

Helmut Bräutigam, Geplante Bundesfernstraße B 87n (Rhönquerung) – zum Verfahren, zur Verantwortung und zur Notwendigkeit

Geplante Bundesfernstraße B 87n (Rhönquerung) – zum Verfahren, zur Verantwortung und zur Notwendigkeit

Helmut Bräutigam

Am 15.11.2006 wurde von den Verkehrsministerien Hessen und Thüringen die Linienführung der geplanten B 87n vorgestellt; Abweichungen von jeweils 100 m rechts oder 100 m links könnten möglich sein.

Mit der geplanten B 87n sollen u.a. folgende Zielsetzungen erreicht werden:

- Verknüpfung der Nord-Süd-Autobahnen A 7 (westlich) und A 71 (östlich der Rhön)
- Anbindung an das Rhein-Main-Gebiet über die A 66
- Bündelung des Verkehrs.

Mit der Entscheidung „vorrangiger Bedarf“ ist für die Trasse Fulda-Meiningen im Bundesverkehrswegeplan der Bau einer Verbindung zwischen der A 7 und der A 71 politisch entschieden. In mündlichen Äußerungen sind dem Autor aber Positionen von Fachbehörden, wie der Oberen Naturschutzbehörde und des Bundesamts für Naturschutz, bekannt, die sich gegen die geplante Trasse aussprechen.

Nach dem Gesetz zur schnelleren Infrastrukturplanung, (beschlossen am 27. Oktober 2006, Nr.: 349/2006) handelt es sich um ein Vorhaben mit internationalem Bezug (EU-Erweiterung) und – laut Pressemitteilung des Hessischen Verkehrsministeriums vom Januar 2007 – außerdem um eine über-regional wirksame Maßnahme.

Für die Linienführung der Trasse der B 87n Fulda-Meiningen wurden von einem Planungsbüro Fauna-Flora-Habitat-(FFH-)Verträglichkeitsprüfungen erstellt (Vorentwürfe vom Oktober 2006). Laut diesen Verträglichkeitsprüfungen gibt es keine Datenlücken und nach der abschließenden Beurteilung auch keine Beeinträchtigungen. Folglich wäre die geplante B 87n verträglich mit den Erhaltungszielen der FFH- und EU-Vogelschutz-Gebiete.

Die vorgenannten Behauptungen sind jedoch in keiner Weise haltbar.

Eine Inventur und Dokumentation der Naturlandschaft der entsprechenden Räume liegt, wenn überhaupt, nur sehr lückenhaft vor. Die biologische Vielfalt wird nicht gesichert. Stattdessen wurde bei bereits unter Schutz gestellten Habitaten in erkennbarer Absicht der Schutzstatus wieder aufgehoben; andere wertvolle Gebiete erhalten wegen der Trasse keinen Schutzstatus. In einem solch sensiblen und artenreichen Raum wie dem UNESCO-Biosphärenreservat Rhön ist dringend zur Überprüfung des Eingriffs ein naturschutzfachliches Monitoring-System zu installieren, und erst nach vorliegenden Ergebnissen kann über einen so massiven Eingriff wie den Bau dieser Transitstraße weiter nachgedacht werden.

Verschlechterungen müssen bis dahin unterbleiben, d.h. es darf zwischenzeitlich auch keinen präjudizierenden Maßnahmen oder (Teil-)Projekten, sog. Zwangspunkten, stattgegeben werden, wie der Autobahnanschlussstelle Fulda-Mitte oder dem Bau des Teilabschnitts B 19-Melkers.

Den Bauanfang der B 87n stellt auf hessischer Seite die Anschlussstelle Fulda-Mitte an der A 7 dar (Umweltverträglichkeitsstudie, 26.03.04, S. 4). Es ist zu befürchten, dass mit der geplanten Anschlussstelle eine gewaltige Zunahme des Verkehrs in den Lebensraum störanfälliger Arten eintreten wird; diese Verkehrszunahme könnte dann von verschiedenen Verantwortlichen in Politik und Verwaltung auf allen föderalen Ebenen sowie von einschlägigen Interessengruppen als zwingende Notwendigkeit zum Bau der B 87n vorgebracht werden.

