

# Rahmenkonzept Biosphärenreservat Rhön – Verkehr und Infrastruktur 1995

---

<b>1. Verkehr</b> .....	2
<b>2. Ziele eines umweltschonenden Verkehrs</b> .....	4
<b>2.1 Leitlinien im Verkehr</b> .....	4
<b>2.2 Konzeptionelle Ansätze für ein künftiges Straßennetz</b> .....	4
<b>2.3 Empfehlungen zur Bahn für das Biosphärenreservat</b> .....	10
<b>2.4 Konzeptionelle Ansätze für den regionalen ÖPNV im Biosphärenreservat</b> .....	14
<b>2.5 Radwegenetz</b> .....	18
<b>2.6 Lenkung der Verkehrsbelastung durch Ausflugsverkehr</b> .....	22

## 1. Verkehr

### Zusammenfassung:

Die Verkehrsbelastungen sind im privaten, gewerblichen und touristischen Bereich durch regionale und lokale Eigenversorgung (Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten, innere Erschließung) sowie durch den verstärkten **Einsatz öffentlicher Verkehrsmittel** (Verbund Bus und Bahn) zu verringern (vgl. Kap. 16). Dem qualifizierten Ausbau vorhandener Straßen soll Vorrang vor dem Neubau eingeräumt werden. Überregionaler Verkehr, insbesondere der Schwerverkehr, soll durch Verkehrslenkung auf ausgewählte Trassen konzentriert werden. Das Schienennetz soll möglichst erhalten, zumindest sollten die Trassen freigehalten werden. Das Radwegenetz ist auszubauen und in Gebieten mit erheblichem Ausflugsverkehr sind gesonderte Lenkkonzepte für den Kfz-Verkehr erforderlich.

Im Bereich des Verkehrs werden u. a. folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Die künftige Straßenerschließung soll bedarfs- und situationsgerecht sein. Hierzu erfolgt eine Einteilung in ein teilweise auszubauendes Grundnetz sowie ein nachgeordnetes Ergänzungsnetz.
- Um den ÖPNV attraktiver zu machen, ist eine enge Verknüpfung der Verkehrsträger Schiene, Bus, PKW und Rad erforderlich.
- Durch Maßnahmen wie Bürgerbus oder Sammeltaxi können die ÖPNV-Systeme im Biosphärenreservat insbesondere in der Fläche erheblich verbessert werden.
- Mit dem Ausbau des Radwegenetzes soll der Ausbau von Gastronomie- und Beherbergungsbetrieben (auch landwirtschaftliche Betriebe) entlang der Radwanderrouten einhergehen, ebenso sind Reparaturwerkstätten erforderlich.
- Die Erreichbarkeit der wichtigsten Ausflugsgebiete durch den Öffentlichen Nahverkehr ist erheblich zu verbessern. Ausgehend von wichtigen Verknüpfungspunkten sowie den Talorten sind Pendelbusverkehre o. ä. einzurichten.

Die Zukunft des Biosphärenreservats als Natur- und Lebensraum wird wesentlich von einer auf die Qualität des Landschaftsraumes abgestimmten verkehrsinfrastrukturellen Anbindung und inneren Erschließung bestimmt.

Bei den die Rhön querenden oder tangierenden **Straßenverbindungen** bestehen teilweise Ausbau- bzw. Neubaubedarf, vor allem in West-Ost-Richtung. Dies bezieht sich sowohl auf das gestiegene Verkehrsaufkommen und den dadurch erhöhten Bedarf an leistungsfähigen Straßenverbindungen für den regionalen und überregionalen Verkehr als auch auf Umgehungen nunmehr belasteter Ortslagen. Die entsprechenden Planungen und Vorhaben werden im Folgenden diskutiert.

Im **Schieneverkehr** ist die einzige in der größeren Region geplante Neubaumaßnahme die Schnellbahnverbindung Frankfurt - Fulda - Eisenach - Erfurt. Ein erster Vorschlag der Planungsgesellschaft Deutsche Einheit, die Trasse direkt durch das Biosphärenreservat durchzuführen, ist nach dem starken Protest aller Gemeinden und zuständigen Naturschutzbehörden aufgegeben. Derzeit werden aber nördlich des Biosphärenreservates Trassenalternativen untersucht. Sonst ist im gesamten Raum ein relativ dichtes Netz noch genutzter oder inzwischen schon stillgelegter Bahntrassen vorhanden. Allerdings laufen die wenigen noch genutzten regionalen

Schienerverbindungen Gefahr, nicht mehr bedient zu werden, wenn Kreise, Kommunen und auch Unternehmen unter dem Stichwort der "Regionalisierung" des öffentlichen Nahverkehrs hierfür keine geeigneten Betriebskonzepte entwickeln und diese zugleich mitfinanzieren.

Für den **öffentlichen Personennahverkehr** (ÖPNV), den Ausbau von **Radwegen** und die **Entschärfung von verkehrlichen Konfliktpunkten** (vor allem durch den PKW-orientierten Ausflugsverkehr an Sonn- und Feiertagen verursacht) werden beispielhafte Konzepte entwickelt (Kap. 16).

Die Erreichbarkeit der Rhön ist im Fernverkehr und Regionalverkehr der Schiene zumindest bis zu den Verknüpfungspunkten am Rande des Biosphärenreservats zufriedenstellend. Durch den Abbau bzw. die Stilllegung zahlreicher Eisenbahnstrecken in der Rhön wird das Gebiet des Biosphärenreservats selbst im Schienennahverkehr heute nur noch durch die Strecken Fulda - Gersfeld, Bad Salzungen - Vacha, Dorndorf - Kaltennordheim im Personen- und Güterverkehr erschlossen sowie über die Strecke Jossa - Wildflecken im Militär- und Güterverkehr bedient.

## **2. Ziele eines umweltschonenden Verkehrs**

### **2.1 Leitlinien im Verkehr**

Als richtungweisend für die künftige verkehrsinfrastrukturelle Entwicklung im Biosphärenreservat Rhön sollten die folgenden Leitlinien gelten:

1. Für den Verkehrsträger Schiene ist ein Netzerhalt, mindestens ein Trassenerhalt anzustreben, um langfristig die Alternative Schiene gegenüber der Straße zu erhalten.
2. Beim Verkehrsträger Straße ist dem vorsichtigen Ausbau vorhandener vor dem Neubau zusätzlicher Verbindungen der Vorrang zu geben. Zu berücksichtigen sind insbesondere für die Nord-Süd-Verkehre die großräumigen Verkehrsplanungen, die leistungsfähige Verbindungen außerhalb des Reservats vorsehen.
3. Großräumig orientierte Fernverkehre, die weder Quelle noch Ziel im Biosphärenreservat Rhön haben, sollten durch Verkehrslenkung auf Trassen geführt werden, die die Rhön umgehen oder sie lediglich tangieren. Wo dieses nicht möglich ist, das gilt insbesondere für Ost-/Westverkehre, sind diese auf geeigneten Straßen im Biosphärenreservat Rhön zu bündeln. Dies gilt vor allem für den Schwerlastverkehr durch Tonnagebeschränkung.
4. Im Biosphärenreservat ist der Ausbau der öffentlichen Verkehrsversorgung und der Verkehrsvernetzung sicherzustellen. Um den öffentlichen Personennahverkehr und den Schienen(nah)verkehr attraktiver zu machen, muß der Verbund zwischen Bahnen und Bussen untereinander sowie zwischen PKW und öffentlichen Verkehrsmitteln entscheidend verbessert werden. Darüber hinaus ist sowohl den Ansprüchen der Wohnbevölkerung als auch denen der Besucher Rechnung zu tragen in Form von bedarfsorientierten Ergänzungen des öffentlichen Angebots.
5. Das erholungsrelevante und besonders umweltfreundliche Fahrrad ist in die Netzplanungen einzubeziehen. Die Verknüpfung mit Bahn und Bus muß wesentlicher Bestandteil des Verkehrssystems in der Rhön werden.
6. Das örtliche Fußgänger- und innerregionale Wanderwegenetz ist mit den zuvor genannten Verkehrssystemen zu verknüpfen.
7. In Teilbereichen des Gebiets, die besonders stark vom Ausflugsverkehr frequentiert werden, sollten gesonderte Lenkungskonzepte für den Personenverkehr aufgestellt werden.

### **2.2 Konzeptionelle Ansätze für ein künftiges Straßennetz**

#### **Netzstruktur**

Die Erschließung des Biosphärenreservats sollte bedarfs- und situationsgerecht sein. Dabei ist sowohl den Belangen der Bevölkerung und der Wirtschaft als auch den Belangen des Naturschutzes Rechnung zu tragen. Unter dieser Prämisse wird das im Biosphärenreservat bestehende Straßennetz im folgenden analytisch und konzeptionell in ein Grundnetz und ein nachgeordnetes Ergänzungsnetz gegliedert.

Über das Grundnetz, das neben der Erschließungsfunktion auch die Verbindungsfunktion mit den umliegenden Regionen und die Anbindung an das großräumige Straßennetz wahrnimmt, sollte bevorzugt auch der regionsbezogene Wirtschaftsverkehr abgewickelt werden. Es ist so konzipiert, daß es nur in unvermeidbaren Fällen die Kernzone durchschneidet (z. B. die B 278 in Hessen zwischen Wüstensachsen und der Landesgrenze zu Bayern).

Das Grundnetz sollte bestimmte Qualitätsstandards aufweisen, wie z. B. Fahrbahnbreiten von mindestens 6,50 m und Ortsumgehungen (OU) in den Fällen, in denen Ortsdurchfahrten (OD) nur bedingt ausbaubar sind. Das Ergänzungsnetz soll dagegen eine reine Erschließungsfunktion übernehmen und braucht dementsprechend gar nicht oder nur sehr behutsam ausgebaut zu werden. Bei Bedarf könnten einzelne Straßenzüge im Ergänzungsnetz für bestimmte Verkehrsarten ganz oder teilweise gesperrt werden (z. B. durch Tonnagebeschränkung). In Sonderfällen, in denen naturräumliche Belange von besonderer Bedeutung sind (z. B. gestaffelt nach den Zonierungen), könnte auch ein Rückbau oder eine Einziehung als klassifizierte Straße in Frage kommen.

