

Erich Ott, Neue Bundesstraße B 87 n soll das Biosphärenreservat Rhön durchqueren – 15 Jahre Kontroversen um die Trasse Fulda–Meiningen

Neue Bundesstraße B 87 n soll das Biosphärenreservat Rhön durchqueren – 15 Jahre Kontroversen um die Trasse Fulda-Meiningen

Erich Ott

Die Grenzöffnung, das UNESCO-Biosphärenreservat und die Geschichte einer West-Ost-Trasse

Mit der Grenzöffnung zwischen Thüringen und Hessen/Bayern und der deutschen Wiedervereinigung setzen in der Rhön vielfältige Aktivitäten ein. Die Ost-West-Teilung des Raumes war zu überwinden, und es waren Voraussetzungen für die Bewältigung der neuen Mobilitätsanforderungen – auch in Form von neuen Verkehrswegen und -strukturen – zu schaffen. Die zeitliche Parallelität der Geburtsstunde des UNESCO-Biosphärenreservats Rhön als länderübergreifendes Vorhaben in diesem Raum ist ein förderndes Element dieses Zusammenwachsens und zugleich eine große Herausforderung an Schutz und Entwicklung einer prädikatisierten Natur und Landschaft, für die hohe Sensibilität angesagt ist¹.

Es wurden zwischen Hessen und Thüringen zahlreiche mittlere und kleinere Straßenbauprojekte im grenzquerenden und grenznahen Bereich unbürokratisch realisiert, in der thüringischen Rhön eine Vielzahl von Straßenbauvorhaben als „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ geplant und in den folgenden Jahren umgesetzt. Verbunden war dies mit gewaltigen Eingriffen in die Kulturlandschaft, aber auch in die Dörfer und Städte der Region. Die Verkehrssituation erfuhr gerade in Thüringen eine völlige Strukturveränderung: Straßenausbau, gewaltiges Anwachsen des Individualverkehrs (PKW), Einstellung von Bahnstrecken und -linien, erhebliche Reduzierung des ÖPNV insgesamt.

Die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs zwischen Ost und West² entfaltete sich in den folgenden Jahren enorm. Es handelt sich dabei sowohl um Pendlermobilität (im wesentlichen Ependler nach Hessen, vor allem in den Raum Fulda) als auch um Wirtschafts- und Freizeitverkehr.

Unmittelbar mit Beginn der Grenzöffnung wurde in der regionalen Verkehrsdiskussion in Hessen, d.h. vor allem im Landkreis und der Stadt Fulda, seitens der hier maßgeblichen CDU, der Industrie- und Handelskammer und aus Wirtschaftskreisen die Forderung nach einer leistungsfähigen West-Ost-Straßenverbindung gefordert. Das erklärte Ziel war eine neue Querung der Rhön, die die Wirtschafts- und Beschäftigungsräume Fulda und Meiningen verbinden sollte. Zunächst wurde vorgeschlagen, diese als Autobahn im Anschluss an das BAB Südkreuz Fulda zu errichten, was sich aber sehr schnell als wenig chancenreich erwies, da die Eingriffe in Natur und Landschaft ebenso wie die Überwindung der Höhenlagen unrealistisch waren.

¹ Dies wurde von den Verantwortlichen und am Gründungsakt Beteiligten zu diesem Anlass in Kaltensundheim/Rhön unter der Schirmherrschaft der UNESCO mit großer Deutlichkeit betont. Vgl., Gründungsversammlung des UNESCO-Biosphärenreservates, 25. September 1991, Ansprachen und Dokumente. Perspektiven für die Rhön, Frankfurt/M. 1992.

² Hier wird im Wesentlichen auf die Verkehrssituation zwischen Hessen und Thüringen im Bereich der Rhön (die klassische West-Ost-Dimension) Bezug genommen; die Verkehrsverbindungen liegen in zentralen Bereichen quer zum Verlauf der Höhenzüge des Mittelgebirges. Die Verkehrsbeziehungen zwischen der thüringischen und der bayerischen Rhön, die eine stärkere Nord-Süd-Ausrichtung aufweisen und damit in einer gewissen Parallelität zum Gebirgsverlauf stehen, werden hier nur am Rande betrachtet.

Regionale verkehrspolitische Betrachtungen

In der Folgezeit erhoben diejenigen, die diese Verbindung favorisierten, schnell die Forderung nach einer Bundesstraße, mit einigen zu prüfenden Varianten hinsichtlich des Trassenverlaufs, der den Anforderungen an die Leistungserwartungen der Straße und eine vertretbare bauliche Realisierung in Bezug auf das zu querende Mittelgebirgsmassiv und den Naturschutz gerecht werden konnte.

Mit der beabsichtigten Schutzgebietsausweisung in der Rhön und dem eingeschlagenen Weg zur Anerkennung als UNESCO-Biosphärenreservat wurden auch die unterschiedlichen Positionen und Interessen in zahlreichen Fragen der Raumentwicklung deutlich. Sie kennzeichnen in erheblichem Ausmaß die Diskussion der folgenden Jahre, einerseits im Zusammenhang mit dem für die Entwicklung des gesamten Biosphärenreservats Rhön zu erstellenden Rahmenkonzepts³ und andererseits mit den Bewertungen und Interessenstrukturen wirtschaftlicher und politischer Zielsetzungen, insbesondere aus dem Raum Fulda. In der Vielzahl von Themen mit unterschiedlichen Interessenbezügen und Vorstellungen zeichnete sich sehr schnell ab, dass mit der Erörterung eines adäquaten Verkehrskonzepts für das Biosphärenreservat Rhön auch relativ scharfe Konflikte entstehen würden. Die geforderte neue Bundesstraßentrasse Fulda-Meiningen löste in der weiteren Entwicklung dann bis heute andauernde harte Kontroversen aus⁴. Nach 15 Jahren Diskussion geht es offensichtlich planerisch in die Endrunde. Politik, Wirtschaft und Behörden haben die Weichen gestellt, in der Begründung einen Paradigmenwechsel vollzogen und sind fest entschlossen die neue Bundesstraße als Trasse B 87 n zu realisieren, Planungen und Begutachtungen sind auf einen eng definierten Korridor orientiert.