Ob die Autobahnanschlussstelle Fulda-Mitte überhaupt gebaut werden darf, ist noch zu prüfen, da mit hoher Wahrscheinlichkeit hierdurch die Verwirklichung der Ziele der FFH- und EU-Vogelschutz-Richtlinie gefährdet ist (Beschluss VGH München, 19.04.05). Bisher wurde bei jeder Untersuchung im Biosphärenreservat Rhön eine sehr große Artenfülle festgestellt, so z.B. durch die Zoologische Gesellschaft Frankfurt am 08.06.2004 („Tag der Artenvielfalt“), durch das Forschungsinstitut Senckenberg bei zoologischen Untersuchungen oder in 2007 durch das Team von Stefan Zaenker bei der Quellenkartierung. Die Aufforderungen, z.B. der AGFH (Arbeitsgemeinschaft für Fledermausschutz) – Arbeitskreis Fulda vom 08.03.2005, an die Untere Naturschutzbehörde zur Erforschung und Sicherung bedrohter Arten wurde bis heute von dieser Behörde ignoriert.

Wegen seiner großen Anzahl und Dichte von Anhang-I-Arten der EU-Vogelschutzrichtlinie wurde das gesamte Biosphärenreservat Rhön (Bayern/Hessen/Thüringen) in das IBA-Verzeichnis (IDENTIFYING IMPORTANT BIRD AREAS) aufgenommen. Nur wegen der Befürchtung von hohen Strafen bei einem Vertragsverletzungsverfahren werden Gebiete dieses EU-Vogelschutzgebietes erst nach und nach an die EU-Kommission gemeldet. Dies geschieht bis heute völlig unzureichend und bei den gemeldeten Gebieten wird zudem das Verschlechterungs- und Störungsverbot nicht beachtet.

Die Vorentwürfe der Verträglichkeitsprüfungen vom Oktober 2006 erfassen lediglich einen kleinen Teil der geplanten B 87n und diesen sehr unvollständig. Auch die möglichen Auswirkungen auf die relevanten Arten sind unvollständig bzw. unzutreffend.

Die Auswirkungen von Straßenaus- und -neubauten in der Rhön auf die bedrohten Arten können belegt werden, z.B.

- durch die Auswirkungen des Neubaus der Kreisstraße Tann-Habel nach Walkes (geschätzt 100 Kfz/24 h) – der in der Nähe brütende Schwarzstorch hat seinen Horst während der Bauarbeiten verlassen und ihn bis heute nicht mehr besetzt,
- durch den Bau des Ulsterradweges und Straßenbauarbeiten an der B 278 mit einer Entfernung zum Schwarzstorchnahrungshabitat und -ruheplatz von ca. 100-200 m – auch dieser Lebensraum wurde vom Schwarzstorch verlassen und nicht mehr angenommen.

Als Kriterium zur Klärung der Frage, inwieweit bestimmte Einflüsse als „gravierendes Problem“ (Störung) zu bezeichnen sind, werden vom Zoologischen Institut der Universität Bern, Gruppe Ethologie und Naturschutz, Prof. Dr. Paul INGOLD (1992) u.a. angegeben:

„Eine verminderte Überlebens- und/oder Fortpflanzungsrate (auch wenn kein Nachweis vorliegt, von einer Verhaltensanalyse her aber deutliche Hinweise dafür bestehen), Verlust von Lebensraum einer Population, Auswirkungen auf weitere Elemente eines Lebensraumes.

Wird die Nutzung von bevorzugten Gebieten aufgegeben, kann dies nicht nur Folgen für die vorhandenen Individuen, sondern auch für eine Population insgesamt haben, weil dies schließ-

lich zu einer Schrumpfung oder Verinselung ihres Lebensraums führt. Also muss für eine vorsichtige Haltung plädiert (Handeln nach dem sog. Vorsichtsprinzip, Ruh 1992) und von einer Beurteilung der aktuellen Situation ausgegangen werden. Damit sind auch gewisse Änderungen im Verhalten von Tieren durchaus als Indiz für erhebliche Schwierigkeiten zu nehmen; so beispielsweise, wenn festgestellt wird, dass wichtige Nahrungsgebiete nicht mehr genutzt werden können.“

Die am 15.11.06 in Fulda von den Verkehrsministern Dr. Alois Rhiel und Andreas Trautvetter vorgestellte Linienführung der B 87n weist nach der Umwelterheblichkeitsuntersuchung aus dem Jahre 1998 die größte Eingriffserheblichkeit aus und führt zu ganz erheblichen und nicht ausgleichbaren Eingriffen in Natur und Landschaft. Bedenkt man das Prinzip, dass Straßen Verkehr anziehen, ist es im Sinne von Natur- und Landschaftsschutz wenig hilfreich, mehr Straßen zu bauen; dies meint auch der Dortmunder Raumplaner Michael WEGENER (2006).

