



**BUND Kreisverband Fulda, Steinwand 1, 36163 Poppenhausen**

An das  
Regierungspräsidium Kassel  
z. Hd. Herrn Zierau  
Steinweg 6

34117 Kassel

**Kreisverband Fulda  
Joachim Schleicher**

**per mail [peter.zierau@rpk.hessen.de](mailto:peter.zierau@rpk.hessen.de)**

**Betr.: Antrag des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen Fulda auf Durchführung eines  
Raumordnungsverfahrens gem. § 18 Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG);**

**Geplante Rhönquerung im Zuge der Bundesstraße B 87 N – Straßenverbindung zwi-  
schen Fulda und Meiningen –**

**Hier: Abschnitt 2, westlich des Ulstertales (Tann/Esbachsgraben, B 278) bis Landesgrenze  
Thüringen**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrter Herr Zierau,

in der vorbezeichneten Angelegenheit nehmen wir bezug auf Ihr Schreiben vom 23.05.20007 und  
die damit versandten Planunterlagen.

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Hessen, nimmt zu dem  
Planvorhaben auf der Grundlage der ihm überlassenen Unterlagen wie folgt Stellung:

## **Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland lehnt das geplante Vorhaben grundlegend ab.**

Der BUND tritt für einen umweltverträglicheren, gesünderen, wirtschaftlicheren und sozialen Verkehr ein, da der Verkehr eines der zentralen Handlungsfelder der Nachhaltigkeits- und Klimaschutzpolitik ist<sup>1</sup>. Zentrale Anzeichen für alarmierende globale, regionale und lokale, vom Verkehr verursachte Schäden sind beispielsweise Klimaschäden, Zerstörung und Zerschneidung wertvoller Natur- und Lebensräume etc. Generell sind Landnutzungsänderungen in Form von Flächeninanspruchnahme und Landschaftszerschneidung und die mit ihnen verbundenen Habitatzerstörungen und -fragmentierungen derzeit weltweit eine Hauptursache des fortwährenden Verlusts biologischer Vielfalt<sup>2</sup>. Das geplante Verkehrsvorhaben B 87n ist vor diesem Hintergrund besonders zu kritisieren.

Das Vorhaben rechtfertigt angesichts der vergleichsweise marginalen Verbesserungen nicht die mit ihm verbundenen, gravierenden nachteiligen Folgen für Mensch und Umwelt, insbesondere für Natur und Landschaft. Das Vorhaben stellt sich in nahezu jeglicher Hinsicht für die örtliche Bevölkerung und die Schutzgüter von Naturschutz und Landschaftspflege als Belastung dar. Dies gilt für sämtliche der gegenwärtig in die Untersuchung einbezogenen Planvarianten. Das Vorhaben wird nach Auffassung des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland auch nicht mit den naturschutzrechtlichen Vorgaben des Europäischen und Deutschen Rechts in Einklang zu bringen sein. Dies gilt auch für die Variante E IV, die nach Auffassung des Antragstellers als Vorzugsvariante mit den geringsten Beeinträchtigungen anzusehen ist.

Im einzelnen ist folgendes auszuführen:

### **I. Allgemeines zur Planung**

Untergliedert in drei Abschnitte soll eine Straßenverbindung zwischen Fulda und Meiningen bei Querung der Rhön geschaffen werden. Das hiesige Raumordnungsverfahren bezieht sich dabei

---

<sup>1</sup> Zukunftsfähige Verkehrspolitik für das 21. Jahrhundert; Verkehrspolitische Grundsatzposition des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), [www.bund.net](http://www.bund.net).

<sup>2</sup> Rat von Sachverständigen für Umweltfragen, Umwelt und Straßenverkehr, Sondergutachten 2005, S. 53.

ausschließlich auf den Abschnitt 2, da man behördlicherseits der Auffassung ist, dass für den Abschnitt 1 in Hessen von der neuen Anschlussstelle Fulda Mitte der BAB 7 bis westlich des Ulstertales (Tann-Esbachgraben B 278) keine Durchführung eines Raumordnungsverfahrens erforderlich sei. Es handele sich hinsichtlich dieser Strecke sämtlich um Ortsumgehungen, die im Offenlegungsentwurf des Regionalplans Nordhessen 2006 als Ziel der Raumordnung und Landesplanung in der Kategorie 1 eingestuft seien und für die daher kein weiteres landesplanerisches Verfahren erforderlich sei.

Planungsziel ist es, zur Erhaltung und **Stärkung des osthessischen Raumes als Wirtschaftsstandort** neben der Erhaltung der Substanz und Funktionsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes auch die fehlenden überregionalen und regionalen Ost-West-Verbindungen zu ergänzen, da derzeit die Straßenverbindungen (vor allem in Thüringen) im wesentlichen in Nord-Süd-Ausrichtung geprägt sind. Zur abgestimmten Entwicklung soll die **grenzüberschreitende Kooperation der benachbarten Zentren** auf regionaler Ebene auf- bzw. ausgebaut werden. Schließlich sollen übermäßig **von Durchgangsverkehr betroffene Siedlungen entlastet** werden.

Was die Trassenführung angeht, so beginnt die als Vorschlagslinie auserkorene Variante E IV an der bestehenden L 3174 westlich Esbachsgraben in der Stadt Tann und endet an der L 1124 östlich der Gemeinde Kaltensundheim. Hinsichtlich der genauen Beschreibung des Planverlaufs wird auf die Beschreibung unter Ziffer 3.1 des Erläuterungsberichtes verwiesen. Hervorgehoben werden soll jedoch noch, dass das Ulstertal mittels einer großzügigen Brücke gequert und der Weidberg untertunnelt werden soll.