Für das Grundnetz werden folgende Straßenzüge vorgeschlagen:

In Nord-Süd-Richtung:

- B 84 zwischen Vacha und Hünfeld

Die B 84 ist auf hessischer Seite bis auf die OU Hünfeld und Rasdorf ausgebaut. Die OU Hünfeld ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als "vordringlicher Bedarf" und die OU Rasdorf als "weiterer Bedarf" gekennzeichnet. Auf thüringischer Seite werden neben dem Straßenausbau auch Ortsumgehungen in Buttlar und Vacha nötig, wobei letztere in Verbindung mit der B 62 als "vordringlicher Bedarf" gekennzeichnet ist.

- B 278 im Ulstertal zwischen Buttlar und Frankenheim (Bayern)

Die B 278 ist bis auf die Ortsdurchfahrt in Tann in gutem Zustand, so daß bis auf eine neue OU Tann kein weiterer Ausbaubedarf besteht. Die OU Tann ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als "vordringlicher Bedarf" gekennzeichnet.

- B 285 im Feldatal zwischen Dorndorf und Mellrichstadt

Die B 285 ist auf thüringischer Seite auf der freien Strecke weitgehend mit einer Breite von ca. 6 m ausgebaut, jedoch bestehen zahlreiche problematische Ortsdurchfahrten. Zu überprüfen ist der Bau von Ortsumgehungen für:

- Dorndorf (in Verbindung mit OU der B 62),
- Stadtlengsfeld,
- Dermbach (in Verbindung mit OU der LIO 26),
- Diedorf,
- Kaltennordheim,
- Kaltensundheim und
- Reichenhausen (in Verbindung mit OU der LIO 123).

Auf bayerischer Seite wird ein kompletter Ausbau erforderlich, da der heutige Zustand unzureichend ist (z. T. nicht frostsicher). Ortsumgehungen sind zu prüfen für:

- Fladungen,
- Nordheim,

- Ostheim.

Eine Verlegung des Streckenabschnitts Stockheim - Mellrichstadt wird derzeit untersucht.

Der Ausbau der B 285 ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als "weiterer Bedarf" gekennzeichnet.

- St 2288/St 2290 zwischen Bischofsheim und Oberthulba

Der Straßenzug setzt sich zwischen Bischofsheim und Sandberg aus der St 2288 und der St 2290 zwischen Sandberg und Oberthulba zusammen. In Oberthulba wird die St 2291 gekreuzt, die westlich der Ortslage einen Anschluß an die A 7 aufweist.

- St 2289 von Nordheim über Bischofsheim zur B 286 bei Bad Brückenau

Dieser Straßenzug ist auf voller Länge weitestgehend ausgebaut, mit neuer OU in Wildflecken.

In West-Ost-Richtung:

- L 3170/LIO 26 zwischen Rasdorf und Niederschmalkalden

Beim Straßenzug L 3170/LIO 26 wird der Ausbau der gesamten LIO 26 mit mehreren Ortsumgehungen erforderlich. Zu prüfen sind OU für:

- Geisa,
- Bremen,
- Geblar,
- Dermbach,
- Wiesenthal,
- Wernshausen.

Im Entwurf des Regionalen Raumordnungsplans für Thüringen ist die LIO 26 als für die Entwicklung der Region bedeutsame und daher auszubauende Straße gekennzeichnet.

- B 458 bzw. L 3174/B 278/L 3175/LIO 122/B 285/LIO 124 von Fulda über Tann nach Meiningen

Die Straßenverbindung von Fulda über Tann nach Meiningen ist auf hessischer Seite mit der B 458 bzw. L 3174 und der B 278 im wesentlichen ausgebaut (noch geplante Maßnahmen vgl. Tab. in Kap. 6.7.1), der Ausbau der L 3175 auf 6 m erfolgt ab 1992. Auf thüringischer Seite ist der durchgehende Ausbau der LIO 122 auf eine Breite von 6 m ebenfalls ab 1992 vorgesehen. Die LIO 124 von Kaltsundheim nach Meiningen ist nach Rekonstruktion des Abschnitts Herpf - Walldorf relativ gut befahrbar. Zu prüfen sind bei der LIO 124 Ortsumgehungen für:

- Oberkatz,
- Dörrensolz,
- Stepfershausen,
- Herpf.

Im Entwurf des regionalen Raumordnungsplans für Thüringen ist der Straßenzug L 122/B 285/LIO 124 als für die Entwicklung der Region bedeutsame und daher auszubauende Verbindung gekennzeichnet.

Für die Teilstrecke Tann - Kaltensundheim bietet sich eine alternative Linienführung über Dippach und Unterweid im Zuge der L 3174/LIO 124 an.

➤ B 279 zwischen Döllbach und Bad Neustadt

Die B 279 stellt bereits heute eine gut ausgebaute, leistungsfähige West-Ost-Verbindung dar. Problematisch ist auf hessischer Seite die OD Gersfeld; hier zeichnet sich derzeit auch keine Lösung ab. Auf bayerischer Seite sind die notwendigen Ortsumgehungen für Oberweißbrunn und Wegfurt im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als "vordringlicher Bedarf" ausgewiesen. Im Abschnitt zwischen Gersfeld und Oberweißbrunn ist an den jeweiligen Steigungsstrecken zur "Schwedenschanze" ein dritter Fahrstreifen (Kriechspur) geplant.

➤ B 286 zwischen Bad Brückenau und Bad Kissingen

Bis auf die OD Geroda und etwa 1,5 km freie Strecke ist die B 286 in dem zum Grundnetz gehörenden Abschnitt gut ausgebaut.

➤ St 2267 von Wildflecken bis Steinach a.d.S.

Dieser Straßenzug ist ausgebaut.

Mit diesem vorgeschlagenen Grundnetz, das innerhalb des Biosphärenreservats alle Bundesstraßen (mit Ausnahme der B 284 in Hessen) und einen großen Teil der bestehenden Landes- und Staatsstraßen beinhaltet, wird ein Verbindungs- und Erschließungsnetz angeboten, das einen Kompromiß zwischen Verkehrsbelangen und Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes darstellt.

### **Sonderbetrachtung zur Straßenverbindung Fulda - Meiningen/Suhl**

Im politischen Raum wird zur Stärkung der regionalen Wirtschaftsstruktur einer möglichst direkten, leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen den Oberzentren Fulda und Suhl über Meiningen große Bedeutung beigemessen. Derzeit stehen für diese Verbindung mehrere, besonders auf thüringischer Seite häufig qualitativ unzureichende Strecken zur Verfügung, die teilweise auch erhebliche Steigungen zur Bewältigung der Hohen Rhön aufweisen und nur begrenzt ausbaubar sind (z. B. LIO 124 zwischen Landesgrenze Hessen und Kaltensundheim). Hinzu kommt, daß einige Streckenabschnitte im Winter wegen Schneeverwehungen gar nicht oder nur sehr schwierig befahren werden können (z. B. die Strecke Hilders - Frankenheim - Reichenhausen).

Um langfristig zu einer befriedigenden Lösung zu kommen, ist durch die Straßenbauverwaltungen in Hessen und Thüringen eine Untersuchung über die geeignete Trassenführung eines leistungsfähigen Straßenzuges zwischen den Räumen Fulda und Meiningen/Suhl eingeleitet worden. In Abstimmung mit dem Bundesminister für Verkehr, der dieses Großforschungsprojekt unterstützt, werden bei der Trassenfindung sowohl verkehrliche als auch ökologische Belange zu gewichten sein.

Zu berücksichtigen sind in dieser Untersuchung die großräumigen Planungen, die in Hessen die Fertigstellung der A 66 und in Thüringen eine neue Verbindung von Erfurt über Suhl nach Schweinfurt (A 81) mit einer Spange von Suhl nach Bamberg (A 73) vorsehen. Im Zusammenhang mit

diesen beiden Maßnahmen ist die B 279 als mögliche Alternative einer neuen, leistungsfähigen West-Ost-Verbindung in die Untersuchung einzubeziehen.

Als denkbare Variante sollte auch eine "Tunnellösung" untersucht werden, die aus der Region heraus von Vertretern der Wirtschaft und der Politik gefordert wird. Dabei handelt es sich um eine Linienführung Fulda - B 458 - Hilders/Batten - Reichenhausen - Meiningen. Eine solche Verbindung, die einen ca. 7 bis 8 km langen Tunnel unter der Langen Rhön erfordert, stellt zwar die kürzeste Verbindung zwischen Fulda und Meiningen dar, weist aber eine Vielzahl von Problemen und Einschränkungen auf wie z. B.:

- Hohe Investitionskosten (1 km Tunnel ca. 30 - 40 Mio DM);
- hohe laufende Betriebskosten;
- ökologische Fragen (z. B. Grundwasser);
- Geschwindigkeitsbegrenzung im Tunnel mit Begegnungsverkehr auf 70 km/h;
- Ausschluß von Gefahrguttransporten;
- Finanzierungsfragen, da ein derartiges Projekt nicht im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten ist.

Da der eventuelle Bau einer neuen, leistungsfähigen Straße nur langfristig realisierbar ist, muß dem heutigen Bedarf durch den Ausbau des vorhandenen Netzes Rechnung getragen werden. Als Verbindungen kommen dafür zwischen Fulda und Meiningen mehrere Straßenzüge in Frage.

Im Norden sind dies die Strecken:

- Fulda - Hünfeld - Bad Salzungen - Meiningen  
(B 27, B 84, B 62, B 19)

Bei dem genannten Straßenzug sind für die B 84 die Ortsumgehungen (OU) Hünfeld und Rasdorf sowie für die B 62 die OU im Raum Vacha/Dorndorf, Merkers und Raum Leimbach/Bad Salzungen geplant;

- Fulda-Hünfeld-Rasdorf-Geisa-Dermbach-Niederschmalkalden-Meiningen  
(B 27, B 84, L 3170, LIO 26, B 19)

Bei dieser Strecke werden neben den OU an der B 84 auch ein Ausbau der LIO 26 mit Neubau von OU in Geisa, Bremen, Geblar, Dermbach, Wiesenthal, Rosa und Wernshausen notwendig.

Für den Ausbau beider Straßenzüge werden erhebliche Investitionen erforderlich. Soweit es die Verbindung Fulda - Bad Salzungen - Meiningen betrifft, die sich ausschließlich aus Bundesstraßen zusammensetzt, kann die Finanzierung mittelfristig als gesichert angesehen werden, da alle erforderlichen Ausbaumaßnahmen im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als "vordringlicher Bedarf" enthalten sind. Die zweite Verbindung von Fulda nach Meiningen, die weiter südlich über Geisa und Dermbach verläuft, führt zwischen Rasdorf und Niederschmalkalden über Landesstraßen (L 3170, LIO 26), von denen die knapp 40 km lange LIO 26 auf thüringischer Seite durchgehend ausgebaut werden muß. Da dieser Straßenzug gleichzeitig Bestandteil des im vorherigen Abschnitt beschriebenen Grundnetzes ist, sollte er bevorzugt ausgebaut werden.



