

Thüringer Landtag
7. Wahlperiode

Petitionsausschuss

8. Sitzung am 2. Juli 2020

Ergebnisprotokoll
(zugleich Beschlussprotokoll)
der öffentlichen Sitzung

Beginn der Sitzung:	15.13 Uhr
Unterbrechung der Sitzung:	17.17 Uhr bis 17.35
Ende der Sitzung:	19.19 Uhr

Tagesordnung:

Ergebnis:

Vor Eintritt in die Tagesordnung:

S. 5

1. Punkt 1 der Tagesordnung:

**Bedenken, Einwände und Vorschläge zur Planung
der „Herzoglichen Golfplatzanlage Oberhof“ auf der
Schuderbachswiese Oberhof**

**nicht abgeschlossen;
S. 5 – 28**

Petition E-806/18

hier: Anhörung in öffentlicher Sitzung gemäß § 16 Abs. 1
S. 2 ThürPetG

2. Punkt 2 der Tagesordnung:

**Gefell fordert: Reduzierung des Schwerlastverkehrs
auf Mautausweichstrecke von Töpen nach Schleiz**

**nicht abgeschlossen;
S. 28 – 50**

Petition E-16/19

hier: Anhörung in öffentlicher Sitzung gemäß § 16 Abs. 1
S. 1 ThürPetG

Sitzungsteilnehmer

Abgeordnete:

Müller	DIE LINKE, Vorsitzende
Engel	DIE LINKE
König-Preuss	DIE LINKE
Weltzien	DIE LINKE
Czuppon	AfD
Gröning	AfD
Herold	AfD
Gottweiss	CDU
Heym	CDU
Tiesler	CDU
Dr. Klisch	SPD
Müller	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Baum	FDP*

* in Vertretung

weitere Abgeordnete:

Beier	DIE LINKE
Maurer	DIE LINKE
Lukasch	DIE LINKE
Dr. Lukin	DIE LINKE
Hoffmann	AfD
Wahl	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Bergner	FDP

Der Bürgerbeauftragte des Freistaats Thüringen:

Dr. Herzberg	Bürgerbeauftragter
--------------	--------------------

Regierungsvertreter:

Bender	Staatskanzlei
Wuttke	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
Wenzlaff	TLBV
Budnick	Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz
Schrader	Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz
Dr. Knoll	Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft
Salberg	Landesentwicklungsgesellschaft mbH

Sonstige Teilnehmer:

Schulz

Bürgermeister Oberhof

Anzuhörende:

Elschner

Petent, E-806/18

Burckhardt

Unterstützer, E-806/18

Endreß

Unterstützer, E-806/18

Kögler

Unterstützer, E-806/18

Fischer

Petent, E-16/19

Berka

Unterstützer, E-16/19

Briese

Unterstützer, E-16/19

Hessel

Unterstützer, E-16/19

Fraktionsmitarbeiter:

Neubert

Fraktion DIE LINKE

Unger

Fraktion der CDU, zeitweise

Dietz

Fraktion der SPD

Schlegel

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Danz

Fraktion der FDP, zeitweise

Landtagsverwaltung:

Niemeyer

Juristischer Dienst, Ausschussdienst

Vollmer

Juristischer Dienst, Ausschussdienst

Purkert

Sachbearbeiterin

Brose

Plenar- und Ausschussprotokollierung

Przyborowski

Plenar- und Ausschussprotokollierung

Vor Eintritt in die Tagesordnung:

Vors. Abg. Müller informierte, dass aufgrund der Schutzmaßnahmen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie und der dadurch erforderlichen Einschränkung des Besucherverkehrs im Landtag die heutigen Anhörungen, anders als sonst, leider nicht von Zuschauern auf der Tribüne verfolgt werden könnten. Die Öffentlichkeit der Sitzung werde jedoch durch die Live-Übertragung auf der Homepage des Landtags gewährleistet.

Die Tagesordnung wurde gemäß der Einladung festgestellt.**1. Punkt 1** der Tagesordnung:**Bedenken, Einwände und Vorschläge zur Planung der „Herzoglichen Golfplatzanlage Oberhof“ auf der Schuderbachswiese Oberhof**

Petition E-806/18

hier: Anhörung in öffentlicher Sitzung gemäß § 16 Abs. 1 S. 2 ThürPetG

Vors. Abg. Müller führte aus, dass die Petition E-806/18 von Herrn Elschner auf der Petitionsplattform des Thüringer Landtags veröffentlicht worden sei. Während der sechswöchigen Mitzeichnungsphase hätten 1.813 Bürger das Anliegen durch ihre elektronische Mitzeichnung unterstützt. Das nach § 16 Abs. 1 Satz 2 Thüringer Petitionsgesetz für eine öffentliche Anhörung erforderliche Quorum von 1.500 Mitzeichnern sei damit erreicht worden. Darüber hinaus habe der Petent auch durch die Vorlage von Listen mit über 4.600 Unterschriften das öffentliche Interesse am Erhalt der Schuderbachswiese dokumentiert.

Im Vorfeld der Anhörung habe der Petitionsausschuss (PetA) bereits den Ausschuss für Umwelt, Energie und Naturschutz (AfUEN) und den Ausschuss für Infrastruktur, Landwirtschaft und Forsten (AfILF) als zuständige Fachausschüsse um Mitberatung der Petition ersucht. Sobald die Fachausschüsse die Beratung abgeschlossen hätten, würden sie gegenüber dem PetA eine Empfehlung aussprechen. Die Fachausschüsse seien im Übrigen auch zu der heutigen Anhörung hinzugezogen worden.

Ohne die Ausführungen des Petenten vorwegnehmen zu wollen, wolle sie das Anliegen kurz darstellen: Mit der Petition würden Bedenken dagegen zum Ausdruck gebracht, dass die Stadt Oberhof die Errichtung eines Golfplatzes auf dem Areal der Schuderbachswiese am Ortsrand von Oberhof plane. Hierzu liege ein Vorentwurf für den Bebauungsplan „Sonder-

gebiet Golfareal Schuderbachswiese“ vor, der vom 30. März bis zum 22. Mai 2020 öffentlich ausgelegt gewesen sei. Daraus ergebe sich als Ziel der Planung die umweltverträgliche Wiederherstellung des historischen Golfplatzes in Verbindung mit einer Revitalisierung des ehemaligen Golfhotels und der Erweiterung des AWO SANO Ferienzentrums zur Erhöhung der touristischen Attraktivität Oberhofs.

Der Petent trage gegen diese Planung verschiedene Einwände aus baurechtlicher, meteorologischer, wasserrechtlicher und wirtschaftlicher Sicht vor. Vor Allem aber gehe es dem Petenten um den Erhalt der Schuderbachswiese als einem in Thüringen einzigartigen Rückzugsgebiet für seltene und bedrohte Pflanzenarten. Herr Elschner werde das Anliegen gemeinsam mit seinen Unterstützern – Herr Kögler vom Arbeitskreis „Heimische Orchideen“ (AHO) Thüringen zugleich Beauftragter für botanischen Artenschutz im Landesnaturschutzbeirat, Herr Burckhardt, Vorsitzender des NABU-Kreisverbands Schmalkalden-Meinungen, sowie Herr Endreß, Mitglied im BUND-Kreisverband Sonneberg zugleich Fachexperte für Bergwiesen – vortragen und erläutern.

Nach dem Vortrag des Petenten habe die Landesregierung Gelegenheit, zu der Petition Stellung zu nehmen. Anschließend könnten die Kolleginnen und Kollegen aus den Ausschüssen dem Petenten und seinen Unterstützern sowie den Vertretern der Landesregierung Fragen zum Thema stellen.

Der PetA habe auch den Bürgermeister von Oberhof um die Teilnahme an der heutigen Sitzung gebeten. Sie bedanke sich herzlich bei Herrn Schulz, dass er der Einladung gefolgt sei.

Abschließend weise sie darauf hin, dass im Rahmen der heutigen Anhörung das Ergebnis der Petition nicht vorweggenommen werden könne. Die Entscheidung zu dem Anliegen bleibe der abschließenden Behandlung, zunächst in den Fachausschüssen und dann im PetA, vorbehalten.

Herr Elschner merkte eingangs an, als Einreicher der Petition zur Erhaltung der Schuderbachswiese bei Oberhof erfreut darüber zu sein, dass die Anhörung nach fast zwei Jahren, in denen die Anhörung aus den unterschiedlichsten Gründen immer wieder habe verschoben werden müssen, nunmehr heute stattfinden könne.

Als Bürger und Mitglied des NABU engagiere er sich für die Erhaltung der Natur, vor allem in der Umgebung seines Wohnortes Zella-Mehlis. Die Schuderbachswiese kenne er schon sehr

lange. Sie liege quasi vor seiner Haustür und sei für ihn die schönste Bergwiese. Deshalb wolle er auch, dass sie so bleibe. Den heute hier Anwesenden wolle er die Bedeutung dieses Biotops für Thüringen und die Bundesrepublik Deutschland sowie nach der FFH-Richtlinie der EU nahebringen.

Er hoffe, dass man aufgrund der Argumente nach der Anhörung zu der Erkenntnis gelange, dass dieses letzte natürliche Kleinod in der nahen Umgebung Oberhofs – das als Flächennaturdenkmal unter Schutz stehe – in Gänze zu erhalten sei bzw. erhalten werden müsse.

Der von der Landesentwicklungsgesellschaft mbH – nachfolgend LEG – ausgelegte Vorentwurf des Bebauungsplans – nachfolgend B-Plan –, der die Errichtung eines Golfplatzes auf der Wiese vorsehe, widerspreche dem Anliegen von mehr als 6.000 Bürgern, die die Petition unterstützt hätten. Soweit ihm bekannt sei, hätten sich mehr als 80 Bürger und Verbände gegen die ausgelegte Bauplanung ausgesprochen, darunter die anerkannten Naturschutzverbände, die Thüringische Botanische Gesellschaft oder die Natura-2000-Station „Thüringer Wald“.

Er bitte die Abgeordneten und anwesenden Vertreter der Behörden, der Stadt Oberhof und vor allem der LEG nach der Anhörung nahelegen, die Planung für jedwede Bebauung der Schuderbachswiese für immer einzustellen – die Betonung liege auf „für immer einzustellen“.

Die Flächen der Schuderbachswiese sollten stattdessen unentgeltlich einem geeigneten Naturschutzverband oder der Stiftung „Naturschutz Thüringen“ übereignet werden, um die erforderliche Erhaltung und weitere Entwicklung dieses Naturkleinods zu gewährleisten.

Herr Kögler werde nun die Bedeutung der Schuderbachswiese aus Naturschutzsicht sowie die Auswirkungen hinsichtlich des geplanten Golfplatzes erläutern.

Herr Kögler merkte zunächst an, Herrn Schulz bereits anlässlich eines Vortrags im November 2019, den er vor dem Stadtrat in Oberhof habe halten dürfen, kennengelernt zu haben.

Er gehöre dem Landesnaturschutzbeirat bereits seit über 20 Jahren an. Im ehrenamtlichen Naturschutz sei er seit ca. 40 Jahren tätig. Seine Arbeitsschwerpunkte im AHO lägen bei den Lebensraumtypen „Kalkmagerrasen“ und „Bergwiesen“ sowie im Speziellen bei den

Orchideenarten „Frauschuh“, für die Thüringen eine besondere Verantwortung habe, und „Grüne Hohlzunge“, die etwas mit der Schuderbachswiese zu tun habe.

Mit der Schuderbachswiese beschäftige er sich seit 1998 und deshalb könne er eine natur-schutzfachliche Bewertung, welche auf Fakten basiere und die man in aufwendiger ehrenamtlicher Tätigkeit zusammengetragen habe, zu diesem B-Plan-Vorentwurf abgeben.

Anlehnend an seine PowerPoint-Präsentation (vgl. Anlage 1 zum Protokoll – bildhaft eingescannt; Seiten 1 bis 29) merkte er an, dass man, um die ganze Situation erfassen zu können, erst einmal wissen müsste, was es mit den Thüringer Bergwiesen auf sich habe.

Zur Historie (vgl. Anlage 1, Seite 2) führte er aus, dass die Bergwiesen im 16./17. Jahrhundert durch Rodung entstanden seien, weil die Bergbauern solche Wiesen, Hutungsflächen, für ihre Kleintierhaltung sowie für Futterbevorratung gebraucht hätten. In Oberhof sei das relativ spät erfolgt, nämlich erst Mitte des 19. Jahrhunderts. Das habe etwas damit zu tun gehabt, dass der Thüringer Wald durch den Bau einer Straße über das Gebirge zwischen Erfurt und Coburg erschlossen worden sei. Die eben erwähnte extensive Bewirtschaftungsform durch die Kleinbauern habe dazu geführt, dass sich diese Wiesen in einer bestimmten Weise entwickelt hätten, nämlich mit Artenreichtum und Lückigkeit.

In der Zeit von 1909 bis etwa 1945 seien Teile der Wiese als Golfplatz genutzt worden. Danach habe es eine Mischnutzung gegeben und es sei wieder auf die alte extensive Nutzung mit Mahd – und teilweise auch Beweidung – zurückgegriffen worden. Dadurch habe sich – wie bereits erwähnt – ein Artenreichtum entwickelt, der dazu geführt habe, dass die Wiese 1990 bzw. 1992 als Flächennaturdenkmal ausgewiesen worden sei.

Bezug nehmend auf das Luftbild merkte er an, dass er die Nord-Süd-Richtung gedreht habe, um anhand des entstandenen Bildes (vgl. Anlage 1, Seite 3) besser erklären zu können bzw. zur besseren Orientierung. Norden sei somit nicht oben, sondern rechts. Zu erkennen seien oben im Übrigen die Gebäude der AWO SANO Thüringen.

Lege man die alte Karte, die aus dem Unterschutzstellungsbeschluss resultiere, darüber, erhalte man die zu erkennenden Außengrenzen. Zur Frage, weshalb die Fläche unter Schutz gestellt worden sei, teilte er mit, dass zwei Dinge wichtig seien (vgl. Anlage 1, Seite 4): die Lebensraumtypen, die hier im Wesentlichen durch Pflanzengesellschaften repräsentiert würden, und das Arteninventar, also Flora und Fauna. Charakteristisch sei bei einem solchen Biotopkomplex zudem der Erhaltungszustand. Diesbezüglich gebe es verschiedene

Kriterien. Er habe die FFH-Kriterien zitiert, die von günstig – grün – über ausreichend bis ungünstig – gelb – oder schlecht – rot – kategorisiert würden (vgl. Anlage 1, Seite 4). Die Gefährdung werde im Allgemeinen durch Kategorien charakterisiert, die in sogenannten Roten Listen niedergelegt seien.

Schaue man sich die Lebensraumtypen der Schuderbachswiese an (vgl. Anlage 1, Seite 5), sei zu erkennen, dass sie nicht einheitlich strukturiert seien. Im oberen Bereich gebe es trocknere Bereiche. Unten würde der Schuderbach entlanglaufen, wenn er nicht teilweise verrohrt oder zugeschüttet worden wäre. In den feuchten Bereichen gebe es die sogenannte Zwergstrauchheide.

Die Bewertung bzw. Einstufung basiere auf wissenschaftlichen Grundlagen: die Standardliste der Pflanzengesellschaften in Thüringen sowie die Rote Liste der Pflanzengesellschaften und auch der Pflanzen das nationale Naturschutzrecht betreffend. Darüber hinaus gebe es natürlich eine Rote Liste für Deutschland sowie das europäische Naturschutzrecht mit der FFH-Richtlinie, in der auch schützenswerte Lebensräume und Arten beschrieben seien. Alle Staaten Europas seien entsprechend den Anhängen dieser Richtlinie verpflichtet, die entsprechenden Lebensräume und Arten in besonderer Weise zu schützen.

Bei der Schuderbachswiese gebe es drei wesentliche Unterschiede: die Grasfluren, also die Wiesen; den Lebensraumtyp „Zwergstrauchheide“ sowie die moor- und binsenreichen Nasswiesen, die nach dem Naturschutzgesetz geschützt seien. Übergänge gebe es selbstverständlich auch. Es gebe zwei verschiedene Arten von Grasfluren: Den Johanniskraut-Kreuzblumen-Borstgras-Rasen, der nach der Roten Liste Thüringens als „stark gefährdet“ eingestuft sei, sowie die Bärwurz-Rotschwengel-Wiese, die ebenfalls als „stark gefährdet“ eingestuft sei. Im Übrigen sei der Lebensraumtyp „Beerkraut-Heidekraut-Gesellschaft“ – eine Unterart der Zwergstrauchheide – als „gefährdet“ eingestuft.

Bezogen auf den europäischen Maßstab und die FFH-Richtlinie sei anzumerken, dass man in erster Linie den artenreichen montanen Borstgrasrasen, der durch den Code „6230*“ gekennzeichnet sei, vorfinde. Das „*“ bedeute, dass der Borstgrasrasen „prioritär zu schützen“ sei, weil es sich um einen ganz besonderen Lebensraumtyp handle. Zudem gebe es die Berg-Mähwiesen, Code „6520“, die trockenen europäischen Heiden, Code „4030“; des Weiteren die moor- und binsenreichen Nasswiesen – ein kleiner Teil, der auf der Schuderbachswiese existiere und nicht besonders in der FFH-Richtlinie deklariert sei. Nehme man die vorgenannten drei FFH-Lebensraumtypen, ergebe sich ein äußerst schönes Bild. Im Übrigen habe die Soziologische Gesellschaft Tuexenia den artenreichen Borstgrasrasen zur

Pflanzengesellschaft des Jahres 2020 deklariert, weil er so selten geworden und so schützenswert sei.

Der prioritäre Lebensraumtyp „6230*“ (vgl. Anlage 1, Seite 6), artenreicher montaner Borstgrasrasen, nehme von der umgrenzten Fläche des Flächennaturdenkmals eine Fläche von 5,2 Hektar – rot – ein; ausgehend von der Gesamtfläche von 8,5 Hektar seien das 65 Prozent. Das Ganze beziehe sich auf die Erfassung, auf das Gutachten der Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie (TLUG) – heute TLUBN (Thüringer Landesamt für Umwelt, Bergbau und Naturschutz) – aus dem Jahre 2016. Seiner Ansicht nach könnte das durchaus mit den hier vorliegenden Kartierungen ergänzt werden.

Im Weiteren verwies er auf die übrigen dargestellten Lebensräume: die Berg-Mähwiesen – grün – in einer Größenordnung von 2,3 Hektar und die Zwergstrauchheide – rosa – mit einer Fläche von 0,3 Hektar. Der Rest seien Nasswiesen, die nach dem Thüringer Naturschutzgesetz geschützt seien.

Allein bei den in der FFH-Richtlinie aufgeführten Lebensraumtypen, für die alle Länder die Verantwortung hätten, diese zu schützen, komme man bei der Schuderbachswiese auf einen Prozentsatz von 97,5 Prozent, die nach europäischem Recht geschützt seien.

Nicht allein der Lebensraumtyp an sich spiele eine Rolle, sondern auch der Erhaltungszustand eines solchen Lebensraumtyps (vgl. Anlage 1, Seite 7). Bei der Schuderbachswiese handele es sich um den Erhaltungszustand „hervorragend“. Das habe etwas damit zu tun, dass die Wiese über viele Jahre – ungefähr 120 Jahre von den ca. 170 Jahren, die diese Wiese existiere – extensiv genutzt worden sei. Seit 1990 – also seit inzwischen 30 Jahren – werde diese Wiese jährlich einmal gepflegt. Aufgrund dieser Betreuung befinde sich die Wiese in einem hervorragenden Zustand. Betrachte man diesen Lebensraumtyp in Thüringen insgesamt, sei allerdings ein ungünstiger bis unzureichender Erhaltungszustand festzustellen.

Es gebe eine Ausarbeitung, in der eine Untersuchung über 122 Referenzflächen im Thüringer Wald – Bergwiesen – durchgeführt und im Rahmen derer die Größe des Lebensraumtyps auf den entsprechenden Wiesen sowie der Erhaltungszustand festgestellt worden sei (vgl. Anlage 1, Seite 8).

Hinsichtlich des montanen Borstgrasrasens gebe es drei verschiedene Ausprägungen. Eine Ausprägung – diese komme auf der Schuderbachswiese bei Oberhof vor – sei der

„Johanniskraut-Kreuzblumen-Rasen“. Das sei die seltenere Art; das könne man jedoch nicht ganz so pauschal sagen, denn durch die unterschiedlichsten Bewirtschaftungsformen habe sich das Verhältnis in Thüringen verschoben, weil nämlich viele dieser Bergwiesen mit Großtiereinheiten beweidet würden, was diesen Flächen nicht guttue.

Vergleiche man, sei festzustellen, dass es von den 122 Referenzflächen gerade noch 28 mit einer Gesamtgröße von etwa 19/20 Hektar gebe. In gutem Erhaltungszustand befänden sich davon allerdings nur noch 10 Hektar, wovon wiederum allein 5,2 Hektar auf die Schuderbachswiese entfielen. Diese Tatsache allein zeige, welche Bedeutung die Schuderbachswiese für die Erhaltung dieses Lebensraumtyps in Thüringen und darüber hinaus habe.

Man habe Kontakte zu anderen Bundesländern in der Umgebung, die auch im Mittelgebirgsraum Bergwiesen betreuten – Weserbergland, Rhön, Franken usw. Festzustellen sei, dass es nirgendwo eine solch große zusammenhängende Fläche des Lebensraumtyps „Johanniskraut-Kreuzblumen-Rasen“ gebe. Schauge man sich die Größenordnung der in Thüringen noch vorhandenen Flächen an, gebe es neben der Schuderbachswiese mit 5,2 Hektar noch das Reischelbachtal bei Neustadt mit reichlich 2 Hektar, aber in einem weniger guten Zustand; des Weiteren die Stockwiese in der Nähe vom Heuberghaus mit etwa 1,5 Hektar – alles andere sei kleiner. Man könne sich vorstellen, dass Wiesen, die kleiner als 1 Hektar seien, kaum Überlebenschancen hätten, wenn sie nicht unter die Fittiche der Naturschützer oder der Naturschutzverwaltung gerieten.

Zur Frage, was die Golfplatzplanung für die Schuderbachswiese bedeuten würde (vgl. Anlage 1, Seite 9): An das eingangs gezeigte Luftbild erinnernd merkte er an, die Planzeichnung auf das Luftbild übertragen zu haben. Übernehme er das, was auf dieser Planzeichnung an Golfbahnen zu sehen und laut Planung als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft vorgesehen sei, ergebe sich ein Bild (vgl. Anlage 1, Seite 10), auf dem die Größenverhältnisse erkennbar seien. Die Golfbahnen seien Intensivflächen; dort würde neuer Rasen angesät werden müssen, weil Golfer einen ganz bestimmten Rasen begehrten. Der Borstgrasrasen finde keinerlei Verwendung, was bedeute, dass es auf den Golfbahnen zu dessen Totalverlust käme.

Die Umgebung dieser Golfbahnen, der sogenannte Semi-Rough, diene ebenfalls den Golfern, denn dort würden Wegebeziehungen hergestellt und Vorkehrungen getroffen, bspw. die Bewässerung der Golfbahnen etc. Mit anderen Worten: Für den Naturschutz bleibe lediglich – eingerahmt von intensiv genutzten Goldbahnen – eine Fläche von etwa 2,4 Hektar übrig.

Mit Blick darauf, dass der gesamte Offen-Land-Bereich etwa 8,5 Hektar groß sei, betrage die Fläche, die angeblich noch für den Naturschutz zur Verfügung stehe, dann noch lediglich 30 Prozent der Gesamtfläche – 70 Prozent würden verloren gehen. An dieser Stelle sei ihm die Frage, ob es sich um eine verantwortbare Planung handele – mit Blick darauf, dass im Vorentwurf enthalten sei, dass es ein Kompromiss zwischen den Rekonstruktionszielen für den Golfplatz und den Anforderungen des Natur- und Artenschutzes sei – erlaubt (vgl. Anlage 1, Seite 11).

In Bezug auf die einzelnen Lebensräume ergebe sich folgende Darstellung: Lege er die Fläche, die für den Naturschutz da sein solle, über die Fläche des prioritären Lebensraumtyps „Artenreicher Borstgrasrasen“ nach dem Gutachten von 2016, blieben von dieser Fläche nur noch 41 Prozent übrig, d. h., 59 Prozent von den 5,2 Hektar von der größten zusammenhängenden Fläche dieses Lebensraumtyps in Thüringen gingen verloren (vgl. Anlage 1, Seite 12). Schaut man sich das für die anderen Lebensräume an, müsse man feststellen, dass es für die Bergwiesen dramatisch sei, weil nur noch ein paar Randflächen übrigblieben. Die Zwergstrauchheide sowie die anderen geschützten Biotope fielen völlig weg, was einen hundertprozentigen Verlust bedeuten würde (vgl. Anlage 1, Seite 13).

Die Schuderbachswiese sei bekannt als eine Wiese, in der es ein Massenvorkommen von Arnika gebe (vgl. Anlage 1, Seite 14). Es handele sich dabei um das größte zusammenhängende Arnikavorkommen in Thüringen und wahrscheinlich auch angrenzender Mittelgebirge in Deutschland. Er habe mit allen Fachkollegen in den angrenzenden Bundesländern gesprochen. Keiner habe ihm bestätigen können, etwas Größeres zu haben als das, was auf der Schuderbachswiese vorkomme.

