

BVWP 2030
hier: Projekt B 87 n - G 20 - TH



Guten Tag,

in Ihrer Projektdarstellung sind Ihnen leider mehrere gravierende Fehler unterlaufen. Vermutlich fußt die Darstellung auf Angaben aus dem thüringer Ministerium für Infrastruktur - die müssten allerdings, im Gegensatz zu Ihnen in Berlin bzw. Bonn, die Gegebenheiten gut kennen. Die Fehler beginnen schon in der Überschrift und halten sich bis zum letzten Absatz durch.

Zu „1. Gesamtprojekt - B 87 n Meiningen - Lgr. TH/HE (bzw. B 278)“

Schon diese Überschrift ist falsch und irreführend. Die vorgelegte Planung endet bei Diedorf, Abzw. Richtung Empfertshausen. Von dort sind es noch ca. 4,2 km bis zur Landesgrenze. Von der Landesgrenze bis zur B 278 bei Tann in Hessen sind es noch einmal ca 5,6km. Das sind knapp 10 km, die nicht beplant sind, das ist mehr als ein Drittel der Strecke zwischen der B 19 bei Walldorf an der Werra und der hessischen B 278 bei Tann an der Ulster!

Diese Überschrift zeigt auch, dass Thüringen an der Fiktion der alten B 87 n, zwischen A 71 und A 7/66, - Planung starr festhält, obwohl Hessen aus guten Gründen klar abgelehnt hat, sich weiter damit zu beschäftigen. (dazu s.u.)

Zu „1.2. Grunddaten“

Antragsteller ist zwar das **Bundesland Thüringen**, betroffen ist aber auch das **Bundesland Hessen**.

Sie geben an, die **Verbindungsfunktionsstufe 0/1** sei nicht gegeben. Diese Straße soll aber, wie Sie an anderer Stelle schreiben, dem Verkehr zwischen Fulda und Meiningen dienen, damit dem Verkehr zwischen A 71 und A 7/66 und damit dem Verkehr zwischen Frankfurt/Oder und Frankfurt/Main und damit dem Schwerlastfernverkehr zwischen Madrid und Moskau. Somit ist dieses beantragte Straßenprojekt der B 87 n in die Verbindungsfunktionsstufe 0 einzuordnen. Alles Andere wäre Augenwischerei.

So wie diese Straße bisher geplant ist, 2 bzw. 3-streifiger Ausbau, flache Steigungen etc. wäre diese beantragte B 87 n eine halbe Autobahn (vermutlich als Vorläuferin einer Fortsetzung der A 66 bis zur A 71, bzw. bis Frankfurt/Oder.

Für 3 bis 5.000 Kfz. pro Tag eine solche Straße in die Landschaft zu brechen, ist völlig unverhältnismäßig, schon gar ein 3 - streifiger Ausbau! Und die Art, wie diese Straße werden soll: 3-streifig, geringe Steigungen, große Kurvenradien u.a., weist sie als nicht für den regionalen Verkehr gedacht aus, sondern für Schwerlast-Durchgangsverkehr, d.h. Mautausweichverkehr. Der gehört aber nicht in eine solche unzerschnittene Landschaft, sondern auf die dafür zuständigen Autobahnen. Andersorts werden Straßen z.T. über hunderte von Kilometern für Mautausweichverkehr, d.h. LKW mit mehr als 12 t, gesperrt wie z.B. die B 8 von Aschaffenburg bis Passau, die B 27 von Göttingen bis Fulda u.v.a. - und hier soll bisher kaum vorhandener Mautausweichverkehr durch diese B 87 n vermehrt und künstlich angelockt werden. So etwas darf der Bund nicht unterstützen!

Im Übrigen ist die Planzahl von 5.000 Kfz./Tag für 2030 getürkt. In der groß angelegten Verkehrsuntersuchung für diese B 87 n, die 2007 veröffentlicht worden ist, liest man ganz andere Zahlen: Für Melkers am Ostende dieser gewünschten Straße werden 21.300 Kfz./Tag angegeben, davon 3.000 LKW, das ist ein Plus von 11.400/2.210. Für Aschenhausen 10.300 Kfz./Tag, davon 2.300 LKW, das ist ein Plus von 7.700/1.980. Für Unterweid an der abgelehnten Linie wurde ein Plus von 9.000 Kfz./Tag ermittelt, davon 2.190 LKW. Dieses Plus muss nun den Zahlen für Theobaldshof (HE) / Andenhausen (TH) zugerechnet werden, das ergibt für 2030 eine Zahl von 11.200 Kfz./Tag, davon 2.790 LKW.