Laut Protokoll vom 10.09.1997 des Landesnaturschutzbeirates Hessen stellt Herr Gautsch, damals Leiter des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen Fulda, fest, dass das derzeitige Verkehrsaufkommen den Ausbau einer Fernstraßenverbindung nicht notwendig macht. Die Fernstraßenverbindung soll aber den Verkehr zwischen Fulda und Meiningen anregen (erhöhte Verkehrsnachfrage). Das Gutachten der B.A.U. GmbH, Stuttgart, vom 16.7.1997 kommt zu dem Ergebnis:

„Ein Verkehrswegemangel ist nicht gegeben oder zu erwarten. Die regionale Entwicklung ist durch das vorhandene Verkehrsnetz nicht benachteiligt. Von Seiten des Naturschutzes ist diese Trassenführung absolut unakzeptabel, da die in Anspruch genommene Kernzone (EU LIFE-Gebiet) des Biosphärenreservats keinerlei zusätzliche Durchschneidung sowie Immissionsbelastung verträgt.

Des Weiteren wurde – für den Fall des tatsächlich erwiesenen Bedarfs – ein u.E. geeigneter Trassenkorridor südlich der direkten Linie Fulda-Meiningen, etwa im Bereich der B 279 vorgeschlagen.“

Aus der Umweltverträglichkeitsstudie Teil II vom 06.10.06 ist ersichtlich, dass fünf wertvolle Bodendenkmale beeinträchtigt werden. Nicht berücksichtigt wurde auch die Fundstelle der weltweit am besten erhaltenen Skelette von Mastodonten der Art „Mammut borsoni“ sowie anderer Mastodontenarten; eine Weltsensation für die Wirbeltierpaläontologie. Über diese Fundstelle im Lottetal verläuft die geplante B 87n. Dieses für die Wissenschaft wichtige Schutzgebiet geht im Fall des Baus der geplanten Trasse verloren.

Der Stellenwert des Naturschutzes – in diesem Fall gegenüber dem Tourismus – wird auch deutlich in einem Fall, in dem die Abteilung Natur und Landschaft in der Kreisverwaltung Fulda in der Nähe der Stadt Tann einen Wanderweg über einen Birkhuhnbalzplatz geführt hat (die Tiere haben inzwischen das Gebiet verlassen); in 2006 wurde von ihr ein weiterer Wanderweg („Hochrhöner“) mitten durch den Lebensraum von Kiebitz, Steinschmätzer, Wiesenpieper u.a. Arten ausgewiesen. Ebenso hatte sie keine Bedenken gegen ein Modellfluggelände in der Gemeinde Hofbieber in dem Bodenbrüter leben (Erlaubnis unter dem Vorbehalt des Widerrufs vom RP Kassel, 30.5.2006).

Um eine Genehmigung für Modellflug zur Störungsvermeidung gemäß § 24 LuftVG aufzuheben, sind laut ständiger Rechtsprechung an den Nachweis um so weniger Anforderungen zu stellen, als

sie mit allgemeinen Erkenntnissen der Verhaltensforschung und der allgemeinen Lebenserfahrung übereinstimmen. Eine genaue Bestandserfassung ist von Rechts wegen nicht erforderlich.

In Konflikt mit Belangen des Naturschutzes wird der Landrat des Landkreises Fulda kommen. Denn durch die Eingliederung der hessischen Verwaltungsstelle des UNESCO-Biosphärenreservats Rhön in die Struktur des Landratsamtes als Auftragsverwaltung des Hessischen Ministeriums für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz (HMULV) ab 01.12.2006, ist Fuldas Landrat Bernd Woide deren neuer Leiter. Er kommt in einen Konflikt, weil er sich einerseits massiv für die vorgestellte Trasse der B 87n einsetzt, andererseits aber den Artenschutz als Aufgabe des Naturschutzes wahrzunehmen hat.

Die Ablehnung dieser Trasse erfolgt von anerkannten Experten und Institutionen. Beispiele sind:

- die Resolution „Widerstand gegen den geplanten Bau der B 87n im Biosphärenreservat Rhön“ des Projekts Rhön im Fluss“ der Zoologischen Gesellschaft Frankfurt (www.rhoen-im-fluss.de/de/news/2006/11/resolution.php)
- Prof. Dr. Harald PLACHTER, Philipps-Universität Marburg (Stellungnahme liegt dem Autor vor)
- Prof. Dr. Erich OTT (Beiträge RN 2006 und frühere Stellungnahmen)
- Forschungsinstitut Senckenberg, Frankfurt/M. (Dr. Wolfgang DOROW, Stellungnahme liegt dem Autor vor)
- Internationale Umweltstiftung Euronatur (Stiftung Europäisches Naturerbe), Radolfzell (Stellungnahme liegt dem Autor vor)
- Staatliche Vogelschutzwarte für Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland, Frankfurt/Main (Dr. Klaus RICHARZ, s. Anhang)
- Deutscher Naturschutzring (Hubert WEINZIERL, s. Anhang)
- Schwarzstorch-Spezialisten Deutschlands (27. und 28.10.2006 Schwarzstorch-Tagung in der Rhön der Staatlichen Vogelschutzwarte Hessen)
- Resolution „Keine Zerschneidung der Rhön“ auf der XV. Internationalen Naturschutztagung „Zoologischer und botanischer Artenschutz in Mitteleuropa“ im November 2006 (Prof. Dr. Volker SCHURIG, Prof. Dr. Jakob PARZEFALL u.a.)
- Die Naturschutzverbände und Naturschutzbeiräte von Hessen und Thüringen (Resolutionen)
- Landschaftspflege-Agrarhöfe und Kaltensundheimer Öko-Landhöfe (größter landwirtschaftlicher Betrieb entlang der geplanten Trasse, Stellungnahme liegt dem Autor vor)
- Unterschriften aus der Bevölkerung in erheblichem Umfang (Meininger Tageblatt vom 18.12.2004 und Fuldaer Zeitung vom 30.11.2004)