Die Umwelterheblichkeitsuntersuchung vom Mai 1998, die in besonderer Weise die Auswirkungen auf das Biosphärenreservat zu prüfen hatte, kommt im Ergebnis der Prüfung der Trassenvarianten zu dem Schluss, „*dass die Einschätzung der Eingriffserheblichkeit und die dargestellte Variantenfolge relativ zu sehen ist. Bei einer absoluten Einschätzung einzelner Varianten bzw. in der Summation der Eingriffe ist jede Variante mit einer mehr oder weniger hohen Eingriffserheblichkeit verbunden, was insb. im Hinblick auf die Sensibilität des Biosphärenreservates Rhön gegenüber den aus den geplanten Straßenbaumaßnahmen resultierenden Beeinträchtigungen sehr kritisch zu sehen ist*“⁵. Trotz dieser kritischen Ergebnisse wurde die Planung weiter politisch forciert.

In der Folge dieser Untersuchung konzentrierte sich die Planung des Trassenverlaufs auf einen Korridor Fulda – Hofbieber – Tann – Unterweid (Tunnel) – Kaltensundheim – Meiningen, zu dem für den hessischen Verlaufsbereich das Gutachten Umweltverträglichkeitsprüfung im Jahre 2006 vorgelegt und abschließend diskutiert werden soll, um in die nächste Planungsphase eintreten zu können.

Um die aktuelle Situation zu verstehen, die Argumente und Begründungen von Befürwortern und Gegnern aus heutiger Sicht bewerten zu können und schließlich mehr Klarheit hinsichtlich der Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit dieser neuen Bundesstraße B 87 n für die Region zu schaffen, ist es erforderlich, die wichtigsten Inhalte und Zielsetzungen der Debatte der vergangenen Jahre zu skiz-

³ Der intensive Diskussionsprozess dazu begann 1991 und führte über Jahre kontroverser Debatten zu dem 1995 in der Endfassung vorgelegten und von den beteiligten Bundesländern akzeptierten Leitbild: Biosphärenreservat Rhön, Rahmenkonzept für Schutz, Pflege und Entwicklung, Bearbeiter: Reinhard GREBE / Guido BAUERNSCHMITT, Radebeul 1995.

⁴ Vgl. dazu die Dokumente, Materialien und Presseauschnittsammlung im WSR-Archiv.

⁵ Untersuchung zur Verbesserung der Straßenverbindung zwischen den Räumen Fulda (Hessen) und Meiningen (Thüringen), Stufe 3: Umwelterheblichkeitsuntersuchung, PLANUNGSGESELLSCHAFT UMWELT, STADT UND VERKEHR MBH COCHET CONSULT, im Auftrag des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen Fulda, Mai 1998, S. 206.

Erich Ott, Neue Bundesstraße B 87 n soll das Biosphärenreservat Rhön durchqueren – 15 Jahre Kontroversen um die Trasse Fulda–Meiningen

zieren⁶. So haben 15 Jahre deutlich an den Argumenten der Befürworter genagt und die tatsächliche Dringlichkeit der Realisierung des Projekts relativiert. Denn selbst bei einer baldigen Entscheidung für die Trasse würden ihre konkrete Planung, der Bau und die Fertigstellung vermutlich nochmals ein Jahrzehnt in Anspruch nehmen.

Besondere Bedeutung wird hier der Frage beigemessen, inwieweit Nutzen, Beeinträchtigungen, Schädigungen und spezifische Interessen in Bezug auf diesen Straßenbau mit den mittel- und längerfristigen Wirkungen auf das UNESCO-Biosphärenreservat zu vereinbaren sind. D.h., es sind solche Abwägungen besonders zu beachten, die die Folgen für Mensch und Natur, für die Entwicklung des Biosphärenreservats Rhön, für die geschützte Kulturlandschaft und die Lebensweise der Menschen in der Region thematisieren.

Pro und Kontra im Verlauf von 15 Jahren

Im Mittelpunkt der Diskussion um eine angemessene Regionalentwicklung, die im Einklang mit den Grundsätzen der UNESCO zum MAB-Programm für die Biosphärenreservate steht, und die zugleich die besonders schützenswerten Bestandteile der Rhöner Kulturlandschaft berücksichtigt, stand von Anfang an als einer der wichtigsten Punkte die Forderung nach einem umfassenden und adäquaten Verkehrskonzept für den gesamten Raum der Rhön bzw. des Biosphärenreservats⁷.

Alle relevanten Untersuchungen und Gutachten vom Beginn der 90er Jahre, also aus der Zeit mit dem höchsten grenzquerenden Verkehrsaufkommen, kamen zu dem Ergebnis, dass man bei einer sachlichen Beurteilung der Straßensituation in der Rhön zu dem Schluss kommen muss, dass ein Teil der Straßen, besonders in der thüringischen Rhön, der qualitativen Verbesserung bedarf, aber insgesamt im Bereich der Rhön ein adäquates und flächendeckendes Netz klassifizierter Straße besteht⁸. In den erwähnten Untersuchungen und Gutachten wurden die Straßen und notwendige Ausbaumaßnahmen konkret benannt und in den Zusammenhang von noch bestehendem Schienenverkehr und einer insgesamt zu vernetzenden ÖPNV-Struktur gestellt.