Im mittleren Bereich des Biosphärenreservats stehen drei Verbindungen mit unterschiedlicher Ausbauqualität zur Verfügung:

- Fulda - Tann - Zella - Kaltensundheim - Meiningen  
(B 458 bzw. L 3174, B 278, L 3175, LIO 122, B 285, LIO 124)

An dieser Strecke, die eine verlorene Höhe von max. 600 m aufweist, sind Ausbaumaßnahmen im Zuge der L 124 zwischen Kaltensundheim und Meiningen mit OU in Oberkatz, Dörrensolz, Stepfershausen und Herpf erforderlich.

Teilstreckenalternative Tann - Unterweid - Kaltensundheim  
(B 278, L 3174, LIO 124, B 285)

Zum Streckenabschnitt Tann - Kaltensundheim bietet sich von Tann aus eine Alternative über Unterweid nach Kaltensundheim im Zuge der L 3174 und LIO 124 an (zu überquerende Höhe knapp 700 m). Allerdings werden im Bereich der LIO 124 erhebliche Neu- und Ausbaumaßnahmen mit Umfahrung von Unterweid und unter Minderung des starken Gefälles zwischen Höhe Weidberg (646 m ü. NN) und Kaltensundheim notwendig.

Vom Hessischen Straßenbauamt Fulda angestellte Voruntersuchungen haben ergeben, daß diese Führung ausbaubar ist und in die vom Bundesminister für Verkehr bezahlte Untersuchung über Bedarf und Machbarkeit eines leistungsfähigen Straßenzuges zwischen den Räumen Fulda und Meiningen einbezogen werden wird.

Wegen des erheblichen Eingriffs in die Landschaft ist diese Alternative bei der Untersuchung Fulda - Meiningen besonders kritisch zu prüfen.

- Fulda-Hilders-Frankenheim-Reichenhausen-Kaltensundheim-Meiningen  
(B 458, L 3176, LIO 125, LIO 123, B 285, LIO 124)

Eine weitere Verbindung zwischen Fulda und Meiningen, die ebenfalls über Kaltensundheim führt, ist problematisch, da die zwischen Hilders und Reichenhausen zu überquerende Hohe Rhön eine Höhe von rd. 800 m aufweist, so daß im Winter mit erheblichen Verkehrsproblemen zu rechnen ist. Schwierig ist auch die Ortsdurchfahrt Reichenhausen, die zugunsten einer Südumgehung der LIO 123 zur B 285 aufgegeben werden sollte. In diesem Zusammenhang gewinnt auch eine zu planende Ostumgehung der B 258 in Reichenhausen an Bedeutung.

Mit der Rhönquerung Hilders - Frankenheim - Reichenhausen ist die Möglichkeit verbunden, von Reichenhausen aus auch die Herpfstalstraße (LIIO 21) als kürzeste Verbindung nach Meiningen zu nutzen. Diese Strecke wird künftig an Bedeutung gewinnen, da die Stadt Meiningen im Ortsteil Dreißigacker ein 80 ha großes Gewerbegebiet entwickelt. In Verbindung damit ist bereits eine neue Südumgehung von Dreißigacker entstanden, die in ihrer Verlängerung als Neutrassierung bis zur B 19 weitergeplant wird.

Ein leistungsfähiger Ausbau der derzeit nur etwa 5 - 5,5 m breiten Herpfstalstraße würde wegen der wertvollen landschaftlichen und naturräumlichen Gegebenheiten zu erheblichen Konflikten führen. Insofern wird eine Rekonstruktion im vorhandenen Bestand mit einer Breite von 5,5 m und mit nur wenigen Ortsumgehungen (Wohlmuthausen, Bettenhausen) empfohlen.

- Fulda - Seiferts - Fladungen - Meiningen  
(B 458, B 278, L 3476, St 2288, B 285)

Schließlich steht noch eine Verbindung zur Verfügung, die von der B 278 bei Seiferts über die L 3476 und die St 2287 auf die Hochrhönstraße (St 2288) nach Fladungen führt, wo sie an die B 285 anschließt. Wegen der besonderen naturräumlichen Bedeutung der Rhön im Bereich der Hochrhönstraße (Naturschutzgebiet) ist diese Querverbindung als problematisch anzusehen, zumal sie auf ca. 5 km Länge die Kernzone durchschneidet.

Hinzu kommt, daß von Fladungen aus die kürzeste Verbindung nach Meiningen über Helmershausen und von da ab über die LIIO 21 durch das Herpftal führt. Das Herpftal sollte jedoch, wie zuvor beschrieben, möglichst nicht mit Durchgangsverkehren belastet werden.

Für den mittleren Bereich ist in bezug auf verlorene Höhe, Ausbaunotwendigkeit und auf naturräumliche Gegebenheiten der Straßenzug Fulda - Tann - Kaltensundheim - Meiningen günstig zu bewerten. Welcher Führung zwischen Tann und Kaltensundheim (über Zella oder Unterweid) der Vorzug zu geben ist, muß in der Untersuchung Fulda - Meiningen abgewogen werden.

Im Süden des Biosphärenreservats bietet sich folgende Verbindung an:

- Fulda - Gersfeld - Bad Neustadt - Meiningen  
(B 27, B 279, B 19)

Mit diesem Straßenzug, der sich ausschließlich aus Bundesstraßen zusammensetzt, steht heute schon eine weitestgehend ausgebaute West-Ost-Verbindung zur Verfügung. Allerdings bestehen derzeit an einigen Stellen noch verkehrliche Engpässe, die zumindest langfristig beseitigt werden müßten. So betrug z. B. die Verkehrsbelastung der B 279 in Gersfeld im Jahr 1990 im Durchschnitt rd. 8.000 Kfz/Tag, davon entfielen etwa 700 Fahrzeuge (rd. 9 %) auf den Schwerverkehr. Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sind jedoch keine Maßnahmen für die Gemeinde Gersfeld geplant, so daß hier kurzfristig keine Entlastung für die Ortslage erwartet werden kann.

Der bayerische Teil der B 279 wies zwischen der Landesgrenze und Bad Neustadt im selben Jahr Belastungen auf, die Größenordnungen zwischen 6.400 Kfz/Tag (östlich Bischofsheim) und 7.100 Kfz/Tag (westlich Bad Neustadt) erreichten. Der Anteil an Schwerverkehr lag im Raum Bischofsheim bei rd. 13 % und im Raum Bad Neustadt bei rd. 9 %. Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sind im bayerischen Teil zwischen der Landesgrenze und Bad Neustadt für die Gemeinden Oberweißenbrunn und Wegfurt Ortsumgehungen als "vordringlicher Bedarf" ausgewiesen. Zur weiteren Verbesserung der Leistungsfähigkeit der B 279 ist an den Steigungsstrecken zur "Schwedenschanze" ein dritter Fahrstreifen als Kriechspur für den Schwerverkehr geplant. Diese Planung gewinnt insofern an Bedeutung, als die B 279 künftig im Raum Bad Neustadt mit der geplanten, vierstreifig konzipierten Fernstraße A 81 Schweinfurt - Suhl (- Erfurt) verknüpft werden soll. Da in diesem Zusammenhang auf der B 279 mit einer weiteren Verkehrszunahme (und damit auch mit einer weiteren Zunahme des Schwerverkehrs) zu rechnen ist, sollten die drei Fahrspuren vordringlich realisiert werden.

Die B 279 ist Bestandteil des Grundnetzes im Biosphärenreservat.

## **2.3 Empfehlungen zur Bahn für das Biosphärenreservat**

### **Anschluß Biosphärenreservat Rhön an das regionale Schienennetz**

Schon heute wird die Rhön in den 3 Ländern Bayern, Hessen und Thüringen auf vier Seiten von ICE/IC und Regionalstrecken - Pendolino geplant - umfahren.

- Im Westen - Würzburg - Fulda - Hünfeld - Bebra,
- im Norden - Strecke Bebra - Eisenach,
- im Osten - Eisenach - Bad Salzungen - Meiningen - Mellrichstadt  
Bad Neustadt - Schweinfurt,
- im Süden - Würzburg - Schweinfurt.

Dieses Netz ist mehrfach mit den vorhandenen und weiter geplanten europäischen ICE-Verbindungen verknüpft.

Im Bundesverkehrswegeplan 1993 ist zusätzlich die ICE-Ausbaustrecke Fulda - nördliche Rhön - Erfurt enthalten. Diese Trasse bietet den Vorteil eines unmittelbaren Anschlusses mit einer Regionalbahn an die Werrabahnlinie Bad Salzungen - Meiningen - Coburg. Diese Trasse ist jedoch vom hessischen Kabinett wegen ihrer starken Eingriffe in die Randbereiche der Rhön abgelehnt, zunächst wird daher die IC-Strecke Fulda - Bebra (mit der inzwischen ausgebauten Berliner Kurve) Eisenach - Erfurt befahren.

Mit diesem überregionalen Netz liegt das Biosphärenreservat Rhön in einem äußeren Schienenring mit den Bahnhöfen

- Würzburg - Fulda - Bebra - Eisenach - Meiningen und Schweinfurt.

Von diesem Rhön-Außenring gehen heute noch 4 Bahnlinien bis an die Kernbereiche der Hohen Rhön, den hier beginnenden steilen Hangzonen mit ihrer höchsten landschaftlichen Qualität und dem stärksten Erholungsdruck.

Alle 4 Linien liegen in wertvollen Talräumen mit höchster landschaftlicher Qualität, parallel zu vorhandenen Straßen, deren weiterer Ausbau wegen der damit verbundenen hohen Landschaftseingriffe nicht erfolgen soll.

1. Fulda - Gersfeld, Hessen, modernisiert 1993, Fuldata auch mit Zuschüssen aus dem Biosphärenreservat
2. Bad Salzungen - Dorndorf, unbedingt zu erhalten Kaltennordheim (Feldatal), Thüringen
3. Mellrichstadt - Fladungen, Bayern, z. T. Museumsbahn, langfristig einbe-(Streital) ziehen in den Regionalverkehr des Landkreises Rhön-Grabfeld, geplant und derzeit in Überprüfung
4. Jossa - Bad Brückenau - Güterstrecke der Bundeswehr, mit Wildflecken, Bayern Standortsicherung Wildflecken weiter (Sinntal) gesichert, Anschluß Personenverkehr von Würzburg über Gmünden – Jossa weiter prüfen

## PLAN

Anschluß BRR an das Regionale Schienennetz

In den Randbereichen der Langen Rhön liegen 4 Endbahnhöfe dieser Strecken:

- Gersfeld - Fuldalinie,
- Kaltennordheim - Feldalinie,
- Fladungen - Streulinie,
- Wildflecken - Sinntallinie.