Wie lässt sich dieser enorme Zahlenunterschied erklären? Den Menschen an dieser Strecke soll vorgegaukelt werden, diese Straße wäre die von vielen Anwohnern gewünschte (harmlose) Umgehungsstraße. Sie ist aber als Fernverkehrsstraße gewollt und auch so geplant, was wiederum vielen Menschen in der Region (berechtigte) Angst macht. Das heißt: Hier wird nach Herzenslust getäuscht, manipuliert und gelogen!!

Die Menschen, die sich Umgehungsstraßen wünschen, sehnen sich nach mehr Ruhe. Diese B 87 n würde aber eine erhebliche Mehrbelastung mit sich bringen, und zwar Tag und Nacht, und damit das genaue Gegenteil. Besonders hart getroffen wären Dörrensolz, Oberkatz und die Orte im Feldatal, wo die Straße in Rufnähe zur Wohnbebauung verlaufen soll. Auch diesbezüglich werden die Menschen - mal wieder - belogen.

Wir haben große Zweifel, ob die **Kostenschätzung** realistisch ist. Zu niedrige Kostenansätze scheinen ja zum politischen Gesellschaftsspiel zu gehören. Hoffentlich wird diese Straße nicht gebaut und unsere Vermutungen gehen ins Leere.

Die **Kostenverteilung** ist einer der Schlüssel zum Verstehen dieses unrealistischen Projektes. Die Thür. Landesregierung weiß um die engen Ortsdurchfahrten, und sie weiß, dass da Abhilfe geboten ist. Aber da Südthüringen bei der Landesregierung (der alten wie der jetzigen) seit je her eine ganz niedrige Priorität zu genießen scheint, ist dort keine Neigung zu erkennen, für unsere Region etwas Geld in die Hand zu nehmen (das wie überall angeblich knappe Geld wird trotz des Klimawandels allerdings reichlich für Wintersportanlagen in Oberhof, für eine Multifunktionsarena in Erfurt u.a. gebraucht). So kam „man“ auf die Glanzidee, dieses Gebiet für eine Fernverkehrsverbindung zwischen den Autobahnen A 66/7 in Hessen und der Autobahn A 71 in Thüringen zu missbrauchen, denn nur für solche großformatige Projekte gibt es Geld vom Bund.

Das hat den Straßenplanern gut gefallen, denen ja nicht ohne Grund nachgesagt wird, dass ihr Interesse für Landschaft und Natur nicht auffällig ist. Die Thür. Landesregierung hat so mit Hilfe des Bundes eine gern wiederholte Ausrede für ihre Weigerung, hier etwas Angemessenes zu tun. Auch aus diesem Grund fordern wir Sie auf, dieses ohnehin nicht umsetzbare Projekt ganz aus dem BVWP herauszunehmen.

Man darf annehmen, das manchem dieser Taktiker ein LKW-Unfall mit (geringem) Sach- und Gebäudeschaden, wie kürzlich in Stepfershausen, nicht ungelegen kommt, da er zu einer Unterschriftensammlung und zu populistischen Äußerungen von Lokalpolitikern geführt hat.

Die Anwohner und die Lokalpolitiker werden mit der Drohung erpresst, sie könnten die (überdimensionierte) B 87 n bekommen oder nichts, bis die Leute auch die schlimmsten Alternativen als Erlösung hinnehmen, bloß weil „man“ ihnen, in nahezu sadistischer Weise, die einfachste, schnellste und effektivste Lösung verweigert!!

