

Regionale verkehrspolitische Betrachtungen

Stellungnahme zur Straßenbindung Rhein-Main–Erfurt, Abschnitt Fulda-Meiningen

Arbeitsgemeinschaft der Naturschutzverbände (AGN) im Landkreis Fulda

1. Zu berücksichtigende Besonderheiten, die sich aus dem Biosphärenreservat Rhön ergeben

Die Rhön hat die Auszeichnung zum Biosphärenreservat aufgrund ihrer natürlichen und kulturellen Einmaligkeit erhalten. Eines ihrer Hauptkennzeichen ist der schwer überwindbare Basalthöhenzug (700 bis 950 m), die „Lange Rhön“. Die Rhön erfährt gesetzlichen Schutz unterschiedlicher Kategorien durch die Ausweisungen von Landschaftsschutzgebieten, Naturschutzgebieten, FFH-Gebieten, Vogelschutzgebieten etc. und nicht zuletzt durch die Bestimmung zum Biosphärenreservat. Die Rhön wurde 1992 von der *UNESCO* zum Biosphärenreservat ernannt. Hiermit ist die Rhön als Mittelgebirgslandschaft eine europäische Modellregion geworden, an welcher dokumentiert werden soll, wie Menschen mit der Natur leben können, ohne sie zu zerstören.

Ziel des Biosphärenreservates Rhön ist es, gemeinsam mit den hier lebenden und wirtschaftenden Menschen *beispielhafte Konzepte* zum Schutz, Pflege und Entwicklung der Rhön umzusetzen, um den gewachsenen Landschaftsraum in seiner *regional-typischen Eigenart* zu erhalten. Hierbei müssen von der *Entwicklungszone die entscheidenden Ansätze* zur Erhaltung der Rhönlandschaft in ihrer Eigenart, Vielfalt und Schönheit ausgehen. Die Nutzung der Entwicklungszone soll in *beispielhafter Weise umweltverträglich und nachhaltig* erfolgen (Rahmenkonzept des Biosphärenreservates Rhön V).

Der größte Teil des geplanten Straßenbauprojektes läuft durch die Entwicklungszone. Insofern ist generell ein hoher Maßstab an die Machbarkeit eines Straßenbauprojektes dieser Größenordnung sowie ggf. an die Einbettung eines solchen Projektes in das natürlich gewachsene Landschaftsbild der Rhön zu stellen.

Kernaussagen des Rahmenkonzeptes des Biosphärenreservates Rhön zur Verkehrsentwicklung:

- Dem *qualifizierten Ausbau vorhandener Straßen* soll grundsätzlich der Vorrang vor dem Neubau von Straßen eingeräumt werden.
- *Konzentration des überregionalen Verkehrs* (insbesondere des Schwerverkehrs) durch Verkehrslenkung auf ausgewählten Trassen.
- *Der Fernverkehr soll die Rhön umgehen* oder lediglich tangieren (N-S-Achse: BAB A 7 und A 71 nutzen, O-W-Verkehr, wenn unvermeidlich, auf geeigneten vorhandenen Straßen bündeln).

2. Bestehendes Verkehrsnetz in der Rhön

- a) Übergeordnetes Straßennetz

Eine *gute Erreichbarkeit der Rhön* ist durch das Fernstraßenraster, das sich im Norden aus der Autobahn A4 und im Westen aus der A7 sowie im Osten aus der B19 ergibt, gegeben. Ergänzt wird die-

AGN, Stellungnahme zur Straßenbindung Rhein-Main-Erfurt, Abschnitt Fulda-Meinigen

ses Verkehrsdreieck durch die A 71 (Erfurt-Meinigen-Schweinfurt) und im Westen durch die A 66 bei Fulda, welche den Rhein-Main-Raum noch enger an die Rhön anbindet.

b) Straßennetz innerhalb des Biosphärenreservates

Zwischen dem übergeordneten Straßennetz gibt es mehrere regional bedeutsame Bundesstraßen. In N-S-Richtung sind dies die B 278 und die B 285. In W-O-Richtung sind dies die B 84 (Hünfeld-Eisenach), die B 62 (Bad Hersfeld-Bad Salzungen), die B 458 (Fulda-Batten; Anschluss an die B 278) und die B 279 (Fulda-Bad Neustadt).