Diese 4 Orte bilden in einem Abstand von 20 - 30 km einen engen Ring um die Hohe Rhön. Dieser Ring sollte mittelfristig mit dem BUS-RING RHÖN

- in jeder Richtung
- im Stundentakt befahren werden.

An besucherstarken Wochenenden könnten einzelne Schleifen von den genannten Schnittpunkten zusätzlich eingerichtet werden, etwa

- über die Hochrhön von Bischofsheim nach Fladungen,
- oder von Oberelsbach nach Ehrenberg-Wüstensachsen,
- Kaltensundheim oder Fladungen - Meiningen-
- Bischofsheim - Bad Kissingen

als Anschlüsse an außenliegende wichtige Einzugsbereiche.

### **Alternative Bahn oder Bus unter Umweltaspekten**

Grundsätzlich gilt das Ziel des Trassenerhaltes für alle noch bestehenden Bahnlinien im Biosphärenreservat. Insbesondere bzgl. der Wiederinbetriebnahme eingestellter, z. T. nur mit hohem Aufwand reaktivierbarer Strecken, stellt sich die Frage nach der Effizienz möglicher Maßnahmen. Dies gilt auch für ökologische Kriterien, unter Umständen ist ein attraktiver Busverkehr auch ökologisch günstiger.

Im Zusammenhang mit dem Erhalt oder der Wiedereinrichtung von Schienenstrecken im Biosphärenreservat muß die Frage diskutiert werden, ob die Bahn in allen Fällen das umweltfreundlichste Verkehrsmittel zum Transport von Personen und Gütern darstellt, und ob grundsätzlich versucht werden sollte, Straßenverkehre dort, wo es durch eine vorhandene oder wieder zu aktivierende Schiene möglich wäre, durch Schienenverkehre zu ersetzen. Gerade für den ländlichen Raum muß eine solche Idee differenziert betrachtet werden. Die Bahn ist von ihrer Struktur her für Massentransporte geeignet, insofern ist sie immer dann das vergleichsweise umweltfreundlichste Verkehrsmittel, wenn sie viele Personen oder große Gütermengen transportieren und dadurch entsprechende Straßenverkehre ersetzen kann. Problematischer sieht das bei geringerem Verkehrsaufkommen aus. Um z. B. nur wenige Personen im öffentlichen Nahverkehr zu transportieren, muß die Bahn häufig ungleich mehr Energie aufwenden als der Bus.

Selbst wenn man von wirtschaftlichen Überlegungen absieht, muß in jedem Fall genau geprüft werden, ob aus ökologischer Sicht der Einsatz eines Schienenfahrzeugs auch bei niedrigem Verkehrsaufkommen sinnvoll ist, oder ob nicht ein Bus oder ein Lkw die auch unter Umweltschutzaspekten günstigeren Alternativen darstellen.

### **Freihaltung derzeit nicht genutzter Trassen**

Unabhängig von den derzeitigen Entwicklungsaussichten für die Bahn ist es für die Region erforderlich, die von der Bahn nicht mehr genutzten Trassen planerisch freizuhalten, um sich alle Optionen für die Zukunft offenzuhalten. Dies ist jedoch in einigen Fällen wegen bestehender Planungen bzw. bereits realisierter Überbauung nicht durchgängig möglich (z. B. bei der Strecke im

Ulstertal). Die noch verbliebenen Streckenabschnitte könnten Bestandteil eines Radwegenetzes in der Rhön werden, wobei mit einer derartigen Nutzung die Trassen auch leichter für eine potentielle Wiederaufnahme eines Schienenverkehrs zu reaktivieren wären.

### **Abbau von Parallelverkehren**

Um vorhandene Bahnlinien im Biosphärenreservat zu stärken, müssen Busparallelverkehre weitestgehend abgebaut werden; nur so läßt sich die potentiell vorhandene Verkehrsnachfrage im ÖPNV für die Bahn nutzbar machen. Damit einhergehen muß allerdings auch eine erhebliche Attraktivitätssteigerung bei der Bahn; dies gilt besonders hinsichtlich der Reisezeit und beim rollenden Material (Wagenpark). Letzteres wurde im Landkreis Fulda bei der Bahnstrecke Fulda - Gersfeld bereits realisiert.

### **Verlegung von Bahnhöfen in die Siedlungsschwerpunkte**

Auch die Bahnhöfe müssen verstärkt in die Planungen einbezogen werden. Viele Bahnhöfe liegen außerhalb der Siedlungskerne, damit wird die Bahn als Verkehrsmittel unattraktiv. In solchen Fällen muß eine Verlegung der Haltestellen näher an die Siedlungsschwerpunkte geprüft werden.

### **Umnutzung von Bahnhofsgebäuden**

Soweit Bahnhofsgebäude von der Bahn aufgegeben werden sollen, wäre zu prüfen, ob sie durch die Gemeinde oder private Investoren zu kleineren Dienstleistungszentren (z. B. Nachbarschaftsladen, Telecenter) oder zu Wohnzwecken umgenutzt werden können. Unabhängig von einer geänderten Nutzung muß jedoch sichergestellt sein, daß die Bahnhofsanlage auch weiterhin als Haltepunkt für den Personenverkehr bestehen bleibt.

"rail + bike in der Rhön"

Einen besonderen Aspekt stellt die Verknüpfung der Bahn mit dem Radtourismus dar. Entsprechend dem Motto "rail + bike in der Rhön" sollen dafür geeignete Bahnhöfe innerhalb und am Rande des Biosphärenreservats an das Radwegenetz angeschlossen werden. An diesen Stationen müssen Fahrräder auszuleihen sein, die an anderen Bahnhöfen wieder abgegeben werden können (vgl. Abbildung 17).

Als Bahnhöfe kommen hierfür in Frage:

Bayern:           Bad Kissingen, Bad Neustadt, Gemünden, Hammelburg, Mellrichstadt;  
Hessen:           Bad Hersfeld, Fulda, Gersfeld, Hünfeld, Jossa;  
Thüringen:       Bad Salzungen, Kaltennordheim, Meiningen, Vacha, Wernshausen.

### **Einsatz der Bahn im Rahmen des Ausflugsverkehrs**

Insbesondere die Bahnlinien Bad Kissingen - Bad Neustadt, Mellrichstadt - Fladungen, Fulda - Gersfeld, Dorndorf - Kaltennordheim könnten im Rahmen des Ausflugsverkehrs in Verbindung mit Busfahrten und den Besuch von Bildungseinrichtungen genutzt werden. Für die Bahnstrecke von Bad Kissingen bis Mellrichstadt ergäbe sich hierdurch ein erhebliches Fahrgastpotential (organisierte Tagesausflüge für Kurgäste, vgl. Kap. 14.3.4 und 19.5).

## 2.4 Konzeptionelle Ansätze für den regionalen ÖPNV im Biosphärenreservat

Da während der Bearbeitung die Diskussion zwischen Bund und Ländern zur künftigen Entwicklung des regionalen ÖPNV (Stichwort: Regionalisierung) noch nicht abgeschlossen war, sind in diesem Gutachten konkrete, langfristig wirksame Planungsaussagen zum ÖPNV im Biosphärenreservat nicht möglich gewesen. Wichtige Aspekte wie z. B. die Integration des Schienennahverkehrs in das ÖPNV-System oder die langfristige Finanzierung des regionalen ÖPNV können erst dann behandelt werden, wenn alle rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen geklärt sind.

Unabhängig von bereits bestehenden oder erst noch zu erstellenden ÖPNV-Planungen in den drei Teilräumen des Untersuchungsgebietes können hier jedoch einige Maßnahmen vorgeschlagen werden, die die Organisationsstrukturen des ÖPNV betreffen oder die als eigenständige ÖPNV-Bestandteile in die derzeitigen regionalen ÖPNV-Systeme im Biosphärenreservat integriert werden können. Diese verbessern vor allem die Bedienung von kleinen Siedlungseinheiten und sind durch ihren hohen Grad an Flexibilität auch für den Fremdenverkehr von Vorteil.

### Organisationsmodell

Zur Erfüllung der Aufgaben wird eine Kooperation auf öffentlich-rechtlicher Basis unter Beteiligung der öffentlichen Hand in Form eines Drei-Ebenen-Modells empfohlen (HLT, 1992):

Ebene 1: Nahverkehrsverband (öffentlich-rechtlich)  
 Mitglieder: kommunale Gebietskörperschaften  
 Aufgaben: Zielsetzungen für den ÖPNV  
 Beauftragung der 2. Ebene  
 Bereitstellung und Verwaltung der Mittel.

Ebene 2: Nahverkehrsgesellschaft (privatrechtlich)  
 Mitglieder: Verkehrsunternehmen  
 Aufgaben: Festlegen und Planung der ÖPNV-Leistungen

Ebene 3: Verkehrsunternehmen (öffentlich, kommunal-öffentlich, privat)  
 Konzessionsträger  
 Aufgaben: Erbringen der Verkehrsleistungen"

Im Prinzip sind auf hessischer Seite der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) nach diesem Organisationsmodell gegründet worden.

### Bürgerbus, Sammeltaxi

Disperse Siedlungsstruktur und geringe Einwohnerdichte sind charakteristisch für viele Teile des Biosphärenreservats. Ein wirtschaftlicher ÖPNV herkömmlicher Art ist in diesen Regionen häufig nicht durchführbar, demzufolge in der Regel nur ein sehr geringes oder überhaupt kein ÖPNV-Angebot besteht. Das Konzept sogenannter "Bürger-busse" kann diese Lücke schließen.

Bürgerinitiativen in dieser Richtung entstanden in den 70er Jahren zunächst in England, Holland und Belgien und ab Mitte der 80er Jahre auch in Deutschland. Die grundlegende Idee dieses ÖPNV-

Ergänzungs-Systems besteht im Prinzip der Freiwilligkeit und der Selbstverantwortung der Bürger nach der Devise "Bürger fahren für Bürger". Konkret bedeutet dies, daß Bürger unentgeltlich bei der Organisation eines Bürgerbus-Vereins und als Fahrer von Bussen mitarbeiten.