Zu Ihren **Bewertungsergebnissen**:

Selbst wenn das von Ihnen ermittelte **Nutzen-Kosten-Verhältnis** wirtschaftlich sehr viel günstiger ausfallen würde: Dieses Projekt verstößt in noch viel erheblicherem Maße gegen Europa- und Bundesrecht als die von Ihnen abgelehnte erste Linienführung. Das heißt, dieses Projekt würde weitere Millionen Planungs- und Verwaltungskosten erfordern und einen Nutzen von Null (in Worten: Null) erwirken können. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist also eine mühelos vermeidbare haushaltsrechtliche Katastrophe (wo doch das Geld angeblich so knapp ist).

Die **Umweltbetroffenheit** ist nicht hoch, sondern sehr hoch, genauer: ungewöhnlich hoch. Eine solche Dichte und Häufigkeit von Schutzatbeständen für seltene Pflanzen und Tierarten gibt es nur noch äußerst selten in Deutschland und Europa. Die gesamte Strecke, auch speziell die gewünschte Trasse, ist geprägt von geschützten Flächen.

natura - 2000 - Flächen
Standorten und Lebensräumen von natura - 2000 - Arten
Unesco - Biosphärenreservat
Thüringer Rhönhutungen
Rotmilan - Schutzgebiet
Rhöner Sternenpark für nachtaktive Pflanzen- und Tierarten - und für Astromomen

Das beginnt gleich schon bei Walldorf:

Die Brücke über die Werra und der Straßenverlauf um Walldorf soll durch eine sehr stilles und entsprechend an Singvogelarten reiches Gebiet verlaufen, dass durch die Straße unter Umweltgesichtspunkten weitestgehend zerstört würde. Dieses Gebiet ist, vermutlich auf Verlangen der Straßenplaner, nicht als Schutzgebiet ausgewiesen worden, obwohl ausreichend Schutzatbestände gegeben sind. So geht das lückenlos weiter bis zum Ende der derzeit beantragten Strecke bei Diedorf und bis zur Landesgrenze und zum hesischen Ulstertal. Einen Überblick dazu haben wir Ihnen in unserem Schreiben vom Nov. 2015 schon geschickt.

In den bisher vorgelegten Umweltverträglichkeitsprüfungen finden sich diese Tatbestände allerdings in problematischer und rechtlich angreifbarer Weise nur teilweise wieder. Es ist davon auszugehen, dass im Falle eines Planfeststellungsbeschlusses die Anrufung der Gerichte unvermeidlich ist und spätestens der Europäische Gerichtshof diese Planungen kippen wird. Die Eingriffe auf der beantragten Trasse und die Auswirkungen auf das natura -2000 - Vogelschutzgebiet zwischen der Felde in Thüringen und der Ulster in Hessen (Diedorf - Landesgrenze - Tann) sind noch erheblich gravierender als die bei der abgelehnten Linienführung über Unterweid und Kaltenwestheim.

Wir beanstanden, dass Sie die Umweltbetroffenheit stark unterbewertet haben und dieses beantragte Straßenbauprojekt in Ihren Referentenentwurf aufgenommen haben.

Die geringe **raumordnerische Bedeutung** sehen wir auch so. Die raumzerstörerische Wirkung wäre allerdings enorm.

Die **städtebauliche Bedeutung** sehen wir ebenfalls als gering an - das Problem mit dem LKW-Durchfahrtsverkehr lässt sich viel einfacher, schonender und sehr viel billiger lösen (s.u.) (Angeblich sind die Gelder ja knapp).

Zu ihrer „**Begründung der Dringlichkeitseinstufung**“ : Da ist keine Begründung zu entdecken, lediglich eine Meinung. Vielleicht denken Sie sich, Ihre Meinung sei so selbstverständlich, dass sie keine Begründung bräuchte. Wir sehen Ihre Einstufung in den weiteren Bedarf als Ausfluss unbegründeter Meinungen (s.u. ...) und als nicht berechtigt an. Das Projekt muss komplett und kompromisslos aus dem BVWP raus.

Ihre Aussagen über eine vermutete „**Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit**“ fußen auf der falschen Annahme, dass die **Räume Fulda und Meiningen** vor der Grenzziehung von 1945 eng und gut miteinander verbunden gewesen wären, und dass diese Verbindung nun endlich wiederhergestellt werden müsse. Wahrheit ist: Diese Verbindung gab es nie. Meiningen war immer nach Osten und Süden und etwas nach Norden orientiert. Es gab noch nicht einmal Krieg zwischen diesen nahe liegenden Regionen - und das ist in der deutschen Geschichte etwas ganz Ungewöhnliches. Die Rhön war hier immer ein effektiver Trennungsfaktor.