In zwei Konferenzen zur Verkehrssituation im Biosphärenreservat wurden aus hessischer Initiative heraus und unter Beteiligung von Vertretern aus Thüringen und Bayern, die für den regionalen Raum erforderlichen und sinnvollen Entwicklungen des Verkehrssektors breit erörtert und konkrete Vor-

⁶ Einen Überblick über die aktuelle Entwicklung und die Aktivitäten aus der Sicht einer regionalen Bürgerinitiative gegen die Trasse gibt: Johann RÜPPEL, Regionalentwicklung und Erhalt der Kulturlandschaft: Die Tanner Bürgerinitiative gegen die Trasse Fulda – Meiningen. In: Beiträge Region und Nachhaltigkeit, H. 2/2005, S. 111 ff.

⁷ Dazu gab es eine breite teilweise auch kontroverse Debatte unter Beteiligung aller Interessierten und Betroffenen in der Region. Vgl. Erich OTT, Verkehrskonzeption und Infrastruktur – eine Option auf die Zukunft. In: Eigenbrodt, Jörg / Erich Ott (Hg.), 1994: Debatten im Rhöner Dreiländereck – Positionen und Beiträge zur Diskussion um das Biosphärenreservat, (Schriftenreihe Biosphärenreservat Rhön, Band 3), Frankfurt / M., S. 147 ff.

⁸ Zu solchen Bewertungen kommen: HLT-Gutachten, Helga JÄGER / Volker KLIEMT / Wolfgang KOCH / Thomas MEYER, / Klaus WILlich-MICHAELIS, Teilgutachten zum Rahmenkonzept Biosphärenreservat Rhön, Bevölkerung und Wirtschaft, Fremdenverkehr, Verkehr – Entwurf, HLT Report Nr. 383, Wiesbaden 1993, S. 128; PLANUNGSBÜRO GREBE, Rahmenkonzept Biosphärenreservat Rhön, Schlussbericht – Entwurf, Juli 1993, S. 114 ff.; Erich OTT / Thomas GERLINGER, 1992: Zukunftschancen für eine Region – Alternative Entwicklungsszenarien zum UNESCO-Biosphärenreservat Rhön (Schriftenreihe Biosphärenreservat Rhön - Band 2), Frankfurt/M., S. 141 f.

Regionale verkehrspolitische Betrachtungen

schläge erarbeitet⁹. Diese fanden weitgehend auch Eingang in das Rahmenkonzept für das Biosphärenreservat Rhön. Strittig war und blieb insbesondere die Forderung nach einer neuen Rhönquerung Fulda-Meiningen, deren Verfechter¹⁰ auf einer Neutrassierung als Bundesstraße beharrten.

Argumentationen zur Begründung der Trasse¹¹:

1. Es bedarf einer solchen leistungsfähigen Straße, um die Wirtschaftsräume Fulda und Meiningen zu verbinden, damit sich die Wirtschaftsbeziehungen umfassend entwickeln können. Eine deutliche zeitliche Reduzierung der Fahrtdauer im Personen- und Güterverkehr muss erreicht werden.
2. Der Personenverkehr und die Förderung der Einheit im regionalen Raum erfordert eine tiefgreifende Verbesserung der Erreichbarkeit der Räume Fulda und Meiningen. Die bestehenden und z.T. schlecht ausgebauten Landes- und Kreisstraßen begründen eine qualitative Ergänzung in Form einer neuen Trasse im zentralen Bereich der Rhön, um den Verkehr zu bündeln und die Wegezeiten zu verkürzen.
3. Der stark entwickelte Pendlerverkehr (Tagespendler) vor allem von Thüringen nach Hessen, mit Schwerpunkt in den Raum Fulda/Hünfeld, erfordert eine neue Straßensituation. Die Trasse wird eine Bündelfunktion des Pendlerverkehrs bewirken, was eine wesentlich schnellere Erreichbarkeit von Arbeits- und Wohnort ergibt.
4. Die neue Bundesstraße hat eine ausschließlich binnenräumliche Funktion für die Region. Sie soll auf keinen Fall überregionalen Durchgangsverkehr anziehen oder begünstigen.

Diesen Argumenten wurde entgegengehalten, dass die Gesichtspunkte, die das UNESCO-Biosphärenreservat und den Schutz wertvoller Naturbereiche betreffen, von dieser Seite faktisch ignoriert wurden und auch die immanente Stimmigkeit der Begründungen fehlt¹²:

Zu 1. Eine Beziehung der Wirtschaftsräume Meiningen - Fulda spielte weder historisch eine bedeutende Rolle noch ist sie gegenwärtig von besonderem Belang. Die Region Meiningen, wirtschaftlich ohnehin von eher geringerer Bedeutung als andere thüringische Räume in dieser Region (z.B. Schmalkalden, Bad Salzungen), hat eine deutliche Orientierung auf den unterfränkischen Raum in Bayern, zu dem im nord-südlichen Talverlauf günstige Verkehrswege (B

⁹ Vgl. dazu die Dokumentation der beiden Verkehrskonferenzen im März 1995 in Gersfeld und im September 1995 in Bad Brückenau. In: Habermehl, Klaus / Erich Ott / Barbara Reddig (Hg.), 1996: Verkehrsentwicklung im Biosphärenreservat Rhön. Positionen und Beiträge, Schriftenreihe Biosphärenreservat Rhön, Band 7, Frankfurt/M.

¹⁰ Dies waren und sind insbesondere: Der Landkreis Fulda in Person des Landrates, die Stadt Fulda, die Industrie- und Handelskammer Fulda und eine Reihe von Unternehmern, die Parteien CDU und FDP, denen sich später auch die SPD anschloss. Im Verlauf der 1990er Jahre wurde diese Forderung auch von Funktionsträger der thüringischen Kreise und Gemeinden zunehmend unterstützt.

