TRASSENINFO B87n

Eine Information der Bürgerinitiative „Keine Trasse Fulda-Meiningen“

Ausgabe 3 September 2009

„Unsere Schulden – eure Schuld“

Die Staatsschulden werden nach Angaben des Bunds der Steuerzahler am Ende des Jahres 2009 die Höhe von rund 1655 Milliarden Euro erreicht haben.
Dies ist eine ungeheuer hohe Summe, die selbst ohne Neuverschuldung und bei monatlicher Tilgung in mehreren hundert Jahren nicht abzubauen ist.

Die Schulden von heute sind die Steuern von morgen.
Schultern sollen die Hauptlast der deutschen Staatsverschuldung laut einer im Juni veröffentlichten Studie vor allem die Geburtsjahrgänge 1980 bis 2000 – und das sind wir.
Nichts gegen antizyklische Wirtschaftspolitik in Zeiten der Wirtschaftskrise, aber investiert bitte in Maßnahmen, von denen wir künftigen Zahler der Zeche auch etwas haben: **Dazu gehören beispielsweise Bildung und Naturschutz, nicht aber die B87n!**
225 Millionen Euro sollen für die Planung und den Bau der Rhöntrasse ausgegeben werden.

Doch in diese Summe ist nicht der Preis für die Naturzerstörung einberechnet.
Und dieser ist durch keinen wirtschaftlichen Gewinn auszugleichen!
Wenn jeder die Ressourcen so verschwenden würde wie wir Deutschen, dann bräuchten wir 2,7 Erden.
Straßen gibt es mittlerweile genug in Deutschland, aber Natur, die so besonders ist, dass sie sogar als Biosphärenreservat anerkannt ist, ist etwas wirklich Kostbares!
Schützt die Rhön! Sie wurde als Biosphärenreservat ausgewiesen als Beitrag zur Erhaltung von Landschaften, Ökosystemen, Arten und genetischer Vielfalt.
Diese zukunftssichernden Ziele sind durch den Bau der B87n erheblich gefährdet.

Wir meinen: **Wenn ihr die B87n baut, ladet ihr große Schuld auf euch und große Schulden auf uns!**
Verbaut uns nicht die Zukunft!

Geschrieben von Anna-Lena und Katharina (beide Jahrgang 1987)

Volksvertreter oder Lobbyisten?

Die Aussagen von Politikern, Planern und der IHK zur B87n widersprechen offiziellen Unterlagen

Seit Beginn der Debatte um die B87n betonen heimische Politiker von CDU und FDP sowie Vertreter der IHK Fulda und des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen Fulda (ASV), dass es sich bei der geplanten Rhöntrasse allein um eine Verbindung der Wirtschaftsräume Südthüringen und Osthessen handele.
„Mit der B87n holen wir keinen Massenverkehr in die Rhön“, behauptet der FDP-Landtagsabgeordnete Jürgen Lenders in der Fuldaer Zeitung vom 14.7.2009. Unterstützt wird er vom Leiter des ASV, Ulrich Hansel, der betont, dass der gewünschte Verkehrsbündelungseffekt nicht zu mehr Verkehr in der Region führe und derartige Sorgen nicht begründet seien (Fuldaer Zeitung vom 23.7.09).

Doch die amtlichen Planungsunterlagen sagen etwas anderes:

- Die Umweltverträglichkeitsstudie vom 26.3.2004:
Danach ist Hauptzielsetzung der Straße die Verknüpfung mit der Nord-Süd-Autobahn A7 und A71 beiderseits der Rhön und die Anbindung des Rhein-Main-Gebiets über die A66 sowie eine Bündelung des Verkehrs.

- Der Bundesverkehrswegeplan 2003:
Dort werden als „Projektnutzen“ an erster Stelle „Transportkostensenkungen“ von 15,007 Millionen Euro jährlich genannt gegenüber gerade einmal 0,127 Millionen Euro jährlichem Nutzen durch „regionalwirtschaftliche Effekte“.
Das heißt, dass der Nutzen für den Güterverkehr mehr als 118 mal so hoch eingeschätzt wird wie der Nutzen für die Region! 127 000 Euro bedeuten, auf durchschnittliche Netto-Jahreseinkommen von Angestellten umgerechnet, drei Arbeitsplätze!