Der Flächenbedarf für die Vorschlagslinie beträgt 42,4 Hektar, die Differenz in der Erdmassenbilanz plus 1.199.000 Kubikmeter.

Die geplante Straßenverbindung führt nach gegenwärtigem Prognosestand zu einer Reduzierung der Fahrtzeit von Fulda nach Meiningen von 75 Minuten auf ca. 45 Minuten, also um 30 Minuten.

Die Belastung der Straßen mit Verkehr wird gegenwärtig wie folgt angegeben: Unmittelbar östlich des BAB 7, vor allem auf der B 458 und der L 3174 ca. 12.000 KfZ/24h, in Richtung Rhön-

querung deutlich sinkend. Jenseits der Rhönquerung steige der Verkehr in Richtung Meiningen auf ca. 8.000 KfZ/24 h an.

Als Prognose wird für das Jahr 2020 unter Einbeziehung der B 87 n angegeben: Östlich der BAB 7 bis zu 22.000 KfZ mit einem LKW Anteil größer 2,8 t von bis zu 14 Prozent. Bis zur Rhönquerung falle die Verkehrsbelastung auf ca. 10.000 KfZ/24 h mit einem bis zu 25prozentigen Anteil von Lastverkehr mit einem Gewicht größer 2,8 t. Östlich der Querung bis nach Meiningen wird mit einem Anstieg auf bis zu 20.000 KfZ/24 h gerechnet mit einem LKW Anteil größer 2,8 t von bis zu 15 Prozent. Etwa 50 Prozent des LKW Verkehrs wird als mautpflichtig geschätzt.

## **II. Verfahren**

Der Verzicht auf die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens für den ersten Planabschnitt wird durch den Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland abgelehnt. An der bestehenden Strecke von Fulda bis westlich des Ulstertales werden an der vorhandenen Straße massive Veränderungen vorgenommen. Auch die betriebsbedingten Auswirkungen der Straße werden nach Auffassung des BUND womöglich erheblich unterschätzt, worauf noch näher einzugehen sein wird. Die neue B 87n wird aller Voraussicht nach geraume Massen an Transitverkehr anziehen, da sie einerseits nicht mautpflichtig sein wird und andererseits unter Umgehung des Kirchheimer Dreiecks die schnellste Route vom Rhein-Main-Gebiet nach Erfurt und von dort aus nach Osteuropa sein wird. Nicht umsonst wird das Vorhaben den Status einer Bundesstraße erhalten.

Gemäß § 17 Abs. 2 ROG in Verbindung mit § 1 Satz 2 Nr. 8 ROV in Verbindung § 16 Abs. 1 Satz 1 FernStrG ist im Zuge der Planung von Bundesfernstraßen grundsätzlich die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens erforderlich. Eine Sonderbehandlung erfahren Ortsumgehungen. Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens steht nach den einschlägigen Vorschriften im intendierten Ermessen der Behörde. Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland hält es für geboten, angesichts der gravierenden Auswirkungen des Planvorhabens auch für den ersten Planabschnitt in Hessen ein Raumordnungsverfahren durchzuführen. Die Ausnahmesituation, nach welcher es für Ortsumgehungen keines Raumordnungsverfahrens bedarf, ist hier angesichts der Wirkungen des Planvorhabens, die deutlich über die einer Ortsumgehung hinausgehen, ersichtlich nicht gegeben. Auch im Bereich des ersten Planabschnittes sind besonders sensible

Landschaftsräume von dem Vorhaben betroffen. Die gesonderte Raumverträglichkeitsprüfung ist daher geboten. Der BUND hält das Verfahren daher für fehlerhaft.

### **III. Bedarf**

Das Vorhaben einer Straßenverbindung B 87n zwischen den Räumen Fulda und Meiningen ist im aktuellen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 Fernstraßenausbaugesetz i.d.F. vom 04.10.2004) als Neubauvorhaben im vordringlichen Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag enthalten. Der grundsätzliche Bedarf ist damit durch den Gesetzgeber für alle nachgeordneten Stellen verbindlich festgestellt, wird jedoch seitens des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland gleichwohl bezweifelt.

Zunächst ist zu bemerken, dass der Straßenverkehr im Bereich der Rhön, dessen Optimierung hier angestrebt wird, nicht zunimmt, sondern in den vergangenen Jahren sogar rückläufig war. Erhebungen der Verkehrsstärken haben dies in einem Vergleich des Verkehrs der ersten Hälfte der 90er Jahre im Verhältnis zu dem Jahr 2004 ergeben. Dies deckt sich zudem mit den Aussagen der Untersuchungsunterlagen hinsichtlich der Bevölkerungsprognosen für die Zeit zwischen 2004 und 2020 und wonach auch die Zahl der Bevölkerung als rückläufig prognostiziert wird. Im Vergleich zu 2004 (Kreis Fulda ca. 220.000 Einwohner; Kreis Hersfeld Rothenburg ca. 130.000 Einwohner) wird ein Rücklauf für den Kreis Fulda um ca. 5.000 Einwohner und im Kreis Hersfeld Rothenburg nahezu 15.000 nach den Darstellungen des Erläuterungsberichts erwartet. Noch erheblich drastischer soll der Rückgang der Bevölkerung in den thüringischen Kreisen zu erwarten stehen. Da aber nicht immer weniger Menschen in einer Region immer mehr regionalen Verkehr verursachen werden, wird ersichtlich, dass die Belange der Region keine die Rhön querende Bundesstraße erfordern. Dies belegen im übrigen auch die Zahlen der Verkehrsprognosen. Die für die gegenwärtige Belastung des Straßennetzes angegebenen Zahlen sind vergleichsweise so gering, dass sie keine Bundesstraße erfordern. Und selbst die für das Jahr 2020 angegebenen Prognosen bleiben weit hinter der üblichen Belastungszahl von Bundesstraßen zurück, so dass unter Zugrundelegung dieser Prognosezahlen auf eine Bundesstraße zu verzichten wäre!