¹¹ Zu diesem Zeitpunkt (1995) waren drei Trassenvarianten in der Prüfung: eine nördliche (Ausbau der bestehenden Bundesstraße B 84): Hünfeld, Bad Salzungen, Vacha; eine mittlere: z.T. Ausbau bestehender Landesstraßen zur Bundesstraße, Hofbieber, Tann, eventuell Tunnel Oberweid, Kaltenwestheim, Meiningen; eine südliche: Fortsetzung der B 458 Fulda, Batten, mit einer Tunnellösung ca. 11 km, Kaltensundheim, Meiningen. Eine weiter südlich mögliche Variante (Ausbau der B 279) über Gersfeld, Bad Neustadt wurde von dieser Seite verworfen. Vgl. dazu Materialien, Dokumente und Presseausschnitte im WSR-Archiv.

¹² Vgl. dazu einzelne Beiträge in: HABERMEHL et.al., a.a.O.

Erich Ott, Neue Bundesstraße B 87 n soll das Biosphärenreservat Rhön durchqueren – 15 Jahre Kontroversen um die Trasse Fulda–Meiningen

19) ohne bedeutende Höhenunterschiede bestehen. Es existieren nur relativ schwach ausgeprägte Wirtschaftsbeziehungen zwischen Fulda und Meiningen. Dies betrifft nur einige Unternehmen, die allerdings die Debatte erheblich beeinflussen.

- Zu 2. Eine den gesamten Raum des Biosphärenreservats Rhön umfassende Verbesserung bestehender Landes- und Kreisstraßen, besonders im Grenzbereich zu Thüringen und in Thüringen, wird unstrittig als notwendig erachtet und schrittweise auch realisiert. Dies wird auch als eine sinnvolle Alternative zu einer Neutrassierung gesehen, wobei der Ausbau maßvoll in der Landschaftsinanspruchnahme sein könnte und zugleich wirksame Verbesserungen auch der Fahrzeiten bewirken würde, beispielsweise durch den Bau notwendiger Ortsumgehungen. Außerdem hätte dies den Vorteil einer schnellen Realisierung von Verbesserungen im Unterschied zu den zeitlich nicht absehbaren Perspektiven einer Neutrassierung als Bundesstraße.
- Zu 3. Eindeutig mit Zahlen belegbar und durch eine Untersuchung des Ziel- und Quellverkehrs der Pendlerbewegungen zwischen Westthüringen und dem Raum Fulda wurde nachgewiesen, dass eine Bündelfunktion der favorisierten mittleren Variante nicht realistisch ist, da nicht einmal 10 Prozent der Pendler dem Raum Meiningen entstammen. Die wesentlichen Pendlerbewegungen finden weiter nördlich (Bad Salzungen, Schmalkalden) statt und wären bestenfalls mit der nördlichen Variante in relevantem Umfang zu bündeln¹³.
- Zu 4. Die rein binnenräumliche Funktion der Trasse als Bundesstraße ist nicht realisierbar, da eine Abkürzung zwischen der BAB A 71 (Thüringerwaldautobahn) und der BAB A 4 / BAB A 66 entsteht, die im Ost-West-Transitverkehr an Bedeutung gewinnt. Deshalb wird das Biosphärenreservat Rhön, die anliegenden Gemeinden sowie die zu schützende Kulturlandschaft und Natur mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen haben, die von einem wachsenden Fernverkehr als Durchgangsverkehr ausgehen¹⁴.

Von den politischen Akteuren in der Region wurden die problematisierenden Argumente faktisch ignoriert und zunehmend der Wille als solcher proklamiert, dass man den Bau dieser Trasse wolle und ihn durchsetzen werde. Dazu wurden erhebliche Anstrengungen im politischen Bereich unternommen, um eine einheitliche Position in der Forderung nach dieser Trasse als Bundesstraße herzustellen¹⁵. Auf Landes- und Bundesebene sind die Argumente zwar zur Kenntnis genommen und in den Entscheidungsprozess zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan einbezogen worden; sie dürften aber auch dazu beigetragen haben, dass dort ein Vorbehalt formuliert wurde. Den argumentativ nicht zu widerlegenden „festen Willen“ der in der Region politisch und administrativ Beteiligten hat dies nicht beeinflusst¹⁶.

¹³ Die Pendlerbewegungen wurden untersucht, in einem Gutachten an den Bundesminister für Verkehr dargelegt und auch den politischen Institutionen und Behörden in den betroffenen Ländern und Kreisen vorgelegt: Prof. Dr. Erich Ott, Fachhochschule Fulda, Stellungnahme zur regionalen Diskussion der Straßenverkehrsverbindung Fulda-Meiningen, Fulda, Januar 1996. Ausführlich dargestellt und erläutert in: Erich Ott, Aktuelle Verkehrsprobleme in der Rhön – Problembeispiele Straße und Schiene, in: Habermehl u.a., S. 140 ff.

¹⁴ Vgl. dazu im Einzelnen: ebenda, S. 146 ff. Die Verkehrsprognosen im West-Ost-Verkehr im Zuge der EU-Erweiterung gehen von Steigerungsraten aus, die von den bestehenden Verkehrswegen in dieser Relation nicht zu bewältigen sind. Jede als Entlastung wirkende Bundesstraße wird in diese Verkehrsentwicklung einbezogen werden.

¹⁵ Vgl. dazu Materialien und Presseauschnitte im WSR-Archiv. Hier sind zahlreiche Äußerungen von Politikern der Region, aber auch der beiden Bundesländer (Ministerpräsidenten, Minister, Staatssekretäre u.a.) sowie Berichte über Konferenzen und Treffen dokumentiert. Diese Offensive wurde immer wieder mit erheblicher Außenwirkung präsentiert.