Der Bürgerbus fährt auf vorgegebenen Linien mit festgelegten Haltestellen nach festem Fahrplan und mit einheitlichem Fahrpreis. Als Fahrzeuge kommen Kleinbusse in Frage (bis 8 Personen), die mit Führerschein Klasse III gefahren werden dürfen. In der Regel werden die Bürgerbus-Vereine aus versicherungstechnischen und Wartungsgründen für die Fahrzeuge von einem in der Region tätigen Verkehrsunternehmen betreut.

Erfahrungen mit Bürgerbussen liegen in der Bundesrepublik u. a. in folgenden Gemeinden vor:

#### **Baden-Württemberg:**

- Schlier, Landkreis Ravensburg;

#### **Bayern:**

- Dieterskirchen, Landkreis Schwandorf,
- Schönsee, Landkreis Schwandorf;

#### **Hessen:**

- Kirchheim, Landkreis Hersfeld-Rotenburg;

Im Biosphärenreservat wäre der Einsatz eines Bürgerbusses u. a. im Einzugsbereich von Orten mit Funktionen eines Unterzentrums und gleichzeitigem Bahnanschluß denkbar. Auf thüringischem Gebiet trifft dies beispielsweise auf den Raum Kaltennordheim/Kaltensundheim zu, wobei der Bürgerbus die Erschließung der umliegenden Dörfer sicherstellen und gleichzeitig als Zubringer zur bestehenden Bahnstrecke Kaltennordheim - Bad Salzungen dienen kann. Auch der Raum um Dermbach könnte durch einen Bürgerbus erschlossen werden, mit gleichzeitigem Zubringerdienst zur Bahn.

Das gleiche gilt in Hessen für den Raum Gersfeld; auch in diesem Fall könnte ein Bürgerbus kleinräumig Erschließungsfunktionen und gleichzeitig Zubringerfunktionen zur bestehenden Bahnstrecke Gersfeld - Fulda (z. B. aus dem Ulstertal) übernehmen.

In den drei beschriebenen Fällen müßte natürlich der Fahrplan des Bürgerbusses auf den Fahrplan der Bahn abgestimmt sein.

Entscheidend für die Einrichtung eines Bürgerbusses ist in jedem Fall die Bereitschaft der betroffenen Bevölkerung zur unentgeltlichen Mitarbeit; ohne dieses Engagement ist der Betrieb eines Bürgerbusses finanziell nicht tragbar.

Das Sammeltaxi stellt eine Alternative oder eine Ergänzung zum herkömmlichen Schienen- und Buslinienbetrieb dar. Sein Einsatz erfolgt vorzugsweise in Räumen mit geringem Nachfragepotential, also beispielsweise als Zubringerdienst von dörflichen Ortsteilen zu Kernorten, oder in Zeiten geringer Verkehrsnachfrage wie abends oder am Wochenende.

#### **Elektrobus**

Elektrobusse sind technisch inzwischen soweit entwickelt, daß sie als Verkehrsmittel im ÖPNV eingesetzt werden können. Restriktionen ergeben sich aus ihrer begrenzten Einsatzdauer und der damit verbundenen begrenzten Fahrstrecke. Dem steht der große Vorteil gegenüber, daß sie am Standort ihres Einsatzes emissionsfrei betrieben werden können.

In Bayern läuft seit 1992 eine Reihe von Modellversuchen, in denen Elektrobusse unter verschiedenen örtlichen Bedingungen erprobt werden. Ein möglicherweise auch für Konfliktbereiche zwischen Naturschutz und Erholungsverkehr im Biosphärenreservat interessantes Pilotprojekt wird seit 1992 im Nationalpark Bayerischer Wald durchgeführt. Hier pendelte von Mai bis Oktober 1992 ein Elektrobus als Linienverkehr zwischen dem Parkplatz Wistlberg und dem fünf Kilometer entfernten Grenzübergang zur Tschechischen Republik. Der entsprechende Straßenabschnitt war in dieser Zeit für den normalen Pkw-Verkehr gesperrt.

Ein weiterer Modellversuch mit Elektrobussen läuft in der topographisch schwierigen, für den Individualverkehr gesperrten Innenstadt von Berchtesgaden. Hier haben seit August 1992 drei Elektrobusse den öffentlichen Personennahverkehr übernommen. Zum Einsatz kommen Kleinbusse ("Citybusse") mit einer Fahrgastkapazität von 28 Personen und mit einer Reichweite von rd. 150 km.

Schließlich gibt es noch einen Modellversuch in Oberstdorf, bei dem ebenfalls der Einsatz von Elektrobussen in der Innenstadt erprobt wird.

### **Verknüpfung zwischen Bahn und regionalem Busverkehr**

Zur Verbesserung der Angebotsstruktur im ÖPNV gehört eine enge Verknüpfung des Schienenverkehrs mit dem Bus. Dies trifft in starkem Maße auch auf den Fremdenverkehr zu, vor allem dann, wenn man erreichen will, daß Erholungssuchende bevorzugt mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Rhön kommen sollen.

Wichtig für eine gute Verknüpfung der Verkehrsmittel ist nicht nur eine ansprechende bauliche Gestaltung der Übergangspunkte zwischen Bahn und Bus, sondern ebenso der Fahrplanverbund sowie nach Möglichkeit ein durchgehender Fahrschein (Durchtarifizierung).

Als bedeutsame Verknüpfungspunkte des regionalen Busverkehrs mit den regionalen Strecken der Bahn kommen die Bahnhöfe Fulda, Hünfeld, Bad Salzungen, Bad Kissingen, Bad Neustadt, Mellrichstadt und Meiningen in Frage; innerhalb des Biosphärenreservats Rhön sind es die vorhandenen Bahnhöfe an den Nebenstrecken Fulda - Gersfeld, Bad Salzungen - Vacha und Dorndorf - Kaltennordheim. Da an einzelnen Bahnhöfen der genannten Nebenstrecken mit nur geringem Fahrgastaufkommen zu rechnen ist, bieten sich als Anschlußverkehrsmittel die in den vorhergehenden Abschnitten beschriebenen Bürgerbusse oder Sammeltaxis an. Wichtige Verknüpfungen wären Busverbindungen aus dem Ulstertal (Ehrenberg) und Gersfeld oder von Fladungen nach Kaltennordheim bzw. Gersfeld (Verbund Bahnlinie Streutal mit Feldatal).

### **Verknüpfung zwischen IV und ÖPNV (P+R)**

Zur Stärkung des ÖPNV und zur gleichzeitigen Reduzierung des Individualverkehrs (IV) im Biosphärenreservat müssen die Verkehrssysteme PKW, Rad, Bus und Bahn stärker miteinander verknüpft werden. Einen wichtigen Beitrag hierzu kann ein Netz von "P+R"-Anlagen leisten, das alle wichtigen ÖPNV-Punkte innerhalb und am Rande des Biosphärenreservats umfaßt (vgl. Abb. 16). An diesen Plätzen sollten Fahrräder nicht nur abgestellt, sondern - z. B. für Touristen - auch ausgeliehen



werden können. Von Vorteil wäre, wenn ein ÖPNV-Ticket gleichzeitig als Parkschein für einen PKW oder als Leihkarte für ein Fahrrad Gültigkeit hätte.

### ÖPNV-Marketing

Innerhalb des Biosphärenreservats wird es auch in Zukunft kein einheitliches Nahverkehrsgebiet hinsichtlich der Organisationsstrukturen und der Finanzierung des ÖPNV geben. Unabhängig jedoch von der künftigen Entwicklung des ÖPNV in den drei Teilräumen in Bayern, Hessen und Thüringen muß - gerade auch im Hinblick auf den Fremdenverkehr - ein konsequentes ÖPNV-Marketing für die Gesamtregion "Bio-sphärenreservat Rhön" betrieben werden. Die Aufgabe des Marketing umfaßt eine Reihe von Aktivitäten, die sich unter folgenden Stichworten zusammenfassen lassen:

- **Informationssystem:**  
Einheitliches Informationssystem über das ÖPNV-Angebot im gesamten Gebiet einschließlich der Anschlüsse mit der Bahn.
- **Fahrgastbedienung:**  
Einheitliche Gestaltung der Infrastruktur wie zum Beispiel Fahrkartenautomaten und Entwerterssystem, Mitnahme von Fahrrädern.
- **Verkauf:**  
Einrichtung eines dezentralen Netzes von Verkaufsstellen bzw. Verkaufsautomaten für Fahrausweise.
- **Fahrplanverbund:**  
Abstimmung der Fahrpläne innerhalb des Verkehrsgebietes.
- **Gemeinschaftswerbung:**  
Gemeinsame Werbung innerhalb des Verkehrsgebietes mit abgestimmten Werbemitteln. Besondere Bedeutung muß dabei dem Aspekt der Umweltfreundlichkeit des ÖPNV zugemessen werden, um das Verkehrsmittelwahlverhalten nachhaltig zu verändern.
- **Übergangstarife:**  
Angebot von Übergangstarifen zwischen den einzelnen ÖPNV-Teilgebieten (z. B. als "Rhönticket").
- **Saisonbedingte Angebote:**  
spezielle ÖPNV-Angebote in der Ferienzeit oder an Wochenenden für bestimmte Zielgruppen: Zum Beispiel im Sommer für Wanderer oder im Winter für Skifahrer (Skitransport).

In diese Angebotspalette gehören auch Spezialangebote für das System "rail + bike in der Rhön" oder ÖPNV-Tickets, die gleichzeitig als Parkschein für P+R oder als Leihkarte für ein Fahrrad Gültigkeit haben.

## 2.5 Radwegenetz

### Zielsetzungen für ein Radwegenetz im Biosphärenreservat

Für das Biosphärenreservat sind die Radwanderwege von besonderer Bedeutung, da sie künftig einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung des sanften Tourismus in der Rhön leisten können.

Die erforderliche Infrastruktur für den Radtouristen ist in der Rhön noch nicht überall gegeben. Besonders im thüringischen Raum besteht erheblicher Nachholbedarf wie zum Beispiel beim Gaststätten- und Beherbergungsgewerbe. Aber auch das Radwegenetz ist erst in Ansätzen vorhanden und muß weiter ausgebaut werden. Zielsetzung muß dabei sein, ein zusammenhängendes Netz für das gesamte Biosphärenreservat zu schaffen, das möglichst viele landschaftlich und kulturell interessante Gebiete erschließt und miteinander verbindet.