Anders verhält es sich jedoch, wenn man in Rechnung stellen würde, dass die geplante Straße erheblich stärker als bislang politisch zugegeben von Transitverkehr befahren wird. Die neue B 87n wird auch aller Voraussicht nach geraume Massen an Transitverkehr anziehen, da sie, wie bereits erwähnt, einerseits nicht mautpflichtig sein wird und andererseits unter Umgehung des Kirchheimer Dreiecks die schnellste Route vom Rhein-Main-Gebiet nach Erfurt und von dort aus nach Osteuropa sein wird. Dies wird darüber hinaus auch zu einer deutlichen Mehrbelastung der BAB 66 zwischen Fulda und Hanau/Frankfurt als Ersatzroute für die BABen 4 und 5 führen, was mit erheblichen Mehrbelastungen der Bevölkerung im Fliede- und Kinzigtal verbunden ist, da die Autobahn dort sehr siedlungsnah trassiert ist. Dies ist jedoch mit der Zweckbestimmung der BAB 66 als Regionalautobahn nicht mehr zu vereinbaren.

Erst der Transitverkehr, den die Straße selbst anziehen wird, führt aber zu einer Verkehrsbelastung, die überhaupt den Status einer Bundesstraße rechtfertigt. Würde man demgegenüber auch auf der Bundesstraße eine Mautpflicht einführen, um den angeblich unerwünschten Transitverkehr abzuhalten, wären allerdings wiederum nur so geringe Belastungszahlen für die geplante Straße festzustellen, dass es der Straße insgesamt nicht bedarf.

Letztlich ist vielmehr davon auszugehen, dass aus regionaler Sicht vor allem der Verdacht nahe liegt, dass hier mit Bundesmitteln Ortsumgehungen im Status einer Bundesstraße finanziert werden sollen. Diese Ziele können aber durch erheblich günstigere Maßnahmen unter Schonung gegenläufiger Raumnutzungen gleichwertig erreicht werden. Dabei wird in Rechnung gestellt, dass es für den Transitverkehr, den die neue Trasse wegen der fehlenden Mautpflicht zweifelsfrei anlocken wird, durchaus zumutbar und auch politisch erwünscht ist, die Rhön zu umfahren. Dies räumt letztlich auch die planende Verwaltung ein, wenn sie – wenn auch irrig – davon ausgeht, dass der Transitverkehr angeblich weiterhin vorwiegend die vorhandenen Autobahnverbindungen der BABen 4 und 5 nutzen werde.

Für den regionalen Straßenverkehr ist es demgegenüber völlig ausreichend, das bestehende Straßennetz zu optimieren, zumal auch in den Planungsunterlagen eingeräumt wird, dass im hessischen Teil des Planungsraumes das vorhandene Straßennetz durchaus ausreichend vernetzt ist, um die jeweiligen Oberzentren zu erreichen. Lediglich im thüringischen Verkehrsraum wären daher geringfügige Verbesserungen des vorhandenen Straßennetzes sinnvoll. Auch wenn einige Kommunen auf die hier vorgesehene Weise kostengünstig in den Genuß einer Ortsumgehung

gelangen, so ist der gesamtwirtschaftliche Preis, den die Allgemeinheit hierfür zu tragen hat, und die damit einhergehende Umweltzerstörung nach Auffassung des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland zu hoch. Die Kosten, vermutlich deutlich zu niedrig angesetzt (bei der Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2003 noch auf 147 Mio EUR), werden aktuell von der planenden Verwaltung überschlägig mit 97,37 Mio EUR angegeben, wovon allein 50,5 Mio EUR für den Tunnel durch den Weidberg veranschlagt werden. Wieviel Kilometer Ortsumfahrung könnten dafür auf Ebene von Kreis- und Landstraßen geschaffen werden???

Zu beanstanden ist ferner, dass keine weiter südlich unter Einbeziehung bayerischer Landesteile verlaufende Trassenalternative mit in die Betrachtungen eingeflossen ist, die mit weniger Raumwiderständen verbunden sein dürfte.

Jedenfalls ist bei genauer Betrachtung festzustellen, dass die selbst gegenwärtig konkret formulierten Ziele, die mit dem Straßenbauvorhaben erreicht werden sollen, auf die vorgesehene Weise nicht erreicht werden können und in vielfältiger Weise sogar konterkariert werden, wenn man die vorhandene Wirtschaftsstruktur im betreffenden Raum betrachtet.

Selbst wenn man jedoch der Einschätzung des Gesetzgebers über den Bedarf folgt, so ist dies nicht gleichbedeutend mit der rechtlichen Zulässigkeit des Straßenprojekts. Seine rechtliche Zulässigkeit ist anhand sämtlicher Vorgaben der Rechtsordnung zu überprüfen.

#### **IV. Widerstreitende Belange**

Es ist festzustellen, dass das Vorhaben auf gravierende planungs- und naturschutzrechtliche Hürden stößt.