Im Übrigen gehe man nicht nur über die Wiese, um sich des schönen Anblicks zu erfreuen, sondern man kartiere intensiv. Bei dem Erfassungsstand von 2019 handele es sich nicht um den aktuellen Stand. Man habe das Vorkommen der Arnika auch in diesem Jahr kartiert, d. h., die Bestände, in denen die Arnika auf der Schuderbachswiese in Massen vorkomme, aufgenommen. Verschneide man das mit der Golfplatzplanung (vgl. Anlage 1, Seite 15), dann blieben von den Flächen, auf denen Arnika vorkomme, gerade einmal 57 Prozent übrig. Er betone, dass es sich um den Wissensstand von 2019 handele; der aktuelle Wissensstand weise einen anderen Wert aus – dieser sei noch dramatischer.

Auf der Schuderbachswiese komme die Orchideenart „Grüne Hohlzunge“ (vgl. Anlage 1, Seite 16) – eine typische Bergwiesenart – vor. Diese sei früher im Thüringer Wald massen-

haft vorgekommen. Auf der Schuderbachswiese habe man das Vorkommen 1997 wiederentdeckt. Seit 1998 habe man auf der Grundlage eines Vertrags mit der damaligen TLUG, die Pflanzen erfasst, weil sie zum damaligen Zeitpunkt „vom Aussterben bedroht“ gewesen seien und aufgrund einer – seiner Ansicht nach – Fehlentscheidung von „vom Aussterben bedroht“ in die Klasse „stark gefährdet“ abgerutscht seien. Diese Pflanzenart gehöre wieder in die Kategorie „vom Aussterben bedroht“.

Man – der Betreuer zusammen mit der Waldjugend von der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald – habe das Ganze akribisch auf der Schuderbachswiese untersucht; in die wissenschaftlichen Untersuchungen würden auch Schüler einbezogen. Es werde jede Pflanze markiert, ihre Größe ausgemessen, die Blüten gezählt. Nirgendwo in Deutschland gebe es für den Mittelgebirgsraum vergleichbare biometrische Daten, wie sie von der Schuderbachswiese in aufwendiger ehrenamtlicher Tätigkeit erhoben worden seien (vgl. Anlage 1, Seite 19). Die in den letzten Jahren registrierte Entwicklung habe man selbst erhoben. Das Ganze habe 1997 mit 48 entdeckten Pflanzen begonnen; im Übrigen habe es bereits 1960 Hinweise gegeben, dass diese Pflanzenart auf der Schuderbachswiese existiere, auch von damaligen Orchideenfachleuten im Rahmen von Exkursionen zur Schuderbachswiese, bspw. von Herrn H. Im erfassten Pflanzenbestand im vergangenen Jahr seien 684 Blüten registriert worden.

Die diesjährigen Kartierungen seien vor zwei Tagen abgeschlossen worden. In diesem Jahr habe man in aufwendiger Arbeit einen Bestand von 1.058 blühenden Pflanzen dieser Orchideenart gezählt. Aufgrund dieser Anzahl könnte man in Versuchung geraten, zu sagen, dass es doch schön sei, wenn es dort so viele Pflanzen gebe. Diesbezüglich verweise er auf die Verbreitungskarte aus dem Jahr 2000 (vgl. Anlage 1, Seite 17, linke Abbildung). Die weißen Punkte stünden für die Standorte, an denen die „Grüne Hohlzunge“ vorgekommen sei. Ein Vorkommen im Muschelkalkgebiet habe nichts mit der Bergwiese zu tun; auch das sei eine Besonderheit. Vergleiche man die Situation aus dem Jahr 2000 mit der des Jahres 2019 (vgl. Anlage 1, Seite 17, rechte Abbildung), sei zu erkennen, dass ein Teil der damals noch schwarzen Quadrate inzwischen rote seien, was bedeute, dass es diese Bestände nicht mehr gebe.

Im Thüringer Wald gebe es noch ganze drei Vorkommen (vgl. Anlage 1, Seite 18): die Schuderbachswiese bei Oberhof, die Rothenbergswiese in der Nähe des Inselsbergs und die Hintere Haspiseife. Die beiden Letztgenannten würden zwischen 25 und 30 Kilometer von der Schuderbachswiese entfernt liegen, sodass es mehr oder weniger drei isolierte Vorkommen seien, die möglicherweise untereinander gar keinen Genaustausch mehr tätigen

könnten. Dramatischer sei es aber, wenn man sich die Entwicklung anschau (vgl. Anlage 1, Seite 19): auf der Rothenbergswiese in diesem Jahr sieben Exemplare, auf der Haspiseife 15 Exemplare und auf der Schuderbachswiese 1.058 Exemplare. Es handele sich – das könne er als Fachexperte sagen, es gebe jedes Jahr in Arnstadt eine Tagung aller AHO-Vorstände von Deutschland – um das größte Vorkommen in Deutschland bzw. nördlich der Alpen. Er stellte die Frage, ob man sich der enormen Verantwortung hinsichtlich der Bewahrung eines solchen Vorkommens überhaupt bewusst sei, in den Raum.

Im Übrigen habe die klimatische Entwicklung, der fehlende Schnee dazu geführt, dass das Vorkommen im Muschelkalkgebiet von etwa 400 Pflanzen im Jahr 2012 auf 22 Pflanzen geschrumpft sei. Wenn diese Pflanze überhaupt eine Chance habe zu überleben, dann nur auf den Bergwiesen. Überschneide man Vorgenanntes mit der Golfplatzplanung (vgl. Anlage 1, Seite 20) auf der Grundlage der Anzahl der Pflanzen – nicht der Flächengröße wie zuvor –, sei festzustellen, dass vom Gesamtbestand 43,4 Prozent übrigbleiben und demzufolge 56,6 Prozent verloren gehen würden.

Es gebe weitere geschützte Arten, z. B. das Wald-Läusekraut (vgl. Anlage 1, Seite 21). Das komme vor allen Dingen in den feuchteren Gebieten vor. Anhand der Planung (vgl. Anlage 1, Seite 22) sei erkennbar, dass man bei dem Vorkommen des Wald-Läusekrauts einen hundertprozentigen Verlust zu verzeichnen hätte, weil es nicht in dem angeblich für Entwicklungsschutz und Pflege der Bergwiesen vorgesehenen Bereich liege.

Zum Arteninventar (vgl. Anlage 1, Seite 23): Auf der Schuderbachswiese gebe es über 100 Farn- und Blütenpflanzen, wovon 13 Arten auf der Roten Liste Thüringens stünden. Es gebe eine weitere Besonderheit und das habe etwas damit zu tun, dass diese Wiese ungedüngt geblieben sei. Auf der Wiese gebe es etwa 50 Pilzarten, wovon allein 33 auf der Roten Liste stünden – das gebe es sonst nirgendwo. Ende September sowie im Monat Oktober könne man die in ihrer Farbenpracht und Menge einmaligen Pilze anschauen.

Er fasste zusammen (vgl. Anlage 1, Seite 24), dass die Schuderbachswiese innerhalb der deutschen Mittelgebirge ein einmaliger Bergwiesenkomplex sei, dessen Lebensräume und Arteninventar durch die geplante Bebauung mit einem Golfplatz nachhaltig geschädigt und langfristig gänzlich zerstört werden würde, denn Golfbahnen müssten bewässert und gedüngt werden. Für die Umgebung bedeute das, dass die sich mittendrin befindliche sogenannte Schutzfläche ringsum von Golfplätzen umgeben wäre. Er frage sich, wie die Golfbahn aussehen solle, die in dem besonders feuchten Bereich liegen würde, also dort, wo der Schuderbach mehr oder weniger langfließe. Kaum vorstellbar sei, dass die Golfer mit

ihren Schuhen in der Nässe stehen wollen würden, was bedeute, dass dort entwässert werden müsste.

Bezug nehmend auf verschiedene Zitate – aus dem Gutachten der TLUG (vgl. Anlage 1, Seiten 25 und 26) sowie aus dem Koalitionsvertrag (vgl. Anlage 1, Seite 27) – betonte er, dass Thüringen nicht überheblich auf Brasilien schauen dürfe, um zu beklagen, dass dort der Regenwald vernichtet werde. Man trage Verantwortung für das eigene Land und die eigene Naturlandschaft.

Bezüglich eines Zitats von Ministerin Siegesmund zum Internationalen Tag der Umwelt (vgl. Anlage 1, Seite 28) frage er, ob man der Auffassung sei, ein solches Statement – Abwendung von Umweltschäden und Artenschwund – mit einem Golfplatz auf der Schuderbachswiese erfüllen zu können.

Er bitte Parlamentarier und Kommunalpolitiker und andere, Verantwortung zu übernehmen und zu erkennen, dass die Schuderbachswiese nicht nur ein Objekt sei, das man leichtfertig beplanen könne.

Abschließend bitte er, dafür einzutreten, dass diese Wiese unter einem besonderen nationalen und europäischen Schutz gestellt, dass sie als Forschungs- und Pflegeobjekt in das Eigentum eines anerkannten Naturschutzverbandes oder der Stiftung Naturschutz Thüringen übertragen werde (vgl. Anlage 1, Seite 29).

Herr Endreß hielt sich bei seinen Ausführungen im Wesentlichen an sein Redescript (vgl. Anlage 2 zu Protokoll – bildhaft eingescannt).

Herr Burckhardt teilte mit, seit 30 Jahren ehrenamtlich im NABU tätig zu sein. Er wies darauf hin, dass die Schuderbachswiese das Wasserrecht tangiere; man befinde sich in einer Trinkwasserschutzzone im Einzugsgebiet einer Talsperre. Er gehe davon aus, dass die für ein solches Gebiet geltenden Auflagen bekannt seien, bspw. hinsichtlich der Düngung oder Verwendung von Pestiziden. So dürfe in Oberhof kein Salz gestreut – es bestehe striktes Salzverbot – und so dürften auch keine Wiesen gedüngt werden.

Zum forstfachlichen Bereich führte er aus, dass man sich bei der Schuderbachswiese im Randbereich eines großen Waldkomplexes befinde, der zwar vorwiegend aus „Gemeinen Fichten“ bestehe, die jedoch nicht nur die Nutzfunktion für ThüringenForst erfüllten, sondern auch die Funktion des Schutzes von Boden, Wasser und Klima. Greife man die Waldbe-

stände an, d. h., fälle man dort Bäume und/oder lege dort Bahnen an, zerstöre man u. a. die Wasserfunktion, weil mit der Zerstörung der Wurzeln, kein Wasser mehr gespeichert werden könne. Das Kleinklima verändere sich und die Randbereiche seien angreifbar durch Wind, Stürme etc.

Mit Blick darauf, wie es insgesamt um die Thüringer Wälder stehe – gerade einmal 15 Prozent seien noch gesund; überall seien sogenannte Leuchttürme sichtbar und davon seien nicht nur Fichten, sondern auch Buchen betroffen –, müsse man auch in Oberhof um jeden Baum kämpfen.

Abschließend wies er darauf hin, dass in den vergangenen 30 Jahren um Oberhof 50 Hektar Wald ohne jegliche Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen gerodet worden seien; es sei alles verbaut worden. Der Wald sei unwiederbringlich zerstört. Die Randbereiche der Schuderbachswiese sollten erhalten werden; auch weil dort einzelne Exemplare der „Schlossbergfichten“ stünden und diese 200 Jahre alten Fichten für Thüringen die Genreserve darstellten. Mit dem geplanten Vorhaben sehe man auch die „Schlossbergfichten“ in Gefahr. Er bitte eindringlich, die Aspekte des Wasser- und Waldschutzes nach den im Thüringer Wassergesetz sowie im Thüringer Waldgesetz verankerten Regelungen zu berücksichtigen.

Vors. Abg. Müller dankte dem Petenten und seinen Unterstützern für das Engagement und bat die Landesregierung um Stellungnahme.

Dr. Knoll äußerte, festzuhalten sei zunächst, dass die Kommune, die Stadt Oberhof, Herr des Verfahrens sei. Das TMWWDG kenne das in Rede stehende Vorhaben selbstverständlich; man begleite es. Die Landesregierung unterstütze natürlich grundsätzlich alle umwelt- und naturschutzverträglichen touristischen Entwicklungen in Oberhof. Wie diese jedoch konkret aussähen, liege in der Zuständigkeit der Stadt Oberhof.

Er nahm Bezug auf die von Herrn Endreß aufgeworfene Frage hinsichtlich der Gewichtung von Subventionen an Oberhof und andere Gemeinden in Thüringen (vgl. Anlage 2, Seite 2, vierter Absatz) und machte darauf aufmerksam, dass vom Herzoglichen Golfclub e. V. bislang keinerlei Anträge, Voranfragen o. Ä. auf Fördermittel des Landes vorlägen. Er betonte, dass man im Rahmen der Landestourismusstrategie sowie des Projekts „Zukunft Thüringer Wald“ nicht nur Oberhof im Blick habe, sondern auch Masserberg und die Inselsbergregion als weitere Pilotregionen. Es sei nicht so, dass das Land seinen Fokus nur auf einen Ort gelegt habe. Jede Kommune habe die Möglichkeit, sich touristisch – auch mit

Unterstützung des Landes – zu entwickeln, wenn entsprechende Voraussetzungen und Förderfähigkeit gegeben seien.

Herr Schulz äußerte, der Einladung zur heutigen öffentlichen Anhörung gern gefolgt zu sein. Er danke dem Petenten und seinen Unterstützern für die insbesondere sachlich-fachlichen Darstellungen.

Im Weiteren machte er darauf aufmerksam, dass es für die Schuderbachswiese einen noch gültigen Bebauungsplan gebe, welcher im Übrigen einst mit der Stadt gemeinsam von Herrn H. C. aufgesetzt sowie von ihm bezahlt worden sei. Dieser B-Plan sehe in dem mit Arnika beheimateten Bereich all das vor, was an Infrastruktur für den Bau von Golfhäusern gebraucht werde – Häuser, Zufahrten, Klärgruben.

2004 – zu dieser Zeit sei er noch kein Bürgermeister gewesen – sei Dr. U. aus C. zu ihm gekommen und habe ihm als Vorsitzenden des Gewerbevereins erklärt, was für einen Schatz Oberhof habe und welche Geschichte der Golfplatz hätte sowie welche honorigen Menschen dort gespielt hätten. Auch wenn er persönlich kein Golf spiele, ihm die Golfregeln nicht bekannt seien, sei er dennoch der Auffassung, dass die Historie für einen Ort nicht völlig unwichtig sei. Vor diesem Hintergrund habe er sich die Ausführungen von Dr. U. aus C. interessiert angehört.

2008 – zu dieser Zeit sei er bereits zwei Jahre als Bürgermeister tätig gewesen – sei eine Investorengruppe – Menschen aus der Region – auf ihn zugekommen, die wirtschaftlich gesehen bereits einiges an Erfolg aufzuweisen gehabt habe und der er aus diesem Grund vertraue, abschätzen zu können, welches Geschäft sie anfasse und welches nicht. Diese Investorengruppe habe ihm erklärt, dass das Golfspielen dort einfach und naturverträglich wäre; auch dass es bspw. nicht erforderlich wäre, dort zu düngen.

Heute habe er von der anderen Seite vernommen, dass natürlich gedüngt werden müsse usw., sodass er nun Pro und Contra kenne – und genau in dieser Situation sei die Stadt steckengeblieben. Insofern sei er der LEG außerordentlich dankbar, dass sie gesagt habe, zu schauen, was nun tatsächlich möglich sei. Es würden alle Fachverbände angefragt; es werde ein offenes zugelassenes demokratisches Verfahren durchgeführt. Man setze einen neuen B-Plan auf und schaue dabei natürlich und berechtigterweise auf die Einwendungen der Vereine und Verbände genau wie auf die Ausführungen der Befürworter des Vorhabens.

Im Endergebnis – ein solches liege allerdings noch nicht vor – würden alle Punkte, Pro und Kontra, gewichtet und letztlich abgewogen. Er betonte, dass man sich noch nicht an diesem Punkt befinde. Er sei weder für noch gegen Golf, spreche sich jedoch dafür aus, dass man jeweils dem anderen immer die Möglichkeit lasse, seine Argumente vorzutragen, bevor man jemanden diese „wegschneide“.

Fragen bzgl. der Wirtschaftlichkeit könnten von den Bauherren bzw. Betreibern – dabei handele es sich um Privatleute, es sei nicht die Stadt Oberhof – sicherlich besser dargelegt werden. An dieser Stelle sei man an dem Punkt angelangt, zu sagen, dass erst die Fakten vorgelegt gehörten, damit dann abgewogen werden könne. Erst dann könne auch derjenige, der eben anderer Auffassung sei, seine Bedenken äußern. An diesem Punkt sei man – wie bereits erwähnt – jedoch noch nicht.

Er begrüße es, dass dann nach einem solchen Diskussionsprozess ein Thema auch einmal beendet sei, das sei im Übrigen seine Erwartung an dieses Verfahren. Entweder sage man, man brauche über das Thema „Golf“ nie wieder zu reden oder es sei möglich, und dann müsse es gute Gründe für das Möglichsein geben. Er sei völlig ergebnisoffen und gespannt, was das B-Planverfahren letztlich bringen werde.

Vors. Abg. Müller fragte den Vertreter der LEG mit Blick auf die öffentliche Auslegung des B-Plans bis zum 22.05.2020, ob bereits Ergebnisse/Erkenntnisse vorlägen, worauf **Herr Salberg** zunächst bestätigte, dass man sich am Anfang eines normierten Verfahrens befinde. Es handele sich um ein erneutes Verfahren; nach einem aus dem Jahr 1994, welches rechtskräftig und nicht zwangsläufig besser wäre als das, was momentan vorgesehen sei.

Die frühzeitige Beteiligung diene der Datensammlung. Normalerweise hätte man keine derartigen Pläne vorlegen müssen; man hätte auch Meinungen zu einer Ideenskizze einholen können. Man habe Planungen verwendet, die im Auftrag des Herzoglichen Golfclubs e. V. vor ungefähr zwei Jahren in Vorabstimmung mit den unteren Behörden entwickelt worden seien, um zu dokumentieren, was in etwa gemeint sein könne, wenn man sage, auf der Schuderbachswiese und in dem angrenzenden Wald solle der historische Golfplatz von 1907 – Zweitältester Deutschlands und Einzeldenkmal bzw. Denkmalensemble – evtl. rekonstruiert werden. Dass die Rekonstruktion nur mit den heute geltenden Gesetzen konform gehen könne, sei – glaube er – unstrittig. Dem stelle man sich gemeinsam mit der Stadt Oberhof; insofern sei der Prozess offen.

Die Werthaltigkeiten, die vorgebrachten Argumente für den Naturschutz seien der LEG bestens bekannt; es liege viel vor. Im Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung – die insbesondere auch die sogenannten Träger öffentlicher Belange und Behörden meine und die sich rege beteiligt und sehr fundiert geantwortet hätten – sei man inzwischen dahin gehend schlauer, dass ein Fahrplan aufgestellt werden könne, mit welchen Fachgutachten, mit welchen besonderen Betrachtungen die Abwägungsmaterie – wie von Herrn Schulz erwähnt; und diese sei im nächsten notwendig – geschaffen werden könne. In Kenntnis der vorgetragenen Argumente, aber auch mit dem Ziel, dass man möglicherweise einen breiteren touristischen Punkt für Oberhof und Umgebung schaffen könnte, wenn es nicht gegen geltendes Recht verstoße, gehe es jetzt erst richtig los. Man sei zuversichtlich, dass man diese Etappe bestehen könne.

Am Ende der sogenannten Entwurfsplanung mit Fachgutachten werde nochmals ausgelegt. Danach erfolge die sogenannte Abwägung. Erst im Endergebnis dieser Abwägung werde man sagen können, ob das Vorhaben möglich sei oder nicht. Das sei im Übrigen nicht nur in Oberhof so; es handele sich um ein normiertes Verfahren der Bauleitplanung mit allen naturschutzfachlichen Themen, auch das Wasserrecht betreffend. Die behördlichen Stellungnahmen gäben vor, welche Voraussetzungen zu erfüllen seien. Man werde bzw. wolle sich den gesamten Kanon an Anforderungen – nicht nur der naturschutzfachlichen – vor Augen führen, um sich an diesen quasi abarbeiten zu können.

Abg. Gottweiss äußerte an Herrn Schulz gewandt, zu begrüßen, dass das Planungsverfahren offen durchgeführt werde; er habe großes Vertrauen in die kommunale Selbstverwaltung, dass all das mit der notwendigen Ernsthaftigkeit durchgeführt werde.

Er bat um Ausführungen zur Beteiligung der LEG, des Landes sowie zu Ideen hinsichtlich der Vermarktung der vorgesehenen Neunloch-Golfanlage, worauf **Dr. Knoll** mitteilte, dass die Tätigkeit der LEG auf einer Vereinbarung der Stadt fuße; im vorliegenden Fall sei es keine Angelegenheit des Landes. Für touristische Förderung gebe es bestehende Verfahren, d. h., wenn Kommunen oder auch private Investoren touristische Vorhaben hätten, gebe es Fördervoranfragen, die im Rahmen eines Förderausschusses begutachtet würden. Von diesem werde entweder die Förderfähigkeit oder Förderwürdigkeit festgestellt. Ob ein Verfahren als förderwürdig für den Tourismus eingestuft werde, bemesse sich auch an den Zielen der Landestourismusstrategie. Er wiederholte, dass bislang von keiner Seite eine Fördervoranfrage zum Thema „Wiederherstellung eines Golfplatzes in Oberhof“ vorliege. Es habe zwar ein Gespräch gegeben, dabei habe es sich jedoch lediglich um ein Informationsgespräch aufseiten des Herzoglichen Golfclubs e. V. gehandelt.

Abg. Müller merkte – davon ausgehend, dass der Wissensstand und die naturräumliche Ausstattung heute der im Jahr 1994 ähnlich gewesen seien – an, dass die damalige Rechtmäßigkeit des Zustandekommens eines B-Plans 1994 durchaus zu hinterfragen sei. Er habe so seine Zweifel, ob damals die Umweltbelange tatsächlich gesetzeskonform betrachtet worden seien.

Bezüglich des städtebaulichen Vertrags zwischen der LEG und der Stadt Oberhof zur Entwicklung des in Rede stehenden Geländes interessiere ihn die Höhe des eingestellten Planungsbudgets aufseiten der LEG, und zwar vor dem Hintergrund dessen, dass das, was heute hier präsentiert worden sei, bereits über Jahre bekannt gewesen sei, d. h., ein Projektentwickler – die LEG – steige mit öffentlichen Mitteln in ein Projekt ein, ohne möglicherweise vorher eine Risikoanalyse zu betreiben. Er frage sich, ob ein solches Projekt auch nur ansatzweise rechtlich durchsetzbar sei, nämlich unter dem Aspekt des Arten- und Naturschutzes, wo alle Beteiligten wissen müssten, dass diese Hürde eine extrem hohe sei und nur sehr schwer zu rechtfertigen sei, auf derartigen Flächen Ausnahmegenehmigungen herbeizuführen, die man natürlich bekommen könne, wenn das Projekt dem Gemeinwohl diene. Er glaube jedoch, zu erkennen sei, dass eine wie auch immer geartete Golfanlage nicht dem Gemeinwohl diene, sondern lediglich der möglichen touristischen Vermarktung eines weiteren Standorts dienen könne.

Herr Salberg führte aus, dass die LEG über das Sondervermögen „WGT-Liegenschaften Thüringen“ tätig sei. Es sei das Ergebnis eines im vergangenen Jahr stattgefundenen Forstflächentausches mit verschiedenen Standorten in Thüringen – ThüringenForst und diesem Sondervermögen. Insofern sei die Eigentumsfrage nicht der GmbH zuzuordnen, sondern diesem treuhänderisch verwalteten Sondervermögen. Dieses werde eng mit dem TMWWDG und den übrigen an den Sondervermögensverwaltungen Beteiligten abgestimmt verwaltet. Nun gehe es mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit oder die Frage der Vermarktung darum, in Auswertung der frühzeitigen Stellungnahmen die Chancen auszuloten, ob denn ein wirtschaftlicher Betrieb eines Golfplatzes möglich sei. Das sei die Frage, die sich stelle und die im nächsten Prozessschritt geklärt werden müsse.

Mit einer Frage nach der Höhe des Planungsbudgets habe er nicht gerechnet. Bei Planungshonoraren arbeite man nach der HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure), sowohl den B-Plan als auch den GOP (Grünordnungsplan) betreffend. Die Fachgutachten würden in der Regel über den Markt angeboten. **Er bot an, nähere Informationen – u. a. zur Höhe des eingestellten Planungsbudgets – schriftlich nachzureichen.**

Abg. Bergner sagte, mit Interesse vernommen zu haben, dass es bereits eine Verfahrensänderung des B-Plans gebe und schon jede Menge sogenannte TöB-Beteiligungen – Beteiligungen von Trägern öffentlicher Belange – eingegangen seien. Er fragte nach den Stellungnahmen der unteren und oberen Naturschutzbehörde sowie der oberen und unteren Wasserbehörde. Zudem interessiere ihn, was im Planungsprozess bislang an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen und wie die Eingriffe bilanziert worden seien, des Weiteren, welche Beeinträchtigungen beim Betrieb des Golfplatzes wasserrechtlich gesehen würden.

Herr Salberg teilte mit, dass sämtliche Stellungnahmen – sowohl der unteren Wasser- als auch Naturschutzbehörde, also des LRA Schmalkalden-Meiningen – vorlägen. Die TLUBN habe eine sehr umfassende Stellungnahme abgegeben; sie habe dem LRA als obere Fachaufsicht assistiert. Die Thüringer Fernwasserversorgung habe in ihrer Rolle als Daseinsfürsorgepflichtige für das Wasserdargebot Stellung genommen, des Weiteren viele andere.