Fulda hatte einen Verbindungsweg von und nach Osten, allerdings weiter südlich über Gersfeld - Bischofsheim und (Bad) Neustadt, d.h. im Zuge der heutigen B 279. Und Fulda hatte eine Verbindung von und nach Nordosten Richtung Vacha - (Bad) Salzungen, das ist die heutige B 62 an der Werra entlang um das Rhöngebirge herum. Die Rede von der Wiedervereinigung soll ans Gemüt gehen, trifft aber im Falle dieses Straßenprojektes nicht auf die beschworenen historischen Grundlagen. Richtig ist an Ihrem Text, dass die Rhön mit ihren geografischen und Natur - Bedingungen sich einer großformatigen Querung widersetzt, z.B. verlaufen die Täler in diesem Bereich in Nord- Süd-Richtung.

Der von Ihnen gewünschte „**Lückenschluss**“ zwischen der B 19 und der B 278 ist auch nicht bedarfsgerecht, wie die (im übrigen sinkenden) dortigen Verkehrszahlen zeigen. Die für 2030 unterstellten Verkehrsmengen kommen nicht aus der Rhön, sondern sollen als Durchgangs - Fernverkehr künstlich und willkürlich durch die Rhön importiert werden. Das ist aber ein Verkehr, der auf die Autobahnen 4 und 5 gehört und nicht in eine bergige Naturlandschaft.

Die von Ihnen erwähnte bessere **Verkehrssicherheit** in den genannten Orten lässt sich ganz einfach und preisgünstig und in kurzer Zeit herstellen, indem der rhönfremde Schwerlastdurchgangsverkehr / Mautausweichverkehr dort untersagt wird wie an vielen anderen Orten und Strecken Deutschlands auch.

Zu „**Lage der Trasse und betroffene Kreise**“: Die Lage der gewünschten Trasse ist zutreffend beschrieben. Aber: Durch den zusätzlichen Verkehr (s.o.) der durch diese Straße über die Landesgrenze nach Hessen exportiert bzw. angesogen werden soll, sind das Land Hessen und der Landkreis Fulda empfindlich betroffen. Das ist umso gravierender, als das Land Hessen unmissverständlich klargestellt hat, dass es sich für eine B 87 n - egal in welcher Variante - nicht mehr engagieren wird. Das kommt daher, dass in Hessen sich nach der Ablehnung der 1. Wunschvariante das Wissen herumgesprochen hat, dass alle anderen denkbaren Varianten noch erheblich weniger mit EU- und Bundesrecht vereinbar sind und daher jede weitere Bemühung nur nutzlosen Aufwand von Kraft und Zeit und Geld bedeuten würde. Offensichtlich versucht Thüringen hier Hessen unter Zugzwang zu setzen oder - im Klartext - zu erpressen. In unseren Augen ist das ein Verstoß gegen die föderativen Prinzipien. Diese miese einseitige Tour darf der Bund nicht unterstützen. Es ist zu prüfen, ob sich der Bund rechtswidrig verhält, wenn er dieses thüringer Vorgehen unterstützt.

Ihre Formulierung, der dargestellte **Streckenverlauf** könne sich **noch ändern**, ist eine Einladung an die Planer, für viele Variantenplanungen viel Geld auszugeben. Fest steht aber, dass die aufgezeigten naturschutzrechtlichen Hindernisse für eine solche Straße und einen solchen importierten Verkehr in der ganzen Hohen Rhön gegeben sind: In Ost - West - Richtung ca 20-30 km und in Nord - Süd - Richtung ca 50 km. D.h. zwischen der B 62 im Norden und der B 279 im Süden gibt es keine mögliche Linienführung für eine solche „leistungsfähige“ Fernverkehrsstraße.

Zu „**Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativprüfung**“: Es trifft zu, dass ein Ausbau der Ortsdurchfahrten von Stepfershausen und Oberkatz für Schwerlastverkehr nicht möglich ist.