##### **1. Naturschutzrechtlich gesicherte Gebiete**

Der Übersichtsplan aller untersuchten Planvarianten mit Raumwiderstand verdeutlicht die dem Vorhaben entgegenstehenden Hürden eindrucksvoll: Das Plangebiet ist übersät von Schutzgebiete-

ten jedweder Kategorie, vom Europäischen Vogelschutzgebiet bis hin zum Landschaftsschutzgebiet, die rein von Gesetzes wegen geschützten Schutzgüter (gesetzlich geschützte Biotope und geschützte Arten) gar nicht in Rechnung gestellt.

#### **a) NATURA 2000**

Im hessischen und thüringischen Untersuchungsraum befinden sich nach den Darstellungen der Planunterlagen 15 (!! ) Bereiche, die dem Schutzregime der Richtlinie 92/43 EG oder der Richtlinie 79/409 EWG unterliegen. Es handelt sich um:

- Vorderrhön: Hessenliede und Kungelberg bei Hofbieber
- Vorderrhön: Brückenhut bei Dietges
- Vorderrhön: Quellwiesen bei Dietges
- Nüst ab Mahlerts
- Hochrhön: Weiherberg östlich Grabenhof
- Hochrhön: Wickerser Hute
- Hochrhön: zwischen Batten und Oberweid
- Ulsteraue
- sowie SPA Hessische Rhön
- Kuppige Rhön südwestlich Dermbach
- Naturschutzgebiet Horbel-Hoflar-Birkenberg
- Ibengarten-Wiesenthaler Schweiz-Sommertal
- SPA Thüringische Rhön
- Grimmelbachliete-Hardt
- sowie Hohe Rhön.

Bei den NATURA 2000 Gebieten handelt es sich um Schutzgebiete, die zur Wiederherstellung oder Wahrung eines günstigen Erhaltungszustandes der natürlichen Lebensräume und der Arten von gemeinschaftlichem Interesse Bestandteil eines kohärenten, europaweit angelegten Netzes von ökologischen Schutzgebieten sind. Dieses Schutzgebietsnetz bildet nach Auffassung des eu-

ropäischen Gesetzgebers das Minimum dessen, was erforderlich ist, um die biologische Vielfalt in Europa zu wahren. Für diese Gebiete gilt daher ein strenges Schutzregime.

§ 33 HENatG, der zur Umsetzung der Richtlinienvorgaben erlassen wurde, bestimmt, dass Vorhaben oder Maßnahmen, die insbesondere nach Maßgabe der Kriterien des Anhangs 1 der Richtlinie 2004/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Umweltaftung zur Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden (ABl. EU Nr. 143 S. 56), auch im Zusammenwirken mit anderen Vorhaben, Maßnahmen, Projekten oder Plänen, zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura-2000-Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen können, unzulässig sind.

Den betreffenden Schutzgebieten kommt daher letztlich nicht nur aus sich heraus eine herausragende Stellung zu. Ihre Bedeutung erschließt sich vor allem aus ihrer Einbettung in das kohärente Schutzgebietesnetz. Jegliche Beeinträchtigung der NATURA 2000 Gebiete ist daher höchst kritisch zu betrachten. Das geplante Vorhaben führt mit den beschriebenen bau- betriebs- und anlagebedingten nachteiligen Auswirkungen zu erheblichen Beeinträchtigungen, wenn man beispielsweise die maßgeblichen Erhaltungsziele für das FFH-Gebiet Ulsteraue betrachtet.

Die Planung sieht vor, dass FFH-Gebiet Ulsteraue mit einer Brücke zu queren. Folgende Erhaltungsziele sind für das FFH-Gebiet durch Verordnung festgelegt:

Für den Lebensraumtyp (Anhang I) „Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranunculion fluitantis und des Callitriche-Batrachion“:

- Erhaltung der Gewässerqualität und einer natürlichen oder naturnahen Gewässerdynamik
- Erhaltung der Durchgängigkeit für Gewässerorganismen
- Erhaltung eines funktionalen Zusammenhangs mit auetypischen Kontaktlebensräumen

Für den Lebensraumtyp (Anhang I) „Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe“:

- Erhaltung des biotopprägenden gebietstypischen Wasserhaushalts

Für die Art „Cottus gobio“ (Groppe) (Anhang II):

- Erhaltung durchgängiger, strukturreicher Fließgewässer mit steiniger Sohle (im Tiefland auch mit sandig-kiesiger Sohle) und gehölzreichen Ufern
- Erhaltung einer den ökologischen Ansprüchen der Art förderlichen Gewässerqualität.

Für die Art „*Lampetra planeri*) (Bachneunauge) (Anhang II):

- Erhaltung durchgängiger, strukturreicher Fließgewässer mit lockeren, sandigen bis feinkiesigen Sohlsubstraten(Laichbereiche) und ruhigen Bereichen mit Schlammauflagen (Larvenhabitat) sowie gehölzreichen Ufern
- Erhaltung von Gewässerhabitaten, die sich zumindest in einem guten ökologischen und chemischen Zustand befinden

Für die Art „*Maculinea neusithous*“ (Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling) (Anhang II)

- Erhaltung von nährstoffarmen bis mesotrophen Wiesen mit Beständen des großen Wiesenknopfs (*Sanguisorba officinalis*) und Kolonien der Wirtsameise *Myrmica rubra*
- Beibehaltung oder Wiedereinführung einer den ökologischen Ansprüchen der Art förderlichen Bewirtschaftung der Wiesen, die sich an traditionellen Nutzungsformen orientiert und zur
- Erhaltung eines für die Habitate günstigen Nährstoffhaushaltes
- Erhaltung von Säumen und Brachen als Vernetzungsflächen

Gemäß § 34 Abs. 1 HENatG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura-2000-Gebietes zu überprüfen. Bei Schutzgebieten im Sinne des § 32 Abs. 2 HENatG ergeben sich die Maßstäbe für die Verträglichkeit aus dem Schutzzweck und den dazu erlassenen Vorschriften.