Die Stellungnahmen der die Schutzgüter Wasser, Natur und Boden betreffenden Verantwortlichen seien konstruktiv ausgelegt. Sie wiesen auf die Vielfalt der zu beachtenden Gesetzeshürden hin und zeigten Wege auf, wie man diese Hürden zumindest angehen könne. Ob man sie werde nehmen können, liege in der Natur der Sache, dass der Prozess Lösungen produzieren müsse. Wenn es keine gesetzeskonformen Lösungen geben könne, müsse man spätestens im Ergebnis der Abwägung sagen, dass es nicht funktioniere.

Deutlich geworden sei, dass man sich im ersten Drittel des Verfahrens befinde. Insofern sei er dem Vertreter des TMUEN dankbar, dass herausgearbeitet worden sei, dass momentan überhaupt nicht klar sei, wenn es denn zum sogenannten Eingriff Golfplatz komme, wie sich dieser darstelle und welcher Ausgleichs- oder Ersatzbedarf dieser auf Basis der gesetzlichen Grundlagen generieren würde. Das wäre die nächste Stufe.

Auf die Frage des **Abg. Bergner**, inwieweit er bislang die Chance gehabt habe, sich in dem Verfahren zu beteiligen, antwortete **Herr Kögler**, dass er persönlich von Beginn an – seit 2006 – in die gesamte Golfplatzplanung einbezogen worden sei; man habe mit dem damaligen Planer in Suhl in Kontakt gestanden.

Der bestehende B-Plan richte sich nicht an den eigentlichen Anforderungen eines Herzoglichen Golfclubs aus; geplant gewesen sei ein sogenannter Frisbee-Golfplatz – ein öffentlicher Golf, bei dem nicht mit Golfschlägern gespielt werde. Es seien entsprechende

Bereiche vorgesehen gewesen, in denen man sich bewegen könne. Eine Umwandlung von irgendwelchen Wiesenbestandteilen sei damit nicht verbunden gewesen.

Zutreffend sei zwar, dass Bungalows vorgesehen gewesen seien, jedoch nicht auf der Wiese. Dem alten B-Plan aus den Jahren 1992/1993 sei zu entnehmen, dass für die Bungalows ein Waldstück hätte gerodet werden sollen. An einer bereits vorhandenen Abwasserstelle hätte die entsprechende Anbindung erfolgen sollen. Es sei überhaupt nicht die Rede davon gewesen, dass der gesamte Golfplatz in irgendeiner Form bebaut werde. Das Ganze, was jetzt geplant sei, habe überhaupt nichts mit der alten Planung zu tun.

Nachdem bekannt geworden sei, dass die Stadt Oberhof vorhabe, einen neuen B-Plan aufzustellen, habe man sich – u. a. Herr Burckhardt, Herr K. und er selbst – bei der Landrätin des Landkreises Schmalkalden-Meiningen angemeldet, um ihr im Vorfeld erläutern zu wollen, welche Bedeutung die Schuderbachswiese aus naturschutzfachlicher Sicht habe. Diese Beratung habe im November 2018 stattgefunden. Über den zu vorgenannter Beratung angereisten Teilnehmerkreis – u. a. Herr Salberg, Vertreter des Herzoglichen Golfclubs e. V., Vertreter des LRA – sei man recht erstaunt gewesen.

Im Rahmen der Beratung sei zunächst erst einmal lang und breit vorgetragen worden, dass die touristische Attraktivität erhöht werden solle; dazu habe man Stellungnahmen abgeben sollen. Man selbst habe aber Kartenmaterial mitgebracht und anhand dessen ausführen und darlegen wollen. Auf die Frage, wie man zu dem Vorhaben stehe, sei man einhellig der Meinung gewesen, dass es keinen Kompromiss gebe. An diesem Punkt habe die Landrätin geäußert, dass, wenn, sei man kompromisslos, die Veranstaltung beendet sei; man sei quasi herausgeschmissen worden. Seitdem habe es keine Kontakte mehr gegeben.

Er selbst habe sich bemüht, Erläuterungen zu geben, was von Herrn Schulz bestätigt worden sei, und habe vor dem Stadtrat einen ähnlichen Vortrag wie den heutigen gehalten; zu dieser Zeit hätten jedoch noch keine Vorentwurfsplanungen vorgelegen, sodass er damals keine konkreten Aussagen über die Auswirkung einer Planung habe machen können wie er sie heute gemacht habe.

Abg. Heym sagte, dass der PetA keine Entscheidung darüber treffen könne, was letztlich durchgeführt werde oder nicht. Dass die Gemeinde die planerische Hoheit inne habe und auch wahrgenommen habe, sei ihr legitimes Recht.

Er stelle die Frage, wie groß die Chancen hier in Thüringen wären, wären es nicht die Stadt Oberhof und die LEG, die als Akteure aufträten und diskutierten, sondern eine Gemeinde XY mit einem Planungsbüro, die ein solch hochwertiges Areal beplanten, weil es umgebaut werden solle.

Man habe genau gewusst, um was es heute gehe. Vonseiten des Petenten seien diejenigen eingeladen worden, die im Sachvortrag ihre Bedenken begründet vorgetragen hätten. Ihn interessiere auch die Sichtweise des TMUEN. Seine Google-Suche habe ergeben, dass die Schuderbachswiese als das größte Flächennaturdenkmal Thüringens ausgewiesen sei, was ihn beeindruckt habe. Davon ausgehend, dass, wenn die Planung umgesetzt werde, es die bislang auf der Schuderbachswiese vorhandene Vielfalt von Pflanzenarten nicht mehr geben würde, frage er den Vertreter des TMUEN, ob die Landesregierung mit Blick auf die gesetzlichen Regelungen letztlich ihre Zustimmung zu dem in Rede stehenden Umbau auf der in Rede stehenden Fläche geben würde.

Herr Schrader antwortete, die vom Petenten und seinen Unterstützern vorgetragene naturschutzfachliche Wertigkeit der Fläche auf jeden Fall unterstreichen zu können. Es sei aus dem Gutachten der Fachanstalt, der TLUG, aus dem Jahr 2016 zitiert worden. Das Gutachten sei bewusst in Auftrag gegeben worden, weil in der Vergangenheit immer Kontakte stattgefunden hätten und die Frage gestellt worden sei, wie wertig die Fläche sei bzw. Teilflächen seien, ob Flächen separiert werden könnten usw. Jeder wisse eigentlich seit 2016 – im Übrigen sei das Gutachten auch den möglichen Planern zur Verfügung gestellt worden –, auf welcher Fläche agiert werde, auf welche Flächen die Planungen aufgefahren würden.

Bezug nehmend auf die erwähnten Stellungnahmen der unteren und insbesondere der oberen Naturschutzbehörde und der Ausführung, dass vermisst worden sei, in welchem Umfang die naturschutzrechtlichen Anforderungen bislang abgearbeitet worden seien bzw. abgearbeitet würden, wolle er den Blick auf den gesetzlichen Biotopschutz gemäß § 30 Abs. 4 Bundesnaturschutzgesetz lenken. Dieser besage eindeutig, dass, bevor man in die Aufstellung eines B-Plans gehe, die Möglichkeit einer Ausnahme oder gar einer Befreiung vom gesetzlichen Biotopschutz zu prüfen sei. Die zuständige Behörde – im vorliegenden Fall die untere Naturschutzbehörde – habe eine Ausnahme mindestens in Aussicht zu stellen, wenn nicht sogar zu erteilen. Bei derartigen Wertigkeiten könne es auch sein, dass man in ein Befreiungsverfahren gehen müsse.

Die Planer seien gut beraten, auch die Angaben – die seiner Ansicht nach bislang fehlen würden – vorzulegen, nämlich um welche Art von Golfplatz es sich handele, ob wirklich nur – in Führungszeichen – in einem engen Zeitfenster der Abschlags- und Zielbereich freigemäht und auf jegliche Modellierungen, Düngungen, Drainierungen und dergleichen verzichtet werden solle oder es sich doch eher um ein klassisches Konzept handele, d. h., es finde der hier befürchtete komplette Umbau des Platzes statt. Das sei ein großer Unterschied.

Nur wenn Vorgenanntes bekannt sei, könne man die Frage des Abg. Heym beantworten. Bislang fehlten ihm entsprechende Angaben, sodass er sich dazu heute hier nicht äußern könne. Die Angaben seien im Rahmen des naturschutzrechtlichen Ausnahme-/Befreiungsverfahrens vom gesetzlichen Biotopschutz vorzulegen und in Verantwortung der unteren Naturschutzbehörde zu prüfen. Er gehe davon aus, dass sich die untere Naturschutzbehörde äußerst intensiv damit befassen werde. Das sei ein naturschutzrechtlicher Verfahrensschritt, der zu durchlaufen wäre – abgesehen vom Flächennaturdenkmal und vom Artenschutzrecht.

Abg. Weltzien äußerte, sich in der vergangenen Woche in Anwesenheit von Unterstützern und Planern vor Ort selbst ein Bild gemacht zu haben. Herr Schulz habe vorhin bereits ausgeführt, dass der zweite Planungsschritt der entscheidende und wichtige sei. Er fragte, wann man zu wissen meine, ob auf dem in Rede stehenden Areal ein Golfplatz entwickelt werden könne oder nicht, worauf **Herr Schrader** äußerte, den Planungsverantwortlichen zu empfehlen, den zuvor genannten Schritt anzugehen. Erst wenn dieser durchlaufen worden sei, sei abschätzbar, ob man in die zweite Phase des B-Planverfahrens werde eintreten können.

Herr Budnick ergänzte, dass der Stellungnahme der oberen Wasserbehörde zu entnehmen sei, dass das Vorhaben in der jetzigen Abstraktionsstufe nicht mit dem Wasserschutz vereinbar sei – es sei nicht zulässig. Ob es gelingen könnte, eine Ausnahmegenehmigung für den geplanten Golfplatz zu erteilen, weil ggf. auf bestimmte Bau- und Bewirtschaftungselemente und -weisen verzichtet würde, müsste dann entsprechend geprüft werden. Die obere Wasserbehörde habe das Vorhaben zunächst grundsätzlich abgelehnt.

Abg. Wahl merkte an, einige der heutigen Äußerungen für schwierig zu erachten. Zur Aussage, dass es sich um ein offenes Planungsverfahren handele und die Fakten erst noch „auf den Tisch kommen“ müssten, machte sie darauf aufmerksam, dass zahlreiche Fakten dargelegt worden seien, die deutlich gemacht hätten, dass, wenn die Schuderbachswiese verloren gehen würde, eine Menge Arten enorm bedroht wären. Vor dem Hintergrund,

dass Experten von einem sechsten Massensterben der Arten sprechen würden und dass täglich rund 150 Arten verloren gingen, wisse sie wirklich nicht, wie man gegenüber kommenden Generationen ansatzweise würde erklären wollen, dass man diese naturschutzfachlich höchst bedeutende Wiese für die Errichtung eines Golfplatzes in Erwägung ziehe.

Sie fragte Bezug nehmend auf den Vortrag von Herrn Kögler und der Mitteilung, dass, wenn die Planung in den von ihm dargelegten Umrissen umgesetzt würde, von bestimmten Arten ungefähr 50 Prozent und von manch anderen Arten noch mehr verloren gehen würden, ob ein Umbau zu einem Golfplatz überhaupt derart funktionieren könnte, dass die Arten nicht betroffen wären; ob ein Umbau ansatzweise naturverträglich möglich wäre. Sie könne sich das nicht vorstellen, insbesondere auch mit Blick auf einzusetzende Technik – Bagger etc.

An den Petenten/die Unterstützer gewandt äußerte sie, sich zu fragen, ob der touristische Nutzen nicht ein sehr viel höherer wäre, wenn man die Schuderbachswiese irgendwie erfahrbar/erlebbar machen würde. Sie habe die Schuderbachswiese selbst gesehen; selbst Laien würden den Wert dieser Wiese erkennen. Sie frage, ob man sich vorstellen könnte, ob es die Möglichkeit gäbe, Touristen den Wert der Wiese vor Ort nahezubringen, diese entsprechend zu gestalten und dadurch ggf. sehr viel mehr Touristen nach Oberhof zu locken.

Herr Kögler äußerte, dass eine touristische Vermarktung von hochwertigen Lebensräumen immer problematisch sein könne. Anhand der vorhandenen Wegebeziehungen und der vorhandenen Pflanzengesellschaften in der Umgebung der Schuderbachswiese sei er im Rahmen von Diskussionen mit Fachkollegen übereingekommen, dass man diese Wiese der Öffentlichkeit auf geeignete Art und Weise erlebbar machen könne, sofern das gewollt sei.

Er könne sich vorstellen, dass die Schuderbachswiese eine natürliche Außenanlage des Rennsteiggartens werde, in der ganz konkret eine Thüringer Bergwiese, wie sie überall existiert gehabt habe, angeschaut werden könne, ohne dass es ein floristisches Museum wie der Rennsteiggarten, in welchem Pflanzen aus aller Welt gezeigt würden, sei. Man könne dabei mit zahlreichen Informationstafeln und kleinen Schildern entlang des Pfades für ganz speziell dort vorkommende Pflanzen arbeiten – ähnlich wie im Rennsteiggarten.

Er könne sich auch vorstellen, dass an der Stelle, wo das bisherige Golfhotel gestanden habe – ihm sei zu Ohren gekommen, dass das Gebäude nicht mehr zu retten sei, d. h., dass es abgerissen und neu aufgebaut werden müsste –, ein Naturhotel errichtet werde, wenn bspw. AWO SANO erweitern wollen würde. Naturhotels gebe es bereits anderswo in

Deutschland sowie in Österreich; dort werde bezüglich der Bewirtschaftung auf Naturprodukte zurückgegriffen, zudem werde die Natur erklärt.

Weil Oberhof so ein Kristallisationszentrum der Wanderbewegung über den Rennsteig sei, könne er sich vorstellen, dass man diesen sanften Tourismus in einem Naturhotel mit einem großen Informationszentrum über die Naturausstellung des Thüringer Waldes entlang des Rennsteigs – mit allen Erläuterungen, bspw. auch über die Biosphärenreservate etc. – etablieren könnte. Damit könnte eine touristische Attraktivität entstehen. Das sei seiner Ansicht nach die gescheiterte Variante, als auf der Schuderbachswiese um jeden Preis einen Golfplatz zu errichten.

Im Übrigen lägen ihm Informationen vor, dass es im Jahr 2000 einen Hinweis an den Golfclub gegeben haben solle, die Finger von dem Vorhaben zu lassen, weil es einerseits unattraktiv und andererseits wirtschaftlich nicht beherrschbar wäre.

Abg. Hoffmann fragte, wann die Stellungnahme von der Wasserschutzbehörde erarbeitet worden sei.

Bezug nehmend auf ihre Kleine Anfrage 7/505 sowie der Antwort des TMWWDG – Drucksache 7/952 –, aus der hervorgehe, dass 2017 beim LRA Schmalkalden-Meiningen ein Antrag auf Befreiung von den Verboten, Beschränkungen sowie Duldungs- und Handlungspflichten der Wasserschutzgebietsverordnung gestellt worden sei, fragte sie, ob diesem entsprochen oder dieser abgelehnt worden sei.

Zur damaligen Zeile in der Presse, dass die rot-rot-grüne Landesregierung 2017 grünes Licht für den Golfplatz in Oberhof gegeben habe, fragte sie, ob die Stellungnahme der Wasserschutzbehörde zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorgelegen habe.

Herr Budnick führte aus, dass die aktuelle Stellungnahme zum Wasserrecht vom April sei. Mit Blick auf diverse Genehmigungsverfahren, den alten B-Plan sowie den Antrag auf Befreiung von den Verboten, Beschränkungen sowie Duldungs- und Handlungspflichten der Wasserschutzgebietsverordnung resümierte er, dass es nebenher eine relativ komplizierte Zulassungs- und Genehmigungsfrage für das Vorhaben gebe.

Hinsichtlich des B-Planverfahrens merkte er an, dass es nicht nur um den Golfplatz, sondern auch noch um zwei andere Vorhaben gehe. Die Sachlage habe sich seither nicht geändert. Auch mit Gültigkeit des B-Planverfahrens von 1993 wäre es erforderlich gewesen, nach dem

Wasserrecht eine Ausnahmegenehmigung für den Golfplatz zu erwirken. Das B-Planverfahren sei neu gemacht worden, um Sämtliches zu diskutieren, um mit den Einwendungen insgesamt umzugehen, um dann umfassend sagen zu können, ob das in Rede stehende Vorhaben möglich sei oder nicht.

Dass in der Zeitung gestanden haben solle, dass die Landesregierung 2017 das Vorhaben „bejubelt“ habe, sei ihm jetzt nicht präsent. Mit Blick auf die damals zahlreich geführten Gespräche gehe er davon aus, dass das darauf abhebe, dass man die Möglichkeit sehe – was hier auch angeklungen sei –, diesen speziellen Golfplatz womöglich mit den naturschutz- und wasserrechtlichen Anforderungen übereinzubekommen – zumindest, dass die Hoffnung noch bestehen könnte.

Abg. Dr. Klisch merkte anlehnend an die Ausführungen des Abg. Weltzien sowie des Petenten zur Frage nach einem effizienten ergebnisorientierten Vorgehen an, das Gefühl zu haben, dass ein Naturjuwel quasi vergewaltigt werden solle, weil dort u. a. in den 30er-Jahren bedeutende Menschen Golf gespielt hätten. In diesem Zusammenhang sei darauf verwiesen, dass es in Thüringen bereits anderswo Golfplätze gebe. So genieße bspw. der Golfplatz in Blankenhain deutschlandweit hohe Anerkennung und ziehe Touristen an.

Sie frage sich, ob es konzeptionell tiefgründige Analysen gebe, auf deren Grundlage man begründen könnte, ob es touristisch gesehen überhaupt Sinn machen würde, auf der Schuderbachswiese einen Golfplatz zu errichten. Sie fragte zudem, inwiefern man effizient einen Zeitplan entwickeln könne, damit man Antworten erhalte, ab wann man diesen Punkt – hoffentlich im Sinne der Natur – als geklärt betrachten könne.

Herr Salberg erklärte, dass sich das Verfahren aus mehreren Teilverfahren zusammensetze. Die Entscheidung darüber, ob es zu dem Golfplatz kommen werde oder nicht, gebe es nicht vor dem nächsten Jahr. Es müssten naturschutzfachliche Abläufe bis hin zu nochmaligen externen Kartierungen, die in bestimmten Jahreszeiten stattfinden müssten – dafür sei es in diesem Jahr schon zu spät –, abgewartet werden. Zudem seien weitere Gesprächsrunden mit Fachbehörden und mit Vertretern von Naturschutzverbänden notwendig. Er gehe derzeit davon aus, dass man bis Ende 2021 entsprechende Klarheit haben könnte. Zu diesem Zeitpunkt sei es auch an der Zeit, entsprechende Klarheit zu haben. Sollte es nicht zur Umsetzung des geplanten Golfplatzes kommen, könnten sich Gesprächsrunden zu möglichen Alternativen, um die touristische Wertigkeit Oberhofs zu erhöhen, anschließen – Ideen dazu gebe es.

Auf die Frage von **Herrn Kögler**, welche Art von Fachgutachten oder -kartierungen der LEG noch fehlen würden bzw. wo es noch Klärungsbedarf gebe, was bislang nicht bekannt sei, antwortete **Herr Salberg**, dass den eingegangenen Stellungnahmen zu entnehmen gewesen sei, dass noch faunistische Erhebungen, die nur in bestimmten Zeiträumen erfolgen könnten, durchzuführen seien. Auch die übrigen Bereiche – über die erfassten hochwertigen Wiesenflächen hinaus, teilweise seien Waldbereiche betroffen – müssten erfasst werden. Das, was vorgearbeitet worden sei, müsse nicht „neu erfunden“ werden. Im Namen seines Hauses biete man Kooperation an; arbeite man gemeinsam mit den Behörden zusammen, komme man ggf. auch zügiger zu einem Ergebnis.

Vors. Abg. Müller dankte – auch im Namen des Ausschusses – allen Anwesenden und schloss die Anhörung.

2. Punkt 2 der Tagesordnung:

Gefell fordert: Reduzierung des Schwerlastverkehrs auf Mautausweichstrecke von Töpen nach Schleiz

Petition E-16/19

hier: Anhörung in öffentlicher Sitzung gemäß § 16 Abs. 1 S. 1 ThürPetG

Vors. Abg. Müller trug vor, die Petition E-16/19, die Herr Fischer als Vertreter der Bürgerinitiative (BI) für eine sichere und lebenswerte Stadt Gefell eingereicht habe, sei unter dem Titel „Gefell fordert: Reduzierung des Schwerlastverkehrs auf der Mautausweichstrecke von Töpen nach Schleiz“ auf der Petitionsplattform veröffentlicht worden.

Das nach § 16 Abs. 1 Satz 2 ThürPetG für eine öffentliche Anhörung erforderliche Quorum von 1.500 Mitzeichnern sei bei der Sammlung auf der Petitionsplattform mit 14 Mitzeichnern nicht erfüllt worden. Allerdings seien zuvor auf einer privaten Petitionsplattform bereits ca. 2.400 Unterschriften für das Anliegen gesammelt worden. Im Interesse des Petenten habe der Ausschuss im vorliegenden Fall daher dennoch beschlossen, aufgrund des mit den Unterschriften dokumentierten öffentlichen Interesses eine öffentliche Anhörung zu dem geschilderten Anliegen durchzuführen.

Im Vorfeld der Anhörung habe der PetA bereits den AfILF um Mitberatung der Petition ersucht. Der Fachausschuss habe dem PetA im Ergebnis seiner Beratung empfohlen, die Petition der Landesregierung mit der Bitte zu überweisen, dem Anliegen durch geeignete

verkehrsrechtliche und verkehrstechnische Maßnahmen sowie durch Priorisierung und unverzügliche Umsetzung erforderlicher baulicher Maßnahmen zu folgen. Hierüber werde der PetA im Nachgang zu der heutigen Anhörung noch zu entscheiden haben.

Ohne den Ausführungen des Petenten vorgreifen zu wollen, umreißt sie die zu behandelnde Thematik kurz:

Mit der Petition werde die Reduzierung des Schwerlastverkehrs auf der „Mautausweichstrecke“ von Töpen nach Schleiz gefordert. Im Rahmen eines im Oktober 2019 durchgeführten Vor-Ort-Termins der BI mit dem damaligen Staatssekretär im Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) sei vom Petenten als Hauptforderung eine Sperrung des Straßenzuges B 2, B 90 und L 3002 für nicht ortsansässigen Schwerverkehr hervorgehoben worden.

Zur Prüfung, ob ein solches Durchgangsverkehrsverbot die gewünschte Entlastung erzielen würde, seien zunächst weitere Erfassungen durch das Landesamt für Bau und Verkehr (TLBV) erforderlich. Hierbei sei insbesondere zu untersuchen, wo die Quell- und Zielbereiche des Schwerlastverkehrs lägen und welchen Anteil dieser am Gesamtverkehr ausmache. Aufgrund der aktuellen und für das 2. Halbjahr geplanten Baustellen auf der A 9 könnten diese Untersuchungen jedoch voraussichtlich erst im nächsten Jahr erfolgen.

Der Petent, Herr Fischer, habe angekündigt, das Anliegen gemeinsam mit Herrn Briese, Herrn Hessel und Herrn Berka vorzutragen und zu erläutern. Im Anschluss an den Vortrag des Petenten und dessen Unterstützer habe die Landesregierung Gelegenheit, zu der Petition Stellung zu nehmen. Anschließend könnten die Kolleginnen und Kollegen aus den Ausschüssen Fragen zum Thema stellen.

Schließlich bat sie zu berücksichtigen, dass im Rahmen der heutigen Anhörung das Ergebnis der Petition nicht vorweggenommen werden könne. Die Entscheidung zu dem Anliegen bleibe den abschließenden Behandlungen im PetA vorbehalten.

Sie bat Herrn Fischer um seinen Vortrag.

Herr Fischer teilte mit, er sei Gründungsmitglied der BI für eine sichere und lebenswerte Stadt Gefell. Diese BI habe sich im Herbst 2018 gegründet. Die Belastungen der Bewohner von Gefell, Zollgrün und Töpen durch den Fahrzeugverkehr seien in den letzten Jahrzehnten enorm gestiegen. Entscheidungsträger der Stadt Gefell und des Saale-Orla-Kreises hätten

es bis heute versäumt, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um den Bürgern ein lebenswertes und sicheres Wohnumfeld zu ermöglichen. Deshalb hätten die Gründer der BI es sich zum Ziel gesetzt, Kommunalpolitiker, Landtagsabgeordnete und Bundestagsabgeordnete, Mitarbeiter von Behörden sowie Geschäftsführer von ortsansässigen Firmen über die untragbaren Lebensverhältnisse in der betreffenden Region zu informieren und Lösungsmöglichkeiten mit ihnen gemeinsam zu erarbeiten. Der erste Schritt der BI sei gewesen, eine Petition beim Thüringer Landtag einzubringen. 2.436 Unterstützer in sechs Wochen Sammlungszeitraum seien ein starkes Zeichen. In Töpen, Juchhöh, Dobareuth, Gefell und Zollgrün wohnten ca. 4.500 Menschen. Dass sie trotzdem die hohe Hürde für die Einreichung einer Petition geschafft hätten, zeige, wie belastend die derzeitige Situation für die Menschen entlang der B 2 sei.