Wie oben schon geschildert gibt es aber intelligentere Lösungen, die bisher allerdings amtlicherseits nicht ernsthaft geprüft, sondern lediglich abgewimmelt worden sind.

Die Führung des Ost - West - Verkehrs im Zuge der ein wenig südlicher verlaufenden B 279 wurde ebenfalls amtlicherseits nie ernsthaft geprüft. In der 2007 veröffentlichten Verkehrsuntersuchung, den dargestellten Alternativrouten und der Umweltverträglichkeitsprüfung (zus. 29 Ordner des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen in Fulda) kommt diese Alternative gar nicht vor. Sie wurde einfach per Definition als „zu umwegig“ ausgeblendet - und seither wird diese Formel immer mal wieder tiefgläubig mantraartig wiederholt, obwohl sie nicht stimmt: Von der A 66 AS Fulda-Süd bis zur A 71 AS Meiningen-Nord sind es fast genau gleich viele Kilometer (und vom Frankfurter Kreuz über die A 5 und 4 bis zum Erfurter Kreuz sind es ebenfalls genau gleich viele Kilometer wie auf dem Weg über Fulda und Meiningen).

Der Grund für das Ausblenden dieser Verkehrsführung liegt auf der Hand: Jede andere Variante hat nach den üblichen Bewertungskriterien gegen die B 279 keine Chance.

Und die angeblich so dringend notwendige Direktverbindung zwischen Meiningen und Fulda? An der Landesgrenze bei Unterweid wurden bei der Verkehrszählung 2004 gerade mal 1.700 Kfz. ermittelt - dafür ist die beantragte Straße heillos überdimensioniert.

Fazit:

Die beantragte B 87 n fußt auf unwahren Annahmen, falschen Zahlenspielen und entsprechend falschen Folgerungen und auf dem festen Willen, die Umweltbedingungen nicht ernstzunehmen. Und das Mitgefühl für die dortigen Menschen ist nur geheuchelt - mit der beantragten Straße würden sie mehr belastet als heute.

Besser - schneller - billiger - umweltfreundlicher: Die Lösung

1. Der Ost - West - Verkehr durch die mittlere Rhön, zumindest der Schwerlastverkehr, soll über die B 279 geführt werden. Da fährt man ohnehin besser: Es gibt nur eine Steigung, ansonsten geht es entlang der Brend bzw. der Fulda. Das sind die einzigen ost-westlich verlaufenden Täler der Rhön, die sich ziemlich nahe kommen.
2. Die B 279 soll durch lediglich 3 Baumaßnahmen verbessert werden: Eine Anschlussstelle der A 7 bei Döllbach (zur Entlastung von Rothemann und Döllbach), eine OU Gersfeld (HE) und eine OU Wegfurt (BY) - die übrige Strecke ist schon ortsdurchfahrtsfrei fertig ausgebaut).
3. Die Landesstraßen L 3174 (HE) / L1124 (TH) und L 3175 (HE) / L 1122 durch die Schutzgebiete werden für den Schwerlast-Durchgangsverkehr über 12 t gesperrt. (Dann ist das Hauptproblem in dieser Region schon gelöst). Die Sperrung der L 1124 während der Bauarbeiten am Weidberg war jedenfalls hochwirksam und für die Anwohner äußerst angenehm und erholsam.
4. Im Zuge der B 279 sind keinerlei umweltrechtliche Hindernisse zu erwarten - die verkehrsempfindlichen Pflanzen- und Tierarten sind da schon längst verschwunden. (Die beantragte B 87 n würde auf der ganzen Linie durch hochempfindliche Flächen verlaufen und die Fortsetzung Richtung Hessen nicht minder).
5. Das beantragte Projekt B 87 n wird aus dem BVWP gestrichen - es ist für den Verkehr in der Region um ein Vielfaches überdimensioniert, und es ist mit den Europa- und Bundesrecht nicht vereinbar.

Diese Lösung hätte aber einen Nachteil: Die thüringische Landesregierung könnte die Menschen nicht mehr mit hohlen Versprechen auf unbestimmte Zeit vertrösten, sondern sie müsste hier endlich ihre Hausaufgaben erledigen.

Mit freundlichen Grüßen
Reinhardt Kremer
Vorsitzender