Es ist evident, dass das Vorhaben zu entsprechenden erheblichen Beeinträchtigungen führt, auch wenn die vorgelegten Untersuchungen zu einem anderen Ergebnis kommen.

Ergibt jedoch die Prüfung der Verträglichkeit, dass das Projekt insbesondere nach Maßgabe der Kriterien des Anhangs 1 der Richtlinie 2004/35/EG zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura-2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es unzulässig. § 33 Abs. 1 Satz 2 HENatG gilt entsprechend.

Abweichend von § 34 Abs. 2 HENatG darf ein Projekt nur zugelassen oder durchgeführt werden, soweit es

1. aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und
2. zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

Diese Voraussetzungen liegen angesichts des im Verhältnis zu den zu erwartenden Beeinträchtigungen geringfügigen Nutzens des Vorhabens nicht vor, zumal das Planungsziel mit deutlich umweltverträglicheren Alternativen erreicht werden kann.

Das Vorhaben scheitert daher an diesen europarechtlichen Schutzvorgaben.

## **b) Biosphärenreservat Rhön**

Das Untersuchungsgebiet wird vom länderübergreifenden UNESCO Biosphärenreservat Rhön geprägt, das hinsichtlich des Schutzstatus im Wesentlichen als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen ist und sich auf die Bundesländer Bayern, Hessen und Thüringen erstreckt.

Zu Biosphärenreservaten können durch die Landesregierung nach Anerkennung durch die Organisation der Vereinten Nationen für Erziehung, Wissenschaft und Kultur gemäß § 23 Abs. 1 HENatG Gebiete bestimmt werden, die

1. großräumig für bestimmte Landschaftstypen charakteristisch sind,
2. in wesentlichen Teilen ihres Gebiets die Voraussetzungen eines Naturschutzgebiets, im Übrigen überwiegend eines Landschaftsschutzgebiets erfüllen,
3. vornehmlich der Erhaltung, Entwicklung oder Wiederherstellung einer durch hergebrachte vielfältige Nutzung geprägten Landschaft und der darin historisch gewachsenen Arten- und Biotopvielfalt, einschließlich Wild- und früherer Kulturformen wirtschaftlich genutzter oder nutzbarer Tier- und Pflanzenarten dienen und

4. beispielhaft der Entwicklung, Erprobung von die Naturgüter besonders schonenden Wirtschaftsweisen dienen.

Biosphärenreservate sind gemäß § 23 Abs. 2 HENatG unter Berücksichtigung der durch die Großräumigkeit und Besiedlung gebotenen Ausnahmen über Kern-, Pflege- und Entwicklungszonen zu entwickeln und wie Naturschutzgebiete und Landschaftsschutzgebiete zu entwickeln.

Bereits anhand der rechtlichen Vorgaben ist zu erkennen, dass das Planvorhaben mit dem Biosphärenreservat in Konflikt gerät. Dass das Vorhaben kontraproduktiv zu den Kriterien ist, wonach ein Biosphärenreservat in wesentlichen Teilen des Gebiets die Voraussetzungen eines Naturschutzgebietes und im übrigen eines Landschaftsgebietes erfüllen muss, liegt auf der Hand. Das Vorhaben hat als zu erwartende Transitstrecke auch nichts mit der Erhaltung, Entwicklung oder Wiederherstellung hergebrachter Landschaftsnutzungen zu tun. Es stört diese vielmehr.

Auch die Anerkennung der Rhön als Biosphärenreservat durch die UNESCO zeigt, dass es sich hier um eine Landschaft handelt, deren Bedeutung über die Landesgrenzen hinaus international geschätzt wird – allerdings nicht wegen ihrer Verkehrserschließung sondern wegen eines harmonischen Zusammenspiels von Landschaftsschutz und nachhaltiger Entwicklung. Auf der offiziellen Homepage der UNESCO werden Biosphärenreservate wie folgt charakterisiert:

*„Biosphere reserves are sites recognized under UNESCO´s Man and the Biosphere Programme which innovate and demonstrate approaches to conservation and sustainable development.“<sup>3</sup>*

In der konkreten Beschreibung zum Biosphärenreservat Rhön wird ausgeführt<sup>4</sup>:

*This biosphere reserve is situated in the low mountain ranges of the Rhön in the centre of Germany. In contrast to other German low mountain areas, the Rhön is also known as the 'land of open vistas' representing an open cultural landscape shaped by human use since many centuries. Naturally, the region would be covered by beech forest (*Fagus sylvatica*),*

---

<sup>3</sup> <http://www.unesco.org>, zuletzt abgerufen 12.08.2007.

<sup>4</sup> <http://www.unesco.org>, zuletzt abgerufen 12.08.2007.