Regionale verkehrspolitische Betrachtungen

Zum gegenwärtigen Stand der Diskussion und Planung

Nachdem 2003 eine Aufnahme der B 87 n in den Bundesverkehrswegeplan mit der Einstufung in den vordringlichen Bedarf erfolgt ist¹⁷, wurden die Planungen seitens der beteiligten Bundesländer Hessen und Thüringen forciert. In einzelnen Planungsabschnitten sind bereits straßenbauliche Planungen und Maßnahmen erfolgt, die vor einer endgültigen Trassen- und Planungsentscheidung Präjudizierungen bedeuten, so im Bereich des Autobahnanschlusses Fulda Mitte, hin zur geplanten B 87 n und im Meininger Raum ein Autobahnanschluss zur BAB A 71.

Für Hessen wurde seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde in Fulda der Auftrag zur Umweltverträglichkeitsprüfung formuliert und an ein Planungsbüro vergeben¹⁸. Untersucht wurde der Korridor zwischen Fulda (BAB A 7 Anschlussstelle Fulda Mitte) über die L 3174 über Tann (Querung der B 278 und des Ulstertals über eine Talbrücke) und der thüringischen Landesgrenze (Untertunnelung im Bereich Unterweid) über die L 1124 Kaltensundheim/Thüringen nach Meiningen, als 2-streifiger Ausbau mit 7,5 m Fahrbahnbreite und jeweils einer dritten Fahrbahn an Steigungen.

Der Verlauf dieser geplanten Trassierung ist in vielfacher Hinsicht sehr umstritten. Gerade seitens der Naturschutzverbände wurden elementare Einwände formuliert, da in erheblichem Ausmaß FFH- und EU-Vogelschutzgebiete sowie Natur- und Landschaftsschutzgebiete mit seltenen und geschützten Arten in Flora und Fauna betroffen sind. Der Bau von Großbrücken über sensible Talgebiete und Gewässer kann eine dauerhafte Schädigung von Natur und eine Beeinträchtigung der Landschaft zur Folge haben. Darüber hinaus sind erhebliche Risikodimensionen beim Tunnelbau in einem sensiblen Schutzgebiet zu erwarten, die letztlich nicht ausgeglichen werden können¹⁹.

Von der binnenräumlichen Bedeutung zur Fernverkehrstrasse

Ein gravierender Sachverhalt in der neueren Entwicklung besteht darin, dass hinsichtlich der Bedeutung und Funktion der B 87 n ein Paradigmenwechsel stattgefunden hat, der von grundlegender Bedeutung ist. Während im gesamten Zeitraum vom Beginn der 1990er Jahre an stets von der bin-

¹⁶ Ein interessanter politischer Hintergrund im Hinblick auf die Forcierung der Trassenentscheidung als Bundesstraße B 87 n ist das starke Engagement der Bundestagsabgeordneten Iris Gleicke (SPD), deren Wahlkreis den Raum Meiningen einschließt. Sie wurde im Oktober 2002 Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium. Ein zeitlicher Zusammenhang zu entscheidenden Beschleunigungen für die Realisierung der Trasse ist unverkennbar, nicht zuletzt auch die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2003 und der vom Bundesverkehrsministerium (auf dessen Kosten) erteilte Planungsauftrag an die Behörden der beteiligten Bundesländer. Vgl. Materialien und Presseberichte in WSR-Archiv.

¹⁷ Hier wird jedoch ein deutlicher Vorbehalt hinsichtlich der Verträglichkeit mit Natur, Umwelt und Biosphärenreservat in der Kategorie „sehr hoch“ formuliert, der erst durch eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung zu untersuchen und zu bewerten ist. Bezogen auf die betroffenen Flächen wird in der Umweltrisikoeinschätzung (URE) für 81% ein „sehr hohes“ und für 13% ein „hohes“ Umweltrisiko in der URE-Einstufung im Bundesverkehrswegeplan festgestellt.

¹⁸ Vgl. Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) B 87 n – Straßenverbindung zwischen Fulda und Meiningen (Rhönquerung). Tischvorlage zur Antragskonferenz, Auftraggeber: Amt für Straßen- und Verkehrswesen Fulda, 26.03.2004.

¹⁹ Dazu liegen zahlreiche Stellungnahmen und Eingaben von den regionalen Naturschutzverbänden: HGON, BUND, NABU und deren Zusammenschluss in der Arbeitsgemeinschaft der Naturschutzverbände im Landkreis Fulda (AGN) vor, auf die ausdrücklich verwiesen wird. Siehe WSR-Archiv und insbesondere den in diesem Heft veröffentlichten Text der aktuellen Stellungnahme der AGN.

Erich Ott, Neue Bundesstraße B 87 n soll das Biosphärenreservat Rhön durchqueren – 15 Jahre Kontroversen um die Trasse Fulda–Meiningen

nenräumlichen Funktion der Trasse für den regionalen Verkehr in der Rhön ausgegangen und damit argumentiert wurde, ist in den neueren Dokumenten und Planungskriterien die überräumliche Bedeutung für den Ost-West-Verkehr eingeführt worden: „*Verknüpfung mit den Nord-Süd-Autobahnen BAB A 7 und BAB A 71 beiderseits der Rhön*“²⁰.

Dies bedeutet eine Vernetzung mit dem großräumigen Ost-West-Fernverkehr in den regionalen Dimensionen: Thüringen/Erfurt – Rhein-Main/Frankfurt, nicht zuletzt als eine Entlastung für die überforderte BAB A 4 in den Bereichen zwischen Erfurt und dem Anschluss an die BAB A 5. Personen- und Schwerlastverkehr finden hier eine neue Abkürzung, die zudem mautfrei ist und auch dadurch weitere Attraktivität und Anziehungskraft ausstrahlt.

