

An die Gemeinde Petersberg
Rathausplatz 1
36100 Petersberg

Bebauungsplan Nr. 53 „Neubau der Entlastungsstraße L 3379 / Petersberg“ und
landschaftspflegerischer Begleitplan als Ersatz für ein Planfeststellungsverfahren vom
April 2008, 2. Entwurf Dezember 2010
und 4. Änderung des Flächennutzungsplans im Bereich des Bebauungsplans Nr. 53 „Neubau
der Entlastungsstraße L 3379 / Petersberg“
und Umweltbericht dazu - 2. Entwurf Dezember 2010
und Textfestsetzungen dazu - 2. Entwurf Dezember 2010

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bürgerinitiative Rettet die Rhön ! - Alternativen zur B 87 n hat die Planungsunterlagen der
erneuten Offenlegung vom 27.12.10.- 28.1.2011 eingesehen und erhebt die folgenden
Einwendungen. Da der geplante Streckenverlauf identisch ist mit dem geplanten
Streckenverlauf der B 87 n in diesem Abschnitt, wurden die dafür vorliegenden
Planungsunterlagen der Voruntersuchung vom April 2007 (29 Bände) mit zur Prüfung
herangezogen.

Die Bürgerinitiative fordert und beantragt, die Planung nicht weiter zu verfolgen, weil diese
Straße für Petersberg und die ganze Rhön mehr unwiderrufliche Schäden nach sich ziehen
würde als sie jemals als Nutzen bringen könnte - und weil sie rechtswidrig sind.
Begründungen:

1.

Die geplante „L 3379“ zwischen der B 458 und Horwieden soll identisch verlaufen mit der
geplanten B 87 n Fulda - Meinigen (A 7 / 66 Fulda-Mitte - B 19 bei Meinigen mit Anschluss
mit B 19 n zur A 71 Meinigen-Nord). Dies zeigt nicht nur der Vergleich der jeweiligen Lagepläne,
sondern auch im Lageplan für den (von den Planern präferierten) „Korridor II“ für die B 87 n
die zusätzliche Kennzeichnung in diesem Abschnitt als „L 3379“ und als „Entlastungsstraße
Petersberg (ESP)“ (in: Voruntersuchung B 87 n, Bd. 3, Unterlage Nr. 7.2., Blatt 1: Lageplan
Korridor II, Variante 211 u.a. Die jetzt erneut vorgesehene Ausführung der „L 3379“ ändert an
diesem Zusammenhang nichts.

Die Vertreter der Gemeinde Petersberg und andere bestreiten zwar jeglichen Zusammenhang zwischen diesen beiden Planungen, im Erläuterungsbericht des nun vorliegenden 2. Entwurfs des Bebauungsplans Nr. 53 wird allerdings erneut der Zusammenhang ganz offen und fast ehrlich ausgesprochen (S. 14 und 16).

Auf S. 14 werden zwar die mutigen Behauptungen aufgestellt, die geplante „L 3379“ habe eine eigenständige verkehrliche Wirkung, und die L 3174 westlich der Autobahn zerschneide Petersberg auf erhebliche Weise (S. 15). Und die „L 3379“ sei gut für das neue Gewerbegebiet östlich der Autobahn. Dazu muss angemerkt werden:

Eine eigenständige verkehrliche Wirkung ist nicht zu erkennen, die „L 3379“ soll den bisherigen Verkehr auf der L 3174 nur umlenken. Vielleicht besteht bei der Gemeinde Petersberg die Hoffnung bzw. Absicht, so noch mehr Verkehr von der eigentlich zuständigen B 458 Richtung Hofbieber abzulenken. Auch dies wäre aber keine eigenständige verkehrliche Wirkung, sondern gäbe nur in Zusammenhang mit der B 87 n einen gewissen Sinn.

Die L 3174 westlich der Autobahn zerschneidet offensichtlich weder ein Wohngebiet noch ein Gewerbegebiet, sondern führt durch freies Feld. Da ist keine Umleitung erforderlich.