*however extensive farming and dairy cow raising transformed forests mainly into montane and sub-montane humid grasslands on siliceous soils. Two bogs host numerous endangered animal and plant species. The region is also known for its black grouse (Tetrao tetrix) habitat. The Rhön was designated as biosphere reserve after the reunification of Germany covering three Länder. At this time, a framework management plan for the protection, maintenance and development of the Rhön Biosphere Reserve has been elaborated with the participation of all stakeholders.*

*About 162,000 inhabitants live in this rural area (as of 2004). Apart from agricultural activities, people make their living from small businesses and tourism. Partnerships among hotels, restaurants, farmers, artists seek to link all activities in the biosphere reserve. The Rhön is known for direct marketing of regional products. For instance, products from the Rhön sheep, an endangered breed adapted to the rough Rhön climate and apple products from regional orchards area marketed.*

*Several visitor centers have been established providing divers environmental education programme to the public.*

Nach den Darstellungen des Thüringischen Ministeriums für Landwirtschaft, Natur und Umwelt war die Herausragende Qualität der Kulturlandschaft der Grund für die internationale Anerkennung der Rhön als Biosphärenreservat der UNESCO 1991<sup>5</sup>.

Die Rhön ist daher beliebt als Urlaubsziel. Eine viel befahrene Transitstrecke durch diese Landschaft wirkt sich für den Status und das Anliegen des Biosphärenreservats daher extrem nachteilig aus.

Auch der erst jüngst durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung erstellte Tourismuspolitische Handlungsrahmen 2007 unterstreicht die Bedeutung der Rhön für den Tourismus in Hessen<sup>6</sup>:

*Eine Grundlage für den Urlaubstourismus in Hessen sind Natur und Landschaft der Regionen – in erster Linie die abwechslungsreiche Mittelgebirgslandschaft und die attrakti-*

---

<sup>5</sup> <http://www.thuringen.de/tmlnu/themen/naturschutz/reservate/rhoen> , zuletzt abgerufen 12.08.2007.

<sup>6</sup>

*ven Flusstäler. Hessen ist das walddreichste Bundesland – 41% der Landesfläche sind von Wald bedeckt. Rund ein Viertel der Landesfläche sind ausgewiesene Naturparke. Herausragend sind wegen ihres Naturraumcharakters der Nationalpark Kellerwald-Edersee und das Biosphärenreservat Rhön.*

Die geplante Straße stört daher die Zielvorgaben für Biosphärenreservate der UNESCO und bringt der Region auch im Übrigen vor diesem Hintergrund keinen Nutzen. Sie ist mit dem tourismuspolitischen Handlungsrahmen 2007 nicht zu vereinbaren.

### **c) Naturschutzgebiete**

Darüber hinaus befinden sich im Untersuchungsraum zwölf Naturschutzgebiete, die jedoch z.T. mit den FFH- bzw. Vogelschutzgebieten kongruent sind:

- Basaltblockmeer am Buchschirmküppel
- Brückenhut bei Dietges
- Langenstüttig bei Batten
- Westlicher Rhönwald
- Wickerser Hute
- Horbel – Hoflar – Birkenberg
- Kohlbach – Hochrain
- Kuhkopf
- Lange Rhön
- Rhönkopf Streufelsberg
- Rhönwald
- Sommertal

Gemäß § 21 Abs. 1 HENatG können als Naturschutzgebiete Gebiete ausgewiesen werden, in denen ein besonderer Schutz von Natur und Landschaft in ihrer Ganzheit oder in einzelnen Teilen

1. zur Erhaltung, Entwicklung oder Wiederherstellung von Biotopen oder Lebensgemeinschaften bestimmter wild wachsender Pflanzen- oder wild lebender Tierarten,

2. aus wissenschaftlichen, naturgeschichtlichen oder landeskundlichen Gründen oder
3. wegen ihrer Seltenheit, besonderen Eigenart oder hervorragenden Schönheit erforderlich ist.

Alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des Naturschutzgebietes oder seiner Bestandteile oder zu einer nachhaltigen Störung führen können, sind gemäß § 21 Abs. 2 Satz 1 HENatG nach Maßgabe einer Rechtsverordnung nach § 28 HENatG verboten.

Auch hier wird die Straße zu Beeinträchtigungen der betroffenen geschützten Gebiete führen und mit den Schutzgebietsverordnungen in Kollision geraten.

#### **d) Landschaftsschutzgebiete**

Insgesamt befinden sich vier Landschaftsschutzgebiete teilweise im Untersuchungsraum:

- Landschaftsschutzgebiet Hessische Rhön
- Landschaftsschutzgebiet Hohe Rhön
- Landschaftsschutzgebiet Auenverbund Fulda
- Landschaftsschutzgebiet Thüringische Rhön

Als Landschaftsschutzgebiete können gem. § 24 HENatG Gebiete ausgewiesen werden, in denen ein besonderer Schutz von Natur und Landschaft

1. zur Erhaltung, Entwicklung oder Wiederherstellung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter,
2. wegen der Vielfalt, Eigenart oder Schönheit des Landschaftsbildes oder der besonderen kulturhistorischen Bedeutung der Landschaft oder
3. wegen ihrer besonderen Bedeutung für die Erholung erforderlich ist.

In einem Landschaftsschutzgebiet sind unter besonderer Beachtung des § 5 Abs. 1 BNatSchG und nach Maßgabe einer Rechtsverordnung nach § 28 HENatG alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern, das Landschaftsbild beeinträchtigen oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen, § 24 Abs. 2 Satz 1 HENatG.

Die Trasse wird in den betreffenden Bereichen den Charakter des Gebiets und das Landschaftsbild verändern und dem Schutzzweck zuwider laufen. Dies ergibt sich bereits daraus, dass das Biosphärenreservat, dessen Ziele und Charakteristika oben beschrieben wurden, zu weiten Teilen als Landschaftsschutzgebiet gesichert ist.