Seit dem Beginn ihrer Arbeit hätten sie Bürgerversammlungen und Demonstrationen organisiert. Die große Resonanz der Bevölkerung bestärke sie dabei. Öffentliche Unterstützung hätten sie durch Reporter der Presse, des Radios und des Fernsehens erhalten. Sie stünden mit Mitarbeitern des TMIL, Mitgliedern des Landtags und des Bundestags in Kontakt. Dabei forderten sie die Reduzierung der Gesundheitsbelastungen und die Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Wohnbevölkerung. Für sie stehe eine regionale Lösung der Landkreise Saale-Orla und Hof im Vordergrund. Die Gefeller BI kooperiere deshalb mit den Bürgermeistern, Stadt- und Gemeinderäten und der Bevölkerung von Töpen, Gefell und Zollgrün. Die BI fordere dazu auf, unterstützt und in Lösungsprozesse mit einbezogen zu werden. Damit könne ein lebenswertes Umfeld für eine Vielzahl von Bürgerinnen und Bürgern geschaffen werden. Seine Unterstützer Herr Briese und Herr Hessel würden in ihren weiteren Ausführungen Einzelheiten aus der Verträglichkeitsanalyse des TLBV erläutern und mögliche Lösungswege aufzeigen. Herr Fischer spielte zunächst ein Video zur Lage vor Ort ab.

Herr Briese wies darauf hin, dass seitens der BI in Anbetracht der für die Anhörung zur Verfügung stehenden Zeit wichtige Unterlagen an die Mitglieder des PetA übersandt worden seien (in der E-Akte einsehbar). Dazu gehörten eine Verträglichkeitsanalyse der Stadt Gefell, eine Stellungnahme der BI zu dieser Analyse sowie ein Antrag der Stadt Gefell für die Sperrung des Schwerlastverkehrs ab 7,5 Tonnen für die Ortsdurchfahrt Gefell auf der B 2 zwischen der Landesgrenze zu Bayern und dem Abzweig zur B 90 in Gefell. Im zuvor gezeigten Video sei bereits vieles zur Problematik in Gefell, Juchhöh, Dobareuth bis Zollgrün vorgestellt worden. Darüber hinaus verwies er auf Teil 1 und Teil 2 der PowerPoint-Präsentation (vgl. Anlagen 3 und 4 zum Protokoll – bildhaft eingescannt), in denen einige Fakten aus der Verträglichkeitsanalyse sowie eine Lösung und Forderungen der BI

dargestellt seien. Auf der Basis der Verträglichkeitsanalyse, der Ergebnisprotokolle der unabhängigen Prüfinstitute Geovista GmbH aus Bayreuth und Delta-Plan aus Chemnitz, Gesprächen und Kontakten mit dem Ministerium, dem TLBV, mit Mitgliedern des Landtags sowie Landräten, Bürgermeistern, Stadt- und Gemeinderäten sowie Mitgliedern des Bundestags habe die BI Forderungen und Lösungsvorschläge zur Reduzierung der gesundheitlichen Belastungen, der Sicherheitsrisiken und deren Hauptursache – dem in den letzten Jahren extrem angestiegenen Schwerlastverkehr in Juchhöh, Dobareuth, Gefell, Haidefeld und Zollgrün – unterbreitet. Er merkte an, dass dazu bspw. dem PetA die Stellungnahme der BI zur Analyse vorliege (in der E-Akte einsehbar). Der BI sei das am 11. Oktober 2019 in Gefell organisierte verkehrspolitische Forum wichtig gewesen, an dem der seinerzeitige Staatssekretär Dr. Sühl, das TLBV, das Landesverwaltungsamt in Weimar, der Bürgermeister und Stadträte aus Gefell sowie Vertreter aus Zollgrün teilgenommen hätten. Anwesend seien zudem Vertreter der regionalen Wirtschaft – Geschäftsführer der Papierfabrik in Blankenstein – gewesen, was die BI immer als wichtig erachtet habe. Es seien – als ein Kernpunkt – intensiv Lösungen diskutiert worden, die zur Entlastung für die Stadt führen könnten. Dazu zählten zum einen der Bau einer geplanten Umgehungsstraße und zum anderen die geforderte Autobahnlösung sowie eine Mauterfassung auf der L 3002 von Gefell nach Zollgrün. Mit der Autobahnlösung meine die BI die Lenkung und den Verbleib des Schwerlastverkehrs auf den in der Nähe befindlichen Autobahnen A 72 und A 9. Fast alle Anwesenden hätten die Umgehungsstraße abgelehnt, auch die Mauterfassung sei als nicht zielführend beurteilt worden. Als Ergebnis seien vom Ministerium zur Schaffung von Rechtssicherheit und zur Ergänzung der Verträglichkeitsanalyse weitere Untersuchungen durch das TLBV eingeleitet worden. Damit sollten weitere Ergebnisse für eine Realisierung der Autobahnlösung vorgelegt werden. Aktuell liefen Befragungen von Lkw-Fahrern zur Ermittlung von Zielrouten sowie weitere Untersuchungen zur Lärmbelastung. Bedauerlicherweise verzögere sich die geplante Auswertung aufgrund von Baumaßnahmen auf der A 9. Für die BI sei vollkommen unverständlich, dass bisher weder in der Verträglichkeitsanalyse noch bei den laufenden Untersuchungen die von der BI immer geforderten Schadstoffbelastungen der Luft – Feinstaub, Stickoxide etc. – konkret untersucht worden seien. Dieser Faktor gehöre zu einer komplexen Analyse dazu und der Nachweis müsse dringend durchgeführt werden. Er nahm Bezug auf das gezeigte Video, in dem verrußte, verdreckte Häuserfassaden zu sehen gewesen seien. Durch den Straßenverkehr hervorgerufene Luftbelastung belaste nicht nur die unmittelbar an den Durchfahrtstraßen wohnenden Menschen, sondern auch jene, die täglich in der Stadt unterwegs seien. Die BI halte den konkreten Nachweis dieser Untersuchung für sehr wichtig. Allgemein sei der Einfluss dieses Faktors anerkannt, und wenn über eine Analyse diskutiert werde, sollte dies auch auf einer realen Basis erfolgen. Einen Antrag der Stadt Gefell vom 9. April 2020 hätten

Stadtrat, Bürgermeister und BI gemeinsam initiiert. Dieser Antrag liege dem PetA ebenfalls vor (in der E-Akte einsehbar). In der Begründung werde zur Reduzierung der Gesundheits- und Sicherheitsrisiken der Wohnbevölkerung als Hauptforderung die Umlenkung bzw. der Verbleib des Schwerlastverkehrs auf die bzw. der in der Nähe befindlichen Autobahnen A 9 bzw. A 72 erhoben. Die Autobahnlösung sei sofort zeitnah zu realisieren. Sie sei wesentlich kostengünstiger, ökologischer und umweltfreundlicher als eine Umgehungsstraße. Die Umgehungsstraße sei der Bevölkerung und Kommunalpolitikern in der Region nicht vermittelbar und werde auch von der BI abgelehnt.

Er nahm Bezug auf die Folien 1 und 2 von Teil 1 der PowerPoint-Präsentation (vgl. Anlage 3 zum Protokoll), auf der die Entwicklung des Schwerlastverkehrs von 2015 bis zum Beginn der Analyse im November 2018 zu sehen sei. Man sehe in den absoluten Zahlen und auch prozentual, dass der Schwerlastverkehr zugenommen habe. Interessanterweise liege der Schwerlastverkehr mit 24 Prozent deutlich über dem normalen Durchschnitt deutscher Bundesstraßen, der 8 Prozent betrage. Zu Folie 3 von Teil 1 der PowerPoint-Präsentation – Verkehrsaufkommen Tageszählungen 2018/2019 – (vgl. Anlage 3 zum Protokoll) merkte er an, die Behörden seien selbst überrascht gewesen – nicht nur die Verkehrsbehörde in Schleiz –, wie der Schwerlastverkehr zugenommen habe. Die Bevölkerung in Gefell und in Zollgrün habe es schon immer angesprochen – in Bürgerfragestunden, in Eingaben an Behörden, an das Ministerium, an das Bundesverkehrsministerium. Derlei sei immer ignoriert worden. Der BI liege ein Protokoll einer Beratung über die Problematik zwischen Polizei, Verkehrsbehörde und Landesamt aus dem Herbst 2018 vor. Zu allen Punkten, über die sie heute hier sprächen, habe seinerzeit kein Handlungsbedarf bestanden. Als dann die Fakten auf dem Tisch gelegen hätten, habe die Angelegenheit ein bisschen anders ausgesehen. Man habe nicht nur im November 2018, sondern, wie anhand der Folie ersichtlich, auch am 28.03.2019 und am 04.04.2019 Verkehrszählungen durchgeführt. Überall habe sich der Anteil des Schwerlastverkehrs von 24 Prozent bestätigt. Die im Kartenausschnitt auf Folie 7 von Teil 1 der PowerPoint-Präsentation (vgl. Anlage 3 zum Protokoll) gezeigte Strecke solle zur Demonstration und Darstellung einer Route der vorgeschlagenen, geforderten Autobahnlösung dienen. Man sehe den Verlauf der A 9 von Süden Richtung Berlin. Aus Osten komme die A 72 Chemnitz. 5 Kilometer von der Autobahnabfahrt Töpen am Autobahndreieck Hochfranken verlaufe die A 93 von Regensburg nach Hof. Dies sei deshalb wichtig, weil ein extrem hoher Anteil an Holztransporten diese Strecke nutze; aus dem Fichtelgebirge, aus dem Oberpfälzer Wald und auch aus Tschechien. In Bezug auf Tschechien sei interessant, dass sich in Aš in der Nähe des Bahnhofs ein großer Holzumschlagplatz befinde. Für die BI sei ein gutes Beispiel, dass in Tschechien der größte Anteil dieser Transporte über die Schiene laufen müsse. In Aš würden all die Holz mengen

auf Lkw verladen und über die Autobahn – wie er soeben geschildert habe – über die B 2 und die L 3002 bzw. links zur B 90 zur in der Nähe befindlichen Papierfabrik oder nach Blankenstein bzw. zu den Holzsägewerken transportiert. Er wies darauf hin, dass Landesgrenzen auf dem Kartenausschnitt nicht allzu deutlich eingezeichnet seien. Zudem rede man über Autobahnen. Die A 72 befinde sich im Landkreis Hof, die A 9 überwiegend im Landkreis Schleiz. Dies bedeute, dass hier eine regionale Lösung zwischen beiden Landkreisen getroffen werden müsse. Die Gemeinde Töpen habe schon Ende 2019 einen entsprechenden, analogen Antrag an ihre Verkehrsbehörde gestellt, auch die Ortsdurchfahrt der Gemeinde Töpen für den Schwerlastverkehr zu sperren. Die BI Gefell arbeite mit der betreffenden Gemeinde, mit Stadträten und dem Bürgermeister zusammen und sehe, dass eine regionale Lösung notwendig sei bzw. fordere eine solche. Der hier sichtbare Routenvergleich zeige, dass im Vergleich der Parameter „Strecke“, „Fahrzeit“ und „Maut“ der Unterschied relativ gering sei. Wenn nun von Gefell bis Zollgrün auf der L 3002 eine Maut erhoben worden wäre, würde die Mautdifferenz 1,20 Euro betragen. Bezüglich des gezeigten Vergleichs seien es 5,60 Euro. Im Rahmen des angeführten verkehrspolitischen Forums und auch von Vertretern der regionalen Wirtschaft sei eingeschätzt worden, dass diese Zahlen für die Holztransporte wirtschaftlich verkraftbar seien. Eigentlich sei es bspw. für den Durchgangsverkehr, der riesige Strecken auf dem Transportweg zurücklege, nicht relevant, wo sich der ganze Transportpreis relativiere. Die zweite große Strecke, auf die die BI in einem Routenvergleich immer wieder hinweise, verlaufe von Töpen bzw. von der A 72 bis Gefell und nach links/A 90 auf die A 9 bzw. A 90 zur Papierfabrik in Blankenstein bzw. zu den Sägewerken nach Friesau bzw. im Anschluss weiter an die Strecke West-Thüringen/Saalfeld. Es bestehe die Einschätzung, dass die Mauterfassung auf der L 3002 die Routenwahl der Lkw-Fahrer nicht wesentlich beeinflussen werde. Auf fast allen Bundesstraßen in Deutschland gelte seit 2018 im Sommer die Mautpflicht. Werde der betreffende Abschnitt miteinbezogen, sei davon auszugehen, dass dies kein positives Ergebnis bringe. Die BI habe in Gefell auch einen Beweis dafür, denn zwischen der B 2, Töpen, Gefell hinüber zur A 90 werde bereits Maut erhoben. Dies habe überhaupt keinen Einfluss. Er müsse zur letztgenannten Strecke dazusagen, dass der Streckenunterschied zwischen der Autobahn und den in Rede stehenden Straßen 5 Kilometer mehr betrage.

Auch Lärm beeinflusse die Gesundheit der Wohnbevölkerung. In den Folien 5 und 6 von Teil 1 der PowerPoint-Präsentation (vgl. Anlage 3 zum Protokoll) seien in einem Säulendiagramm Grenzwerte zur Lärmbelastung in der Ortslage Gefell aufgeführt. Die blaue Säule gebe den Beurteilungspegel für den Tag wieder, die orangene Säule den Beurteilungspegel für die Nacht. Unter den Säulen seien die unterschiedlichen Geschwindigkeiten für Pkw und Lkw aufgeführt. In Gefell gebe es im Kernbereich der Stadt Geschwindigkeitsbegrenzungen

auf 50 Kilometer pro Stunde für Pkw und 30 Kilometer pro Stunde für Lkw. Ermittelt worden sei, dass sowohl die hier aufgeführten Werte am Tag als auch die in der Nacht die vom TLBV festgelegten Grenzwerte überschritten würden. Interessant sei die Säule auf der rechten Seite. Diesbezüglich lasse sich feststellen, dass im Falle eines Lkw-Nachfahrverbots der festgelegte Grenzwert von 62 dB mit 59,8 dB unterschritten werde. Im Erdgeschoss von Wohnhäusern allerdings bleibe der Tag-Richtwert immer überschritten. Zu diesen Grenzwerten müsse die BI ein paar Ausführungen machen, weil es da wahrscheinlich ein paar Unterschiede gebe. Die angeführten Werte bezögen sich auf ein Dorf- und Wohnmischgebiet und das TLBV beziehe sich auf eine Lärmschutzrichtlinie von 1988. Gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes für 50 bzw. 30 Kilometer pro Stunde gälten in Wohnmischgebieten 64 dB am Tag und 54 dB in der Nacht, in allgemeinen Wohngebieten 59 dB am Tag und 49 dB in der Nacht. Allerdings sei es auch so, dass bei der Beschreibung des Stadtkerns – Durchfahrtsstraße B 2 in Gefell – in Bezug auf die Struktur und die Anreihung der Wohnhäuser eher von einem Wohngebiet ausgegangen werden müsse. Es gebe zwei Bäckereien, einen Fleischer, eine Apotheke und eine Mopedwerkstatt. Nach Auffassung der BI könne nicht davon ausgegangen werden, dass hier Werte für ein Dorf- und Wohnmischgebiet festgelegt werden müssten. Die BI verweise auf gerichtliche Entscheidungen, die in diese Richtung führten – vom Obergericht Münster oder Berlin und auch vom Bundesverwaltungsgericht. Die gerichtlichen Entscheidungen verwiesen bei der Festlegung/Orientierung der Grenzwerte bei einer Beurteilung auf eine politische Abwägungsentscheidung, welche die Interessen der Wohnbevölkerung berücksichtigen müsse. In Gefell sei noch ein besonderes Beispiel zu beachten: Mit dem Michaelisstift gebe es einen Wohnverbund der Diakonie Weimar, in dem 464 Menschen mit Behinderung im Alter von 25 bis 95 Jahren lebten. Diese Menschen hätten etwa psychische Störungen, Autismus, Epilepsien, Anpassungsstörungen bzw. körperliche Behinderungen. Im Michaelisstift gebe es zudem eine Tagespflege für ältere demenzkranke Menschen. Der Michaelisstift befinde sich am Ortsausgang Gefell an der B 2 sowie verteilt über das Stadtgebiet in an der B 2 liegenden Wohnhäusern. Hier gälten – das wolle er nachdrücklich ansprechen – gemäß der zuvor angeführten Verordnung Grenzwerte von 57 dB am Tag und 47 dB in der Nacht. Zur gesundheitlichen Belastung zähle die Problematik des Abgasnachweises, und die BI fordere nachdrücklich dazu auf, darauf hinzuwirken, dies bei den jetzt laufenden Analysen, die bedauerlicherweise in diesem Jahr nicht präsentiert werden könnten, zu berücksichtigen.

Herr Hessel sagte, er wolle auf drei Punkte eingehen, auf die die BI ein besonderes Augenmerk lege. Dies sei zum Ersten eine Erhöhung der Sicherheit im Stadtgebiet Gefell und den umliegenden Ortschaften, die vom vermehrten Schwerlastverkehrsaufkommen

betroffen seien. Die BI sei sich bewusst, dass in einem kurzen Zeitraum keine Lösungen zu finden seien. Er nahm Bezug auf das zu Beginn gezeigte Video und wies darauf hin, dass darin nur ein kleiner Ausschnitt zu Unfallgeschehen, die sich in der Vergangenheit im Stadtgebiet oder umliegenden Ortschaften ereignet hätten, enthalten gewesen sei. Es bestehe ein enormes Risiko und aus Sicht der BI sei von großem Glück zu sprechen, dass es bislang – abgesehen von einem Unfall, der sich am 19.06.2020 ereignet habe – zu keinem Personenschaden gekommen sei. Im Video sei gezeigt worden, wie sich die Situation der Gehwege gestalte. Beispielhaft wies er zudem darauf hin, dass im Zuge eines Unfalls Holz von einem Transporter auf den Gehweg gefallen sei. Des Weiteren sei ein Lkw gegen die Fassade eines Wohnhauses geprallt und habe einen Einschlag hinterlassen. Überdies sei ein Anhänger gegen das Gebäude einer Bäckerei gerollt und habe dieses beschädigt. Er wolle nicht übertreiben, allerdings gebe es vor Ort mit Sicherheit alle 14 Tage mit dem Schwerlastverkehr in Zusammenhang stehende Unfälle. Das im Video zuletzt gezeigte Unfallereignis habe die BI noch einmal besonders wachgerüttelt und betroffen gemacht: ein Unfall mit einem Schulbus am 19.06.2020 in der Schleizer Straße, bei dem Kinder zu Schaden gekommen seien. Wenngleich sie keine schweren Verletzungen davongetragen hätten, sei es lediglich großes Glück, dass dort darüber hinaus kein weiterer Personenschaden eingetreten sei. Er betonte, die Sicherheitsmaßnahmen müssten erhöht werden. Dies sei bereits in der angeführten Verträglichkeitsanalyse festgelegt worden. Des Weiteren müssten Sicherheitsmaßnahmen an Fußwegen getroffen werden. Die Fußwege würden jeden Tag von Bewohnern der Tagespflege und der Einrichtung der Diakonie genutzt, etwa um Einkäufe zu erledigen. Er erinnerte daran, dass sich die Einrichtung am Ortsausgang Richtung Hof befinde. Die von den Bewohnern genutzten Einkaufsmöglichkeiten befänden sich am anderen Ortsausgang. Eine Turnhalle sei ca. 500 Meter von der Grundschule entfernt. In diesem Zusammenhang werde ebenfalls der Gehweg entlang der B 2 genutzt. Er betonte, das Risiko sei immens, und nicht nur die BI befinde sich in einer unheimlichen Verantwortung gegenüber den Personen, die Entsprechendes nutzten. Kurzfristig durchführbare Maßnahmen sollten auch eingeleitet werden. Als Beispiel führte er Geschwindigkeitsmessungen, Sicherheitsmaßnahmen an den Gehwegen etc. an und wies auf dem PetA zugesandte Unterlagen hin, in denen die BI derlei konkretisiert habe (in der E-Akte einsehbar).

Zum Zweiten habe die BI versucht, bundesweit Kontakt mit Behörden aufzunehmen, die sich schon mit Sperrungen von Bundesstraßen befasst und diese auch durchgeführt hätten. An dieser Stelle wolle er der bereits gezeigten Darstellung auf der Karte mit der A 9, der A 72 und der Umfahrungsstrecke über die B 2 und die L 3002 eine Strecke gegenüberstellen, die sich in Hessen befinde. Betroffen sei das Regierungspräsidium Kassel, das eine Sperrung

eingeleitet habe. Er verwies auf Folie 6 von Teil 2 der PowerPoint-Präsentation (vgl. Anlage 4 zum Protokoll), wo in Schwarz die A 4 zu sehen sei, die auf die A 7 einmünde, und in Blau die Umfahrstrecke auf den Bundesstraßen B 27, B 7 und B 400. Dies sei hier als Vergleich angeführt. Mit Verweis auf das Anliegen der BI und unter Bezugnahme auf die Karte auf Folie 2 von Teil 2 der PowerPoint-Präsentation (vgl. Anlage 4 zum Protokoll) merkte er an, dass die Differenz zwischen der Ausweichstrecke und der von Lkw zu benutzenden Autobahn 5,9 Kilometer betrage und damit ein Plus von 4 Minuten bedeute. Für die Maut ergebe sich ein Plus von 5,60 Euro. Betrachte man im Gegensatz dazu die im hessischen Raum gelegenen Strecken um Bad Hersfeld, beständen eine Differenz von 44 Kilometern, eine zeitliche Mehrbelastung von 14 Minuten sowie eine Mauterhöhung von 9,10 Euro. Die Sperrung sei in Kraft gesetzt und die Bundesstraßen seien damit zum überwiegenden Teil vom Schwerlastverkehr entlastet. Dies zeige, dass solche Maßnahmen möglich seien. Die BI sei froh, dass sie darüber in mehreren Telefonaten mit den Verantwortlichen des Regierungspräsidiums Kassel habe sprechen können und ihr sei versichert worden, dass das betreffende Vorgehen zu einer enormen Erleichterung der dort betroffenen Bevölkerung geführt habe. Des Weiteren sei dort nicht nur die genannte Strecke betroffen, wozu Folie 5 von Teil 2 der PowerPoint-Präsentation (vgl. Anlage 4 zum Protokoll) eine Auflistung entnommen werden könne. So seien diverse Bundesstraßen mit verschiedenen Maßnahmen belegt worden. Es gebe Nachtfahrverbote, komplette Sperrungen für Fahrzeuge über 12 Tonnen etc. Dies habe der BI Mut gemacht, dass solche Maßnahmen auch durchführbar seien. In diesem Zusammenhang hob er hervor, dass im hessischen Bad Hersfeld, wo sich ein Logistikzentrum befinde, dem Schwerlastverkehr eine enorme Bedeutung zukomme.

Der letzte Punkt, den er ansprechen wolle, betreffe die Entwicklung der Region, speziell im Saale-Orla-Kreis und auch im Landkreis Hof, die die Bewohner von Gefell, Zollgrün sowie alle weiteren Betroffenen einholen werde. Der BI lägen in der Presse und im Rundfunk veröffentlichte Informationen vor und entsprechende Arbeiten seien bereits angelaufen. Die Firma Amazon werde im Landkreis Hof, in der Gemeinde Gattendorf das erste Logistikzentrum in der Region errichten. Dort werde eine Fläche von 570.000 Quadratmetern genutzt. Dies verdeutliche nochmals bzw. jeder könne sich dann vorstellen, inwiefern der Verkehr in den nächsten Jahren im betreffenden Gebiet erneut zunehmen werde. Seitens der verantwortlichen Stellen und auch vonseiten der Landesregierung in München werde immer wieder betont, das Gebiet Oberfranken sei für die Zukunft als Logistikzentrum vorgesehen.

Als weiteres Beispiel werde in nächster Nähe die ebenfalls an der A 72 ansässige Firma Dachser ihren Standort ausbauen und ihre Ausstoßkraft verdoppeln. Im Logistikzentrum würden 47 Ladetore und 39.000 Paletten Platz finden, zusätzlich zu dem, was schon da sei. All dies zeige, wie sich die in Rede stehende Region entwickeln werde, und umso mehr bestehe das Interesse, die Autobahnlösung für die Region mit den Abgeordneten und der Bevölkerung zusammen in die Wege zu leiten. Die BI habe in den letzten zwei Jahren seit ihrem Bestehen immer wieder das Gespräch mit der Wirtschaft in der betreffenden Region gesucht – mit der Papierfabrik in Blankenstein und mit der Firma Dennree in Töpen, die die zwei größten Arbeitgeber vor Ort seien. Die BI werde vonseiten der Wirtschaft nicht torpediert, im Gegenteil: Die Geschäftsführer der Unternehmen hätten der BI gezeigt, dass sie im Prinzip mit der Meinung der BI übereinstimmten. Am angeführten Gespräch, zu dem auch der seinerzeitige Staatssekretär Dr. Sühl anwesend gewesen sei, habe der Geschäftsführer aus Blankenstein wortwörtlich gesagt: „Schafft diese Sperrung und wir werden uns daran halten.“ Diese Aussage hätten 20 bis 30 Personen gehört. Herr Hessel betonte, der BI gehe es nicht um die Abschaffung von Arbeitsplätzen in der Region, sondern um eine Lösung, die auf der Autobahn stattfindet, dort, wo der Schwerlastverkehr nach Meinung der BI hingehöre. Er wies darauf hin, dass im betreffenden Gebiet nicht nur die BI Gefell tätig sei, sondern auch eine BI, die sich für die Höllentalbahn einsetze. Dies wäre noch mal ein Schritt in die richtige Richtung.