Allerdings widerspricht die Planung der Trasse Fulda-Meinungen nicht nur den EU-Artenschutzanforderungen und relevanten natur- und denkmalschutzfachlichen Einwendungen, sondern sie steht auch im Widerspruch zu Ergebnissen einer Befragung von Bewohnern der Rhön. Im Rahmen einer in 2005 durchgeführten Untersuchung des Instituts für Wirtschafts- und Kulturgeographie der Universität Hannover ergab sich folgendes Bild auf die Frage nach den mit der Rhön verbundenen Begriffen:

- Landschaft / Natur 57%
- Klima 12%
- Menschen / Mentalität 9%
- Freizeit / Vergnügen 7%
- Religion / Kultur / Tradition 6%
- Wirtschaft / Infrastruktur 3%
- Bauwerke /Architektur 1%
- Sonstiges 5%

Mit der Rhön verbundene Begriffe (nachträglich zusammengefasste Spontanassoziationen), KÜHNE/BEHNEN (2006).

Laut einer bundesweit durchgeführten Studie des Bundesumweltministeriums und des Umweltbundesamtes sind sich 95% der Befragten über den Verlust der Artenvielfalt im Klaren und 92% sehen in diesem Punkt einen dringenden Handlungsbedarf, insbesondere auch von Seiten des Staates (Fulda aktuell, 11.02.07).

Deutschland hat das dichteste Straßennetz der Flächenstaaten Europas. Durch ständigen Ausbau wird es weiter verdichtet und schränkt so zunehmend störanfällige, artenreiche oder gefährdete Habitate ein.

Das Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung hat in einer Studie untersucht, wie verschiedene Schwermetalle in die Umwelt gelangen. Als bedeutsamsten Verursacher verwies die Studie auf den Straßenverkehr. Vor allem über den Abrieb von Bremsen und Reifen gelangen demnach Kupfer, Zink und Blei in die Umwelt. Die Schwermetalle belasten Gewässer und die in ihnen lebenden Tiere (FAZ, 15.02.07).

„Schäden, wie Störung und Zerstörung von Naturräumen und schutzwürdigen Biotopen, Ressourcenverbrauch, Abfallbelastung, Klimaveränderungen, Veränderungen des Landschaftsbildes, Immissions- und Lärmbelastungen, Verlust an Wohn- und Lebensqualität, u.v.m. sind durch die Automobilität wesentlich mitverursacht. Mobilität ist nur dann vertretbar, wenn es gelingt, die negativen Wirkungen und Schäden auf Dauer zu verringern bzw. zu vermeiden.“ (Prof. Dr. Wolfgang HABER 1998, S. 34)

Als Begründung für den Artenschutz werden von Prof. Dr. Kurt LOTZ (1985) folgende Argumente angeführt:

- Ethischer Beweggrund im Sinne der Verantwortung für kommende Generationen
- Emotionaler Beweggrund im Sinne von Erhaltung
 - von Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft
 - der genetischen Vielfalt
 - bisher unbekannter Nutzungsmöglichkeiten für den Menschen
 - der Funktion ökologischer Systeme
 - von kulturellen und ästhetischen Werten.

Prof. Dr. Harald PLACHTER meint:

„Mehr als zwei Drittel aller Biotoptypen in Deutschland sind gefährdet bis stark gefährdet. 35% davon gelten als nicht oder kaum regenerierbar. Der Erhalt solcher Lebensräume ist daher keine naturromantische Schwärmerei, sondern eine ökologische Notwendigkeit. In Deutschland sind mittlerweile 41% aller Pflanzenarten in ihrem Bestand gefährdet bzw. bereits vernichtet. Bei den Tieren sieht es sogar noch düsterer aus. Hier sind bereits 46% gefährdet oder ausgestorben. Tendenz steigend! Die im europäischen Vergleich traurige Bilanz deutschen Naturschutzes belegt beispielsweise die Situation der Säugetiere: Über die Hälfte der Arten sind bei uns ausgestorben bzw. gefährdet“ (Hessischer Rundfunk 2002).