Neben den Anschlüssen an bestehende oder geplante Fernradwege ist besonders die Entwicklung eines regionalen Netzes für den hier angestrebten sanften Tourismus wichtig. Die starken Höhenunterschiede in der Rhön - die von Zweiflern der Radwegeplanung immer wieder angesprochen werden - sind kein grundsätzliches Hindernis einer stärkeren Radbenutzung. Die zahlreichen Täler, die von den Außenrändern bis weit in die Rhön hineinführen, bieten sich für den Ausbau von Radwegen ideal an und werden - soweit Radwege vorhanden - heute schon sehr stark genutzt.

### Konzeption eines Radwege-Grundnetzes im Biosphärenreservat

#### Fernradwegenetz

Radwandern stellt seit vielen Jahren eine beliebte Urlaubs- oder Wochenendaktivität dar, bei der sportliche Ambitionen mit dem Kennenlernen interessanter Städte und landschaftlich reizvoller Regionen verbunden werden. Um diesem Bedürfnis Rechnung zu tragen, sind länderübergreifende Fernradwanderwege entstanden, deren Netz ständig erweitert und ausgebaut wird. Bei der Entwicklung der Netze wird vielfach auf Bestandteile der vorhandenen oder geplanten regionalen Radwanderwege zurückgegriffen.

#### Regionales Radwegenetz

Wichtiger Bestandteil der regionalen Radwegenetze sind die entlang von klassifizierten Straßen verlaufenden Radwege. Sie dienen vorzugsweise dem zwischenörtlichen Verkehr, der sich in erster Linie aus Fahrten zur Arbeit, zur Schule und zum Einkaufen zusammensetzt.

Als Hauptachsen für ein Radwegenetz in der Rhön kommen jedoch in erster Linie die "fahrradfreundlichen" Täler mit ihren oft reizvollen Orten in Frage. Als wünschenswerte Netzergänzungen werden, soweit topografisch möglich, Lückenschlüsse und Querverbindungen zu den Hauptachsen vorgeschlagen.

Im folgenden wird der Planungsstand für ein Radwegenetz im Biosphärenreservat für die Teilbereiche in den drei Ländern skizziert. Die vorhandenen Planungen werden durch eigene Vorschläge für ein zusammenhängendes Radwanderwegenetz im Biosphärenreservat ergänzt. Das so dargestellte Grundnetz ermöglicht eine gute Erschließung des gesamten Biosphärenreservats bei gleichzeitig ausreichender Anbindung an das überregionale Netz der Fernradwege. In dieses Grundnetz können weitere regionale und örtliche Planungen eingebunden werden.

Mit dem Ausbau des Radwegenetzes muß ein Ausbau des Gaststätten- und Hotelgewerbes entlang der Radwanderrouten einhergehen. Für Radtouristen ist auch die Sicherheit wichtig, entlang der Routen Reparaturwerkstätten zu finden, seien es Fahrradhändler oder entsprechend ausgestattete landwirtschaftliche Betriebe. Ein detailliertes "Landwirtschaftlich-radtouristisches Konzept" ist derzeit in Arbeit (MIGLBAUER, 1994); hier wird großer Wert auf die Einbindung landwirtschaftlicher Betriebe in den Radtourismus gelegt.

## Bayern

Grundlage für den Radwegeplan an Bundes- und Staatsstraßen in Bayern sind Radwegeprogramme, die von der jeweiligen Region aufgestellt werden. Die Radwege sind befestigt und verlaufen nach Möglichkeit getrennt vom übrigen Verkehr auf vorhandenen Wirtschaftswegen oder gesondert angelegten Radwegen. Ein wesentliches Planungsziel ist dabei, möglichst viele Orte an das Netz direkt anzuschließen. Durch Unterfranken verlaufen zwei Fernverbindungen, die für das Biosphärenreservat von besonderer Bedeutung, da von ihnen aus Radwanderwege in das Gebiet hineinführen.

- Fernradweg "Saaletal"
- Fernradweg "Main-Werra"

Bad Neustadt ist der Kreuzungspunkt der Fernradwege "Saaletal" und "Main-Werra". Außerdem endet in Bad Neustadt der hessische Fernradweg R1, der das Fuldata mit dem Saaletal verbindet (vgl. Hessen: Fernradweg R1 Bad Karlshafen - Gersfeld - Bad Neustadt). Damit stellt Bad Neustadt einen wichtigen Ausgangspunkt für Radwanderungen in das Biosphärenreservat dar, was ihm gleichzeitig eine hohe Bedeutung als Verknüpfungspunkt im System "rail + bike in der Rhön" zuweist.

Neben den Fernradwegen sind weitere Radwege geplant:

- Radweg im Elsbachtal  
Ebenfalls von Bad Neustadt aus ist ein Radweg über Wechterswinkel nach Unsleben geplant. Eine Fortführung dieser Verbindung durch das Elsbachtal bis Ober-elsbach ist aus Gründen des Netzzusammenhangs wünschenswert.
- Radweg im Streutal/Feldatal  
Weiter nördlich in Mellrichstadt zweigt vom Main-Werra-Fernradweg ein Radweg in das Streutal ab. Dieser Radweg ist auf bayerischer Seite erst in Teilen fertig, er soll jedoch vollständig ausgebaut werden, was zum Teil entlang der B 285, zum Teil auf abseits laufenden Wirtschaftswegen vorgesehen ist. Dieser Weg muß auf thüringischer Seite im Feldatal weitergeführt und bei Dorndorf an den Fernradweg "Werratal" angeschlossen werden.
- Radweg im Sinnatal  
Am südlichen Ende des Biosphärenreservats besteht ein Radweg durch das Sinnatal von Bad Brückenau über Wildflecken bis Oberweißenbrunn (B 279), der überwiegend landwirtschaftliche Wege nutzt.
- Radwanderweg Gemünden - Meiningen  
Es wird vorgeschlagen, eine durch das südliche Biosphärenreservat führende Querverbindung Gemünden - Meiningen zu schaffen. Sie beginnt in Gemünden an dem Fernradweg "Maintal" und führt von dort zunächst bis Jossa über den Fernradweg R2 (siehe Hessen) und dann weiter durch das Sinnatal über Jossa, Bad Brückenau hinauf zum Kloster Kreuzberg. Im letztgenannten Teilabschnitt kann die Verbindung den bereits im Sinnatal

bestehenden Radweg Bad Brückenau - Wildflecken nutzen. Vom Kloster Kreuzberg geht der Radweg weiter nach Bischofsheim und von dort über den geplanten Fernradweg R1 (siehe Hessen) im Brendtal bis nach Wegfurt. In Wegfurt beginnt ein neu zu planender Abschnitt über Oberelsbach (mit Anschluß an den Radweg im Elsbachtal), Nordheim (mit Anschluß an den Radweg Streutal/Feldatal) weiter durch das Sülzetal bis Meiningen, wo die vorgeschlagene Querverbindung den Fernradweg "Werratal" erreicht, und wo der Anschluß an weitere Teile des im Kreis Meiningen geplanten Radwegenetzes hergestellt wird.

- Grenzradweg Niedersachsen - Bayern  
Es muß geprüft werden, ob ein länderübergreifender Fernradweg entlang der ehemaligen Grenze zur DDR realisierbar ist; Bedenken bestehen wegen der zum Teil erheblichen topographischen Schwierigkeiten.

**Als Stationen für das System "rail + bike in der Rhön" werden in Bayern die Bahnhöfe Bad Kissingen, Bad Neustadt, Gemünden und Mellrichstadt vorgeschlagen.**

## Hessen

Für Hessen liegt auf Landesebene eine Radwege-Rahmenplanung zum Ausbau des Fernradwegenetzes vor. Dazu kommen Ausbaupläne für die regionalen Radnetze, die von den jeweiligen Straßenbauämtern aufgestellt werden.

Das Biosphärenreservat wird von drei Fernradwegen tangiert:

- Fernradweg R1 Bad Karlshafen - Gersfeld - Bad Neustadt (Bayern)  
Der von Bad Karlshafen bis Gersfeld entlang dem Fuldataal verlaufende Radweg stellt eine Verbindung von der Rhön zum nordhessischen Raum und nach Kassel her; er schließt im Norden an den nach Niedersachsen führenden Fernradweg entlang der Weser an.

Ab Gersfeld bis zur Landesgrenze Hessen/Bayern wurde eine straßenunabhängige Route ausgearbeitet. Ab der Landesgrenze auf bayerischer Seite bis nach Bischofsheim wurden keine für den Radverkehr annehmbaren Parallelwege zur Landes- bzw. Bundesstraße gefunden, so daß in diesem Abschnitt die klassifizierten Straßen L 3396 und B 278 auch wegen der schwachen Verkehrsbelastung mitgenutzt werden müssen. Von Bischofsheim bis Bad Neustadt verläuft der Radweg entlang dem Brendtal, hier steht ihm die Trasse der ehemaligen Bahnstrecke Bad Neustadt - Bischofsheim zur Verfügung. In Neustadt schließt der Fernradweg R1 an die bayerischen Fernradwege "Saaletal" und "Main-Werra" an.

- Fernradweg R2 Biedenkopf - Gemünden (Bayern)  
Über diesen Fernradweg ist die Rhön an den mittelhessischen Raum und an den Spessart angebunden. Er verläuft von der Landesgrenze Nordrhein-Westfalen über Biedenkopf - Cölbe - Kirchhain - Neustadt - Alsfeld - Lauterbach - Großnlüder - Fulda - Eichenzell - Ebersburg - Uttrichshausen bis zum Sinnatal und dann die Sinn entlang bis nach Gemünden, wo er an die bayerischen Fernradwege "Maintal" und "Saaletal" anschließt.
- Fernradweg R3 Rüdesheim - Tann  
Der Fernradweg R3 verläuft von Rüdesheim über Hanau - Gelnhausen - Schlüchtern - Flieden - Neuhof - Fulda - Hofbieber bis nach Tann. Damit entsteht eine vom Rheintal über das Kinzigtal bis in die Rhön führende Radverbindung. Es wird vorgeschlagen, diesen Fernradweg über Tann hinaus durch das Ulstertal nach Norden bis in den Raum Philippsthal/Vacha zu verlängern und dort an den Fernradweg im Werratal anzuschließen. Als Radweg könnte hierzu über weite Strecken die ehemalige Eisenbahntrasse im Ulstertal genutzt werden.