- Die Landesplanerische Beurteilung des Thüringer Landesverwaltungsamtes zum Raumordnungsverfahren vom 23.3.09:
„Die überregionalen Straßenverbindungen sollen so leistungsfähig ausgebaut werden, dass sie den künftigen Verkehrsbedürfnissen des Personen- und Güterverkehrs, einschließlich des Schwerlastverkehrs, gerecht werden und überregionale Verkehrsströme bündeln. **Funktionen als überregionale Straßenverbindungen soll u.a. die Relation Meiningen – Landesgrenze Hessen – Fulda wahrnehmen.“**
„Es wird nicht verkannt, dass die Problematik der Durchgangsverkehre insgesamt für die Rhön und speziell für diese Trasse erheblich größeren Raum einnehmen wird, da davon ausgegangen werden muss, dass vermehrt Transitverkehre die neue Relation der B87n nutzen werden.“

- Die Aussagen des Bundesverkehrsministers:
Bei einem Gespräch mit Vertretern der Bürgerinitiative am 7. Mai 2009 stellte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee unmissverständlich klar, dass die Finanzierung einer Straße mit Bundesmitteln nur möglich sei, wenn deren überregionale Bedeutung nachgewiesen sei.

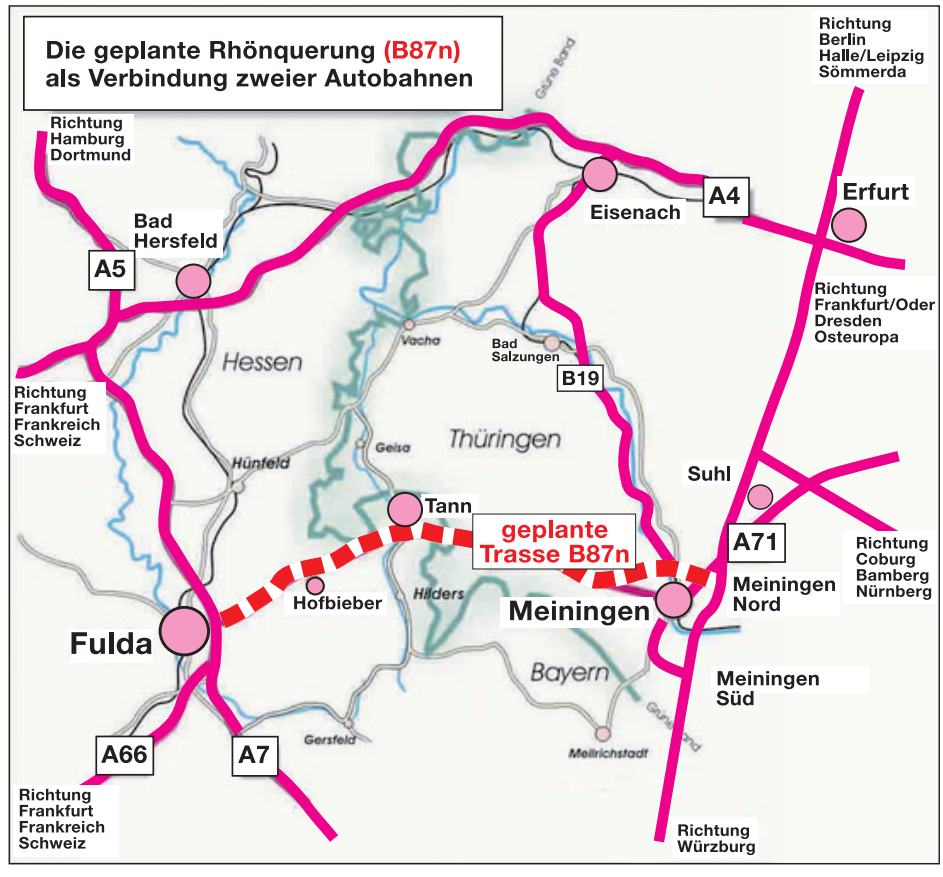
Welche Rolle spielen die verantwortlichen Politiker?