Bis 2010 soll der Schwund der Biodiversität merklich gebremst werden. Dieses von den Vereinten Nationen und von der europäischen Union gesetzte Ziel soll auch für die heimischen Oasen biologischer Vielfalt gelten (FAZ, 27.09.2006).

Die jetzige Bundeskanzlerin Angela Merkel forderte bereits 1998 in ihrer Funktion als damalige Umweltministerin einen besseren Artenschutz, denn der Verlust an biologischer Vielfalt sei irreversibel (FAZ 02.05.1998) und der hessische Ministerpräsident Koch sagt: „Wir haben die Erde von unseren Kindern nur geliehen“ (FAZ, 25.07.2003).

Nach der Veröffentlichung des Weltklimaberichts sind Bundeskanzlerin Merkel und Bundesumweltminister Gabriel für eine Reduktion der Autoabgase (FAZ, 03.02.2007 und 05.02.2007). „Wir stehen am Beginn eines Jahrhunderts der Ökologie“, sagte der Parlamentarische Staatssekretär im Umweltministerium Michael Müller (FAZ, 03.02.2007).

Vor dem Hintergrund v.a. der geschilderten konkreten Naturschutzbelange, der Möglichkeit einer Alternative zur B 87n, nämlich Ausbau der B 279, den o.g. naturschutzfachlichen Ausführungen und den erwähnten naturschutzpolitischen Bekenntnissen darf die Trasse Fulda-Meinigen nicht gebaut werden.

Zusammenfassung

Mit der geplanten B 87n sollen u.a. folgende Zielsetzungen erreicht werden:

- Verknüpfung mit den Nord-Süd-Autobahnen A 7 und A 71 beiderseits der Rhön
- Anbindung an das Rhein-Main-Gebiet über die A 66
- Bündelung des Verkehrs.

Nach dem Gesetzesentwurf zur Planungsvereinfachung (*s.o.*) handelt es sich um ein Vorhaben mit internationalen Bezug (EU-Erweiterung) und laut Pressemitteilung des Hessischen Verkehrsministeriums vom Januar 2007 außerdem um eine überregional wirksame Maßnahme.

Am 15.11.2006 wurde von den Verkehrsministerien Hessen und Thüringen die Linienführung für die geplante B 87n vorgestellt; sie entspricht dem Antrag Hessen/Thüringen vom 15.01.2003.

Laut Umweltverträglichkeitsstudie von 1998 ist dies die kritischste Trasse. Für die am 15.11.2006 vorgestellte Linienführung wurden FFH-Verträglichkeitsprüfungen (Vorentwürfe) vom Oktober 2006 herangezogen.

Laut diesen Verträglichkeitsprüfungen gibt es keine Datenlücken und nach der abschließenden Beurteilung auch keine Beeinträchtigungen.

Die Behauptungen der o.g. Verträglichkeitsprüfung sind in keiner Weise haltbar.

Eine Inventur und Dokumentation der Naturausstattung der entsprechenden Räume liegt, wenn überhaupt, nur sehr lückenhaft vor.

In einem solch sensiblen und artenreichen Raum ist dringend zur Überprüfung des Eingriffs ein Monitoring-System von der A 7 bis zur A 71 zu installieren. Verschlechterungen müssen bis dahin unterbleiben, d.h. es darf zwischenzeitlich auch keinen präjudizierenden Maßnahmen oder (Teil-) Projekten stattgegeben werden.

Am 10.09.1997 stellte das Amt für Straßen- und Verkehrswesen Fulda fest, dass das derzeitige Verkehrsaufkommen den Ausbau einer Fernstraßenverbindung nicht notwendig macht.

Laut Gutachten der B.A.U. GmbH, Stuttgart, von 1997, ist diese Trassenführung von Seiten des Naturschutzes absolut unakzeptabel. Für den Fall des tatsächlich erwiesenen Bedarfs wird ein geeigneter Trassenkorridor im Bereich der B 279 vorgeschlagen.

