

Regionale Planungsgemeinschaft Mittelthüringen

Beschluss Nr. STA 09/07/05 vom 30.08.2005

Stellungnahme

der Regionalen Planungsgemeinschaft (RPG) Mittelthüringen
zum Raumordnungsverfahren (ROV)

„Umfahrung Gotha (B7) und Weiterführung bis Friedrichroda (B 88)“ (Landkreis Gotha)

Mit Schreiben vom 07.06.2005 hat die obere Landesplanungsbehörde die Regionale Planungsgemeinschaft Mittelthüringen um Stellungnahme im Rahmen des o.g. Raumordnungsverfahrens gebeten.

Der Freistaat Thüringen beabsichtigt zur Entlastung der Stadt Gotha und zur Verbesserung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit den Bau einer südlichen Umgehungsstraße für Gotha, die unter Einbeziehung einer Ortsumgehung für Waltershausen östlich von Friedrichroda an die B 88 angebunden werden soll.

Das Vorhaben ist in folgende Abschnitte gegliedert (Gegenstand des ROV sind die jeweils angegebenen Varianten):

- Abschnitt 1: Neubau der B 7 Ortsumfahrung Tüttleben (vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan),
Variante 1.10
- Abschnitt 2: Umfahrung der Ortslage Siebleben bis zur Anbindung an die B 247 südlich von Gotha (weiterer Bedarf im Bundesverkehrswegeplan),
Varianten 2.31, 2.40 und 2.41
- Abschnitt 3: südliche Umfahrung von Gotha zwischen der B 247 und Sundhausen einschließlich der Anbindung der Industrie- und Gewerbegebiete Gotha-Ost und Gotha-Süd (weiterer Bedarf im Bundesverkehrswegeplan), Abschnitt ist nicht Bestandteil des ROV, weil vorgezogene Plangenehmigung beabsichtigt*
- Abschnitt 4: Umfahrung der Ortslage Sundhausen und Ausbau der Landesstraße L 1027 bis zur Anschlussstelle Boxberg an der BAB 4 (Teilstück Umfahrung Sundhausen weiterer Bedarf im Bundesverkehrswegeplan),
Variante 4.30
- Abschnitt 5: Umfahrung der Ortslage Wahlwinkel, Anbindung der Neubautrasse in Richtung Waltershausen und Umfahrung und Entlastung der Ortslage Schnepfenthal-Rödichen,
Varianten 5.10, 5.20, 5.30 und 5.40
- Abschnitt 6: kürzere und bessere Anbindung von Friedrichroda an die BAB 4 und den Raum Gotha (K 14 Stein Forst),
Varianten 6.10 und 6.20
- Abschnitt 7: Fortführung bis zur B 88 als östliche Umfahrung von Friedrichroda,
Varianten 7.10 und 7.20

In den Trassenabschnitten 1, 2, 5 und 6 werden von den Varianten in unterschiedlichem Maße raumordnerisch festgesetzte Vorranggebiete für Natur und Landschaft bzw. zum Schutz des Bodens als landwirtschaftliches Produktionsmittel berührt. Eine Entscheidung über die Notwendigkeit zur Durchführung eines Zielabweichungsverfahrens soll im laufenden ROV durch die obere Landesplanungsbehörde auf der Grundlage der Anhörungsergebnisse getroffen werden.

Die Varianten in den einzelnen Abschnitten des Vorhabens werden wie folgt beurteilt:

Abschnitt 1:

Dem Neubau einer nördlichen Ortsumfahrung von Tüttleben im Zuge der B 7 wird in Form der Variante 1.10 zugestimmt.

Maßgabe:

Die im Randbereich des Vorranggebietes Schutz des Bodens als landwirtschaftliches Produktionsmittel notwendige Flächeninanspruchnahme soll auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt werden.