3. Sachstand des Straßenbauprojektes Fulda-Meinigen

Die Länder Hessen/Thüringen haben eine leistungsfähige Straßenverbindung Fulda-Meinigen durch das Biosphärenreservat Rhön in den Bundesverkehrswegeplan als *vordringlichen Bedarf* eintragen lassen. Die Straße ist zunächst nur zwei- bis dreispurig vorgesehen und soll die A 7 und die A 71 beiderseits der Rhön verknüpfen.

Die *favorisierte Trassenführung* sieht derzeit den *Ausbau der L 3174 Fulda-Hofbieber-Tann* und weiter über die L 1124 Kaltensundheim-Meinigen vor. Aus den im Vorfeld der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans durchgeführten Untersuchungen ist bekannt, dass sich die Gesamtmaßnahme in 4 wesentliche Planungsabschnitte gliedert:

- von Fulda (A7) bis zur B 278 im Ulstertal
- von der B 278 bis zur Anbindung an die L 1124 östlich von Kaltensundheim (Rhönquerung)
- von der L 1124 bei Kaltensundheim zur B 19 bei Meinigen und
- von der B 19 zur A71; hier ist der Autobahnanschluss und ein Teil der Neubaustrecke bereits fertiggestellt.

Nächster maßgebender Planungsschritt ist die Durchführung von Raunordnungsverfahren für den zentralen Bereich der Hochrhönquerung zur Festlegung einer Vorzugslinie, die dann Grundlage der weiteren Detailplanung wird.

Durch den Autobahnanschluss Fulda-Mitte und durch die geplante Entlastungsstraße zwischen der B 458 und der L 3174 (Finanzierung steht, FZ v. 10.02.05) werden vom Land Hessen sowie der Gemeinde Petersberg Fakten geschaffen, die die Trassenführung Fulda-Hofbieber-Tann präjudizieren. Die Vorplanungen laufen und eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist in Auftrag gegeben.

Am 11.05.2005 wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen ein Gesetzentwurf zur Planungsvereinfachung gebilligt (Pressemitteilung Nr. 153/2005). Dieses neue Planungsrecht soll Bauvorhaben um bis zu zwei Jahre beschleunigen. Die Verkürzung des Instanzenweges wird für solche Projekte genutzt, die als VDE-Projekte gekennzeichnet sind. Als VDE-Projekte sind Projekte benannt worden,

- die als Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen oder ihrer seewärtigen Zufahrt,
- die als Vorhaben mit internationalem Bezug (EU-Erweiterung) oder
- zur Beseitigung besonders gravierender Verkehrsengepässe

von besonderer Bedeutung sind.

Regionale verkehrspolitische Betrachtungen

Die Straßenverbindung B 87n Fuda-Meiningen ist als VDE-Projekt in der Liste der Bundesfernstraßen mit überwiegender verkehrlicher Bedeutung aufgenommen worden und gehört damit zu den 20 am dringlichsten zu bauende Bundesstraßen mit Ortsdurchfahrten in der Bundesrepublik Deutschland.

4. Zielsetzung und Wertung des Straßenbauprojektes

Die Trasse Fulda-Tann-Meiningen soll folgende Zielsetzungen erfüllen:

- a) *Bündelung des regionalen Ost-West-Verkehrs* durch die Rhön mit dem Ziel der *Entlastung der Nebennetze*.

Die Verkehrsströme in der Rhön von Ost nach West verlaufen im wesentlichen über drei Verkehrswege eher in der nördlichen Rhön über:

- Bad Salzungen B 62 Vacha-Hünfeld B 84
- Schmalkalden-Dermbach-Hünfeld
- Bad Neustadt-Gersfeld - Fulda
nach Fulda.

Die geplante Trasse Fulda-Tann-Meiningen wird zu *keiner Bündelung dieses Verkehrs* beitragen, da die Entfernungen zur Trasse zu groß sind und damit kein Zeitvorteil für die Nutzer entsteht. Insofern wird die geplante Trasse (Fulda-Tann-Meiningen) *nicht zu einer Entlastung der Nebennetze* im Bereich des derzeitigen Ost-West Verkehrs führen. Für die Bevölkerung auf beiden Seiten der Rhön und im Kernbereich der Rhön ist der Ausbau und die Ergänzung zur Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur vermutlich viel bedeutsamer. Der *qualifizierte Ausbau von verschiedenen vorhandenen Straßenverbindungen* würde dem regionalen Verkehrsaufkommen am besten gerecht.