Literatur / sonstige Quellen

Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ), Aus Bremsen und Reifen in Gewässer, 15.02.2007

Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ), Überleben der Menschheit auf der Kippe, 05.02.2007

Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ), Forscher erwarten gravierenden Klimawandel – der IPCC-Bericht, 03.02.2007

Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ), Agenda 1948, 25.07.2003

Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ), Merkel fordert besseren Artenschutz, 02.05.1998

Fulda aktuell, Umweltschutz immer wichtiger, 11.02.2007

HABER, Wolfgang, 1998: Wege zur umwelt- und raumverträglichen Auto-Mobilität. In: Deutscher Rat für Landespflege, Wege zur umwelt- und raumverträglichen Auto-Mobilität; Schriftenreihe, Heft 69

INGOLD, Paul, 1992: Der Ornithologische Beobachter, Heft 4 - Dezember 1992

KÜHNE, Tobias / Tobias BEHEN, 2006: Gibt es eine Rhöner Identität? Empirische Untersuchung des Regionalbewusstseins. In: Beiträge Region und Nachhaltigkeit, Heft 3/2006, Petersberg, S. 82-88

LOTZ, Kurt, 1985: Warum Artenschutz? In: Deutscher Rat für Landespflege, Warum Artenschutz; Schriftenreihe, Heft 46 (vergriffen)

OTT, Erich, 2006: Neue Bundesstraße B 87n soll das Biosphärenreservat Rhön durchqueren – 15 Jahre Kontroversen um die Trasse Fulda-Meiningen. In: Beiträge Region und Nachhaltigkeit, Heft 3/2006, Petersberg, S. 121-131

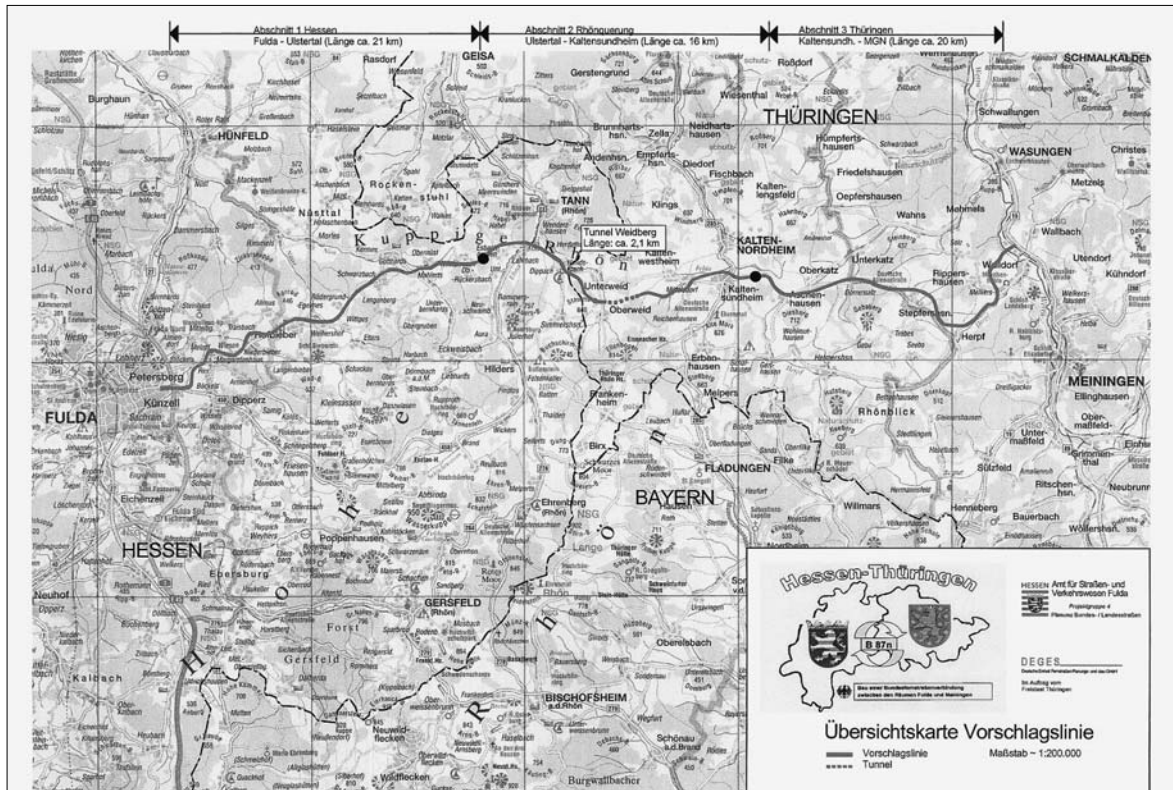
Das Biosphärenreservat Rhön verändert sich

PLACHTER, Harald, 2002: Hessischer Rundfunk, Service natur vom 10.08.2002, Thema der Sendung: Für immer verschwunden? – Artensterben in Deutschland

SCHURIG, Volker / Jakob PARZEFALL et al. 2006: Resolution „Keine Zerschneidung der Rhön“ auf der XV. Internationalen Naturschutztagung „Zoologischer und botanischer Artenschutz in Mitteleuropa“ im November 2006 in Bad Blankenburg.