### **e) Das grüne Band**

Das geplante Straßenbauvorhaben quert die Grenze der Bundesländer Hessen und Thüringen und kreuzt daher das grüne Band. Das grüne Band, das sich entlang der thüringisch-hessischen Grenze entlangzieht, ist Teil des großräumigen Naturschutzprojekts des europäischen Grünen Bandes, das sich insgesamt entlang der historischen Ost-West-Spaltung Europas infolge des zweiten Weltkrieges befindet und während der Zeit des kalten Krieges nahezu ungenutzt war.

Das Bundesamt für Naturschutz begleitet das Projekt wissenschaftlich und unterstreicht dessen Bedeutung<sup>7</sup>:

*„Entlang des ehemaligen innerdeutschen Grenzstreifens konnte sich die Natur über Jahrzehnte ungestört entwickeln. Dies betraf nicht nur den eigentlichen Grenzstreifen, sondern aufgrund der Abgeschiedenheit häufig auch große angrenzende Bereiche. Im Rahmen eines E+E-Vorhabens "Bestandsaufnahme Grünes Band" konnte der hohe naturschutzfachliche Wert des Grünen Bandes anhand seines besonderen Reichtums an großenteils gefährdeten Arten und Lebensräumen sowie seiner besonderen Funktion für den Biotopverbund nachgewiesen werden. Das Grüne Band durchzieht wie eine Perlenkette im Wechsel großräumig wertvolle Gebiete und ausgeräumte, intensiv genutzte Agrarlandschaften wie z.B. die Börden. In letzteren hat es für eine große Zahl störungs-*

---

<sup>7</sup> [www.bfn.de](http://www.bfn.de), zuletzt abgerufen am 19. August 2007.

*empfindlicher und bedrohter Tier- und Pflanzenarten als einzig verbliebenes Rückzugsgebiet eine wichtige Funktion.*

*Rund 15 % der Fläche des Grünen Bandes sind jedoch bereits beeinträchtigt oder zerstört. Um eine weitere Zerschneidung und Zerstörung zu verhindern, ist eine rechtliche Sicherung des gesamten Grünen Bandes dringend erforderlich. Im Rahmen des E+E-Vorhabens wurde der Handlungsbedarf auf vielen politischen und praktischen Ebenen aufgezeigt und Anhaltspunkte für die Umsetzung von konkreten Projekten gegeben“*

Gerade die abschließenden Ausführungen machen deutlich, wie wichtig es ist, die vorhandenen Bestandteile des grünen Bandes vor weiteren Beeinträchtigungen zu schützen. Mit diesem Anliegen, das ebenfalls die Naturschutzinteressen über den deutschen Naturraum hinaus betrifft, ist das Straßenvorhaben nicht in Einklang zu bringen.

#### **f) Unvollständigkeit ausgewiesener Gebiete**

Das geplante Vorhaben beeinträchtigt zahlreiche ausgewiesene Schutzgebiete. Hinzu treten die gesetzlich geschützten Biotope und die geschützten Arten, für die die Vorschriften im Rahmen des § 30 BNatSchG bzw. der §§ 39 ff. BNatSchG gelten und die auf dieser Planungsebene noch gar nicht ausreichend genau betrachtet werden können. Die Trasse beeinträchtigt bekanntermaßen den Lebensraum und das Vorkommen der bedrohten Vogelarten Schwarzstorch, Birkhuhn, Uhu, Rotmilan, Neuntöter, Wachtelkönig und Wanderfalke.

Auch wenn nicht alle Schutzgebiete im Untersuchungsraum unmittelbar von der geplanten Trasse berührt werden, so ist die Hohe Schutzgebietsdichte doch bemerkenswert. Dass bei dieser enormen Schutzgebietsdichte nur verhältnismäßig wenig Flächen direkt überplant werden, liegt an einer erheblich defizitären Ausweisung von FFH-Gebieten im Planungsraum. Nur diesem Umstand, der nahe legt, dass das Straßenprojekt bei der Meldung der NATURA 2000 Gebiete schon im Hinterkopf der Planer berücksichtigt wurde, ist es zu verdanken, dass keine stärkere Betroffenheit der Schutzgebiete zu verzeichnen ist. Die mangelnde Schutzgebietsausweisung stellt jedoch nicht in Frage, dass die von der Planung betroffenen Flächen herausragende Bedeutung für Naturschutz und Landschaftspflege haben.

## **2. fehlende Gesamtbetrachtung**

Obwohl die Planunterlagen und Untersuchungen im Raumordnungsverfahren einschließlich der Umweltverträglichkeitsstudie für den Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland überraschend breit und umfangreich ausgefallen sind (was für den betroffenen Untersuchungsraum auch durchaus angemessen sein dürfte), hat sich jedoch hier ein im Volksmund bekanntes Phänomen realisiert: Es wurden die einzelnen Schutzgüter minutiös auseinanderdividiert und einer jeweils separaten Betrachtung zugeführt, was sprichwörtlich dazu führt, dass die mit der Untersuchung befaßten Betrachter vor lauter Bäumen den Wald übersehen haben!

Jenseits aller Detailaussagen liegt die Besonderheit des betroffenen Raumes doch in seiner Gesamtbedeutung. Die Rhön lebt in ihrer Charakteristik nicht von dem jeweils einzeln untersuchten Schutzgebiet oder dem einzelnen Flußtal. Es ist vielmehr die Vielfalt der zahlreich vorhandenen Schutzgüter, die durch eine enorme Vielzahl von unterschiedlichen Schutzgebieten rechtlich gesichert werden, die der Rhön ihre besondere Bedeutung verschaffen.