Immerhin hat der SPD-Verkehrsminister der Bürgerinitiative (BI) reinen Wein eingeschenkt – wenngleich dieser auch nicht unbedingt schmeckte. Will heißen: Anders als die Landes-SPD, welche die B87n ablehnt, hält die Bundes-SPD bislang an dem umstrittenen Projekt fest. Einzig Bündnis 90/Die Grünen haben sich auch auf Bundesebene gegen den Bau der Trasse Fulda-Meiningen positioniert.
Die BI kritisiert hier nicht nur die zerstörerischen Auswirkungen der Planung, sondern auch die wahrheitswidrige Informationspolitik der verantwortlichen Politiker in Thüringen und Hessen.
Die Bundesrepublik – und dort an erster Stelle Hessen - ist in Europa das Transitland Nummer 1 mit einer rasant steigenden Entwicklung des Schwerverkehrs (prognostiziert ist für Deutschland eine Verdopplung der jährlichen Tonnenkilometer von heutigen etwas weniger als 600 Milliarden auf 1200 Milliarden Tonnenkilometer bis 2050). Bisher ist der stetig anwachsende Transitverkehr um uns herumgeflossen. Nun sollen die Rhöner einen Korridor zur Verfügung stellen, ohne über Hintergründe, Risiken und

Nebenwirkungen aufgeklärt zu werden. Landtagspolitiker wie Dr. Norbert Herr (CDU) oder Jürgen Lenders (FDP) sollten nach Meinung der BI eigentlich die Tragweite eines möglichen Baus der B87n kennen. Wenn sie die negativen Aspekte leugnen, weil sie sich nicht ausreichend informiert haben, sind sie inkompetent.
Wenn sie die wahrscheinlichen Auswirkungen bewusst verschweigen, sind sie keine Volksvertreter, sondern Lobbyisten.

Die Rhön als Teil einer internationalen Logistik-Drehscheibe???

Tatsächlich gibt es ein Gutachten, in dem das Städteviereck Bad Hersfeld - Eisenach - Fulda - Meiningen unter anderem aufgrund seiner zentralen Lage als optimaler Standort für eine nationale Drehscheibe der Güterverteilung bezeichnet wird.
Die Rhön würde von einer solchen Entwicklung jedoch sicherlich nicht profitieren. Zwar ist es richtig, dass in Kassel und Frankfurt sich Nord-Süd und Ost-West-Verkehre kreuzen - aber ausgerechnet die Mittelgebirge Rhön (Naturpark und Biosphärenreservat) und Thüringer Wald (Naturpark) mit den Städten Fulda, Bad Hersfeld, Eisenach und Meiningen zu einem europäischen Verkehrszentrum aufmotzen zu wollen, hält die BI für eine grobe Fehleinschätzung. Die Erfahrung zeigt: Sowohl Erzgebirge und Thüringer Wald als auch die hessischen Mittelgebirge wie Taunus oder Spessart und alle anderen Mittelgebirge werden seit Jahrzehnten von den Autobahnen und autobahnartigen Schnellstraßen lediglich durchschnitten, ohne dass sich daraus regionaler Wirtschaftsnutzen und Arbeitsplätze entwickelt haben.



Bei der Rhön soll das nun plötzlich und ausnahmsweise das Wirtschaftswunder bringen?