WEGENER, Michael, 2006: Freie Fahrt für reiche Bürger, Technology Heft Nr. 7, S. 66

Übersichtskarte Vorschlagslinie (Amt für Straßen und Verkehrswesen Fulda) und zusätzliche Hinweise des Autors zu einzelnen Trassenabschnitten.

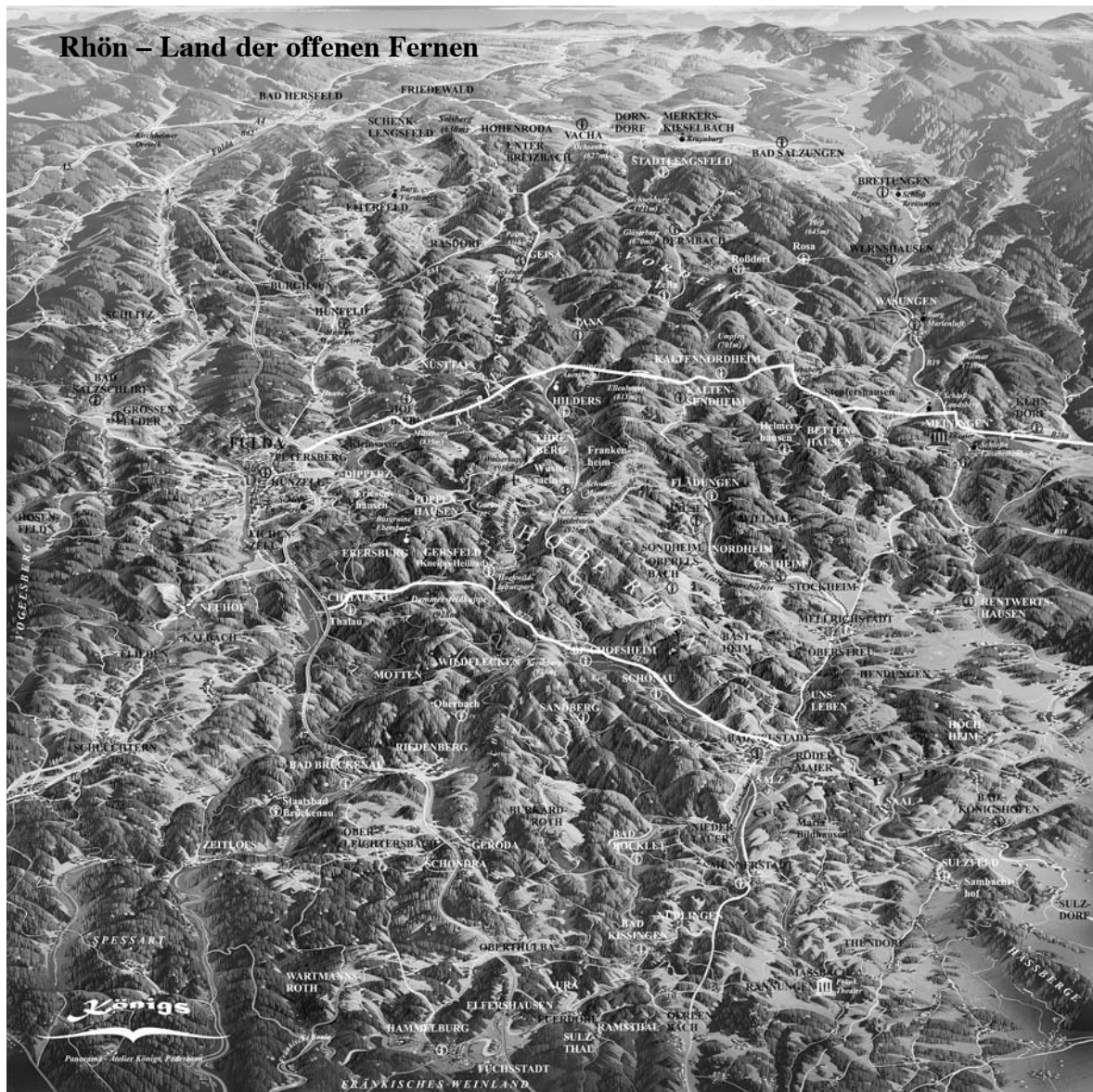


— A 71

<p>Autobahnanschluss stelle Fulda-Mitte (Zwangspunkt) geplanter Bau- beginn 6/2007</p>	<p>Gemeinde- gebiet Hofbieber</p>	<p>Untersuchungsgebiet laut Vorentwürfe der Verträglichkeitsprüfungen FFH- und EU-Vogelschutz- Richtlinie</p>	<p>aufgeteilt in 6 Bauabschnitte</p>	<p>in Planung bereits fertiggestellter Bauabschnitt B 19 Melkers Raum- ordnungsverfahren vor dem Abschluss</p>
	<p>Fulda-Mitte – Margarethen- haun/Horwieden</p>			<p>4,5 km mit 8 Brücken (Zwangspunkt)</p>