Abschnitt 2:

Für diesen Streckenabschnitt fordert die RPG die Einbeziehung der Variante 2.10 in das ROV. Die Variante 2.10 wird in etwas veränderter südlicher Linienführung gemäß nachfolgend genannter Maßgabe favorisiert.

Maßgabe:

Der Trassenverlauf soll in Höhe des Tierparks geringfügig nach Osten verschoben werden.

Nachrangig zugestimmt wird der Variante 2.31 .

Die Trassenführungen gemäß Variante 2.40 und Variante 2.41 werden abgelehnt.

Abschnitt 4:

Dem Neubau einer südlichen Ortsumfahrung von Sundhausen sowie dem Ausbau der L 1027 wird in Form der Variante 4.30 unter Beachtung der Maßgabe zugestimmt.

Maßgabe:

Die Zufahrt nach Sundhausen aus westlicher Richtung soll weiterhin möglich sein.

Abschnitt 5:

Dem Neubau einer Ortsumfahrung von Wahlwinkel im Zuge der L 1027 (jeweils erster Teilabschnitt der Varianten 5.10 bzw. 5.20) wird zugestimmt. Der weiterführende Neubau einer Straße über die L 1026 bis zur L 1025 gemäß der Varianten 5.10 und 5.20 wird abgelehnt. Es wird ergänzend vorgeschlagen im Osten der Stadt Waltershausen eine Querspange zwischen der L 1025 und der L 1027 mit niveaufreier Querung der Bahnstrecke herzustellen.

Alternativ wird vorgeschlagen, die neu errichtete bzw. gut ausgebaute Straße von Leina nach Schönau v. d. Walde mittels Neubau einer nördlichen Umgehung für Schönau v. d. Walde und dem Ausbau der L 2147 bis zur B 88 zu qualifizieren.

Maßgabe:

Die in den Randbereichen der Vorranggebiete Natur und Landschaft Nr. 12 „Bachauen und Erhebungen östlich von Waltershausen“ und Nr. 20 „Vorberge Thüringer Wald zwischen Friedrichroda und Georgenthal“ jeweils erforderliche Flächeninanspruchnahme soll auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt werden.

Die Varianten 5.30 und 5.40 werden abgelehnt.

Abschnitte 6 und 7:

Der Straßenneubau in diesen Abschnitten wird insgesamt abgelehnt.

Begründung:

Zu Abschnitt 1:

Nach dem Regionalen Raumordnungsplan Mittelthüringen (RROP) gehört die B 7 zwischen Erfurt und Gotha zu den regionalen Straßenverbindungen im Hauptnetz. Diese Straßen sollen durch einen funktionsgerechten Ausbau auch für den Schwerlastverkehr verbessert werden (9.4.2.3 RROP). Des Weiteren soll der Ausbau bei Erhaltung der Allee sowie der vorhandenen Gehölzstrukturen erfolgen (9.4.2.6 RROP). Ein durchgängiger Ausbau der B 7 ist in diesem Abschnitt nur über eine Neutrassierung und Ortsumgehung zu realisieren. Aufgrund der gegenwärtigen und zu erwartenden Verkehrsbelastung dieses Straßenabschnittes wird eine Ortsumgehung für Tütleben als dringend erforderlich eingeschätzt.

Zu Abschnitt 2:

Grundsätzlich ist der Bau einer Ortsumfahrung für Gotha ein dringendes Verkehrsbauvorhaben, welches möglichst schnell und wirksam umgesetzt werden soll. Gemäß RROP soll die B 247 sowohl als Autobahnzubringer (RROP 9.4.1.4) als auch als regionale Straßenverbindung (RROP 9.4.2.6) vorrangig verbessert werden: *Ausbau der Bundesfernstraße B 247 von Bad Langensalza kommend über Gotha bis Ohrdruf bei Erhaltung der Alleestrukturen mit Ortsumgehungen bzw. Ortskernumgehungen vorrangig für Gotha ...* Die Notwendigkeit des Ausbaues der B 7 wurde bereits unter Abschnitt 1 begründet, dies gilt auch für den Ortsteil Siebleben.