Ergänzend zu den beschriebenen Fernradwegen sollten folgende Radwanderwege als Bestandteile des Radwege-Grundnetzes ausgebaut werden:

- Radwanderweg im Haunetal  
Der durch das Haunetal führende Radweg schließt in Bad Hersfeld an den Fernradweg R1 und in Fulda an den Fernradweg R3 an. In Hünfeld ist er mit dem Radwanderweg Haune - Werra verknüpft, der die Verbindung zum thüringischen Teilraum des Biosphärenreservates herstellt (vgl. Thüringen: Radwanderweg Haune - Werra).
- Radwanderweg Fuldata - Werratal  
Als nördlicher Lückenschluß zwischen den Fernradwegen im Fuldata und im Werratal wird für das Grundnetz eine Verbindung vorgeschlagen, die von Bad Hersfeld durch das Solztal nach Schenklingfeld und von dort an die Werra bei Philippsthal führt.
- Radwanderweg Tann - Fernradweg R1  
Diese Verbindung schließt die Lücke zwischen dem vom Norden kommenden durch das Ulstertal verlaufenden Fernradweg R3 und dem in den bayerischen Teil der Rhön führenden Fernradweg R1.

**Als Stationen für das System "rail + bike in der Rhön" werden die Bahnhöfe in Bad Hersfeld, Fulda, Gersfeld, Hünfeld und Jossa vorgeschlagen.**

## Thüringen

Das für den thüringischen Teilraum entwickelte Grundnetz greift im wesentlichen auf die von den Landkreisen erarbeiteten Vorschläge für den Ausbau von Radwanderwegen zurück.

- Fernradweg "Werratal"  
Der geplante Radwanderweg durch das Werratal schließt an den von Süden kommenden Fernradweg "Main-Werra" an und führt über Meiningen nach Norden. Für das Biosphärenreservat stellt er eine der Hauptachsen dar, von der aus weitere Radwanderwege in die Täler der Rhön hinein angelegt werden können.
- Radweg im Streutal/Feldatal  
Der von der Saale bei Mellrichstadt bis zur Werra bei Dorndorf führende Radweg Streutal/Feldatal verläuft zu zwei Dritteln durch thüringisches Gebiet. Er stellt für den Radtourismus eine wichtige Erschließungsachse innerhalb des Biosphärenreservates dar. Von ihr aus sind Querverbindungen nach Osten ins Werratal und nach Westen in das Ulstertal möglich. Der Radweg Streutal/Feldatal sollte vordringlich ausgebaut werden.
- Radwanderweg im Sülzetal  
Der Kreis Meiningen plant einen Radwanderweg, der von Meiningen in das Sülzetal führt. Er sollte auf jeden Fall bis in das Streutal verlängert werden, um dort Anschluß an den Radweg Streutal/Feldatal entlang der B 285 zu erhalten.
- Radwanderweg im Herpftal

Das landschaftlich reizvolle Herpftal ist in das Grundnetz der Radwanderwege einzubeziehen. Ein solcher Weg stellt die Verbindung zwischen dem Fernradweg "Werratal" bei Meiningen und dem Radweg Streutal/Feldatal bei Reichenhausen her.

- Radwanderweg Feldatal - Ulstertal  
Von Reichenhausen aus sollte als Netzergänzung eine Querverbindung in das hessische Ulstertal geschaffen werden. Sie könnte über Frankenheim und Birx nach Seiferts führen.
- Eine Ergänzung des Radwegenetzes kann durch die Umnutzung ehemaliger Bahntrassen erfolgen, wozu im Kreis Bad Salzungen bereits entsprechende Planungsansätze vorliegen. Auf thüringischer Seite bieten sich folgende Verbindungen an:
- Radwanderweg im Ulstertal  
Ausgangspunkt für einen Radwanderweg im Ulstertal ist im Norden der Fernradweg "Werratal", von dem aus über weite Strecken die ehemalige Eisenbahntrasse im Ulstertal benutzt werden kann. Auf hessischer Seite hat der Radweg in Tann Anschluß an den Fernradweg Tann - Rüdeshcim (R3). Wünschenswert ist eine Fortführung des Radwanderweges im Ulstertal Richtung Süden nach Bischofsheim, wo er an die Querverbindung Gersfeld - Bad Neustadt anschließt.
- Radwanderweg Haune - Werra  
Im nördlichen Teil des Biosphärenreservats bietet sich eine Querverbindung zwischen den Tälern der Haune, der Ulster, der Felda und der Werra an. Auf hessischer Seite beginnt der Radwanderweg bei Hünfeld, von wo er auf einer ehemaligen Bahntrasse bis Wenigentaft verläuft. Von dort wird er unter Nutzung der Trasse der ehemaligen Kalibahn bis Niederoechsen und weiter über Dermbach bis Wernshausen im Werratal geführt (mit eventueller Verlängerung bis Schmalkalden).
- Als Stationen für das System "rail + bike in der Rhön" werden in Thüringen die Bahnhöfe Bad Salzungen, Kaltennordheim, Meiningen, Vacha und Wernshausen vorgeschlagen.

## 2.6 Lenkung der Verkehrsbelastung durch Ausflugsverkehr

Die Belastungen durch den Ausflugsverkehr konzentrieren sich auf Straßenabschnitte, die zu bevorzugten Attraktionspunkten im Biosphärenreservat und den zugehörigen Parkplätzen führen (z. B. Hohe Rhön und Wasserkuppe).

### Bedeutung des Sonn- und Feiertagsverkehrs im Biosphärenreservat Rhön

Um die hohen Belastungen durch den Besucherverkehr zu veranschaulichen und speziell die unterschiedliche Frequentierung an Werktagen und Wochenenden innerhalb und außerhalb des Biosphärenreservats zu verdeutlichen, wurden für das Jahr 1990 die Werte für den Sonn- und Feiertagsverkehr mit den entsprechenden Werten des Werktagsverkehrs verglichen. Daraus wird deutlich, daß innerhalb des Biosphärenreservats der **Sonn- und Feiertagsverkehr** einen **bis zu vierfach höheren Wert gegenüber dem Werktagsverkehr** erreichen kann, während im Referenzgebiet außerhalb des Biosphärenreservats die Sonn- und Feiertagswerte in etwa die Stärke der Werktagsverkehre erreichen oder sogar darunter liegen.

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß der Personenverkehr auf den ausgewählten Straßenabschnitten im Biosphärenreservat im letzten Jahrzehnt sowohl in bezug auf den

Werktagsverkehr als auch bezüglich des Sonn- und Feiertagsverkehrs stärker zugenommen hat als außerhalb. Lediglich beim Urlaubswerktagsverkehr ist innerhalb des Biosphärenreservats eine erheblich geringere Zunahme zu verzeichnen als außerhalb. Außerordentlich hoch sind die im Reservat festgestellten absoluten Werte des Sonn- und Feiertagsverkehrs im Vergleich zum Werktagsverkehr. Trotzdem kann von einer generellen Überbelastung der betrachteten Straßenabschnitte auch an Sonn- und Feiertagen nicht gesprochen werden, wenngleich die den Straßen angemessene Verkehrsstärke an einigen Wochenenden im Jahr vermutlich überschritten wird. Aufschluß hierüber könnten vertiefende Einzelerhebungen ergeben.

Ein **Lenkungsbedarf für den Ausflugsverkehr** besteht schon heute aus mehreren Gründen:

- Der nach der Wende stark zugenommene motorisierte Verkehr - auch von schnell fahrenden Motorrädern - drängt die Wanderer und Radfahrer, die diese durchgehenden Wege zum Teil ebenso benutzen müssen, in die Seitenbereiche und der Verkehr zerstört mit Lärm und Abgasen die hohe Erholungsqualität.
- Wertvollste Landschaftsräume mit hohen Artenzahlen seltener Tiergruppen werden durch den starken Verkehr sowie das unkontrollierte Parken sehr stark geschädigt.
- In den wertvollen Landschaftsräumen sind die vorhandenen Parkplätze und sonstige Einrichtungen, wie Sanitäreanlagen, z. T. nicht auf die Spitzenbelastung mit ihrem 4-fachen Verkehr an den Wochenenden ausgelegt.

In den folgenden Abschnitten werden exemplarische Vorschläge zur Verkehrs- bzw. Besucherlenkung in zwei besonders problematischen Bereichen gemacht. Es sollte auch darüber nachgedacht werden, ob Urlauber bzw. Ausflügler, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen, besondere Vergünstigungen erfahren könnten.

### **Mögliche Teilspernung der Hochrhönstraße**

Von seiten des Naturschutzes ist wiederholt versucht worden, die Hochrhönstraße im Bereich des Naturschutzgebietes "Lange Rhön" für den allgemeinen Kfz-Verkehr - zumindest zeitweise - sperren zu lassen. Das unerlaubte Parken an den Straßenrändern verführt zum Querfeldeinlaufen mit starken Schädigungen wertvoller Gebiete und ihrer Tiergruppen. Da es sich bei der Hochrhönstraße aber um einen Teil einer öffentlichen, dem Gemeingebrauch gewidmeten Staatsstraße (St 2288) handelt, kann eine Sperrung nur dann vorgenommen werden, wenn Baumaßnahmen durchgeführt werden oder wenn es die Verkehrssicherheit erfordert. Dies war z. B. am 14.3.1993 der Fall, wo bei völliger Überbelastung der Hochrhönstraße auf Veranlassung des Landratsamtes Rhön-Grabfeld die Zufahrtsstraßen gesperrt wurden. Der damals vereinbarte Einsatzplan soll auch bei zukünftigen Einschränkungen gelten. Das gleiche gilt im übrigen auch für andere klassifizierte Straßen wie z. B. Kreisstraßen oder Gemeindeverbindungsstraßen.

Die umliegenden Gemeinden (z. B. Bischofsheim, Hausen, Fladungen) sprechen sich deutlich **gegen** eine Totalspernung der Hochrhönstraße aus. Zu prüfen wäre vor allem, ob eine bestimmte Strecke gesperrt oder eine zeitliche Beschränkung eingeführt werden kann. Zugleich wird gefordert, daß alternative Konzepte (Pendelbus, Pferdekutschen) zur Erschließung vorliegen. Als Sofortmaßnahme ist die Wegweisung von Bischofsheim nach Fladungen über die Hochrhönstraße zu ändern.

Um eine Lösung zu finden, wird vorgeschlagen, zunächst vom Straßenbauamt Schweinfurt prüfen zu lassen, ob für die Hochrhönstraße die Einziehung oder Teileinziehung verfügt werden kann, das heißt, daß sie dem Gemeingebrauch entzogen würde. Die Voraussetzungen hierfür sind im Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) Art. 8, Abs. 1 festgelegt:

"Hat eine Straße jede Verkehrsbedeutung verloren oder liegen überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vor, so ist sie durch Verfügung der Straßenbaubehörde, eine Staatsstraße durch Verfügung der obersten Straßenbaubehörde, einzuziehen ... Die Teileinziehung einer Straße kann angeordnet werden, wenn überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für eine nachträgliche Beschränkung der Widmung auf bestimmte Benutzungsarten, -zwecke und -zeiten vorliegen."

