zudem erkennbar, dass von falschen Zahlen ausgegangen wird. Die kalkulierten Kosten für die avisierte Trasse werden darin als viel zu niedrig angesetzt, und auch die angenommenen Verkehrszahlen sind unrealistisch. Der Aspekt der Umgehung der Maut durch die „Abkürzung Rhön“ von der A 71 auf die A 66 wurde noch gar nicht berücksichtigt. Der Bundestag entscheidet daher auf der Grundlage falscher Zahlen und Angaben.*

*Statt der geplanten Trasse A 71 – A 66 (Meiningen – Fulda) bieten sich für die Bürgerinitiative intelligentere Lösungen an, die schneller, kürzer, kostengünstiger und wirtschaftlicher sind. Dazu gehört der moderate Ausbau mehrerer vorhandener Straßenverbindungen ohne Großbauwerke, wobei Ortsumgehungen in einigen Fällen durchaus sinnvoll sind. Die sicher wünschenswerte Verbindung der A 71 mit der A 66 ist ohne größere finanzielle Aufwendungen auf der 48 km kürzeren Strecke zwischen Bad Neustadt und Fulda/Eichenzell zu erreichen. Die einzige nennenswerte Steigung zwischen Gersfeld und Bischofsheim ist z.T. schon dreispurig ausgebaut. Berücksichtigt werden müsste auch, dass die Führung dieser Strecke außerhalb des EU-LIFE-Förderungsgebietes liegt.*

*Die Empörung bei der Rhöner Bevölkerung ist groß, wie der Zulauf zu unserer Bürgerinitiative zeigt.*

*Wir bitten Sie daher, sehr geehrter Herr Minister, noch einmal in Ihrem Hause und in der Fraktion über diese unzeitgemäße Straßenbaumaßnahme nachzudenken und sie in der vorgesehenen Form nicht zu verwirklichen.*

*Wir bedanken uns bei Ihnen im Voraus für Ihre Bereitschaft, sich noch einmal mit diesem Problem zu beschäftigen und erwarten hoffnungsvoll Ihre Antwort.*

*Für die Bürgerinitiative:*

*W. Lauschmann – K. O. Rommel – J. Rüppel*

Johann Rüppel, Regionalentwicklung und Erhalt der Kulturlandschaft: Die Tanner Bürgerinitiative gegen die Trasse Fulda – Meiningen

Die Antwort gab der Bundestag knapp drei Wochen später:

Am 1. Juli 2004 wurde die Bundesfernstraße B 87n in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Von den angeschriebenen Ministerien antwortete nur das „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit“.

J. Flasbarth, Leiter der Abteilung Naturschutz und Nachhaltige Naturnutzung, teilte der BI Anfang Juli die Ablehnung ihres Antrages mit.

*Sehr geehrter Herr Rüppel,*

*vielen Dank für Ihr Schreiben vom 14. Juni 2004 an Herrn Bundesminister Trittin, mit dem Sie um Unterstützung gegen den geplanten Neubau der B 87n zwischen Fulda und Meiningen gebeten haben.*

*Das Projekt wurde auf Vorschlag der Länder Hessen und Thüringen in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen, obwohl es wegen der zu erwartenden weitreichenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft der Rhön sehr kritisch zu beurteilen ist. Dies hat das Bundesamt für Naturschutz bereits im Rahmen der Früherkennung und Vorbereitung des Bundesverkehrswegeplanes erkannt. Daher wurde das Projekt einer Umweltrisiko- und FFH-Verträglichkeitseinschätzung unterzogen mit dem Ergebnis, dass die sehr hohe Betroffenheit bestätigt wurde. Diese Bewertung hat dazu geführt, dass das Projekt im Bundesverkehrswegeplan zwar aus verkehrlicher Sicht und raumordnerischen Zielen in die Stufe des vordringlichen Bedarfs aufgenommen, dort aber mit einem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag, dem sogenannten Ökosternchen versehen wurde.*

*Projekte dieser Art müssen ein besonderes Prüfverfahren durchlaufen, das hohe Anforderungen stellt. Dabei ist zu klären, inwieweit die bisherigen Planungen oder aber Alternativen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht und darüber hinaus im Einklang mit der FFH- bzw. der Vogelschutzrichtlinie gebracht werden können. Diese Hürde dürfte beim geplanten Neubau der B 87n nicht leicht zu nehmen sein. Der besondere naturschutzfachliche Vorbehalt kann nur durch Beschluss des Deutschen Bundestages aufgehoben werden. Dieser entscheidet, welche Projekte jeweils in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt aufgenommen werden. Erst mit dieser Entscheidung werden sie zu Projekten des vordringlichen Bedarfs.*

*Jetzt liegt es in der Hand der Länder, ob und inwieweit sie überhaupt hochproblematische Projekte entscheidungsreif vorbereiten können. Den Naturschutzbehörden und allen politisch interessierten Akteuren bietet sich dabei die Möglichkeit, die naturschutzfachlichen Bedenken überzeugend in den weiteren Planungsprozess einzubringen.*

*Mit freundlichen Grüßen*

*Jochen Flasbarth*

Der Aktenordner mit 3 573 Unterschriften besorgter Bürger gegen die geplante Trasse wurde am 8. November 2004 in Meiningen von Vertretern der BI Minister Stolpe überreicht.