Die „L 3379“ allerdings hätte im Falle ihrer Realisierung eine ganz erhebliche Zerschneidungswirkung, und zwar für eine große geschlossene landwirtschaftliche Fläche mit ausgesprochen guten Böden als auch für diese naturschutzfachlich wertvolle Offenlandfläche mit empfindlichen Schädigungen für die Landwirtschaft und für seltene Tierarten.

Und das neue Gewerbegebiet hat lediglich Wunschcharakter - diese Flächen sollen nach unserem Wissen weiter landwirtschaftlich genutzt werden.

Die auf den Seiten 14 ff genannten Begründungen für eine eigenständige Funktion der „L 3379“ sind allesamt nicht stichhaltig.

Die B 87 n ist in diesem Abschnitt nach wie vor vierspurig geplant - zumindest in der im Erläuterungsbericht der Voruntersuchung vorgesehenen Breite. Dass es bei dieser 2007 vorgesehenen Breite voraussichtlich nicht bleiben würde, geht aus den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren für die B 87 n im Bereich Aschenhausen - Oberkatz - Dörrensolz vom 29.3.2010 hervor. Dort wird auf S. 12 des Erläuterungsberichts - offensichtlich als Einfügung in letzter Minute - unter Berufung auf die „künftig geltenden“ Richtlinien zur Anlage von Landstraßen (RAL) die Breite der B 87 n um 1 m verbreitert, was sich sicher auf die übrigen Abschnitte auswirken würde. Falls im Bereich der geplanten „L 3379“ erst einmal Baurecht geschaffen worden sein sollte, wäre im Zuge der geplanten Erweiterung zur B 87 n mit einem ganz erheblich größeren Landverbrauch und entsprechenden Schädigungen der Landschaft, der Landwirtschaft und der Fauna zu rechnen.

Die „L 3379“ ist als keine Entlastungsstraße, sondern nicht mehr und nicht weniger als der Vorläufer oder quasi „Setzling“ für die zeitgleich geplante Bundesstraße B 87 n.

Die Tarnung der geplanten B 87 n in diesem westlichsten Planungsabschnitt als Landesstraße in kommunalem Interesse ist nur für einen äußerst kleinen Personenkreis durchschaubar und widerspricht daher den Anforderungender Klarheit und Offenheit bei den öffentlichen Planungen und Handlungen.

2.

Die Bezeichnung der „L 3379“ als „Entlastungsstraße“ klingt zwar zunächst verführerisch, ist aber falsch. Laut Bekanntmachung der Gemeinde Petersberg zur ersten Offenlegung der Pläne für die „L 3379“ soll diese Straße Petersberg von einem Verkehr entlasten, den es gar nicht gibt. Sie soll „...insbesondere .. eine sichere und flüssigere Verkehrsabwicklung insbesondere als Zubringer des Schwerlastverkehrs aus nordöstlicher Rhön zur BAB 7 (Anschluss Fulda - Mitte) gewährleisten ..“ (Amtsblatt Petersberg Nr. 14/2008 vom 4.4.2008, S.“). Fast wortgleich findet sich diese Zweckbestimmung auch im nun vorliegenden 2. Entwurf des Bebauungsplans Nr. 53 (S. 14 und 16) wiederholt.

Die nordöstliche Rhön ist die thüringische Rhön. Von dort kommt so gut wie kein Schwerlastverkehr. Und die wenigen LKW aus Thüringen haben bereits jetzt die gut ausgebaute - und dafür vorgesehene - B 458 zur Verfügung. Die bietet sich um so mehr an, als deren beiden letzten Ortsdurchfahrten Wickers und Dipperz derzeit durch Umfahrungen ersetzt werden und in Kürze zur Verfügung stehen werden. Für den regionalen Verkehr reicht das auf Jahrzehnte aus. Damit können sowohl Petersberg als auch alle Orte entlang sowohl der B 458 als auch der L 3174 wirkungsvoll dauerhaft (und auf äußerst kostengünstige Weise) entlastet werden - durch Änderung der Ausschilderung in Lahrbach und bei Petersberg und Sperrung der L 3174 über Hofbieber für LKW über 7,5 t (natürlich außer Anlieger).