Das Kriterium "öffentliches Wohl" kann hier unter Umständen herangezogen werden, da es sich bei der Hochrhönstraße vor allem um Belange des Naturschutzes und der Erholung handelt. Beide Belange sind in der Langen Rhön sehr bedeutend. Die Auswirkungen der Straße auf die Pflanzen- und Tierwelt sind:

- Tierverluste durch Überfahren und Kollision (vgl. die Zählungen des Naturschutzzentrums Hohe Rhön),
- Verlärmung, Beunruhigung und Eintrag von Schadstoffen, in der offenen Landschaft mehrere hundert Meter,
- Zerschneidung von zusammenhängenden Lebensräumen.

Auch der Wanderer leidet unter dem ständigen Verkehr, gerade solche landschaftlich besonders wertvollen Bereiche sollten den Urlauber mit Wunsch nach ungestörtem Naturerlebnis vorbehalten bleiben.

Zu prüfen ist auch das Kriterium "Verkehrsbedeutung", das wesentlich durch die Funktion der Straße als "Staatsstraße" bestimmt wird. Dazu heißt es im BayStrWG Art. 3, Abs. 1:

"... Staatsstraßen; das sind Straßen, die innerhalb des Staatsgebietes zusammen mit den Bundesstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt sind."

Für den für eine Einziehung in Frage kommenden Teilabschnitt der Hochrhönstraße zwischen der St 2286 (Franzosenweg) und der St 2287 wurde 1985 ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von 1.241 Kfz (davon 7,8 % Lkw) und 1990 ein DTV von 1.467 Kfz (davon 3,3 % Lkw) gezählt. An Sonntagen lagen die entsprechenden Werte für 1985 und 1990 bei 1.462 Kfz bzw. 2.206 Kfz und für die Urlaubszeit bei 1.379 Kfz bzw. 1.590 Kfz. Alle Werte liegen relativ niedrig. Am auffallendsten ist noch der Sonntagsverkehr, der im Jahr 1990 rd. 2.200 Fahrzeuge erreichte. Ob es sich hierbei überwiegend um Durchgangsverkehr oder um Zielverkehr zum Parkplatz an der St 2287 gehandelt hat, läßt sich aus den Zahlen nicht ableiten. Aufschluß hierüber können nur detaillierte Erhebungen vor Ort ergeben.

Hinsichtlich des Netzzusammenhangs kann gesagt werden, daß die St 2288 in ihrem gesamten Nord-Süd-Verlauf eine rd. 40 km lange Verbindung zwischen der B 285 bei Fladungen über die St 2287, die St 2286, die B 279 (bei Bischofsheim) bis zur St 2292 bei Steinach darstellt. Der für eine Einziehung in Frage kommende Abschnitt zwischen der St 2287 und der St 2286 ist rd. 8 km lang. Als Alternativstrecken zu diesem Abschnitt könnten die von der B 279 bei Bischofsheim ausgehende und ca. 4 km westlich zur Hochrhönstraße verlaufende B 278 und die ebenfalls von der B 279 bei Bischofsheim ausgehende und rd. 7 km östlich der Hochrhönstraße nach Nordheim zur B 285 verlaufende St 2289 in Frage kommen. Das von Fladungen bis zur St 2287 verbleibende Reststück der St 2288 kann der St 2287 zugeordnet und entsprechend umnummeriert werden.

Im Rahmen der weiteren Diskussionen ist auch zu bedenken, daß sich durch eine Teilspernung der Hochrhönstraße zahlreiche Vorteile für die umliegenden Gemeinden ergeben. Dies gilt allerdings nur,



wenn wie von den Gemeinden gefordert, **alternative Entwicklungskonzepte** realisiert werden können. Dies wären z. B.

- freie Zufahrt zu den wichtigen Wanderparkplätzen,
- Pendelbusverkehr als Zubringer zu den Parkplätzen Schwarzes Moor/Sennhütte, Holzberghof, Schornhecke,
- regelmäßige, in der Saison tägliche, von Landschaftsführern oder der Naturschutzwacht betreute Fahrten und Wanderungen über die Lange Rhön, ausgehend von den Orten am Fuß der Langen Rhön oder von Parkplätzen,
- Einsatz von Pferdekutschen (bereits eingeleitet), im Winter Pferdeschlitten für Erlebnisfahrten über die Lange Rhön.

Von diesen Maßnahmen würden die Orte und die Gastronomie am Fuß der Langen Rhön als Ausgangs- und Zielpunkte besonders profitieren. Auch das "Erlebnis Hochrhönlandschaft" würde dadurch für Ausflügler erheblich gesteigert. Zugleich wären die Besucher für Informationen gut erreichbar. Für diese Leistungen wäre eine Gebühr erforderlich. Vorliegende Erfahrungen zeigen, daß viele Urlauber bereit sind, für den Erhalt der Landschaft finanzielle Beiträge zu leisten.

Die Diskussion um die Vorschläge des Rahmenkonzeptes zu einer Einziehung oder Teilspernung der Hochrhönstraße hat bei der Straßenbauverwaltung und den angrenzenden Gemeinden keine Zustimmung erfahren. Es wird deshalb vorgeschlagen, die vorgesehenen alternativen Entwicklungskonzepte im Rahmen einer Detailuntersuchung zu prüfen und die Sperrung der Hochrhönstraße zunächst nur an **Tagen mit Spitzenbelastung** oder eine **versuchsweise Sperrung** mit Alternativangeboten in einem begrenzten Zeitraum durchzuführen und die Erfahrungen aus diesem Probelauf auszuwerten. Dagegen sollte gemäß der Forderung des Rhönklubs zumindest für schwere Lastkraftwagen ein Durchfahrtsverbot festgesetzt werden; darüberhinaus eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h.

### **Besucherlenkung in der Hohen Rhön und an der Wasserkuppe**

Unabhängig von einer möglichen Sperrung der Hochrhönstraße muß zur Lenkung der Besucherströme in der Hohen Rhön ein großräumig angelegtes System der Besucherlenkung eingerichtet werden. In dieses System sind alle Parkplätze sowie deren Zufahrtswege rund um das Naturschutzgebiet "Lange Rhön" einzubeziehen. Ziel des Lenkungssystems muß es sein, bereits an den Zufahrtsstraßen Besucher auf überfüllte Straßen und Parkplätze in der Hohen Rhön hinzuweisen und entsprechende Ausweichrouten anzubieten.

Auch die im hessischen Teil der Rhön liegende "Wasserkuppe" ist - insbesondere an schönen Wochenenden - durch Besucherverkehr überlastet. Ausgelöst werden die Besucherströme durch vielseitige Freizeitaktivitäten, die im Bereich der Wasserkuppe gute Bedingungen vorfinden. Dazu gehören im Sommer

- Modellflugsport,
- Drachenfliegen (am Pferdskopf),
- Segelflugschule,
- Segelflugmuseum,
- Wandern

sowie im Winter Möglichkeiten für den Wintersport.

Hinzu kommen zahlreiche Besucher, die nicht selbst aktiv sind, sondern nur als Zuschauer die Wasserkuppe besuchen.

Auch hier muß der Hauptansatzpunkt zur besseren Verkehrsbewältigung an Wochenenden in der Besucherlenkung liegen. Wünschenswert wäre in diesem Zusammenhang, einzelne Straßenzüge im Bereich der Wasserkuppe an Wochenenden für den Individualverkehr ganz zu sperren und Zubringerdienste von den umliegenden Gemeinden aus einzurichten. Inwieweit hierzu die Möglichkeit besteht, muß nach der Entwicklung entsprechender Pläne mit der zuständigen Straßenaufsichtsbehörde sowie den Gemeinden geklärt werden.

Im Auftrag des Kreisausschusses des Landkreises Fulda wird bereits ein Verkehrslenkungskonzept für die Wasserkuppe ausgearbeitet.

### **Einsatz von Elektrobussen in Verbindung mit P + R**

Ein Besucherleitsystem an der Hohen Rhön und an der Wasserkuppe kann wirkungsvoll durch P + R-Maßnahmen unterstützt werden, indem man in Orten, die im Vorfeld der Hohen Rhön bzw. der Wasserkuppe liegen, entsprechende Parkmöglichkeiten in Verbindung mit Buspendelverkehr zu attraktiven Zielen im Naturschutzgebiet "Lange Rhön" bzw. zur Wasserkuppe anbietet. So wäre denkbar, direkte Busverkehre von den am Rande der Hohen Rhön gelegenen Orten Bischofsheim, Fladungen, Wüstensachsen und Seiferts in das Naturschutzgebiet "Lange Rhön" einzurichten. Für die Wasserkuppe kommen u. a. Abtsroda und Poppenhausen als mögliche P + R-Standorte in Frage. Allerdings sind in den Orten am Fuß der Hochrhön geeignete Flächen für Auffangparkplätze schwer zu finden.

Die Akzeptanz für solche Lösungen seitens der Besucher kann als relativ hoch gelten. In einer Besucherbefragung im Naturschutzgebiet "Lange Rhön" erklärten sich 70 % der Befragten bereit, ihren PKW im Tal abzustellen und ihre Fahrt ins Naturschutzgebiet mit dem ÖPNV zu normalen Tarifen fortzusetzen (BEHRENDT, 1992).

Als geeignete Fahrzeuge können für den Pendelverkehr umweltfreundliche Elektrobusse eingesetzt werden, wie sie z. B. im Nationalpark Bayerischer Wald erprobt werden. Um eine den Verhältnissen der Rhön angemessene Lösung zu finden, empfiehlt es sich, das Angebot zunächst während einer Sommerperiode auf ein oder zwei ausgesuchten Verbindungen zu erproben. Der praktischen Erprobung sind auf jeden Fall entsprechende Machbarkeitsstudien vorzuschalten.

Für den Bereich der Wasserkuppe können Einzelheiten der Besucherlenkung wie Lage und Anzahl der Parkflächen sowie Organisation, Finanzierung und Durchführung der Buszubringerdienste im Rahmen des vom Landkreis Fulda, Verwaltungsstelle "Naturpark Hessische Rhön" zu vergebenden Verkehrsgutachten behandelt werden.