A7 – von der A7 zur B19 = 57,4km laut Pressemitteilung Thür. Ministerium; Lebensraum von Schwarzstorch, Rotmilan, Eulen, Spechte, Fledermäuse, Fischotter und viele andere bedrohte Arten

Helmut Bräutigam, Geplante Bundesfernstraße B 87n (Rhönquerung) – zum Verfahren, zur Verantwortung und zur Notwendigkeit



Panoramakarte Fremdenverkehrsverband Rhön e. V., Fulda, mit Trassenvarianten des Autors.

Anhang:

Resolution

Keine Zerschneidung der Rhön als einem der artenreichsten Mittelgebirge Deutschlands durch eine neue Bundesstrasse B 87n

Gegenwärtig wird der Neubau einer Bundesfernstraße B 87n in west-östlicher Richtung mitten durch die Rhön geplant. Er ist nach dem heutigen Verkehrsaufkommen in der Rhön unnötig.¹

Allerdings soll der Straßenneubau verstärkt Fernverkehr in diese Region lenken. Dies soll sich durch die Quer-Verbindung der nord-südlich verlaufenden Bundesautobahnen A 7 und A 71 sowie aus der besseren Anbindung an das Rhein-Main-Gebiet ergeben. Die Prognosen für die Verkehrsförderung schwanken zwischen dem 5- bis 20fachen des jetzigen Verkehrsaufkommens. Ein Bedarf konnte dagegen bisher in keinem der Fachgutachten nachgewiesen werden.

Andererseits ist die Rhön wegen ihrer ungewöhnlich reichen und schutzwürdigen Naturlandschaft von europaweiter Bedeutung, Sie wurde daher von der UNESCO als Biosphärenreservat ausgewiesen, von den drei beteiligten Bundesländern großräumig als Schutzgebiet nach der FFH- und der Vogelschutzrichtlinie der EU gemeldet und enthält zahlreiche, zum großen Teil überregional bedeutende Naturschutzgebiete und Naturwaldreservate. Nach den rechtsverbindlichen Vorgaben der beiden EU-Richtlinien besteht hier für die relevante Naturlandschaft ein Verschlechterungsverbot. Zudem existiert entlang der ehemaligen deutsch-deutschen Grenze das hochrangige Naturschutz-Großprojekt „Grünes Band“.

Zwei Umwelterheblichkeitsuntersuchungen kamen zu dem Ergebnis, dass die geplante Bundesstraße durch die Rhön erhebliche, dauerhafte und nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen mit sich bringt. Weiträumige, naturnahe Waldhänge und artenreiche Bergwiesen, mehrere Flüsse und zahlreiche Bäche würden von der Trasse mit ihren Einschnitten, Dämmen, Großbrücken und Tunneln durchschnitten. Die Lebensräume und Rastgebiete sensibler Arten wie Schwarzstorch, Rotmilan, Uhu, Wachtelkönig und Raubwürger würden großräumig beeinträchtigt.

Schließlich ist festzuhalten, dass für die Verbesserung der Verkehrsführung durch die Rhön (Verbindung der Bundesautobahnen A 7 und A 71) eine bei weitem naturverträglichere und erheblich kostengünstigere Alternative besteht. Hierzu wären lediglich einige bautechnische Verbesserungen an der vorhandenen Bundesstraße B 279 nötig.

Wir fordern daher mit Nachdruck, auf den Neubau der geplanten B 87n zu verzichten.

Er ist verkehrstechnisch und wirtschaftlich unnötig, er liefe der Verpflichtung zur Erhaltung des überregional bedeutenden Naturgutes zuwider und er verminderte die Aussicht auf eine naturverträgliche Regionalentwicklung und ökotouristische Nutzung der Rhön.

Unterzeichner:

Prof. Dr. Volker Schurig (Universität Hamburg)

Prof. Dr. Jakob Parzefall (Universität Hamburg)

Dr. Klaus Richarz (Staatliche Vogelschutzbehörde für Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland)

Hubert Weinzierl (Deutscher Naturschutzring)

Dr. Franz Müller, Hettenhausen (Wildbiologe)

Martin Görner, Jena (Arbeitsgruppe Artenschutz Thüringen)

u.v.a.

¹ Verkehrsfachliche Feststellung des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen in Fulda, 1997