Die BI fordere die Mitglieder des PetA dazu auf, sie weiterhin am Petitionsverfahren und somit in Lösungen und Entscheidungsprozesse zur Verkehrsproblematik Gefell-Zollgrün einzubeziehen. Dies beteilige nicht nur die BI und deren ca. 2.500 Unterzeichner der Petition, sondern auch die Bevölkerung der Region direkt und demokratisch an der Verbesserung ihrer Lebensbedingungen. Der Antrag der Stadt Gefell vom 09.04.2020 fordere eine politische Abwägungsentscheidung zwischen den Interessen der Wirtschaft und den Lebensbedingungen der Wohnbevölkerung. Die Entwicklung der Wirtschaft und die Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region werde unterstützt. Sie dürfe aber nicht wie bisher die Lebensbedingungen der Menschen ignorieren. Er appellierte an den PetA, die Realisierung des Antrags der Stadt Gefell zu unterstützen.

Herr Berka bedankte sich zunächst für die Möglichkeit, vor dem PetA die Sorgen und Nöte der BI bzw. von Betroffenen darlegen zu können. Er spreche für den Ortsteil Zollgrün und wolle ergänzen, dass man ebenfalls sehr unter Lärmbelästigung, Gestank und Unfallgefahren leide. Am 06.11.2018 sei im Bereich Zollgrün eine Verkehrserhebung in Form einer Radarzählung durch die Firma Geovista GmbH durchgeführt worden. Zu den dabei ermittelten Verkehrsbelastungen teilte er mit, in Gefell bögen die aus dem südlichen Raum

kommenden Schwerlast- bzw. Holztransporter schon ab. Durch Zollgrün allerdings führen täglich 584 Lkw. Bedingt durch die geografische Lage sähen Lkw-Fahrer einen großen Berg vor sich, wenn sie aus Zollgrün hinausführen. Alles sei schön gerade, sodass sie mitten im Ort bereits Gas gäben – besonders im Winter, wenn Schnee liege – und mit erheblich erhöhten Geschwindigkeiten aus dem Ort hinausführen. Das Gleiche gelte ortseinwärts. Dort werde vor dem Ortseingangsschild abgebremst. Die Straße sei bereits einmal repariert worden. An den Bürgersteigen in Zollgrün bestünden die gleichen Probleme wie in Gefell. Es habe sich zuvor um eine Bundesstraße gehandelt und dementsprechend groß und breit sei die Straße ausgebaut. An den Bürgersteigen sei aber gespart worden und trotz einer grundhaften Erneuerung der Straße im Jahr 2012 stehe lediglich ein Bürgersteig von 60 Zentimetern Breite auf einer Straßenseite zur Verfügung. Er könne sich für Zollgrün den Forderungen der BI Gefell anschließen und bitte für die Bewohner von Gefell und von Zollgrün darum, dass die Petition angehört werde und entsprechende Gespräche weiter durchgeführt würden.

Herr Briese fügte hinzu, es gebe noch eine Angelegenheit, die der BI wichtig sei. Man spreche zwar immer von Gesundheitsbelastungen und Sicherheitsrisiken, allerdings gebe es noch etwas anderes. In solchen Orten in Thüringen – bzw. vielerorts – sei festzustellen, dass sich der Wohnbestand überwiegend in Privathand befinde. Er wies auf die im Video gezeigten verdreckten Hausfassaden hin. In Gefell hätten die Leute in den ersten Jahren ihre Fassaden noch einmal renoviert und dafür eigenes Geld investiert. Mittlerweile hätten die Leute die Nase so voll, dass es aussehe, wie es aussehe. Allein das Rathaus sei in den letzten drei Jahren seines Wissens zweimal farblich neu gestaltet worden. Direkt an der Durchfahrtstraße liegende Grundstücke und Wohnhäuser verlören an Wert, was persönliche Verluste für die betreffenden Personen bedeute. Diese Leute verschuldeten nichts, verschuldet werde es im Grunde durch den Staat aufgrund einer falschen Verkehrspolitik. Die Leute seien die Leidtragenden. In Gefell bestehe Häuserleerstand. Vermieter hätten Schwierigkeiten, an den Straßen Wohnungen zu vermieten. Bei Häuserverkäufen müsse der Wert radikal gesenkt werden, um ein Haus überhaupt loszuwerden. Was er bezüglich Gefell schildere, könne überall in Deutschland festgestellt werden. Diese Thematik komme in entsprechenden Diskussionen bedauerlicherweise immer ein bisschen zu kurz, sei aber für die dort lebenden Leute, die sich etwas aufgebaut hätten, von entscheidender Bedeutung. Die Leute würden für Dinge entmachtet, die sie gar nicht verursacht hätten.

Vors. Abg. Müller sprach dem Petenten und seinen Unterstützern ihren Dank für ihr Engagement und die inhaltlich guten Darstellungen aus. Sie bat die Landesregierung um Stellungnahme.

Frau Wuttke teilte mit, sie sei im TMIL Leiterin des Referats für Straßenverkehr und Verkehrssicherheit. Die BI habe noch einmal sehr umfassend die hier vorliegende Problematik erläutert. Dazu gebe es nichts weiter zu sagen. Das Video sei ebenfalls eindrucksvoll gewesen und habe gezeigt, wie der Verkehr vor Ort aktuell ablaufe – insbesondere, was den hohen Anteil an Lkw-Schwerverkehr angehe. Es sei bereits dargelegt worden, dass für die verkehrlichen Regelungen in Gefell die im Landratsamt Saale-Orla-Kreis angegliederte untere Straßenverkehrsbehörde zuständig sei. Der in Rede stehende Antrag auf Geschwindigkeitsbegrenzung und Fahrverbot sei dort eingereicht worden und am 16.04. eingegangen. Die Straßenverkehrsbehörde habe sich damit befasst und am 23.04. dann die sogenannte Anhörung eingeleitet. Sie erklärte, wenn ein solches Verfahren einer verkehrsbehördlichen Anordnung laufe, seien verschiedene Stellen anzuhören, wozu Baulastträger und die Polizei gehörten. Dieses Verfahren sei zeitnah eingeleitet worden und im Rahmen dieser Anhörung sei vom TLBV mitgeteilt worden, dass es bereits verschiedene Lärmberechnungen in Angriff genommen habe, mittels derer die Problematik zusätzlich zur bekannten Verträglichkeitsuntersuchung weiter untersucht werden solle. Bis Ergebnisse vorlägen, vergehe noch einige Zeit. Am 4. Juni sei die Lärmberechnung im Landratsamt als zuständiger Straßenverkehrsbehörde vorgelegt worden, die eine Entscheidung treffen und den Sachverhalt bewerten müsse. Das Landratsamt habe die vorgelegten Unterlagen geprüft und am 11. Juni noch einmal das TLBV aufgefordert, verschiedene Fragen, die sich im Rahmen der Auswertung des Gutachtens ergeben hätten, zu beantworten, nachzubessern und zu prüfen. Diese Prüfung stehe noch aus. Das Landratsamt habe dem TLBV im Rahmen seiner Anfrage vom 11. Juni eine Terminsetzung für den 10. Juli gegeben. Insofern lägen diese Ergebnisse noch nicht abschließend vor. Wenn diese Ergebnisse dann vorlägen, sei es Sache der unteren Straßenverkehrsbehörde, das Gesamtpaket auszuwerten. Sie erinnerte daran, dass es sich um Bundesstraßen handle, und Bundesstraßen seien grundsätzlich für den allgemeinen und überregionalen Verkehr bestimmt. Gleichwohl gebe es auch die Möglichkeit, Bundesstraßen zu sperren. Sie merkte an, der Petent bzw. dessen Unterstützer hätten hierzu selbst Beispiele angeführt. Zu derlei müssten allerdings entsprechende Hintergründe und Fakten rechtssicher vorliegen. Ein Grund, um Sperrungen auszusprechen, sei auch der Schutz der Bevölkerung vor Abgas und Lärm. Insofern könne sie derzeit nur sagen, dass diese Auswertung kurzfristig anstehe. Sie wies darauf hin, dass eine ursprünglich angedachte Verkehrszählung zu Ziel- und Quellverkehr derzeit aufgrund von Baumaßnahmen und infolgedessen veränderter Verkehrsströme auf der Autobahn nicht durchgeführt werden könne. Schalltechnische Untersuchungen seien durchgeführt worden, dabei seien allerdings andere Zahlen verwendet worden, die schon da gewesen seien. Sie bat Herrn Wenzlaff, diesbezüglich einige allgemeine Ausführungen zu machen.

Herr Wenzlaff legte dar, er sei Regionalleiter Ost im TLBV und der BI bekannt, zumindest durch den Termin, an dem seinerzeit Staatssekretär Dr. Sühl teilgenommen habe. Wichtig sei hier, noch einmal zu bekräftigen, dass die Sachargumente der BI in sachlicher, objektiv ordentlicher Form vorgetragen worden seien. Die Sachargumente seien allen bekannt und stellten die Arbeitsgrundlage dar. Die von Frau Wuttke vorgetragene Abläufe könne er bestätigen. Neben der Polizei sei das Regionalreferat ein Baustein im verkehrsbehördlichen Anhörungsverfahren der unteren Verkehrsbehörde. Zudem sei man Träger der Straßenbaulast für die Bundesstraßen 2 und 90 und die Landesstraße 3002 im Raum Gefell. Das TLBV sei nah dran und **sage hier heute zu, zum Termin 10.07.2020, zur Vorlage der schalltechnischen Untersuchung, die dem TLBV von der Verkehrsbehörde auferlegt, zu beantwortenden Zusatzfragen zu beantworten.** Er gehe davon aus, dass die untere Verkehrsbehörde in diesem Zusammenhang das verkehrsbehördliche Verfahren zu einem Ergebnis bringen könne und dann entweder selbst oder gemeinsam mit der oberen Straßenverkehrsbehörde über die Antragstellung entscheiden werde. Diesen Sachstand könne er hier kundtun. Aufgrund der Antragstellung und aufgrund der vorliegenden Untersuchungsergebnisse sei eine begründende Entscheidung zu fällen. Er gehe nicht davon aus, dass die kurzfristig zugesagte Verkehrsuntersuchung noch zur Grundlage herangezogen werde. Er wolle noch einmal ausdrücklich bestätigen, dass die Verkehrszahlen bzw. die der Verträglichkeitsanalyse zugrunde liegenden Verkehrswerte zum durchschnittlich täglichen Verkehr der Jahre 2017 und 2018 korrekt seien. Man habe dort Verkehrsmengen von über 6.000 Kraftfahrzeugen am Tag und – das sei hier mehrfach gesagt worden – durchgängig einen 24-prozentigen Anteil an Schwerlastverkehr. 24 Prozent von über 6.000 Fahrzeugen seien am Tag mehr als 1.400 Lkw. Genau das sei jetzt u. a. für eine schalltechnische Untersuchung herangezogen worden mit einer entsprechenden Gebietseinstufung und den Szenarien, die dort zur Bewertung vorgeschlagen würden, was Grundlage für die Entscheidung der Verkehrsbehörde sei.

Vors. Abg. Müller interessierte, weshalb die BI eine Ortsumfahrung nicht als Option erachte, worauf **Herr Briese** antwortete, die geplante Umgehungsstraße sei zum einen nicht im aktuellen Bundesverkehrswegeplan enthalten. Sie sei eine Lösungsvariante, das müsse man so sagen. Was die BI zum anderen störe und auch in der Bevölkerung absolut nicht mehr vermittelbar sei, sei die Tatsache, dass diese Umgehungsstraße über ein langgezogenes Tal gezogen werden müsse. Die Umgehungsstraße koste sehr viel Geld, sei zeitnah nicht realisierbar und bringe den Betroffenen in den nächsten Jahren absolut nichts. Darüber hinaus greife sie in die Natur ein und sei nicht ökologisch. Dies seien die wichtigsten Fakten, weshalb eine Umgehungsstraße abgelehnt werde. Herr Hessel habe zuvor darauf hingewiesen, dass bei ihnen kein Mensch verstehe, dass sie hier ein Projekt „Umgehungsstraße“

diskutierten oder ernsthaft diskutieren wollten und für zig Millionen Euro seien die A 72 und die A 9 ausgebaut worden. Die A 9 sei in den letzten Jahren sechsspurig ausgebaut worden. Dorthin gehöre Lkw-Verkehr, und es könne nicht aus den angeführten Gründen von Spediteuren oder Fahrern entschieden werden, wie sie wo führen. Das verstehe kein Mensch, und die Leute in den betroffenen Orten sagten, ihre Umgehungsstraße sei die bereits vorhandene Autobahn, die A 72 bzw. die A 92. Dies könne sofort gemacht werden. Er informierte, die BI habe in Pößneck mit A. W. gesprochen, einem Mitglied des Bundestags. Dieser begleite seit Jahren DEGES-Projekte in ganz Thüringen. A. W. habe sich die Unterlagen angesehen und sofort gesagt, so müsse das gemacht werden. Alles andere sei Quatsch. A. W. habe gesagt, dass er die BI unterstütze und er habe mitgeteilt, dass er sich, wenn die BI das wolle, in Berlin an Bundesminister Scheuer und in Erfurt ans Ministerium wende, wenn ein entsprechender Antrag gestellt worden sei. Ein solcher Antrag sei nunmehr gestellt worden. Die betreffende Möglichkeit wäre eine Lösung, um ohne großen Zirkus etwas zu machen. Problematisch sei, dass für Bundesstraßen nicht nur Bundesgesetze gälten, sondern man liege mit dem Landkreis Hof hier bei dieser Lösung auf einer Linie. Um etwas Derartiges wie eine Autobahnlösung zu realisieren, bedürfe es Politiker auf regionaler Ebene, auf Landesebene, Behörden und Ministerien, die sich trauten, Entsprechendes umzusetzen. Dies hätten ihnen die Leute aus Kassel so bestätigt.

Herr Hessel ergänzte, die BI Gefell stehe in enger Verbindung mit der BI in Töpen. Er verwies auf die Karte auf Folie 2 von Teil 2 der PowerPoint-Präsentation (vgl. Anlage 4 zum Protokoll) und merkte an, würde die geplante Umgehungsstraße auf bayerischem Gebiet kurz nach dem Ort Töpen über das Tal auf Thüringer Seite hinübergeführt werden, brächte die Umgehungsstraße für die Gemeinde Töpen keine Entlastung. Der Schwerlastverkehr würde weiterhin auf bayerischem Gebiet durch die Gemeinde Töpen fahren.

Vors. Abg. Müller merkte an, man erlebe selten, dass Bürgerinitiativen so eng zusammenarbeiteten. Sie erkundigte sich, welche konkreten Voraussetzungen für eine Sperrung von Bundesstraßen für den Schwerlastverkehr erfüllt sein müssten, wozu **Frau Wuttke** informierte, man befinde sich hier im Verkehrsrecht, wo es die Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm gebe, die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr. Dabei handle es sich um eine Bundesrichtlinie aus dem Jahr 2007. Darin sei u. a. aufgeführt, unter welchen Bedingungen auch einschränkende Maßnahmen für den Verkehr – bspw. Verkehrsverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen – ausgesprochen werden könnten. Es gehe einmal um die Widmung der Straße an sich, zudem gebe es Lärmwerte, die nach Gebieten – Wohngebiete, Mischgebiete etc. – unterschieden. Darüber hinaus gebe es Berechnungsvorschriften, wie der Lärm berechnet

werde. Lärm werde nicht gemessen, sondern berechnet. Dies habe auch fachliche Hintergründe. Des Weiteren seien es auch andere Berechnungsmethoden und Werte als im Immissionsschutzgesetz, und dies müsse alles im Einzelnen bewertet werden. Es gehe auch um örtliche Gegebenheiten und Besonderheiten. Der Verkehr an sich verschwinde ja nicht, sondern verlagere sich nur. Insofern müsse sichergestellt werden, dass sich der Verkehr nicht in andere sensible Gebiete verlagere. All diese Dinge müssten geprüft werden. Unfallgeschehen bzw. Verkehrssicherheit sei ebenfalls noch ein Punkt. Dies in der Gesamtheit führe dann dazu, dass die untere Straßenverkehrsbehörde entscheide, ob bzw. inwiefern ein Verkehrsverbot für bestimmte Verkehrsarten ausgesprochen werde – nur am Tag oder ebenfalls nachts oder nur nachts. Es könne auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung ausgesprochen werden. Da gebe es verschiedene mögliche Varianten. Je nachdem, zu welchem Ergebnis die untere Straßenverkehrsbehörde komme, könne es nötig sei – so seien die bundesweiten Regularien –, dass die nächsthöhere Behörde, das Landesverwaltungsamt in Weimar, dieser verkehrsbehördlichen Anhörung zustimmen müsse. Das Landesverwaltungsamt prüfe dann auch noch einmal die Begründung, und dann werde gesagt, die Straßenverkehrsbehörde habe die betreffende Regelung sachlich und ermessensfehlerfrei getroffen. Dies wäre dann abzuwarten.

Herr Wenzlaff fügte hinzu, er wolle die BI minimal dahin gehend korrigieren, dass Baurecht für eine Ortsumgehung auf Thüringer Terrain bestehe. Es sei keine Ortsumgehungsführung von Töpen geplant. Sie beginne zwischen Juchhöh und Dobareuth, führe über das große Tal, am Rettenmeier vorbei und dann in Richtung Autobahnanschlussstelle Bad Lobenstein. Zutreffend sei die Äußerung der BI, dass mit einer Ortsumgehung keine Entlastung für die Bürger in Töpen auf bayerischer Seite einhergehe.

Abg. Heym sagte, die Gründe für die Ablehnung einer Umgehungsstraße seien nachvollziehbar. Er fragte, ob Erkenntnisse dazu vorlägen, wie hoch der Anteil von Quell- und Zielverkehr aus dieser Region bzw. in diese Region sei. In der Regel bestehe die Auffassung, dass Lkw nicht durch Orte fahren sollten, gleichwohl müsse Verkehr dorthin stattfinden. In Anbetracht von nahe liegenden Logistikzentren interessiere ihn, ob überhaupt damit zu rechnen sei, dass ein nennenswerter Verkehrsanteil von dort weggeführt werde, wenn eine praktikable und schlüssige Lösung bestehe.

Herr Briese äußerte, eine solche Lösung gebe es. Er wies auf die Äußerung von Herrn Wenzlaff hin, dass jetzt Ziel- und Quellverkehr detaillierter erfasst werden müssten, und zwar für alle Ortsausfahrten und Ortseinfahrten der Stadt Gefell. Vonseiten der Prüfinstitute lägen Daten mittels Kennzeichenerfassung vor, wonach seiner Erinnerung nach auf der B 2 an der

Ortsdurchfahrt Gefell links rüber, B 90 Richtung Autobahnanschlussstelle A 9 Bad Lobenstein, Gefell ein Lkw-Durchgangsverkehr von mehr als 40 Prozent nachgewiesen werde. Der ermittelte Anteil ausländischer Lkw – aus Polen, baltischen Staaten, der Ukraine, Weißrussland etc. – betrage bis zu 29 Prozent. Würden einmal alle Ortseingänge betrachtet – wie dies von Prüfinstituten dargelegt werde –, könne man davon ausgehen, dass der Durchgangsverkehr der Lkw weit über 40 Prozent ausmachen werde.

Abg. Bergner sagte, ihm sei die Örtlichkeit gut bekannt und er könne bestätigen, dass in den Darlegungen des Petenten und von dessen Unterstützern nichts übertrieben sei. Insofern halte er das Anliegen für mehr als nachvollziehbar. Ihn interessierte, was zur Abstufung der B 2 im Bereich von Gefell geführt habe. Eine Abstufung wäre seiner Ansicht nach ein Indiz für eine geringere Verkehrsbedeutung, was das Aussprechen entsprechender Verkehrseinschränkungen möglicherweise erleichtern könne. Des Weiteren sehe man – auch ohne dass die Ergebnisse zu Lärmschutzuntersuchungen vorlägen – anhand der Bilder zu Gehwegbreiten etc., dass die Ortsdurchfahrt in keiner Weise der Ortsdurchfahrtrichtlinie entspreche. Dies habe sich historisch so ergeben. Seiner Auffassung nach müssten bereits Ansatzpunkte bestehen, die zumindest an Engstellen für eine Verkehrsgeschwindigkeitsreduzierung sprächen sowie Überlegungen unterstützten, dass nicht alles, was auf den Bildern zu sehen gewesen sei, auch wirklich durch die Ortslage durchrollen könne. Man müsse sich damit befassen, wie man dem Anliegen entgegenkomme. Überdies habe er die Überlegungen zur Thematik „Ortsumgehung“ verstanden, gleichwohl gab er zu bedenken, dass sich auch künftig auf der A 9 Unfälle ereigneten und dann Fahrer in Größenordnungen versuchen würden, auszuweichen. Auch wenn ggf. eine Sperrung ausgesprochen werde, sei dies etwas, was in entsprechenden Situationen gern missachtet werde. Insofern spreche er sich dafür aus, auf langfristige Sicht den Gedanken an eine Ortsumgehung nicht völlig außer Acht zu lassen.

Frau Wuttke äußerte, zu den bereits jetzt durchführbaren Maßnahmen sei angeführt worden, dass aufgrund der Verkehrsverhältnisse bereits Geschwindigkeitsbegrenzungen angeordnet worden seien. Grundsätzlich gelte gleichwohl die genannte Richtlinie, und da müssten Unfallhäufungen und dergleichen nachgewiesen werden. Allein die Tatsache, dass eine Straße zu schmal o. Ä. sei, genüge nicht, um ein Fahrverbot für bestimmte Verkehrsgruppen auszusprechen.

Herr Wenzlaff ergänzte zur Abstufung der Bundesstraße 2 zwischen Gefell und Schleiz, dass diese Bundesstraße 2 nun die Bezeichnung L 3002 trage und mit Vollzug des sechsspurigen Ausbaus der Bundesstraße 2 zur Landesstraße 3002 abgestuft worden sei.

Dies gehe auf eine allgemeine Forderung aus der Verkehrsgesetzgebung zwischen dem Bund und den Ländern zurück, wonach autobahnparallele Bundesstraßen entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung und Fernstraßenrelevanz überprüft würden. Derlei sei seines Wissens im Jahr 2011 oder 2012/2013 erfolgt, und da sei die Abstufung vollzogen worden.

Abg. Dr. Lukin merkte an, in einem Schreiben des Bürgermeisters der Stadt Gefell sei die Sperrung für den Schwerlastverkehr über 7,5 Tonnen für die Ortsdurchfahrt ausdrücklich erwähnt worden. Sie fragte, ob dies aus Sicht der BI eine Variante oder zumindest ein erster Schritt sei und erkundigte sich, als wie ausreichend diese Möglichkeit erachtet werde. Ein solches Vorgehen würde bedeuten, dass generell über 7,5 Tonnen schwere Fahrzeuge anliegerfrei herausgenommen werden könnten. Sie interessierte, ob dies nach Auffassung der Landesregierung als erste Maßnahme relativ schnell zu vollziehen wäre.

Herr Briese teilte mit, die im Antrag der Stadt Gefell vom 9. April 2020 enthaltene Formulierung von 7,5 Tonnen sei auf der Grundlage von Beispielen aus der ganzen Bundesrepublik bewusst so gewählt worden. Die BI würde auch gern 3,5 Tonnen ansetzen, jedoch müsse man realistisch sein. Bezüglich des von Herrn Hessel angeführten Beispiels zu einem Vorgehen im Regierungsbezirk Kassel gebe es solche strengen Regelungen, und auch in Baden-Württemberg im Bereich der Autobahn Karlsruhe-Basel. Die BI sehe die 7,5 Tonnen als Maßstab und warte auch das Ergebnis entsprechender Untersuchungen ab.

Frau Wuttke erläuterte, 3,5 Tonnen, 7,5 Tonnen bzw. 12 Tonnen seien übliche Größen für Sperrungen. Wolle man Einschränkungen des Verkehrs vornehmen, müsse man das sogenannte mildeste Mittel nehmen, und im Rahmen einer entsprechenden Untersuchung würden diese einzelnen Stufen berechnet und bewertet. Dann müsse die Straßenverkehrsbehörde sagen, dass ab einer bestimmten Kombination von Geschwindigkeitsbegrenzung und Fahrverboten eine entsprechende Minderung der Lärmbelastung erreicht werde, die den Vorgaben der Richtlinie entspreche. Es gebe auch noch eine Regelung, wonach mit der einzelnen Maßnahme mindestens eine Minimierung um 3 dB erreicht werden müsse, weil nur das hörbar wahrzunehmen sei. Zudem müssten nicht nur straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen untersucht werden, sondern auch Dinge wie Flüsterasphalt oder andere bauliche Maßnahmen, Lichtsignalsteuerungen etc. Derlei sei im Zuge solcher Untersuchungen zu berücksichtigen, und das mildeste Mittel sei dann die Maßnahme, die umgesetzt werden könne.

Abg. Bergner gab zu bedenken, in Bezug auf den Ausbaustandard beunruhigten ihn die an bestimmten Stellen vorhandenen Gehwegbreiten. Eine Breite von 60 Zentimetern halte er für

eine dramatische Situation, wenn man davon ausgehe, dass heutzutage selbst auf Nebenstrecken ein Gehweg nicht schmaler als 1,5 Meter sein sollte. Dies sei seiner Ansicht nach ein deutliches Indiz dafür, dass Handlungsbedarf bestehe.

Frau Wuttke merkte an, Entsprechendes müsse im Einzelfall geklärt werden. Nach straßenverkehrsrechtlichen Gesichtspunkten gebe es keine Vorgaben, dass eine Verkehrseinschränkung für den fließenden Verkehr erfolgen könne, wenn etwa nur ein einseitiger Gehweg vorhanden sei. Manchmal sei nicht genügend Platz vorhanden und eine Gehwegverbreiterung wirke sich zulasten des fließenden Verkehrs aus.