Der befürchtete (oder eigentlich eher erhoffte) Schwerlastverkehr aus der nordöstlichen Rhön ist nur und erst möglich, falls die geplante B 87 n realisiert worden sein sollte, deren westlichstes Ende die „L 3379“ sein soll. Oder anders gesagt: der befürchtete Verkehr, von dem Petersberg durch die „L 3379“ entlastet werden soll, wäre durch den Bau dieser „L 3379“ und ihrer weiteren Fortsetzung B 87 n bis Meinungen mit Anschluss an die A 71 erst möglich. Aus diesem Gedankenkreislauf einen Handlungsbedarf oder gar eine verkehrspolitische Notwendigkeit zum Schutz der Gemeinde Petersberg vor einer angeblichen immensen Belastung abzuleiten, ist absurd!

Die „L 3397“ /B 87 n wäre im Fall ihrer Realisierung keine Entlastung für Petersberg, sondern durch den zusätzlich angelockten vervielfachten Verkehr (vgl. Voruntersuchung B 87 n, Bd. 27 und 28, Anlage V 3 Blatt 1 und Anlage V 5 Blatt 11) eine neue und zudem problemlos vermeidbare Belastung sowohl für Petersberg als auch für die Menschen in allen Orten im weiteren Verlauf der B 87 n und für die sensiblen Schutzgebiete der Rhön: Biosphärenreservat, FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet und Naturpark.

Schon allein wegen dieser Wirkung und Fernwirkung darf diese Straße nicht genehmigt und gebaut werden!

Für die B 87 n besteht noch an keiner Stelle Baurecht. Ob und ggf. wann es ein solches Baurecht geben wird, steht nicht fest. Und ob diese Straße jemals gebaut werden kann / darf, steht in Sternen. Aber an diesem westlichsten Abschnitt soll im Vorgriff schon mal gebaut werden! Dies kann nur als eine weitere Maßnahme verstanden werden, um die Verkehrszahlen auf der L 3174 Petersberg - Hofbieber - Nüsterrasen - Lahrbach zu manipulieren, indem man zusätzliche Verkehre auf diese Straße leitet, die da gar nicht hingehören, sondern auf die dafür zuständige Bundesstraße 458 zwischen dem Ulstertal und Fulda. Die Hoffnung, die dahinter steht, zielt darauf, die behauptete Dringlichkeit der B 87 n höher erscheinen zu lassen und den Widerstand gegen diese neue Bundesstraße durch die daraus resultierende nervliche Belastung der Anwohner zu schwächen. Wir können das weder als sachgerecht noch als demokratisch erkennen, wenn man so mit Menschen umgeht.

3.

Das kommunale Interesse der Gemeinde Petersberg (und ebenso der Gemeinde Künzell) wird mit enormen wirtschaftlichen Vorteilen aus der „L 3379“ / B 87 n begründet. Dazu braucht man nur die Nutzen-Kosten-Analyse für die B 87 n im Bundesverkehrswegeplan von 2003 nachzulesen. Dort werden an regionalwirtschaftlichen Effekten ganze 127.000,00 Euro/Jahr erhofft - für die ganze Strecke, d.h. für Fulda, Fuldaer Speckgürtel-Gemeinde, Rhön und Meiningen /Südthüringen zusammen. Dieser Betrag entspricht 0,0005716 % des erhofften Gesamtnutzens! Ein wohlverstandenes gemeinnütziges kommunales oder regionales Interesse zu errechnen, fällt ausgesprochen schwer.

Die zu erwartenden und unvermeidlichen Schäden für die Menschen, die Natur und die Landschaft, aber auch für die kleinteilige (und damit relativ krisenfeste) Wirtschaft in der Rhön sind enorm und in die Nutzen-Kosten-Analyse vorsichtshalber nicht eingeflossen. Die gewaltigen landschaftsverändernden Erdbewegungen schon im Abschnitt bei Petersberg und auf der ganzen Strecke, die Vervielfachung der erwarteten / erhofften Fahrzeuge, insbesondere auch der Schwerlastzüge im Ost-West-Transit-Verkehr, die entsprechende neue zusätzliche Belastung mit Lärm und Schadstoffemissionen für die Menschen und die Natur sind zum Teil im Erläuterungsbericht der Voruntersuchung zur B 87 n (Bd. 1) und in der UVP (Bd. 12 - 26) dargestellt. Wo ist da ein kommunales oder regionales Interesse versteckt?