Es kann davon ausgegangen werden, dass auch längerfristige Überlegungen hinsichtlich der binnenräumlichen Entwicklung in der Rhön, die sich z.B. aus der demographischen Perspektive einer deutlichen Bevölkerungsreduzierung vor allem im thüringischen Teil ergeben, nicht in den Investitionsplanungen gewichtet wurden. Dies wiederum spricht deutlich für eine frühzeitige Gewichtung der Bundesinvestitionen für dieses Projekt als überregionales Vorhaben und für die damit verbundene Absicht, eine Durchgangstrasse als Entlastung im weiter zunehmenden Ost-West-Fernverkehr zu schaffen, für die mittel- und längerfristig ohnehin dringender Ausbaubedarf besteht.

Für die Rhön bedeutet dies die Zerschneidung durch eine Trasse, deren Verkehrsaufkommen in Folge der Durchgangs- bzw. Fernverkehrswirkungen enorm zunehmen wird. Die Funktionen einer Bundesstraße liegen wesentlich in ihrer überregionalen Bedeutung. Insofern hat diese Orientierung seitens der Planung und Begründung der Trasse sowie der immensen Kosten dafür eine eigene Logik. Die Belastungen und Beeinträchtigungen im Landschafts- und Siedlungsbereich werden erheblich sein, ein Kernproblem, das zu verhindern in früheren Überlegungen und Begründungen stets im Vordergrund stand.

Diese Folgen sind regional noch recht wenig beachtet und werden häufig unterschätzt, nicht zuletzt wegen fehlender Erfahrungen mit derartigen Verkehrsbelastungen im Raum, auch wegen mangelnder Vorstellungskraft und vagen Hoffnungen, dass eine solche großräumige Anbindung an das BAB-Netz der Region wirtschaftliche Vorteile bringen könnte (z.B. Gewerbeansiedlung, Tourismus, eigene Mobilität etc.), womit die Befürworter teilweise argumentieren. Dabei wird die Bedeutung von Straßenanbindungen als begünstigender Faktor für Gewerbeansiedlung in einem strukturschwachen peripheren Raum und im Verhältnis zu anderen Faktoren ökonomischer Abwägungen völlig überschätzt.

Die negativen Auswirkungen durch die Belastungen der Straße auf den in dieser Region sehr bedeutenden Wirtschaftsfaktor Tourismus werden ebenfalls eher bagatellisiert. Städte und Gemeinden in unmittelbarer Nähe der Trasse sind wesentliche Standorte touristischer Unterkünfte in der Gastronomie und bei privaten Anbietern, die bisher mit ihrer ruhigen Lage und günstigen Ausgangsposition zu Wanderwegen in ungestörte Räume der Kulturlandschaft einen ausgewiesenen Vorteil bieten konnten. Sie müssen mit negativen Folgen rechnen. Bürgerinitiativen aus anliegenden Städten und Gemeinden, deren Siedlungsgebiete unmittelbar in Trassennähe liegen, beziehen inzwischen entschieden Stellung dagegen und weisen auf die Folgen für Mensch und Natur hin²¹. Als Reaktion darauf haben sich auch gerade im thüringischen Bereich Initiativen gebildet, die sich kämpferisch für

²⁰ Umweltverträglichkeitsstudie (2004), a.a.O., S. 3.

²¹ So beispielsweise die Tanner Bürgerinitiative, vgl. dazu RÜPPEL, a.a.O.

Regionale verkehrspolitische Betrachtungen

den Straßenbau engagieren, zumeist initiiert von den kommunal und regional politisch Verantwortlichen (Bürgermeister etc.). Sie argumentieren mit der wirtschaftlichen Anziehungskraft, der verbesserten Verkehrsanbindung für die Pendler und mit der in diesem Zusammenhang möglichen Realisierung von Ortsumgehungen zur Entlastung innerörtlicher Verkehrsentwicklungen, was in ihrer Argumentation jedoch nur mit dem Ausbau der Trasse als Bundesstraße möglich sei²².

Das Finanzierungsproblem und die Alternativen

Die im Bundesverkehrswegeplan veranschlagten Kosten für den Ausbau der Trasse von ca. 150 Mio. € sind inzwischen eine mehr als fragwürdige Größe. Neuere Bewertungen gehen von mindestens 250 Mio. € aus, bei einem erheblichen Unsicherheitsfaktor (u.a. hinsichtlich der Aufwendungen für den Tunnelbau). Diese Kosten würde der Bund insgesamt tragen müssen.

In der Finanzierungsfrage liegt ein Schlüssel dafür, um die Zielrichtung der seit 15 Jahren andauernden Debatten zu verstehen. Daran wird deutlich, warum die in der Region und den beteiligten Bundesländern agierenden politisch Verantwortlichen kompromisslos auf den Status einer Bundesstraße festgelegt sind und warum sie ein Konzept für den angemessenen Ausbau bestehender Landesstraßen ablehnen. Hintergrund dafür ist die Strategie, dass mit dem Ausbau als Bundesstraße sowohl die Kosten des Ausbaus als auch die der laufenden Unterhaltung und Verkehrssicherung (z.B. aufwändiger Winterdienst in Höhenlagen) in die Zuständigkeit des Bundes fallen. Dafür werden offensichtlich die Dimensionierung des Ausbaus und die überregionale Funktionen der Trasse in Kauf genommen.