Abg. Lukasch nahm Bezug darauf, dass der Termin zur Vorlage des Ergebnisses einer schallschutztechnischen Untersuchung am 10.07.2020 gehalten werden solle. Unter der Annahme, dass das Landratsamt entscheide, die Ortsdurchfahrt für Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen zu sperren, sei zu berücksichtigen, dass es sich nach wie vor um eine Bundesstraße handle, die aus bzw. nach Bayern führe. Sie interessierte, ob Entsprechendes dann beim Bund eingereicht werde und dieser dann eine Entscheidung treffe und ob in diesem Zusammenhang noch Hürden bestünden, die Entscheidung umzusetzen. Sie sei selbst vor Ort gewesen und habe sich gegenüber dem Rathaus bei einem Bäcker einen Kaffee geholt, der aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens kalt gewesen sei, bis sie die Straße habe überqueren können. Sie habe bewusst darauf geachtet, ob es sich um Ziel- und Quellverkehr gehandelt habe, und es seien fast überwiegend fremde Kennzeichen zu sehen gewesen.

Frau Wuttke bestätigte, es bestehe eine Hürde, allerdings betreffe dies jeden Landkreis, denn jeder Landkreis bzw. jede untere Straßenverkehrsbehörde sei für den jeweiligen Zuständigkeitsbereich zuständig. Jede Straße führe natürlich auch über den Landkreis hinaus, und dann müssten sich die betreffenden Landkreise verständigen. Dass die Grenze nun auch noch an einem Bundesland liege, mache es nicht unbedingt einfacher. Dies müsse die Straßenverkehrsbehörde ebenfalls berücksichtigen, denn sie könne nicht einfach am Ende von Thüringen sagen, dass eine Einfahrt untersagt sei oder dergleichen. Dies sei zu klären. Allerdings werde das Anliegen nicht an den Bund gereicht. In einem entsprechenden Fall müssten die nächsthöheren Verkehrsbehörden zunächst eine Prüfung vornehmen – in Bayern das Regierungspräsidium, in Thüringen das Landesverwaltungsamt in Weimar – und dann werde man weitersehen. Sie selbst habe noch keinen Fall erlebt, bei dem die eine Behörde zugestimmt habe und die andere nicht. Es müsse natürlich eine Abstimmung erfolgen. Ihr sei bekannt, dass das Landratsamt Saale-Orla-Kreis insofern bereits im Kontakt mit der zuständigen bayerischen Behörde stehe.

Abg. Gottweiss sagte, wenngleich er verstanden habe, was das Ziel sei, erscheine ihm die Positionierung gleichwohl ein wenig un schlüssig. Eine Klassifizierung von Straßen gebe es nicht ohne Grund. Ortsstraßen würden vornehmlich von dort wohnenden und den sie besuchenden Personen benutzt. Kreisstraßen bänden zumindest jede Ortslage innerhalb des Kreises an. Mittels Landesstraßen werde versucht, zentrale Orte miteinander zu verbinden. Auf Bundesstraßen finde überregionaler Verkehr statt und auf Autobahnen erfolge Fernverkehr. Dass Fernverkehr auf der Autobahn stattfinden solle, stehe fest und sollte auch als Ziel formuliert werden. Dabei sehe er kein Problem. Im Wesentlichen müsse dies über den Preis geregelt werden, sodass für Spediteure und Logistiker die Nutzung der Bundesstraße zu teuer werde. Insofern sei seiner Ansicht nach die Maut das Mittel der Wahl. Über eine Bundesstraße solle überregionaler Verkehr laufen. Dies sei zunächst nichts Negatives, sondern es gehe darum, dass die Regionen an das überregionale Verkehrsnetz angebunden seien, damit Wirtschaft stattfinden könne, Leute zu ihrer Arbeit kämen etc. pp. Im Grunde formuliere jeder dies als Standortvorteil. Von Bundesstraßen, die durch bebaute Ortschaften führten, gehe eine hohe Belastung für die betreffenden Ortschaften aus. Deswegen würden Umgehungsstraßen errichtet. Auf die Idee zu kommen, den überregionalen Verkehr zu kappen bzw. eine Einschränkung einer Bundesstraße vorzunehmen, indem eine Durchfahrt für Lkw untersagt werde, könne er nicht nachvollziehen. Bundesstraßen sollten über lange Strecken Regionen miteinander verbinden. An der Stelle scheine es ihm un schlüssig zu sein, zumal die Verkehrsbehörden, die damit letztlich umgehen müssten, diese unterschiedlichen Klassifikationen beachten müssten. Seiner Meinung nach wäre logisch, eine Umgehungsstraße zu errichten und dafür zu sorgen, dass der Fernverkehr auf der Autobahn bleibe. Detailfragen innerhalb der Ortslage, was Fußwege etc. anbelange, seien im Grunde kommunale Anliegen, zu denen die Kommune aktiv werden müsse. Eine Untersagung für die Durchfahrt von Lkw-Verkehr auszusprechen, scheine ihm auf den ersten Blick nicht logisch. Er fragte, ob es sinnvoll sei, dass die Bundesstraße dort entlangführe und ob der Charakter einer Bundesstraße vorliege.

Abg. Bergner sagte, er könne die Auffassung des Abg. Gottweiss nachvollziehen. Bundesstraßen seien wie Landesstraßen dafür da, Verkehr zu bündeln und als Hauptverkehrstrassen zu dienen. Er erinnerte daran, dass die Umgehungsstraße nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten sei, sodass es lange dauern würde, bis Entsprechendes umgesetzt würde. Er fragte, ob die BI ggf. zunächst von einem Provisorium rede, bis möglicherweise in ferner Zukunft eine Umgehungsstraße realisiert werden könne.

Frau Wuttke legte dar, gemäß der Straßenverkehrsrichtlinie, bündle sich auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs – Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen – sowie

weiteren Hauptverkehrsstraßen der weiträumige und der innerörtliche Verkehr und entlaste gleichzeitig die Wohngebiete. Dies sei Sinn der Sache. Deshalb stehe einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf diesen Straßen in der Regel deren besondere Verkehrsfunktion entgegen. Für die Ermöglichung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Bundesstraßen, und erst recht für ein Durchfahrverbot, müssten hohe Hürden überwunden werden. Die BI habe allerdings angeführt, dass dies nicht unmöglich sei. Es gebe Einzelfälle, und man müsse sicherlich im Nachgang bewerten, ob die betreffende Straße bspw. noch ihre Funktion als Bundesstraße habe. So weit sei man momentan noch nicht.

Herr Briese konstatierte, seiner Auffassung nach habe die BI viele Argumente für ihren Lösungsvorschlag vorgetragen. Abg. Gottweiss sei dazu eingeladen, sie in Gefell zu besuchen, um sich selbst einen Eindruck von der Lage zu verschaffen. Für die BI sei nachvollziehbar, dass sich Speditionen und Firmen strategisch an Autobahnen ansiedeln sollten, und dies geschehe ja. Das sei ja das Verrückte. Speditionen und Firmen wie Dachser oder Amazon siedelten sich an der A 72 bzw. der A 93 an. Verrückterweise nutzten die Lkw das Angebot der Autobahn nicht. Dies sei ein Argument. Zudem hätten die Straßen eine gewisse Widmung inne. Wenn man die Entwicklung von 2015 zu 2020 sehe, liege heute eine andere Verkehrssituation vor, was die Belastung dieser Straßen angehe. Wenn sich Zustände geändert hätten, müssten Anpassungen vorgenommen werden. Er wiederholte, bei ihnen verstehe kein Mensch, warum in unmittelbarer Nähe dieser Straße Autobahnen existierten und nicht genutzt würden. Sie hätten ein offenes Ohr von Wirtschaft, Kommunalpolitik und Behörden erhalten. Sie betrieben kein aus der Luft gegriffenes Diskutieren, sondern es gehe um Dinge, die sich in den letzten Jahren auf Kosten der Bevölkerung verschärft hätten.

Auf die Frage der **Vors. Abg. Müller**, wie hinsichtlich einer Reaktivierung von Strecken der Höllentalbahn auf thüringischem Gebiet der aktuelle Stand sei, antwortete **Frau Wuttke**, dazu könne sie keine Auskunft erteilen, weil sich ihr Sachgebiet nur auf die Straße beziehe.

Abg. Dr. Lukin informierte, Abg. Bergner habe heute im AfILF eine Nachfrage zur Höllentalbahn gestellt und vonseiten des TMIL sei bestätigt worden, dass Gespräche mit DB Cargo geführt würden, was gleichwohl derzeit keine Lösung für die BI darstelle. Sie fügte hinzu, die Diskussion seitens der BI sei vor allem damit begründet, dass nahezu parallel zu der betreffenden Straße eine Autobahn entlangführe, die den Schwerlastverkehr aufnehmen könnte. Die Problematik sei schon so anschaulich geschildert worden, dass eine ernsthafte Diskussion über Sonderregelungen im Gange sei. Es sei erwähnt worden, dass sich die Unternehmen Dachser bzw. Amazon noch anzusiedeln beabsichtigten und sie fragte, ob

diese Ansiedlungen in Autobahnnähe vorgesehen seien. Einer Analyse der Landesregierung zufolge habe sich der Schwerlastverkehr in Gefell ihres Wissens im Vergleich zu 2015 um 22 Prozent erhöht, in Zollgrün um 63 Prozent. Dies seien Zahlen, bei denen man die Ohren anlege.

Herr Hessel teilte mit, die Ansiedlung der Firma Dachser betreffe den gleichen Standort, den das Unternehmen bisher schon betreibe. Das Verkehrsaufkommen in den Ortslagen werde durch die Erweiterung nochmals drastisch erhöht werden. Davon sei definitiv auszugehen. Das Groteske sei, dass sich die Firma Dachser direkt an der Autobahn ansiedle. Bis zur Autobahn sei es eine Strecke von etwa 2 Kilometern. Aus Kostengründen würden die B 2 und die L 3002 genutzt, um in nördliche Richtung zu fahren. Hinsichtlich der Spedition Amazon an der A 93 auf bayerischem Gebiet in der Gemeinde Gattendorf könne ein ähnliches Vorgehen erwartet werden. Wenngleich dies aus heutiger Sicht zunächst Spekulation sei, stelle sich die Frage, warum diese Lkw die nördliche Richtung anders befahren sollten, als es die Spedition Dachser tue.

Abg. Gottweiss gab zu bedenken, letztlich sei es eine Preisfrage. Insofern wäre seiner Meinung nach eine Regelung über den Preis die sinnvollste Variante. Es gebe das grundlegende Prinzip, dass an parallel zur Autobahn verlaufenden Bundesstraßen und Landesstraßen Mautstationen aufgestellt würden, damit für Speditionen ein Ausweichen auf Bundesstraßen eben nicht lukrativ sei. Er fragte, wie es sein könne, dass die betreffende Strecke für Firmen günstiger sei und ob Mautstationen aufgestellt werden könnten, damit es für Speditionen teurer sei, über die Ausweichstrecke zu fahren, statt über die Autobahn.

Herr Briese führte aus, das Unternehmen Dachser habe sich wie beschrieben angesiedelt. Die BI habe nach ihrer Gründung am Jahresanfang 2019 mit der Spedition Kontakt aufgenommen. Das Unternehmen Dachser habe ihnen geschrieben, dass man das Problem verstehe und die Problematik ganz genauso sehe. Das Unternehmen Dachser habe in einem Jahresmeeting im ersten Quartal mit allen Partnern über diese Problematik sprechen und dafür sensibilisieren wollen, die Autobahn zu nutzen. Dies müsse – wie es auch der Geschäftsführer der Papierfabrik Blankenstein sage – verkehrsrechtlich geregelt werden, ansonsten habe so eine Firma das nicht in der Hand. Nachdem öffentlich geworden sei, dass die Investition Dachser jetzt angelaufen sei – Ende des Jahres sei sie fertiggestellt –, habe die BI erneut Kontakt aufgenommen. Das Unternehmen Dachser reagiere nicht mehr, es bestehe Funkstille. Er erinnerte daran, dass die BI Gefell mit Kollegen und Bürgern aus Töpen zusammenarbeite, und man wolle nun eine Initiative hinsichtlich Dachser starten. Das Unternehmen Amazon habe bei Ansiedlungen in Deutschland eigentlich immer Verkehrs-

konzeptionen mit Kommunen und Behörden abgestimmt. Bei der Ansiedlung, die das Unternehmen Amazon weniger als einen Kilometer entfernt von der Autobahn gemacht habe, sei davon auszugehen, dass die Autobahn genutzt werde. Die BI diskutiere eigentlich über eine Situation, wie sie sie erlebe und auf die man schon 2015 hingewiesen habe. Jahrelang habe keiner reagiert. Die Leute seien frustriert gewesen, was der Grund für die Gründung der BI in ihrer hier dargestellten Form gewesen sei. Mautsäulen seien vorhanden. Die A 90 und die B 2 würden erfasst. Die Lücke sei die L 3002 von Gefell nach Zollgrün. Nach Einschätzung der Firmen sei das wirtschaftlich nicht relevant. Ein Osteuropäer, der durch Gefell fahre, fahre hunderte Kilometer weit. Entsprechendes sei insofern wirtschaftlich uninteressant und rechnerisch fast nicht mehr nachweisbar. So diskutierten auch Firmenvertreter. Auf das in Rede stehende Vorgehen sollte nicht beharrt werden. Man müsse die Realität der Verkehrssituation zur Kenntnis nehmen und überlegen, welche Lösung machbar sei. Nicht in zehn oder in 30 Jahren, sondern eine Lösung müsse jetzt kommen. Man trommle seit Jahren umsonst und es seien frustrierte Bürger hinterlassen worden. Darum gehe es.

Frau Wuttke informierte, eine Straßenbemaatung richte sich nach Bundesrecht. Autobahnen und Bundesstraßen seien schon bemaatet, in der gleichen Kostenhöhe. Landesstraßen könnten bemaatet werden, wenn nachgewiesen sei, dass Mautausweichverkehr darauf fahre. Die Thematik „Maut“ spiele in diesem Fall keine Rolle.

Abg. Bergner verwies darauf, dass sowohl eine Umgehungsstraße als auch eine mögliche Einbeziehung der Höllentalbahn Lösungen seien, deren Umsetzung lange dauern würde. Es werde eine Lösung benötigt, die zeitnah umgesetzt werden könne. Insofern habe er zuvor angemerkt, dass es sich bei den Lösungen, über die man heute gesprochen habe – mit Ausnahme der Ortsumgehung –, um provisorische Lösungen handeln würde, die gleichwohl zu einem schnellen Ergebnis führen könnten. Er sei sich sicher, wenn es in Gefell und Umgebung keine Bürgerinitiative für eine Ortsumgehung gäbe, gebe es andere Probleme in Ostthüringen. Er denke etwa an Großebersdorf, wo der Druck aus der Bevölkerung heraus viel größer sei, sodass er eher nicht befürchte, dass man schnell in die Verlegenheit komme, sich mit einer Ortsumgehung auseinandersetzen zu müssen.

Herr Berka äußerte, er wolle noch einmal betonen, dass sich nicht nur die Unternehmen Dachser und Amazon vor Ort in größerem Maße an der Autobahn ansiedeln würden, sondern es gebe auch die Firma Dennree GmbH, die vom Sonntagsfahrverbot ausgenommen sei. Er konstatierte, auch sonntags hätten die Bürger in Gefell und in Zollgrün keine Ruhe vor dem Schwerlastverkehr.

Herr Fischer sprach dem PetA seinen Dank aus. Er merkte an, dass täglich 1.400 Lkw durch Gefell führen. 24 Stunden hätten 1.440 Minuten. Diese Gegenüberstellung verdeutliche, was vor Ort sowohl am Tag als auch in der Nacht über die Straßen rolle.

Vors. Abg. Müller sprach dem Petenten und den Mitgliedern der BI ihren Dank aus. Der PetA werde sich in einer der nächsten Sitzungen mit der Auswertung dieser Anhörung befassen.

Protokollantinnen

A vibrant meadow of yellow and white flowers under a blue sky with a forest in the background.

**Naturschutzfachliche Bewertung
des Bebauungsplan-Vorentwurfes
“Golfareal Schuderbachswiese“**

© H. Schilling, 2018

Historie

16. / 17. Jh. Bergwiesen im Thür. Wald als Rodungsinseln
Hutebetrieb (Ziegen), Mähnutzung (Bevorratung)
- 1832 Oberhof: Bau der Straße über das Gebirge
- 1840 – 1851 Handelsschranken aufgehoben
Möglichkeit der Kleintierhaltung (>200 Einwohner)
- Mitte 19. Jh. Entstehung der Schuderbachswiese
- Extensive Bewirtschaftungsform: Entwicklung zum Artenreichtum
- 1909 – 1945 Nutzung als Golfplatz
- 1945 – ~1950 Mischnutzung
- danach extensive Wiesennutzung (Mahd, Beweidung)
- ab 1990 FND - ausschließlich einschürige Mahd,
keine Düngung

Schutzgebiet Schuderbachswiese (FND)

umgrenzte Fläche ca. 8,5 ha



Schutzgebiet Schuderbachswiese (FND)

umgrenzte Fläche ca. 8,5 ha

Was ist das Besondere an dieser Wiese?

Lebensraumtypen (Pflanzengesellschaften)

Arteninventar (Flora, Fauna)

Erhaltungszustand / Gefährdung



/ 0 1 2 3 ...





Lebensraumtypen auf der Schuderbachswiese

- Grasfluren

Johanniskraut-Kreuzblumen-Borstgras-Rasen (RLT 2)

Artenreicher montaner Borstgrasrasen (FFH-LRT 6230*)

Bärwurz-Rotschwengel-Wiese (RLT 2)

Berg-Mähwiesen (FFH-LRT 6520)

- Zwergstrauchheide

Beerkraut-Heidekraut-Gesellschaft (RLT 3)

Trockene europäische Heiden (LRT 4030)

- Moor- / Binsenreiche Nasswiesen (§, Übergänge)

Verteilung der Lebensraumtypen (Gutachten der TLUG, 2016)

6520
2,3 ha

6230*
5,2 ha (65 %)

4030 0,3 ha

6520

§



Lebensraumtyp FFH-LRT 6230*

(Artenreicher Borstgrasrasen)

Erhaltungszustand (lt. FFH-RL-Kriterien)



Schuderbachswiese

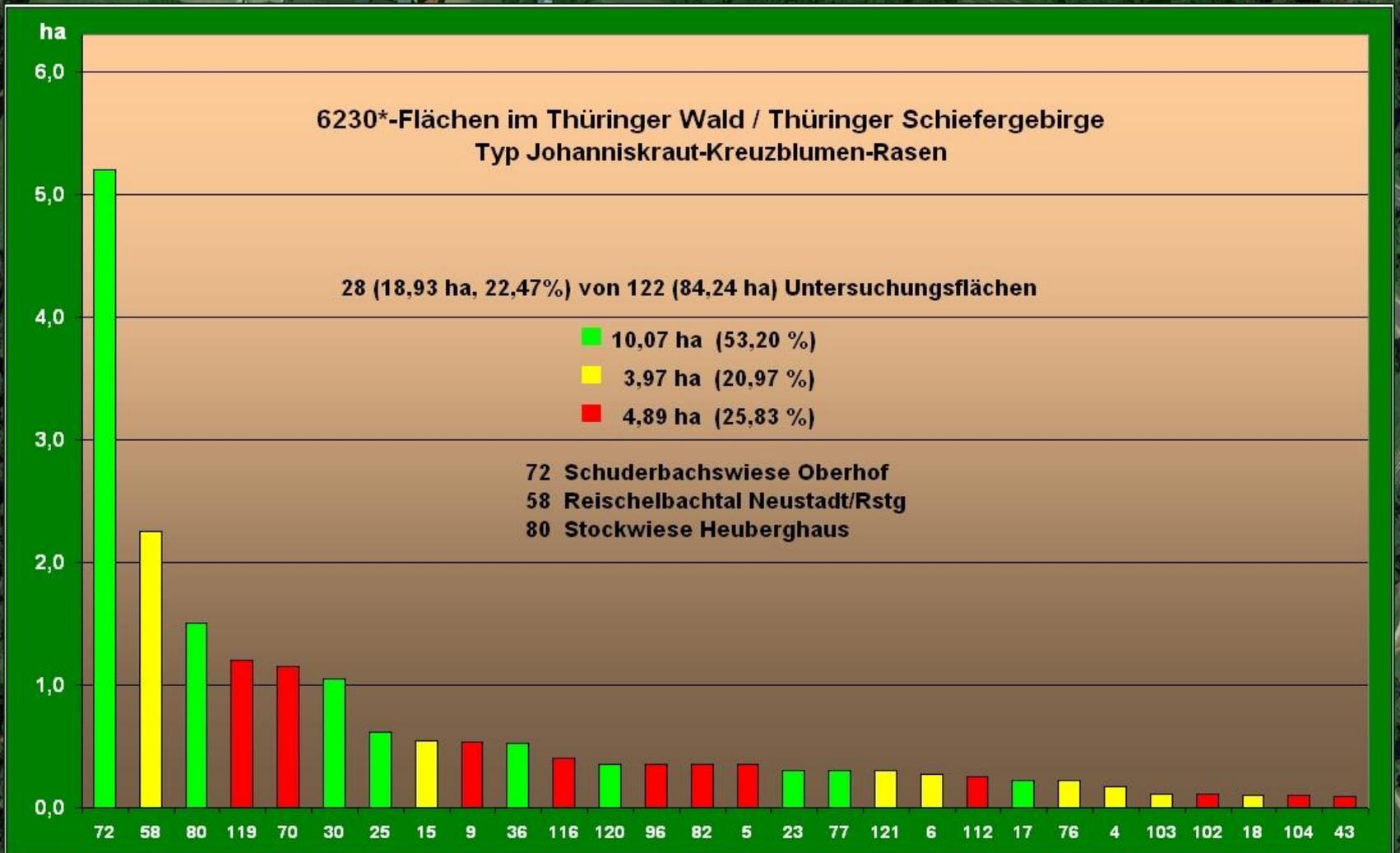
**A: günstig
(hervorragend)**

Thüringen

B: ungünstig (unzureichend)

© V. Kögler, 2008

Lebensraumtyp FFH-LRT 6230* (Artenreicher Borstgrasrasen)



Bauplanung (Vorentwurf) Sondergebiet Golfareal ‚Schuderbachswiese‘



Bauplanung (Vorentwurf) Sondergebiet Golfareal ‚Schuderbachswiese‘

Intensivflächen (Golfareale)

Fläche für Maßnahmen Schutz,
Pflege und Entwicklung
von Natur und Landschaft





**Bauplanung (Vorentwurf)
Sondergebiet Golfareal ‚Schuderbachswiese‘**

Fläche für Maßnahmen Schutz,
Pflege und Entwicklung
von Natur und Landschaft

ca. 30% der Gesamtfläche

Verlust 70%

**Planungs-Vorentwurf S. 11:
„Kompromiss zwischen Rekonstruktionszielen
und den Anforderungen des Natur- und Artenschutzes“**



Bauplanung (Vorentwurf) Sondergebiet Golfareal ‚Schuderbachswiese‘



LRT 6230* gesamt



LRT 6230* in Naturschutzfläche

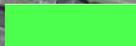
41%

Verlust 59%

Basis: TLUG-Gutachten (2016)

Bauplanung (Vorentwurf) Sondergebiet Golfareal ‚Schuderbachswiese‘

 LRT 6520 gesamt

 LRT 6520 in Naturschutzfläche

Verlust 97%

3,2%

LRT 4030

Verlust 100%

§ **Verlust 100%**

Basis: TLUG-Gutachten (2016)

Arteninventar der Schuderbachswiese

Arnika Arnica montana (RLT 2)



© V. Kögler, 2018

Bauplanung (Vorentwurf)
Sondergebiet Golfareal ‚Schuderbachswiese‘

Arnica Arnica montana (RLT 2)