Die in den Voruntersuchungen noch eingestellte Variante 2.10 (Nordumgehung von Siebleben, Weiterführung über die Gleichenstraße, Seebergtunnel und Anbindung B 247) ist nach Auffassung der Planungsgemeinschaft und in Abstimmung mit der Stadt Gotha am besten geeignet die etwa gleichen Verkehrsströme der B 7 (Ost-West-Richtung) als auch der B 247 (Nord-Süd-Richtung) zu bündeln und die Stadt zu entlasten. Allein aus Gründen der weiteren Erhöhung der Feinstaubbelastung in der Gleichenstraße sollte es nicht passieren, dass eine aus Umweltsicht ansonsten optimale Trasse sowie am besten geeignete Trasse den Verkehr zu bündeln, nicht berücksichtigt wird. Nach Aussage der Stadt Gotha könnten die Möglichkeiten geprüft werden, inwieweit ein Freizug der Gebäude in den kommenden Jahren herbeigeführt werden kann. Damit würde der nicht zu gewährleistende Immissionsschutz als wesentlicher Grund für das Ausscheiden dieser Variante entfallen. Gleichzeitig kann mit der Realisierung der Variante 2.10 und Verzicht auf die Varianten 2.40 bzw. 2.41 wertvoller Landschafts- und Erholungsraum sowie Vorranggebiet Natur und Landschaft Nr. 7 „Seeberg und Ried mit Siebleber Teich östlich Gotha“ vor der Inanspruchnahme bewahrt werden. Die geringfügige Korrektur

des Trassenverlaufs im Südteil der Variante 2.10 gemäß Maßgabe ist zum Schutz des Tierparks vor stärkerer Beeinträchtigung erforderlich.

Die Variante 2.31 ist nach Auffassung der Planungsgemeinschaft auch geeignet die Verkehrsströme Ost-West und Nord-Süd zu bündeln und damit eine ausreichende Verkehrswirksamkeit zu gewährleisten (siehe Begründung Variante 2.10). Die Trassenführung ist jedoch weniger zügig. Ebenso wie bei Variante 2.10 wird der Eingriff in das Vorranggebiet Natur und Landschaft Nr. 7 vermieden.

Die Varianten 2.40 und 2.41 werden durch die Planungsgemeinschaft abgelehnt, weil davon ausgegangen wird, dass mit der Variante 2.10 bzw. 2.31 eine verkehrswirksamere und umweltverträglichere Trassenführung möglich ist und das Vorranggebiet Natur und Landschaft Nr. 7 vor der Inanspruchnahme bewahrt werden kann. Es wird weiterhin eingeschätzt, dass für die Varianten 2.40 und 2.41 mit dem zukünftigen Bedarf von 7.900 Kfz/Tag die Notwendigkeit dieses umfangreichen und schwerwiegenden Eingriffes nicht begründet werden kann.

Zu Abschnitt 4:

Mit der Herstellung der neuen Autobahnanschlussstelle Gotha-Boxberg und dem damit verbundenen Verkehrszuwachs auf dem Autobahnzubringer L 1027 ist gleichzeitig die Notwendigkeit für den Ausbau der L1027 verbunden (Festsetzung 9.4.1.4 RROP). Ebenso entspricht der geplante Bau einer Ortsumfahrung für Sundhausen der Festsetzung 9.4.2.6 des RROP. Der vorgesehene Teilrückbau der L 1027 westlich vor Sundhausen wird nicht befürwortet. Die Sperrung dieser Zufahrt würde einen unverhältnismäßigen Mehraufwand an Verkehrsweg erfordern. Der bestandsnahe Ausbau der L 1027 (Variante 4.30) im Teilabschnitt südwestlich Sundhausen bis zur Anschlussstelle wird auch von Seiten der Planungsgemeinschaft als Vorzugsvariante gesehen.