Seit der Grenzöffnung und dem Beginn der Diskussion ist klar, dass ein Ausbau der Verbindung zwischen Fulda und Meiningen, in welcher Klassifizierung auch immer, zu einem erheblichen Teil über bestehende Landes- und ggf. Kreisstraßen erfolgen würde, mit einem Neuausbau vor allem im unmittelbar grenzquerenden Bereich. Die Notwendigkeit von Ortsumgehungen, bei noch zu klärenden Trassenverläufen, war dabei weitgehend unstrittig. In Kostenträgerschaft von Kommunen, Kreisen und den beteiligten Ländern hätten bereits Anfang der 1990er Jahre erhebliche Verbesserungen im Streckenverlauf relativ zügig im Rahmen bestehender Straßen erfolgen können, womit eine wichtige Verbesserung der Verkehrssituation für die Betroffenen erreicht worden wäre.

Die Trassierung (Planung und Ausführung) einer klassifizierten Bundesstraße nimmt erheblich größere Zeiträume in Anspruch, in denen keine relevanten Verbesserungen in diesem Verkehrsbereich erfolgen würden. Dies musste allen verantwortlich Beteiligten klar sein und war bereits Anfang der 1990er Jahre absehbar.

Nach wie vor ist der Ausbau der bestehenden Landesstraßen, mit Neubaugergänzungen und der Realisierung von Ortsumgehungen im Planungsbereich Fulda–Meiningen, eine wirkliche Alternative mit großen Vorteilen gegenüber einer Trassierung als Bundesstraße.

Für diese Alternative sprechen auch beim heutigen Planungsstand zahlreiche Vorteile:

1. Eine ausgebautе Landesstraßentrasse ist für den binnenräumlichen Verkehr völlig ausreichend. Sie schließt eine Anziehungskraft für überregionalen Schwer- und Fernverkehr als Abkürzung

²² Vgl. Materialien und Presseauschnittsammlung im WSR-Archiv.

Erich Ott, Neue Bundesstraße B 87 n soll das Biosphärenreservat Rhön durchqueren – 15 Jahre Kontroversen um die Trasse Fulda–Meiningen

zwischen den Autobahnen A 71 und A 7 faktisch aus. Die hochbelastende Durchgangstrasse mit all ihren gravierenden Folgen wird vermieden.

2. Eine wesentlich schnellere Realisierung des Ausbaus in der Klassifizierung als Landesstraße ist möglich und dies in Dimensionierungen und Verläufen, die im Hinblick auf den Naturschutz (Betroffenheit von Arten und Biotopen), den Schutz der Kulturlandschaft und die Beeinträchtigung der Wohngebiete sehr viel weniger strittig sind. Der Neubau von Teilstrecken und Ortsumgehungen im Rahmen der klassifizierten Landesstraßen ist mit erheblich geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft möglich. Neue Ortsumgehungen bewirken für ihre Anlieger als Landesstraße deutlich geringere Belastungen und werden eher Akzeptanz in den tangierten Ortslagen finden.
3. Für die Benutzer dieser Landesstraße aus der binnenräumlichen Region ergeben sich mittel- und längerfristig eindeutige Vorteile im Hinblick auf die Zeiten zur Bewältigung der Fahrtstrecken, insbesondere für die Pendler. Die geplante Bundesstraße wird zweistreifig ausgebaut, sie wird mit erheblichem Schwer- und Fernverkehr zwischen der BAB A 7 und BAB A 71 in beide Fahrtrichtungen belastet sein. Dadurch werden Überholmöglichkeiten trotz Steigungszusatzspur eingeschränkt, die Fahrtzeiten auf der Bundesstraße dürften sich gegenüber einer ausgebauten Landesstraße ohne überregionale Anziehungskraft voraussichtlich sogar verlängern.
4. Die Kosten für den Ausbau der bestehenden Trassen von Landesstraßen, einschließlich verbindender Neubauteile und angemessener Ortsumgehungen, werden erheblich geringer sein, als der geplante Ausbau als Bundesstraße, nicht zuletzt auch dadurch, dass bei dieser Alternative der Verzicht auf einen Tunnel möglich ist. Die Kosteneinsparungen wären erheblich, wenngleich die Kosten regulär von den betroffenen Ländern und Gebietskörperschaften aufgebracht werden müssten. Eine Verhandlungslösung über einen entsprechenden Zuschuss vom Bund, der die Kosten des Landesstraßenausbaus als Alternative umfassen könnte, ergibt eine günstige Lösung des Finanzierungsproblems, die alle Beteiligten in eine Gewinnersituation bringen würde und einen konsensstiftenden Interessenausgleich zur Folge hätte. Gerade der Bund würde finanziell erheblich entlastet. Die Region käme in den Genuss einer angemessen verbesserten Verkehrssituation, ohne die negativen Folgen einer Trassierung als Bundesstraße tragen zu müssen.

Die Realisierung dieser Variante setzt ein baldiges Umsteuern von Planern, Entscheidern und Interessierten voraus, könnte aber auch zu einer neuen Harmonie und Kooperation in der Region und der Stärkung ihrer Identität beitragen. Dazu gab es ein vergleichbares Beispiel, als 1993 eine ICE-Schnellbahntrasse nach Planungen der Bundesbahn die Rhön und damit sensible Teile des Biosphärenreservats queren sollte. Es gelang mit einer breit getragenen und selbstbewussten Initiative in der Region, die Umsetzung dieser auch kostenträchtigen Planungen abzuwehren²³.

Biosphärenreservatsverwaltung und Trasse

Struktur, Zustand und Ausbau des öffentlichen und individuellen Verkehrsgeschehens sind für die Aufgaben und Funktionen eines UNESCO-Biosphärenreservats von tragender Bedeutung. Dieser

²³ Einige grundsätzliche Probleme zwischen der Trasse ICE-DB und Bundesstraße haben große Ähnlichkeit (z.B. hinsichtlich des überregionalen Durchgangsverkehrs, der Zerschneidung von Natur und Landschaft, der Belastungen für die Menschen und ihre Wohngebiete etc.). Dennoch ist die Interessenlogik eine andere. Vgl. dazu die Materialien im WSR-Archiv.