- b) *Verbindung der Wirtschaftsräume Osthessen und Südthüringen.*

Der Raum Meiningen ist *traditionell stärker nach Bayern ausgerichtet* (B 19, A 71 Ausbau bis Schweinfurt). Dies ergibt sich zum einen *schon immer* aus der Oberflächengestalt der Rhön mit den in N-S-Richtung verlaufenden Höhenzügen sowie aus den geschichtlichen Realitäten der letzten sechzig Jahre. Durch die winterlichen Beeinträchtigungen und durch den zu überwindenden Höhenunterschied gab es bis jetzt keine wirtschaftlich vertretbare leistungsfähige Verkehrsverbindung über die Hochrhön.

Rechtfertigt sich der Aufwand von ca. 258 Millionen zur Erschließung eines nur dünn besiedelte Südwestthüringen (Absatzmärkte wo?; wirtschaftliche Impulse für wen?; es ist mit einer Bevölkerungsabnahme in Thüringen von bis zu 50 Prozent bis zum Jahre 2050 zu rechnen)?

- c) *Fernverkehrsverbindung Erfurt – Rhein-Main-Gebiet.*

Verknüpfung der N-S-Autobahnen BAB 71 und BAB 7 mit Anbindung über die A 66 an das Rhein-Main-Gebiet.

Durch die geplante Trasse Fulda-Tann-Meiningen würde die kürzeste Ost-West-Verbindung aus dem Raum Erfurt in das Rhein-Main-Gebiet geschaffen. Dadurch soll die A 4 entlastet werden. Somit wird die Trasse Fulda-Tann-Meiningen überwiegend überregionalen/internationalen (Schwerlast-)Verkehr durch die Rhön leiten. Es wird von einer Nutzung von bis zu 40.000 Fahr-

AGN, Stellungnahme zur Straßenbindung Rhein-Main-Erfurt, Abschnitt Fulda-Meiningen

zeugen/ Tag (IHK Fulda)/ 25.000 Fahrzeug/ Tag (Herr Hansel ASV Fulda 30.04.2004)/ 15.000 Fahrzeug/ Tag (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen) ausgegangen. Zur Zeit fahren täglich zwischen 1.000 KFZ (Unterweid) bis 3.600 KFZ (Nüsterrasen) über Hofbieber, Tann und Unterweid (Minister Dr. Rhiel 25.05.2005).

Gleichzeitig wird der 5 bis 6spurige Ausbau der A 4 und der A 5 geplant. Schon jetzt nimmt der Schwerlastverkehr auf den mautfreien Bundesstraßen zu.

Von den drei Zielsetzungen wird nur die *Fernverkehrsverbindung Erfurt – Rhein-Main-Gebiet* aufgrund des Zeitvorteils für den überregionalen Verkehr der gewünschten Zielvorstellung entsprechen. Wirtschaftliche Impulse für die Rhön oder auch für Meiningen sind nicht zu erwarten (s. leer stehende Gewerbegebiete entlang diverser Autobahnneubauten in den neuen Ländern). Vielleicht kann das Oberzentrum Fulda ein wenig davon profitieren. Wesentliche Gewinner der Fernverbindung sind die Wirtschaftsräume Erfurt und das Rhein-Main-Gebiet. *Die Rhön selbst ist nur Transitland*. Sie büßt einen Teil ihrer Unversehrtheit als Verlierer dieser verkehrspolitischen Entwicklung ohne einen nennenswerten wirtschaftlichen Vorteil ein.

5. Position der AGN

- Die AGN kritisiert die *Aufteilung des Planungsverfahrens* in einen hessischen sowie thüringischen Teil sowie das Vorziehen einzelner Raumordnungsverfahren z.B. der Anschlussstelle Fulda-Mitte. So werden Bausteine für die favorisierte Trasse (Fulda-Tann-Meiningen) mit präjudizierender Wirkung geschaffen.
- bestehenden Planungsvarianten eignen sich *nicht zur Lösung örtlicher Verkehrsprobleme* in der Hochrhön. Sie zielen vielmehr auf den Neubau einer Spange zwischen zwei Bundesautobahnen ab und sind daher in einer *langfristigen erkennbaren vierstreifigen Ausbaubreite* zu bewerten. In den Planfeststellungsunterlagen für die Anschlussstelle Fulda-Mitte wird ein vierstreifiger Ausbau als planerischer Endzustand bereits beschrieben (s. Projekt Bauleitplanung der Gemeinde Petersberg: Bebauungsplan Nr. 50 Ortsteil Petersberg „ B 458 und L 3174“).
- Einem *qualifizierten Ausbau vorhandener Straßen* innerhalb des Biosphärenreservats Rhön für Regionalverkehr wird bei Bedarf zugestimmt (z.B. Ortsumgehungen). Es gibt in Ost-West-Richtung einen Bedarf am Ausbau dieses Straßennetzes für den
 - Berufsverkehr von und nach Fulda/Hünfeld/Meiningen
 - regionalen Verkehr für die mittelständische Wirtschaft und dem
 - Tourismusverkehr.
- Für die regionalen Verkehrsströme ergeben sich folgende Fragen: Welche gesicherten Verkehrszahlen liegen den Planungen zugrunde? Wie zuverlässig sind die unterstellten Prognosen? Wurde die *demographischen Entwicklung* der Rhön in den nächsten 50 Jahren berücksichtigt? Gibt es den Bedarf einer solchen leistungsfähigen Verkehrsverbindung wirklich?