57%

Verlust 43%

© V. Kögler, 2018

Basis: AHO-Erfassung bis 2019



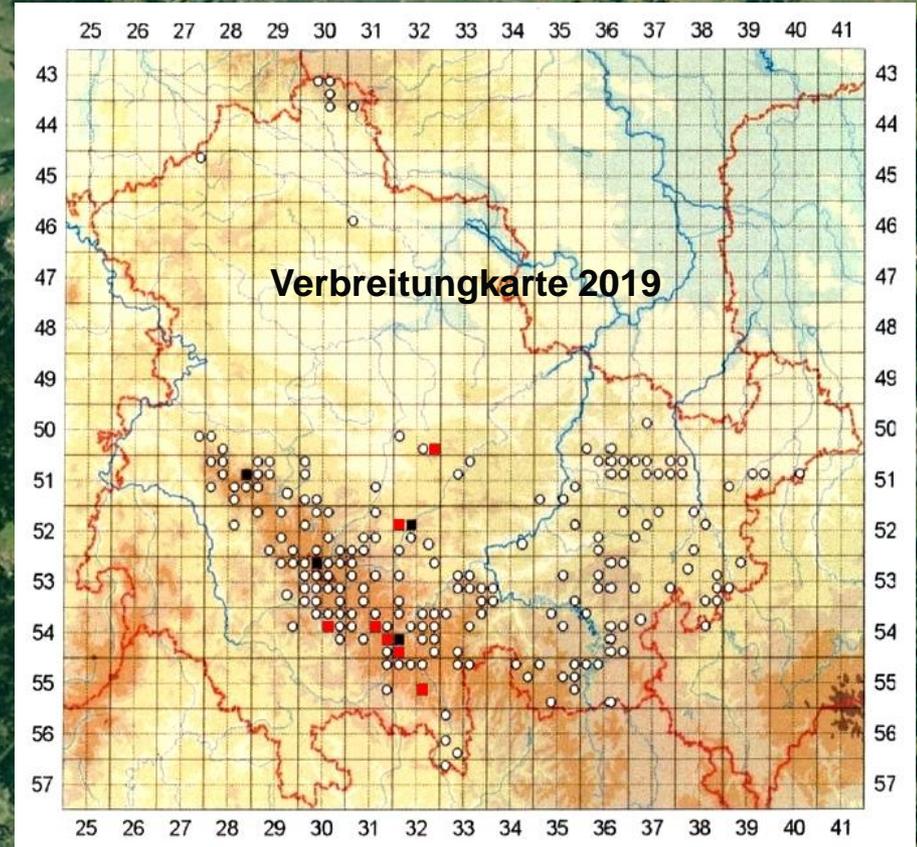
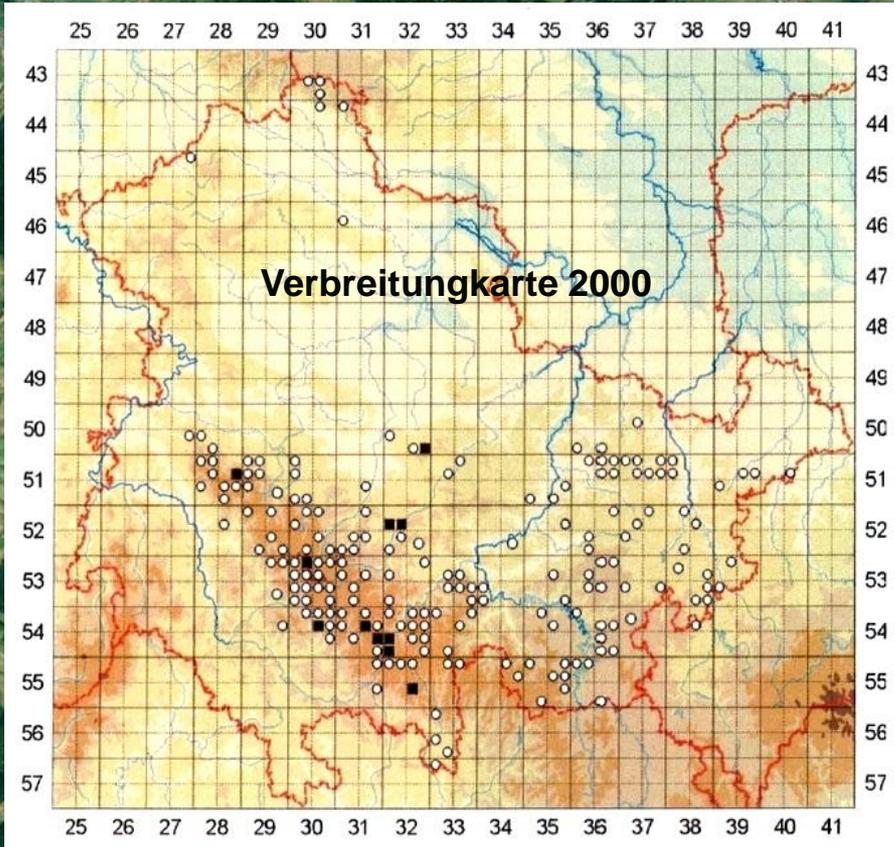
Arteninventar der Schuderbachswiese
Grüne Hohlzunge *Dactylorhiza viridis* (RLT 2)



Gotha

Grüne Hohlzunge in Thüringen

Arnstadt



Grüne Hohlzunge in Thüringen

● Rothenbergswiese

● Tännreisig

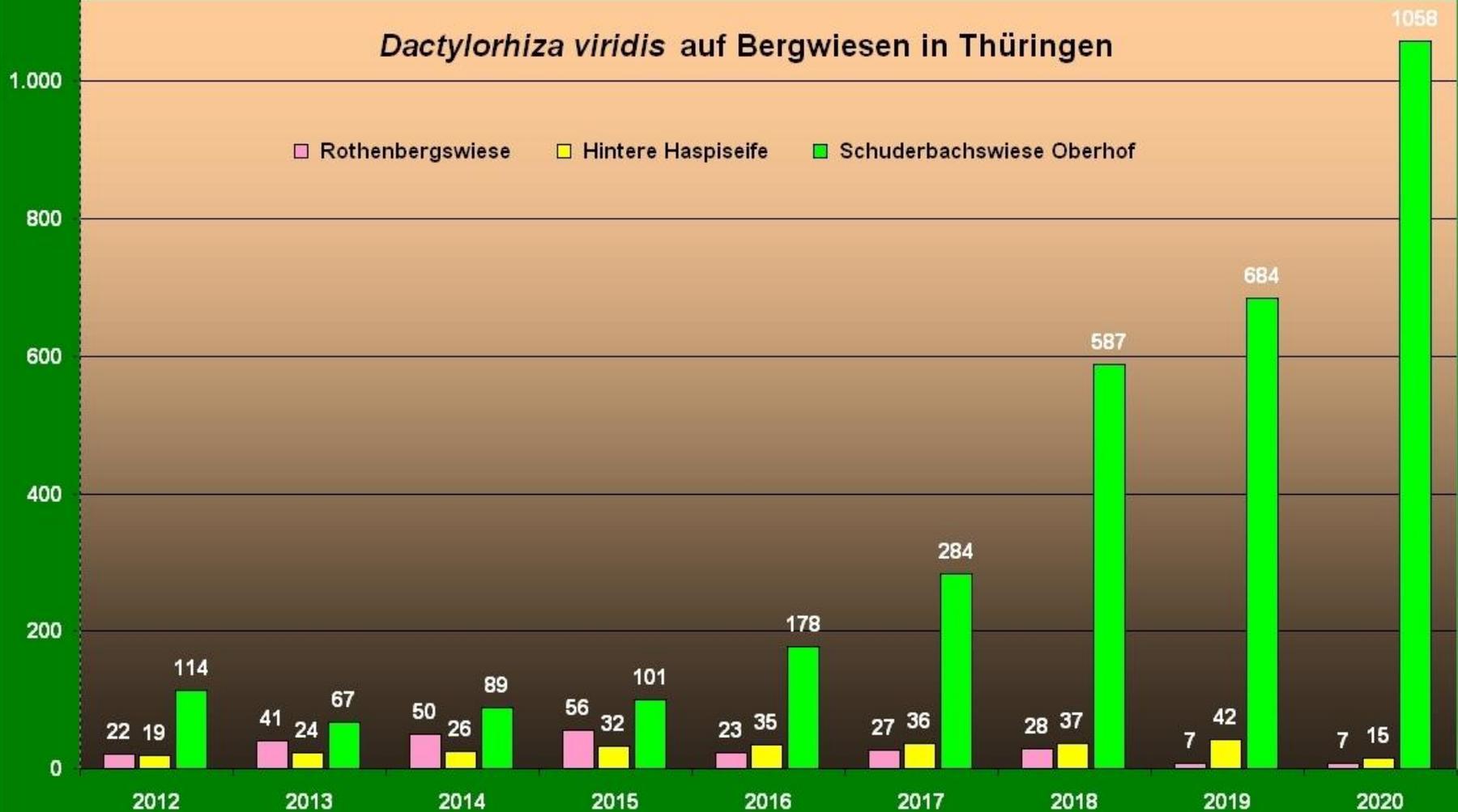
Schuderbachswiese ●

Hintere Haspiseife ●

Grüne Hohlzunge in Thüringen

Dactylorhiza viridis auf Bergwiesen in Thüringen

Rothenbergswiese Hintere Haspiseife Schuderbachswiese Oberhof



Bauplanung (Vorentwurf)
Sondergebiet Golfareal ‚Schuderbachswiese‘
Grüne Hohlzunge *Dactylorhiza viridis* (RLT 2)

43,4%

Verlust 56,6%

Basis: AHO-Erfassung bis 2019



Arteninventar der Schuderbachswiese
Wald-Läusekraut *Pedicularis sylvestris* (RLT 2)



An aerial photograph of a golf course area. A large, irregularly shaped area in the center is highlighted in bright green. This green area is surrounded by a dashed white line. The surrounding area is mostly forested, with some buildings and parking lots visible in the upper left. A road runs along the right side. The text 'Bauplanung (Vorentwurf) Sondergebiet Golfareal ,Schuderbachswiese‘' is overlaid at the top in yellow. Below it, 'Wald-Läusekraut *Pedicularis sylvestris* (RLT 2)' is written in yellow. A red box with the text 'Verlust 100%' is placed over the green area. At the bottom right, 'Basis: AHO-Erfassung bis 2019' is written in yellow.

Bauplanung (Vorentwurf)
Sondergebiet Golfareal ,Schuderbachswiese‘

Wald-Läusekraut *Pedicularis sylvestris* (RLT 2)

Verlust 100%

Basis: AHO-Erfassung bis 2019



Arteninventar der Schuderbachswiese



über 100 Farn- und Blütenpflanzen,
davon 13 Arten der Roten Liste Thüringens
ca. 50 Pilzarten,
davon 33 Arten der Roten Liste Thüringens

© H. Schilling, 2018



Die Schuderbachswiese ist innerhalb der deutschen Mittelgebirge ein einmaliger Bergwiesenkomplex, dessen Lebensräume und Arteninventar durch die geplante Bebauung mit einem Golfplatz nachhaltig geschädigt und langfristig gänzlich zerstört würde.

© H. Schilling, 2018



Aus dem Gutachten der TLUG (2016)

„Die Schuderbachswiese hat für die Erhaltung des prioritären FFH-LRT 6230* und seiner Arten thüringen- und deutschlandweit eine herausragende Bedeutung“

© V. Kögler, 2020

Aus dem Gutachten der TLUG (2016)



„Die Schuderbachswiese ist eine der wertvollsten Bergwiesen in Thüringen, ihr Artenreichtum macht sie zu etwas ganz Besonderem“



Koalitionsvertrag 2020 (S. 62):

„Der Artenschwund in Thüringen hält
dramatisch an“

© V. Kögler, 2018



Umweltministerin A. Siegesmund
zum Internationalen Tag der Umwelt am 04.06.2020:

„Wir müssen mehr tun, um Umweltschäden und
Artenschwund abzuwenden“

© V. Kögler, 2020



Schlussfolgerung: Verantwortung übernehmen

Die Schuderbachswiese sollte unter besonderen nationalen und europäischen Schutz gestellt (NSG, FFH-Gebiet)

und als Forschungs- und Pflegeobjekt

in das Eigentum eines anerkannten

Naturschutzverbandes oder der Stiftung

Naturschutz Thüringen übertragen werden.

Naturschutzfachliche Wert der Schuderbachwiese für den Arten- und Lebensraumschutz wie von Herrn Kögler in seinem Vortrag dargestellt steht außer Frage!

Zur Ergänzung des Gesagten:

Weitere Gesichtspunkte, die für die Entscheidungsfindung „für“ oder „gegen“ die Errichtung eines Golfplatzes von essentieller Bedeutung sind:

Die Schuderbachwiese hat eine Tradition, die über die Geschichte als herzoglicher Golfplatz hinausgeht. Wie alle Bergwiesen des Thüringer Waldes ist sie vor allem ein Zeugnis der Kulturperiode der Besiedlung des Mittelgebirges und damit vor allem von kulturhistorischem Wert.

Aufgrund der Großflächigkeit prägt die Schuderbachwiese in ihrer heutigen Gestalt entscheidend das Landschaftsbild in unmittelbarer Umgebung der Stadt Oberhof mit – es ist die einzige, noch ökologisch intakte Bergwiese in der näheren Umgebung des Ortes. Vergleichbare Lebensraumkomplexe, die sich einstmals im Bereich der Schmücke und des Mordflecks befanden, sind durch Nutzungsänderung bereits schon vor mehreren Jahrzehnten zerstört worden. Mit der Einrichtung eines Golfplatzes auf der Schuderbachwiese werden Mehrtages-Touristen, die von einem Erholungsort eine Naturerlebbarkeit erwarten, diese hier nicht mehr finden und daher eher einen Bogen um Oberhof machen. Der Rennsteiggarten und das der Öffentlichkeit zugängliche Hochmoor am Schützenberg werden den entstehenden Verlust nicht kompensieren können.

Der wirtschaftlich erhoffte Effekt, mehr Gäste nach Oberhof zu locken, wird ausbleiben, da der weit überwiegende Teil der Tages- und Mehrtagetouristen sicherlich nicht des Golfens wegen nach Oberhof kommen wird.

Damit Überleitung zur Wirtschaftlichkeit eines solchen Vorhabens:

In Deutschland gibt es gegenwärtig mehr als 700 Golfplätze, wobei die Mehrheit dieser dem internationalen Standard angepasst ist. Eine Neunloch-Golfanlage, wie hier vorgesehen, entspricht diesem Standard

nicht. Es ist daher auch nicht zu erwarten, dass Oberhof zum „Mekka“ für Golfsportler wird.

Allen Beteiligten sollte es zu bedenken geben, dass von den über 700 deutschen Golfplätzen mehr als die Hälfte mit dem Überleben kämpfen. *(keine kühne Behauptung meinerseits - Verweis auf Veröffentlichungen zur Wirtschaftlichkeit und die erwartete Zukunft deutscher Golfplätze in den einschlägigen Veröffentlichungen – Internet u.a.)*

Ein Golfplatz in Oberhof wird den hohen Ansprüchen, die heute von ernsthaften Golfern gefordert werden, niemals gerecht werden. Gern besuchte Golfplätze befinden sich in ruhiger Lage (im vorliegenden Fall unmittelbar in der Nähe einer vielbefahrenen Straße). Zudem ist die Morphologie des Geländes nicht geeignet ein attraktives Golferareal zu schaffen, ohne dass großräumige und damit kostenintensivste Umbaumaßnahmen in der Geländestruktur vorgenommen werden.

Das Wetter in Oberhof ist zudem ein weiteres Problem. Wenn auch die Winterperiode aufgrund der klimabedingten Veränderungen sich in der Kammregion erheblich verkürzt hat, muss man bei ca. 130 Nebeltagen im Jahr, sich weiter verstärkenden ungünstigen Wind- und Niederschlagsverhältnissen mit zukünftig abnehmender zeitlicher Bespielbarkeit des Golfplatzes begnügen.

Frage/?: Woher sollen bei einer begrenzten Bespielbarkeit die Einnahmen zur Kostentilgung der Betriebskosten kommen, wenn der erwartete Mittelzufluss aus Platzgeldern und Mitgliedsbeiträgen ausbleibt? *(übrigens ein in Deutschland allgemein beklagtes Problem vieler Golfplatzbetreiber)*. Geht man davon aus, dass der zu erwartende Verlust auf Kosten der Allgemeinheit ausgeglichen wird? Wie will man noch höhere Subventionen des Freistaates übergewichtet zu Gunsten Oberhofs anderen Gemeinden im Thüringer Wald vermitteln, die auch auf die Entwicklung des Tourismus als Einnahmequelle gesetzt haben und derartig hohe Zuwendungen aus Landesmitteln nicht erhalten (z.B. Masserberg, Neustadt/Rstg, Brotterode, Tabarz u.a.).

In der freien Wirtschaft ist es üblich vor jeder Investition bereits in der Findungsphase eine Kosten-Nutzen-Vorausschau zu erstellen – alle bisher vorgelegten Unterlagen gehen von wohlwollenden und geschönten Annahmen aus, die bisher von den Golfplatzbefürwortern vorgebracht wurden. (vom Schwelgen in einer rosig ausgemalten Golfspielerzukunft alleine kann die Finanzierung des Vorhabens und der Betrieb der Anlage nicht geleistet werden)

Es stellt sich in diesem Zusammenhang desweiteren die Frage, ob letztlich nur eine Leidenschaft weniger Golfspieler zu Lasten der öffentlichen Haushalte bedient werden soll. (nach unserer Kenntnis derzeit nur 8 Mitglieder im herzoglichen Golfverein ? – wäre sicherlich noch zu verifizieren, vielleicht sind es sogar 15 oder 20 ? aber auch das wären viel zu wenig)

Noch einige Bemerkungen zum schon des Öfteren vernommenen Begriff eines „Öko-Golfplatzes“, der den nicht vertretbaren Verlust an wertvollen Lebensräumen in arglistiger Weise beschönigt.

In diesem Zusammenhang wäre es überaus interessant, was man unter einem Öko-Golfplatz versteht!

Die Wortschöpfer sollten hierbei mal erklären, wie man die Reduzierung von ca 8,5ha ökologisch intakter Bergwiesenstruktur auf ca 2,4ha, dem Naturschutz vorbehaltenen Fläche als ökologisch bezeichnen kann – oder geht man davon aus, dass die Golfbahnen, da „grün“, schon per se einen ökologische Wert darstellen.

Es kann zwar anderenorts Partnerschaften zwischen Golf und Naturschutz durchaus geben – auf Grund der Besonderheit der Örtlichkeit und der zur Verfügung stehenden Größe des Geländes besteht hier bei vernünftiger Betrachtungsweise keine realistische Chance ökologische Gesichtspunkte in ausreichendem Maße zu berücksichtigen. Bisher wurden auch nirgendwo in Deutschland, der Schweiz oder Österreich der Einrichtung eines Golfplatzes derart wertvolle Biotopstrukturen geopfert. Das Land Thüringen würde daher als vielgepriesenes „Grünes Herz Deutschlands“ ein absolutes Novum schaffen.

Abschließend noch ein paar Sätze bezüglich der Realisierung eines Golfplatzes, die nach unserer Auffassung weder aus naturschutzrechtlichen, ökologischen oder auch wirtschaftlichen Gründen nicht vertretbar ist:

Die Umsetzung des Golfplatzprojektes erfordert umfangreiche Erdarbeiten im Bereich der späteren Golfbahnen, Dränagen, die Ansaat gebietsfremder Gräserarten auf den Golfbahnen, den Einsatz von Düngemitteln und Bewässerungssysteme zur Überbrückung von Trockenperioden um eine Beispielbarkeit der Rasenflächen sicherzustellen.

Im Zuge der Bauarbeiten wird ein massiver Einsatz von Geräten und Maschinen erforderlich werden. Dabei wird es nicht möglich sein, die dem Naturschutz vorbehaltene Fläche zu schonen, da neben zukünftigen Golfbahnen auch Transportwege und Möglichkeiten zur Zwischenlagerung für abgetragenes Geländematerial erforderlich werden. Eine weitere Einengung und Verkleinerung der zugestandenen Naturschutzfläche erscheint damit zwangsläufig unvermeidbar. Selbst unter Organisation einer ständigen ökologischen Baubetreuung vor Ort ist ein schonender Umgang mit den dann noch vorhandenen schützenswerten Ressourcen nicht vorstellbar. *(Erfahrung aus eigenem Erleben während meiner jahrzehntelangen Tätigkeit im Baugeschäft)*

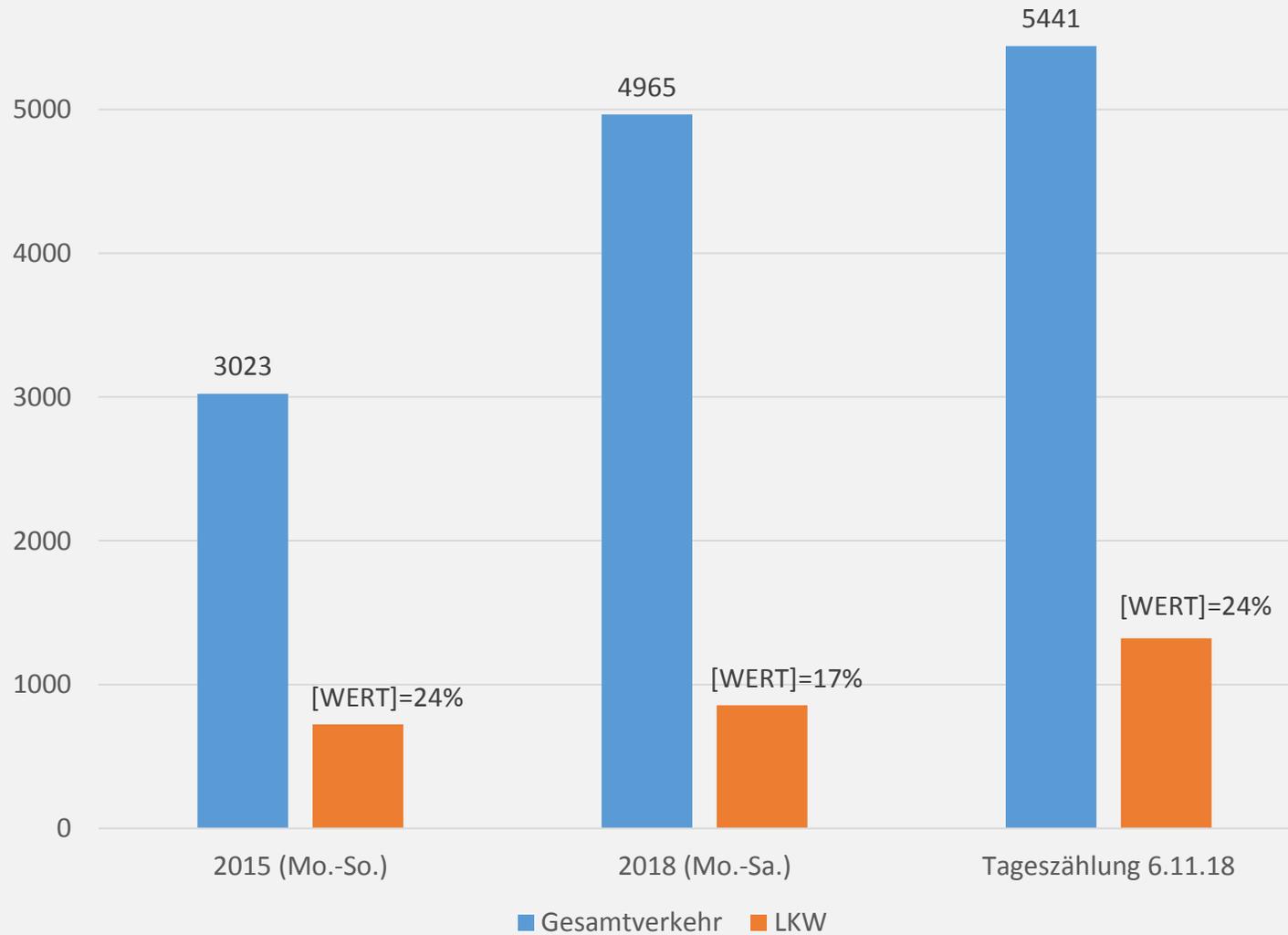
Völlig unklar ist auch, wie eine Fläche, umgeben von intensivst genutztem Grünland in seiner Vielfalt nach Eröffnung des Spielbetriebes perspektivisch geschützt werden kann und wie hier eine naturschutzgerechte Betreuung und Pflege noch möglich sein wird.

Aus den vorgetragenen Argumenten appelliere ich deshalb auch von Seiten des BUND Thüringens und meiner Wenigkeit an die Vernunft aller Entscheidungsträger. Lassen Sie es nicht zu, dass Oberhof und letztlich das Land Thüringen ein Paradebeispiel für die ungehinderte Zerstörung intakter Biotopstrukturen schafft.

Es schadet nicht nur der Natur, sondern vor allem auch dem Ansehen des Landes Thüringen, welches sich selbst als beispielgebend und wegweisend in Sachen vernünftiger Umweltpolitik sieht.