Regionale verkehrspolitische Betrachtungen

Komplex tangiert mehr oder weniger alle anderen Sektoren von Schutz, Pflege und Entwicklung der Kulturlandschaft und einer in weiten Teilen von Nachhaltigkeit geprägten Lebensweise der hier lebenden Menschen. Entsprechende Bedeutung wurde auch dem Verkehrsteil des Entwicklungskonzeptes für das Biosphärenreservat Rhön beigemessen²⁴.

Erstaunlich ist, dass die Institutionen und Verantwortlichen des Biosphärenreservats Rhön sich vor diesem Hintergrund faktisch nicht in die Debatte um die Trassierung der Bundesstraße Fulda-Meiningen eingebracht haben²⁵. Betroffen sind der thüringische und der hessische Teil des Biosphärenreservats, von deren Verwaltungen keine öffentlichen Stellungnahmen vorliegen. Die verbindliche Aufgabe der Verwaltungen, die Leitlinien des Rahmenkonzeptes umzusetzen, ist eine Grundlage ihrer Arbeit. Der geplante Ausbau der Trasse ist mit den dort definierten Grundsätzen und Zielsetzungen in Anbetracht der Alternativen und Probleme einer solchen Bundesstraße nicht in Einklang zu bringen.

Die thüringische Verwaltungsstelle ist für die Verwaltung des Biosphärenreservats verantwortlich und zugleich Naturschutzbehörde. Somit ist sie von Amts wegen in der Behördenhierarchie mit der Trasse befasst und wird sich dazu vermutlich behördenintern geäußert haben. Zugleich ist sie aber auch den UNESCO-Anforderungen verpflichtet. Eine öffentliche Position, die die Auswirkungen auf das Biosphärenreservat deutlich macht, wurde nicht bezogen.

In Hessen ist die Verwaltungsstelle seit 2004 nicht mehr dem Regierungspräsidium Kassel in der Behördenhierarchie zugeordnet, sondern einer Abteilung der Landkreisverwaltung Fulda. Diese kaum nachvollziehbare Zuordnung einer UNESCO-Biosphärenreservatsverwaltung, die Teil eines weltweiten Programms ist und ein hohes Maß an Unabhängigkeit zur Erfüllung ihrer Aufgaben benötigt, macht kleinere und größere einschlägige, vielleicht auch gelegentlich strittige Vorhaben in der Region immer auch zu einem politischen Loyalitätsproblem. Die politische Spitze des Landkreises Fulda war stets auch die politische Kraft, die mit Nachdruck eine Rhönquerung als Bundesstraße (früher auch in der Forderung nach einer Autobahnquerung) forcierte. Im regionalen Raum gibt es ein erhebliches Unbehagen bezüglich dieser strukturellen Verknüpfung und ihrer Folgen für die eigenständige Interessenwahrnehmung der Biosphärenreservatsverwaltung im hessischen Teil des Modellgebietes.

Die Situation gerade in der hessischen Rhönregion stellt sich heute so dar, dass es Verbände, Institutionen, Initiativen und zahlreiche Einzelpersonen sind, die die Problematik Biosphärenreservat und geplante Bundesstraßentrasse thematisieren, öffentlich vertreten und in die konkreten Debatten einbringen²⁶. In Thüringen sind Aktivitäten der Natur- und Umweltschutzverbände sowie vereinzelte Bürgerinitiativen in dieser Sache tätig²⁷.

²⁴ Vgl. Biosphärenreservat Rhön, Rahmenkonzept, a.a.O., S. 274 ff. Vgl. auch Anm. 8.

²⁵ Anders war dies z.B., als es um den Erhalt der Rhönbahn zwischen Fulda und Gersfeld ging. Hier hat die hessische Verwaltungsstelle des Biosphärenreservats Rhön offiziell deutlich Stellung bezogen und ihre Vertreter spielten in der Initiative eine wichtige Rolle. Die Erhaltung und dauerhafte Sicherung des Betriebs dieser regionalen Bahnstrecke zwischen dem ICE-Bahnhof Fulda und der Stadt Gersfeld in der Rhön war ein großer Erfolg. Gegen einen bereits bestehenden Stilllegungsbeschluss gelang es in einem breiten Bündnis schließlich, das Land Hessen mit einer erheblichen finanziellen Zusage zu gewinnen und in der Folge auch die betroffenen regionalen und kommunalen Gebietskörperschaften umzustimmen.

²⁶ Ein Beleg dafür ist die Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft der Naturschutzverbände AGN.

²⁷ Hier ist z.B. die Bürgerinitiative in der Gemeinde Herpf zu nennen, eine Veranstaltung des BUND in Kaltensundheim etc. Vgl. Materialien und Presseberichte in WSR-Archiv.

Erich Ott, Neue Bundesstraße B 87 n soll das Biosphärenreservat Rhön durchqueren – 15 Jahre Kontroversen um die Trasse Fulda–Meiningen

Die für das Jahr 2006 vorgesehene Diskussion des noch vorzulegenden Gutachtens zur Umweltverträglichkeitsprüfung leitet die Entscheidungsphase um den Trassenbau ein. Der bereits zitierte „politische Wille“ für die Trasse hat sich stark positioniert, jenseits von schwergewichtigen Einwänden und absehbaren problematischen Folgewirkungen. Auch die Kassen des Bundes für den Straßenbau scheinen prall gefüllt zu sein.