Zu Abschnitt 5:

Mit der Herstellung der neuen Autobahnanschlussstelle Gotha-Boxberg und dem damit verbundenen Verkehrszuwachs auf den Autobahnzubringern L 1027 und L 1026 besonders in Richtung Waltershausen ergibt sich für die stark belastete Ortsdurchfahrt Wahlwinkel die Notwendigkeit für den Bau einer Umgehungsstraße. Zusätzlich kann mit der Herstellung einer neuen Querverbindung zwischen der L 1027 und L 1025 einschließlich planfreier Bahnquerung (Bahnlinie Fröttstädt-Friedrichroda) im Osten der Stadt Waltershausen ergänzend die Engstelle Schnepfenthal/Ibenhain entlastet werden.

Für den weiter in diesem Abschnitt geplanten Straßenneubau ist den Unterlagen keine ausreichend nachvollziehbare Bedarfsbegründung allein für Friedrichroda zu entnehmen. Gemäß Verkehrsmengenkarten des Freistaates Thüringen von 1995 und 2000 sind zwischen Schnepfenthal und Friedrichroda sowohl im Gesamtverkehr als auch im Schwerlastverkehr jeweils Abnahmen zu verzeichnen.

Somit scheidet auch die weiteren Varianten für die Ortsumgehung Wahlwinkel aus und nur die nördliche Umgehung für Wahlwinkel ist sinnvoll.

Mit dem Alternativvorschlag Umgehung für Schönau v. d. Walde kann eine Verbesserung der Gesamterschließung im südwestlichen Landkreis erfolgen und mit relativ geringem Neubaufwand das vorhandene Straßennetz zwischen der BAB 4 , Friedrichroda und Georgenthal (Herrenhof, Hohenkirchen) optimiert werden. Von der damit verbundenen Verkehrsentslastung profitieren insbesondere die touristisch geprägten Orte in diesem Raum. Im Vergleich zu den im ROV vorgeschlagenen

Trassen südöstlich von Waltershausen ist der Alternativvorschlag mit einem wesentlich geringeren Eingriff in Natur und Landschaft verbunden.

Zu den Abschnitten 6 und 7:

Dem RROP sind keine Festlegungen und Hinweise für ein raumordnerisches Erfordernis zu entnehmen, die die Notwendigkeit eines Straßenneubaus gemäß der vorliegenden Planung in diesen Abschnitten bestätigen. Des Weiteren steht dem Neubauvorhaben im Bereich der Ortsumfahrung Schnepfenthal/Rödichen das Vorranggebiet Natur und Landschaft Nr. 18 entgegen.

Den Planungsunterlagen kann auch keine schlüssig nachvollziehbare Bedarfsbegründung entnommen werden, die eine Realisierung dieses umfangreich geplanten Straßenneubaus notwendig macht.

Ergänzend ist anzumerken, dass die in den Antragsunterlagen genannte große Bedeutung einer Süd-West-Verbindung aus dem Raum Erfurt über Gotha, Waltershausen, Friedrichroda in den Raum Schmalkalden und Bad Salzungen nicht in Übereinstimmung mit den in den Regionalen Raumordnungsplänen Mittelthüringens und Südwestthüringens ausgewiesenen Funktionalen Straßennetzen in diesem Bereich steht. Zwischen Friedrichroda und Schmalkalden ist keine regional bedeutsame Straßenverbindung vorhanden. Ebenso ist im neuen LEP 2004 neben der Thüringer-Wald-Autobahn keine weitere bedeutsame Querung vorgesehen. Der Raum Schmalkalden / Bad Salzungen ist gut über das bestehende Straßennetz an den Raum Erfurt angebunden. Auch bei der Fortschreibung der Regionalpläne ist nach gegenwärtigem Fortschreibungsstand keine Notwendigkeit vorhanden, diese Straßenverbindung aufzuwerten.

R u g e

Vorsitzender des Strukturausschusses