Die verkehrliche Notwendigkeit einer direkten Ortsverbindung zwischen Fulda und Meiningen konnte gegenüber der AGN nicht überzeugend dargestellt werden. Es gibt keine stimmigen Verkehrsprognosen.

Regionale verkehrspolitische Betrachtungen

Falls ein Bedarf tatsächlich nachgewiesen werden sollte, dann sollte ein Ausbau einer vorhandenen oder weitgehend vorhandenen, möglichst zentralen Verbindung Fulda-Meiningen erfolgen ohne massive Verletzung des Landschaftsbildes durch überdimensionierte Brücken, Dämme und tiefe Einschnitte.

- Das *Biosphärenreservat Rhön verbietet sich als Transitraum* für den überregionalen Fernverkehr. Eine Zerschneidung der Rhönhochlagen durch eine weitere Bundesfernstraße, die als „Spange“ zwischen den BAB A7 und A71 dient, wird aus öffentlichen Belangen des Naturschutzes und der Erholungsfunktion abgelehnt. Großräumig orientierte Fernverkehre, die weder Quelle noch Ziel im Biosphärenreservat Rhön haben, sollten durch Verkehrslenkung auf Trassen geführt werden, welche die Rhön umgehen oder sie lediglich tangieren.
- Die Trassenführung Fulda-Hofbieber-Tann-Kaltensundheim erfordert aufwändige Brückenbauten, Dämme sowie einen drei bis fünf Kilometer langen zweiröhrigen Tunnel. Diese Bauwerke lassen sich nicht harmonisch in das Landschaftsbild der Rhön einbinden. Sie stellen einen *massiven Eingriff in Natur und Landschaft* dar, der irreparabel ist. Darüber hinaus werden während der mehrjährigen Bauzeit Lebensräume bis zu 50 m beidseitig der Trasse in Mitleidenschaft gezogen und nachhaltig beschädigt werden.
- Die derzeit geplante Straßenführung dient in erster Linie dem überregionalen Verkehr und nicht der Verbesserung des Regionalverkehrs und der Regionalentwicklung, also auch nicht dem täglichen Pendlerverkehr (6000 thüringischen Pendler). Neue Impulse zur *Arbeitsplatzentwicklung in Wirtschaftsbereichen, die den Zielen des Biosphärenreservates besonders entsprechen, sind nicht zu erwarten*. Durch die Verknüpfung der Großräume Erfurt und Rhein-Main-Gebiet wird es in der Rhön zu keinen nennenswerten Industrieansiedlungen kommen.
- Die Naturschutzverbände haben ihre „Hausaufgaben“ gemacht und das Arteninventar sowie die ökologische Bedeutung des Planungsraumes nachgewiesen. Vergleichbar konkrete Angaben über die Wirtschaftlichkeit des Projektes liegen nicht annähernd vor. Die AGN fordert einen *Nachweis der Wirtschaftlichkeit* für dieses Vorhaben.
- Die Trassenführung Fulda-Tann-Meiningen würde das Life-Fördergebiet der EU, europäische Vogelschutz- und FFH-Gebiete sowie Landschaftsschutzgebiete zerschneiden und den Lebensraum artenschutzrechtlich geschützter Tierarten erheblich beeinträchtigen. Dies bewirkt *Eingriffe in Natur und Landschaft, die nicht ausgleichbar sind*.
- Im Bereich der favorisierten Trassenführung findet z.B. der Rotmilan noch optimale Lebensbedingungen. Nach Aussage der Staatlichen Vogelschutzwarte Frankfurt befindet sich in der Rhön einer der stärksten Rotmilan-Populationen Deutschlands. Ein schwerpunktmäßiges Vorkommen des Rotmilan befindet sich im geplanten Korridorraum der geplanten Trasse auf der thüringischen Seite.
- Die AGN *begründet* den geforderten Verzicht auf die Zerschneidung der Hochrhön naturschutzfachlich damit, dass durch die favorisierte Trasse Fulda-Tann-Meiningen ein sensibler Bereich betroffen wäre,
 - in dem alle FFH-relevanten Lebensraumtypen der Mittelgebirge in noch hervorragendem Erhaltungszustand vorhanden sind,