Vergleich des Verkehrsaufkommens (24h) 2015 zu 2018

Zählort: B2 Tankstelle Gefell



BÜRGER!NITIAIVE
für eine sichere und lebenswerte
STADT GEPELL

Erläuterung zur Verträglichkeits- analyse TLBV

-deutlicher Anstieg
der totalen Zahlen

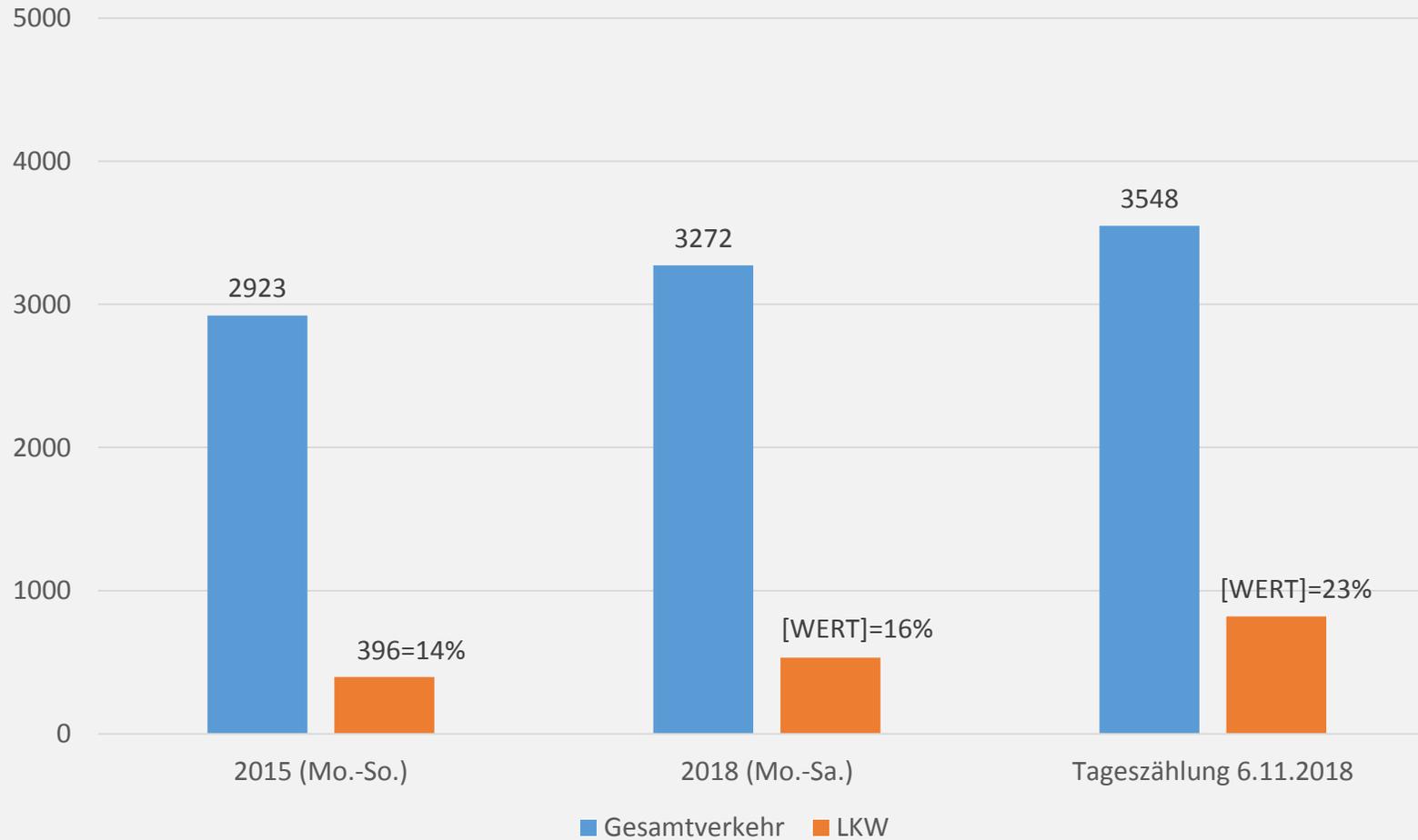
-Gesamtverkehr
+54%

-Schwerverkehr
+22%

-“mit einem Anteil
von 24% ein für
eine Bundesstraße
außergewöhnlich
hoher Schwerver-
kehrsanteil“

Vergleich des Verkehrsaufkommens (24h) 2015 zu 2018

Zählort: L3002 bei Gewerbegebiet Gefell



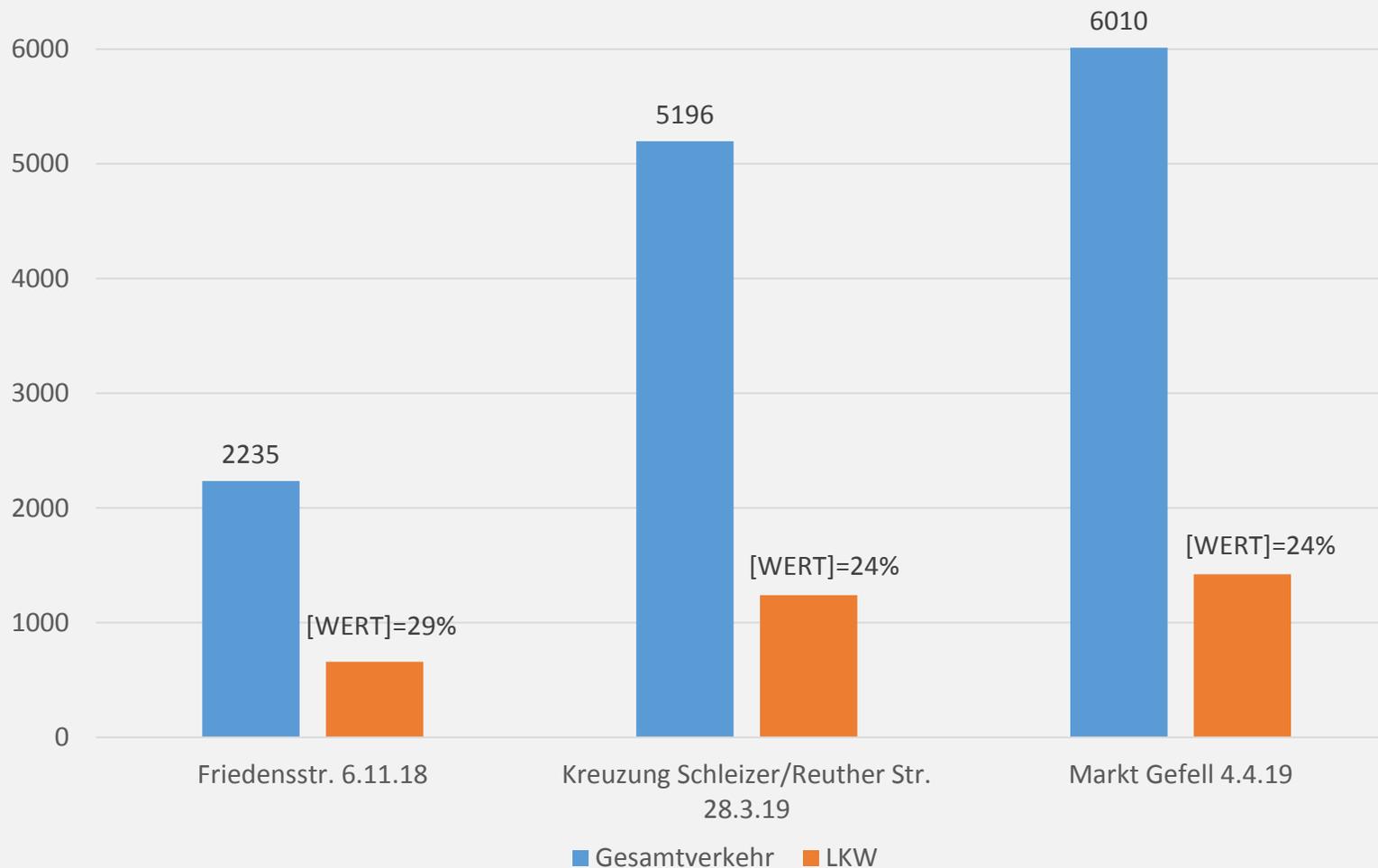
BÜRGER!NITIATIVE
für eine sichere und lebenswerte
STADT GEFELL

-Gesamtverkehr
+6%
-Schwerverkehr
+48%

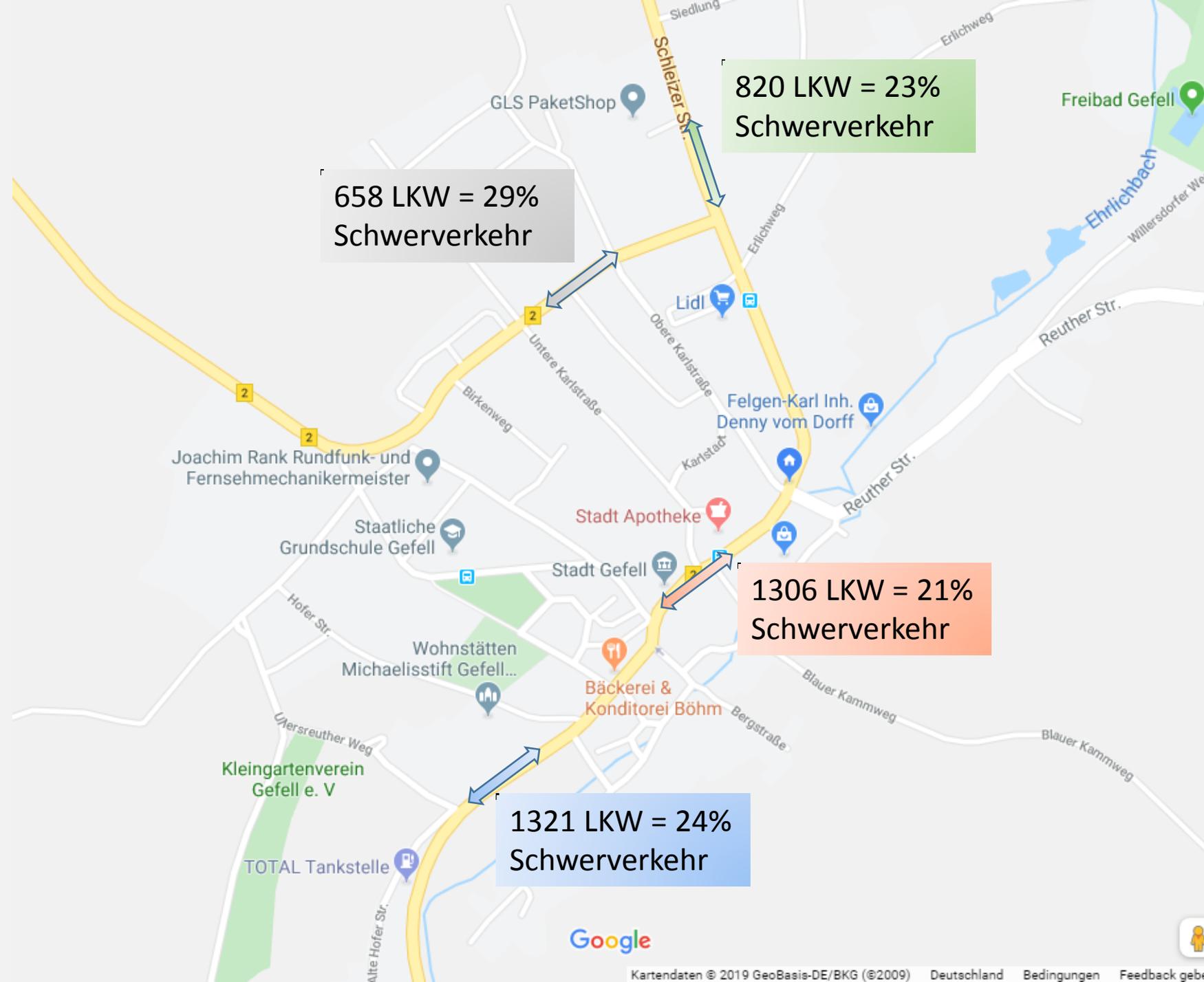
Vergleich der
Tageszählung
2015 zu 2018:
17% zu 23%
Schwerverkehrs-
Anteil!

Verkehrsaufkommen Tageszählungen 2018/2019

verschiedene Zählorte



Leider fehlen Zahlen von der Reuther Straße (L1093). Es wurden dort keine Zählungen durchgeführt.



B!

BÜRGER!NITATIVE
für eine sichere und lebenswerte
STADT GEFELL

Verteilung der LKW am 6.11.18 in Gefell

Zählorte:

Gewerbegebiet

Feuerwehr

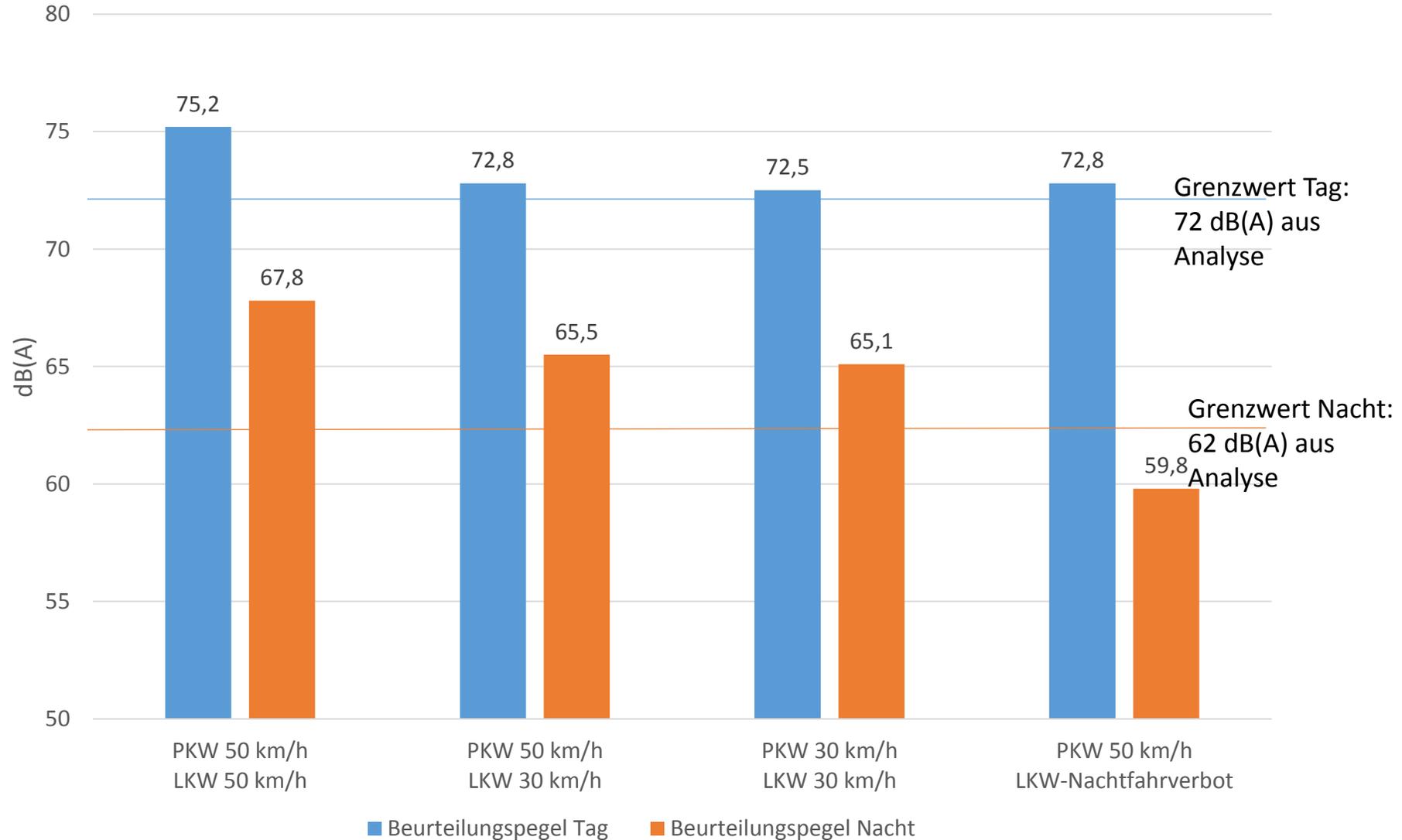
Markt

Tankstelle

ohne Reuther Str.

Lärmbelastung Ortslage Gefell

Grenzwerte durch TLBV festgelegt



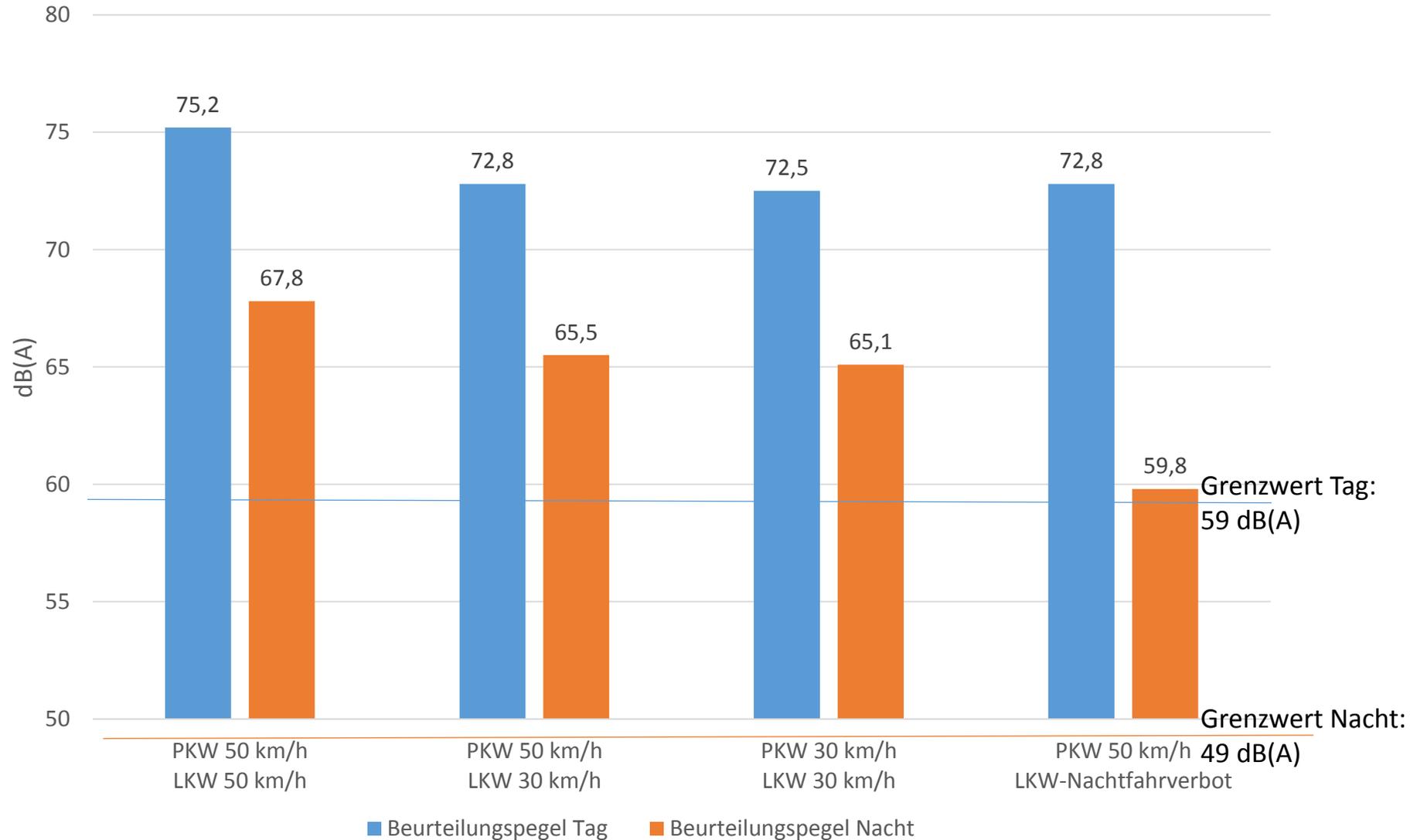
Erläuterung:

Ein LKW-Nachtfahrverbot bewirkt die Einhaltung der Grenzwerte im Obergeschoss.

Im Erdgeschoss bleibt der Tag-Richtwert immer überschritten!

Lärmbelastung Ortslage Gefell

Grenzwerte in allgemeinen Wohngebieten



§ 2 Abs. 1 Nr.2 der 16.BImSchV

„Führt die Ortsdurchfahrt einer Bundesstraße beispielsweise durch ein allgemeines Wohngebiet, sind 59dB(A) am Tag, 49dB(A) in der Nacht zu berücksichtigen.“



	Strecke	Fahrzeit	Maut
Umleitung	37 km	≈25min / bei ø 90km/h	7,70€
Sperrstrecke	31,1 km	≈29min / bei ø 65km/h	2,10€
	(Mautberechnung Strecke 2 für 10km auf der B2 und B282 / Bei einer Mauterfassung entlang der L3302 Gefell – Zollgrün – Schleiz wären zusammen 6,50€ Maut zu entrichten, womit die Differenz lediglich 1,20€ betragen würde.)		
Differenz	+5,9 km	+4min	+5,60€
Umleitung	A72 Ab- u. Auffahrt Hof/Töpen – A72 Vogtlanddreieck – A9 bis Ab- u. Auffahrt Schleiz		
Sperrstrecke	A72 Ab- u. Auffahrt Hof/Töpen – B2 nach Töpen – Gefell – Gefell L3002 - Zollgrün - Oberschitz B282 - bis A9 Ab- u. Auffahrt Schleiz		

Gegenüberstellung der Routen

Der direkte Vergleich verdeutlicht die Zumutbarkeit unserer „Autobahnlösung“. In einem Beispiel muss der Schwerverkehr im Regierungsbezirk Kassel einen Umweg von 44km in Kauf nehmen.

In unserem Beispiel sind es von Töpen bis Schleiz lediglich 6km!



	Strecke	Fahrzeit	Maut
Umleitung	37 km	≈25min / bei ø 90km/h	7,70€
Sperrstrecke	31,1 km	≈29min / bei ø 65km/h	2,10€
	(Mautberechnung Strecke 2 für 10km auf der B2 und B282 / Bei einer Mauterfassung entlang der L3302 Gefell – Zollgrün – Schleiz wären zusammen 6,50€ Maut zu entrichten, womit die Differenz lediglich 1,20€ betragen würde.)		
Differenz	+5,9 km	+4min	+5,60€
Umleitung	A72 Ab- u. Auffahrt Hof/Töpen – A72 Vogtlanddreieck – A9 bis Ab- u. Auffahrt Schleiz		
Sperrstrecke	A72 Ab- u. Auffahrt Hof/Töpen – B2 nach Töpen – Gefell – Gefell L3002 - Zollgrün - Oberschitz B282 - bis A9 Ab- u. Auffahrt Schleiz		

Darstellung der mit Fahrverboten belegten Routen des Schwerlastverkehrs im Regierungsbezirk Kassel

Hierzu gilt:

Das Regierungspräsidium Kassel als obere Verkehrsbehörde ist u.a. zuständig für die Anordnung von LKW-Fahrverboten in NordOstHessen (NOH), wenn sich die Sperrung auf zwei oder mehrere Landkreise auswirkt. Ansonsten ist der jeweilige Landrat zuständig. Rechtsgrundlage ist das Straßenverkehrsgesetz i.V.m. der Straßenverkehrsordnung (§ 45 Abs. 1 Ziff. 3 und Abs. 9 StVO), wonach die zuständigen Straßenverkehrsbehörden zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen oder bei erheblichen Auswirkungen der Maut nach dem Autobahnmautgesetz die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenabschnitte einschränken und verbieten oder den Verkehr umleiten können.

LKW-Fahrverbote im Regierungsbezirk Kassel (jeweils in beiden Fahrtrichtungen) für Kfz. über 12 t im Durchgangsverkehr im Einzelnen:

B 7/B 400:

Gesperrt zwischen Kaufungen-Papierfabrik und AS Wommen (A 4).

B 27:

Gesperrt zwischen Hünfeld und der Kreuzung B 27 / B 80 bei Witzenhausen.

B 254:

Gesperrt zwischen Felsberg und Fulda.

Weitere LKW-Fahrverbote bestehen auf der:

B 3:

Nachtfahrverbot für Fahrzeuge ab 3,5 t in der Zeit von 22.00 - 06.00 Uhr zwischen der A 49/Anschlussstelle Borken-Kerstenhausen und Cölbe (Einmündung der B 62). Ausgenommen sind lediglich die Be- und Entlader der Landkreise Schwalm-Eder und Marburg-Biedenkopf. Die Unternehmen die ihren Betriebsitz dort haben, sind den Be- und Entladern gleichgestellt.

B 62:

Nachtfahrverbot für Kraftfahrzeuge ab 3,5 t in der Zeit von 20.00 bis 06.00 Uhr zwischen Bad Hersfeld und der A 7/Anschlussstelle Niederaula. Generelle Ausnahmeregelungen bestehen nicht. Sofern für Be- und Entlader die Straßenbenutzung zwingend ist, kann vom Regierungspräsidium Kassel in begründeten Einzelfällen eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden.

B 252:

Nachtfahrverbot für Kraftfahrzeuge ab 3,5 t in der Zeit von 22.00 - 06.00 Uhr zwischen der A 44/Anschlussstelle Diemelstadt und Lahntal-Göttingen (Einmündung zur B 62). Ausgenommen sind die Be- und Entlader der Landkreise Waldeck-Frankenberg, Marburg-Biedenkopf und Hochsauerlandkreis. Die Unternehmen, die ihren Betriebsitz dort haben, sind den Be- und Entladern gleichgestellt.

B 324:

Nachtfahrverbot für Kraftfahrzeuge ab 3,5 t in der Zeit von 20.00 bis 06.00 Uhr zwischen der A 7/ Anschlussstelle Bad Hersfeld/West und Bad Hersfeld. Ausnahmeregelungen bestehen für Be- und Entlader in der Gemeinde Neuenstein und der Stadt Bad Hersfeld. Zuständig hierfür ist der Landrat des Landkreises Hersfeld-Rotenburg, der auch über Ausnahmegenehmigungen entscheidet.

L 3221:

LKW-Fahrverbot ab 3,5 t zwischen der A 7/ Anschlussstelle Guxhagen und der A 49/ Anschlussstelle Baunatal Süd (Grifte). Ausnahmeregelungen bestehen für Be- und Entlader. Weitergehende Ausnahmen können unter Angabe der Fahrtstrecke und des Kennzeichens der Zugmaschine beim Regierungspräsidium Kassel beantragt werden und werden nur in zwingenden Ausnahmefällen erteilt. Weiteres hierzu ergibt sich aus den Erläuterungen.



Strecke	Fahrzeit	Maut	
Strecke 7	62 km	≈57min / bei ø 65km/h	12,90€
Strecke 8	106 km	≈71min / bei ø 90km/h	22,00€
Differenz	44 km	≈14min	9,10€
Strecke 7	A4 Ab- u. Auffahrt Wommen – B400 – B7 - A7 bis Ab- u. Auffahrt Kassel Ost		
Strecke 8	A4 Ab- u. Auffahrt Wommen – A4 – A7 A9 bis Ab- u. Auffahrt Kassel Ost		