Die Einwände der Naturschutzverbände, der Grundeigentümer und der sonstigen Betroffenen zur Planung der „L 3379“ /B 87 n teilen wir und unterstützen wir und machen sie vollumfänglich zum Gegenstand unserer Stellungnahme und dieses Verfahrens, ohne sie hier im einzelnen aufzuführen und zu wiederholen. Die Bewertungen der Planungsgruppe Freiraum und Siedlung und der Gemeinde Petersberg zu den Einwendungen 2008 sind so pauschal und simpel und falsch, dass man sie nicht akzeptieren kann.

4.

Die Bauplanungen und die Finanzierungsplanung für die „L 3379“ sind nach Art. 104 a GG verfassungswidrig.

Als Planungs- und Bauträger für die „L 3379“ treten die Gemeinden Petersberg und Künzell auf. Im Abschnitt zwischen der B 458 und der L 3174 bei Horwieden ist die aber lediglich eine Vorläufer und Grundstock für eine zeitgleich geplante Bundesstraße, die B 87 n. Die beiden Gemeinden wollen und sollen entsprechend ihren Verträgen mit dem Land Hessen im Rahmen des „Kommunalen Interessenmodells“ die Planung und den Bau dieser sogenannten Landesstraße und späteren Bundesstraße vorfinanzieren, das Land will dann in Raten über 15 Jahre die entstandenen Kosten den Gemeinden erstatten, um dann später nach erhofftem Abschluss der Planungen für die B 87 n im von den Gemeinden und dem Land erhofften Sinne und nach erlangtem Baurecht dafür diese Straße dem Bund weiterzureichen.

Nach dem Zuständigkeits- und entsprechenden Finanzierungsgebot des Art. 104 a GG müssen die Planungs- und Finanzierungszuständigkeiten zumindest des Bundes der Länder strikt auseinander gehalten werden, um Übergriffe in die Zuständigkeiten der jeweils anderen mittels des sog. „goldenen Zügels“ zu vermeiden.

Im Falle der „L 3379“ wollen die Gemeinden Petersberg und Künzell und das Land Hessen den Bund bzgl. der Planungen zur von ihnen gewünschten B 87 n durch die Planung, die Vorfinanzierung und die Vorabfestsetzung von deren Verlauf an den „goldenen Zügel“ nehmen und in diesem Bereich vollendete Tatsachen schaffen. Die Tarnung als Landesstraße ändert an diesem Zusammenhang nichts. Nicht relevant ist auch, unter welchen Konditionen später das Land Hessen diese Straße dem Bund übergeben will. Die Planung, der angestrebte Bau, die Vorfinanzierung und der Versuch einer Vorabfestlegung eines gewünschten Verlaufs einer Bundesstraße stellen einen verfassungswidrigen Eingriff in die Hoheit des Bundes dar. Auch aus diesem Grund darf der vorliegende Bebauungsplan Nr. 53 mit seinen Ergänzungsplanungen nicht genehmigt werden.

Hier liegt eine einfache Analogie zu den Plänen für das Bauprojekt Stuttgart 21 vor, die laut dem finanzverfassungsrechtlichen Gutachten von Prof. Dr. Dr.h.c. Hans Mayer in Berlin bzgl. des dortigen Mischfinanzierungskonzepts ebenfalls verfassungswidrig ist (Finanzverfassungsrechtliche Fragen des Stuttgarter Bahnkonflikts vom 3.11.2010). Das Gutachten ist dieser Stellungnahme beigelegt.

Kleinsassen, 26.1.2011.

(Prof.a.D. Reinhardt Kremer M.A.)
Vorsitzender

(Michael-Serge Schindler)
stellv. Vorsitzender