AGN, Stellungnahme zur Straßenbindung Rhein-Main–Erfurt, Abschnitt Fulda-Meinigen

- der Lebensraum für hochspezialisierte Pflanzen(z. B. Frauenschuh, Ohnsporn, Alpen Milchlattich) und Tiere bietet (z.B. Feuersalamander, Haselmaus, Schlingnatter, Kreuzotter, Bachneunauge),
- der für mitteleuropäische Maßstäbe ein hervorragender bedeutsamer avifaunistischer Lebensraum mit dem Vorkommen von Anhang-I-Arten der EU-Vogelschutzrichtlinie, wie Schwarzstorch, Birkhuhn, Uhu, Rotmilan, Neuntöter, Wachtelkönig, Bekassine und Wanderfalke ist. Aufgrund der besonderen Bedeutung für die Vogelarten wurde die gesamte Rhön in das IBA-Verzeichnis der EU aufgenommen (Important Bird Areas).
- dessen Artenausstattung in den europäischen Mittelgebirgen einmalig ist. In der Rhön sind 205 Vogelarten, über 50 Säugetierarten, 10 Amphibien/Kriechtierarten, 16 Fischarten, 1200 Farne und höhere Pflanzen sowie ca. 550 verschiedene Moosarten nachgewiesen.
- Das Vorhandensein einer zusätzlichen dreispurigen *Ost-West Bundesfernstraße Fulda-Tann-Meinigen* mit ihrer überregionalen Wirkung (Fernverkehr) und Bauwerken (Brücken, Dämme, Einschnitte etc.) *wirkt sich über die Bauzeit hinaus schädigend aus auf*
 - den *Tourismus/Erholungsqualität* (Landschaftsbild, Ruhe, naturnahe Vielfalt)
 - die *wirtschaftliche Entwicklung* der Tourismusbranche (Beeinträchtigung des überregional bedeutsamen Erholungsraumes Rhön)
 - den *Arten- und Biotopschutz* (z.B. Schwarzstorch u.a.) und
 - die *Lebensqualität der Rhöner* (Luftreinhaltung, Lärm).
- Bei den favorisierten Planungsvarianten wurde der beispielhafte *Modellcharakter des Biosphärenreservates Rhön nicht berücksichtigt*. Wo wird in einem besonderem Maß Rücksicht genommen oder den Belangen des Naturraumes entsprochen? Es handelt sich um konventionellen Straßenbau mit allen seinen negativen Folgen.
- Die *AGN fordert* aus naturschutzfachlicher Sicht eine fundierte Umweltverträglichkeitsprüfung aller Alternativen einer Verkehrsverbindung zwischen Osthessen und Südwestthüringen. Dies schließt auch *weitere Variantenprüfungen* des gesamten in Frage kommenden Raumes mit ein.

6. Fazit

Die rechtlich anerkannten Naturschutzverbände der AGN sind gegen eine überregionale Straße, die den Naturraum Rhön und seine Menschen dauerhaft irreparabel ökologisch wie wirtschaftlich schädigt. Durch die überregionale Straße wird umfangreicher Transitverkehr erzeugt ohne eine Wertschöpfung für die Region zu schaffen. Eine neue Bundesfernstraßenverbindung durch die Hochrhön ist mit den Belangen des Naturschutzes, des Tourismus und einer nachhaltigen Landbewirtschaftung unvereinbar.

Eine massive Verletzung der Einmaligkeit der Rhön – und eine unqualifizierte zentrale Verbindung könnte zu einer solchen Verletzung führen – darf nur unter *schonender Streckenführung und unter guter glaubhafter Begründung und nicht aus kurzfristig wirtschaftlichem oder politischem Interesse stattfinden*.

Aufgabe der Politik ist es, das Biosphärenreservat Rhön in seinem Bestand für die Zukunft ökonomisch und ökologisch sicher zu machen und den Menschen ihre Heimat auf Dauer lebenswert zu erhalten.