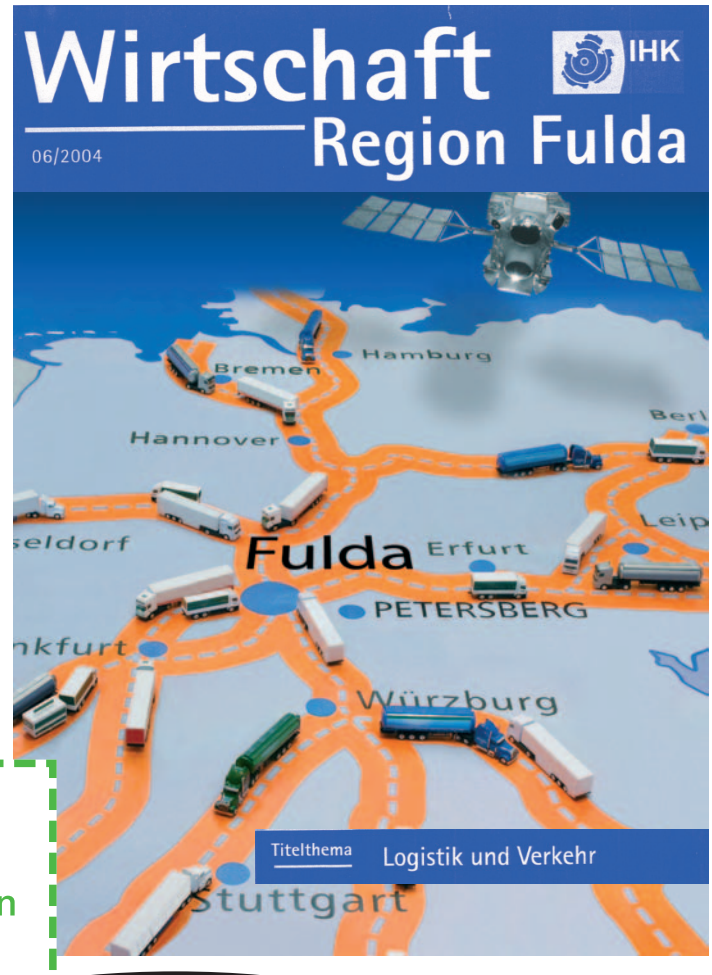
IHK und B87n

Die Industrie- und Handelskammer Fulda (IHK) hat sich erneut für die B87n ausgesprochen. „Der IHK ist an der Realisierung einer guten Verkehrsverbindung zwischen Fulda und Meiningen gelegen, nicht aber an einem autobahnähnlichen Ausbau. Davon könne keine Rede sein“, werden ihre Sprecher in der Fuldaer Zeitung vom 23.7.09 zitiert.
Der IHK Fulda ist jedoch sehr wohl ihr Potential im Logistik-Bereich bewusst. Erst in der Ausgabe 02/09 waren Boom und Zukunftsträchtigkeit der Transportbranche Thema ihrer Mitgliederzeitschrift. Der Fuldaer CDU-Bundestagsabgeordnete Michael Brand schreibt dort: Um die wirtschaftliche Position „zu halten und auszubauen, ist die Anbindung an nationale und internationale Korridore für Transport und Logistik zentral“. Die „bürgerliche Koalition in Hessen“ biete für die Sicherung von Mobilität eine klare Perspektive: „Statt des jüngst noch drohenden Stopps der Pläne zum Ausbau der B87n (Fulda-Meiningen) werden diese gemeinsam mit Thüringen weiter vorangetrieben."

Fortsetzung:

Auch die Titelseite des IHK-Heftes 06/2004 spiegelt wider, wie die IHK Fulda sich den künftigen Wirtschaftsstandort Fulda vorstellt:

Hier ist Fulda als Logistik-Mittelpunkt mit direkter Anbindung in den Osten dargestellt. Eine direkte Anbindung an die A4, wie die Skizze suggeriert, hat Fulda jedoch nicht. Zusammen mit dem Autobahnanschluss Fulda-Mitte und der bereits bestehenden B87 würde aber die B87n eine Direktverbindung nach Leipzig bilden.
Auch von Leipzig nach Frankfurt/Oder ist eine B87n in Planung. Der Ausbau dieser Namensvetterin soll laut Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren vierspurig erfolgen – und dies, obwohl im aktuellen Fernstraßenausbaugesetz, in dem auch die B87n (Fulda-Meiningen) enthalten ist, ihr zwei- bis dreispuriger Ausbau vorgesehen ist!



Achtung!
Das Ergebnis dieser Bundestagswahl am 27. September wird auch über die B87n mitentscheiden. Wählen Sie die Rhön!

Schaf nachgedacht:

Sie möchten mehr über die geplante B87n und unsere Initiative erfahren?
www.fulda-meiningen.de
Email: info@fulda-meiningen.de
oder
Tom Wey, Meiningen, 03693-42012
Manfred Oeste, Hofbieber, 06657-1584
Johann Rüppel, Tann, 06682-919432
Wir freuen uns über Ihre Unterstützung!
BUND FREUNDE DER ERDE
Spendenkonto:
Naturstiftung David
Kto.-Nr. 10995520, BLZ 12030000
Stichwort: Keine B87n

Ihre Spende wird durch die Stiftung verdoppelt!