Dies gilt im übrigen nicht nur für die Schutzgüter des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Auch die Schutzgüter Mensch und Erholung werden zu segmentiert betrachtet, wenn z.B. die Ortsumfahrung von Tann/Lahrbach mit ihrer Entlastungswirkung für die dortigen Bewohner – insofern zurecht – hervorgehoben wird, zugleich aber nicht darauf eingegangen wird, dass sich für die gesamte Rhön eine erhebliche Erhöhung des Transitverkehrs einstellen wird. Dies führt in einer Gesamtbetrachtung im Ergebnis zu einer erheblich höheren Belastung.

Ebenfalls in diesem Kontext ist hervorzuheben, dass es sich bei dem betroffenen Planungsraum um einen der in ganz Deutschland nur noch raren, verhältnismäßig unzerschnittenen Räume handelt. Die Bedeutung solcher Räume kann nicht genug hervorgehoben werden. Die nachteiligen Auswirkungen der Zerschneidung solcher Räume durch Straßen wird im Sondergutachten Verkehr 2005 (S. 56 ff.) des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen eindrucksvoll beschrieben. Auf die dortigen Ausführungen, die sich der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland im Rahmen dieser Stellungnahme zueigen macht, wird ausdrücklich Bezug genommen.

Um der Planung gleichwohl keine Steine in den Weg zu legen, heben die vorgelegten Untersuchungen hervor, dass angesichts jüngster Entwicklungen die Kriterien des Bundesamts für Naturschutz für unzerschnittene Räume nicht mehr erreicht würden. Statt nun aber dieser Besonderheit gerecht zu werden, und Anstrengungen zu unternehmen, im Sinne von Erholung und Natur und Landschaft tätig zu werden und diese Kriterien möglichst zu erhalten oder wieder zu erreichen, um den seltenen Status des unzerschnittenen Raumes zu erhalten, verhält man sich gerade umgekehrt: Wenn die Kriterien gegenwärtig – was im übrigen noch zu prüfen wäre – nicht mehr erfüllt werden, nimmt man dies zu einer Rechtfertigung, sich von den Kriterien noch weiter zu entfernen. Muss man denn wirklich in Deutschland immer auf möglichst direktem Weg von A nach B gelangen oder rechtfertigt nicht in den wenigen Ausnahmefällen vorhandener unzerschnittener Räume ein 30-minütiger Umweg die Erhaltung einer einzigartigen, nahezu unzerschnittenen Landschaft? So wird der Rhön jedenfalls eine ihrer Besonderheiten genommen.

### **3. Schutzgüter Mensch und Erholung**

Abschließend soll neben der Beeinträchtigung der ausschließlich naturschutzrechtlichen Schutzgüter noch auf die Schutzgüter Mensch und Erholung eingegangen werden.

Die Straße führt entgegen den Darstellungen zu einer erheblichen Belastung beim Schutzgut Mensch. Schenkt man den Darstellungen Glauben, so soll die Vorzugsvariante E IV die höchsten Entlastungswirkungen, zumindest bezogen auf die Ortschaft Lahrbach haben. Letztlich verhält es sich aber doch so, dass aufgrund des Straßenbaus von einem erheblichen Verkehrszuwachs auszugehen ist. Der Verkehrszuwachs ist jedoch insgesamt als erheblicher umweltbezogener Nachteil für die Betroffenen anzusehen, und zwar nicht nur im Hinblick auf die tägliche Belastung für die betroffenen Bewohner sondern auch für die Wirtschaft in der Region, die vor allem von der Naherholung lebt. Vielerorts wird es zu einer starken Verlärmung von Wohngebieten kommen, insbesondere in den Ortsteilen der hessischen Rhöngemeinde Tann und in den thüringischen Orten Unterweid und Kaltenwestheim.

Bisweilen muss sogar eingeräumt werden, dass die Überschreitung von Lärmgrenzwerten zu erwarten steht (Bl. 124). Die Unterscheidung hinsichtlich der Lärmbeeinträchtigung siedlungsnaher Erholungsflächen einerseits und siedlungsnahen Freiraums erscheint vor diesem Hintergrund eher akademischer Natur, da die Rhön insgesamt als Erholungsraum – egal ob siedlungsnah oder siedlungsforn – vor Lärmzuwachs geschützt werden sollte. Die Gesamtbeurteilung zeigt letztlich für keine der geprüften Varianten ein besseres Abschneiden als „weniger günstig“!

## **V. Fazit**

Insgesamt ist das Vorhaben nach allem Vorstehenden eindeutig abzulehnen. Dabei wurden hier lediglich evidente und markante Schwerpunkte hinsichtlich der Raumverträglichkeit des Projekts erörtert. Daneben sind mannigfaltige Detailprobleme zu erkennen, die darauf schließen lassen, dass die Arterfassung erheblich unvollständig und bisweilen methodisch zweifelhaft ist. Gleiches gilt für die methodische Bewältigung der Bewertung der einzelnen Trassen, die kaum hinreichend transparent ist und vielfach die Gewichtung der einzelnen Kriterien nicht erkennen läßt. Viele Fragen bleiben unbeantwortet...

Poppenhausen, 20.08.2007

in Vertretung

Joachim Schleicher

Vorsitzender des Kreisverbands Fulda

im Landesverband Hessen des Bund

für Umwelt und Naturschutz Deutschland