



# REGIONALE PLANUNGSGEMEINSCHAFT NORDTHÜRINGEN

Körperschaft des öffentlichen Rechts

## PRÄSIDENT

Regionale Planungsstelle Nordthüringen beim Thüringer  
Landesverwaltungsamt

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen (Bitte bei Antwortschreiben angeben)

Sondershausen  
14.03.2024

### **PV-Beschluss Nr. 40 / 04 / 2024**

der Planungsversammlung der Regionalen Planungsgemeinschaft Nordthüringen vom 14.03.2024 zur frühzeitigen Beteiligung einzelner Träger öffentlicher Belange zu den Ausbauabschnitten der B4.

**»Ausbau der B 4 zwischen Westerengel und OU Sondershausen (VKE5911) sowie zwischen Sondershausen und Sundhäuser Berg (VKE 5912)«**

#### **Beschluss:**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 25.01.2024 wurde die Regionale Planungsgemeinschaft Nordthüringen gebeten, eine fachliche Einschätzung zum »Ausbau der B 4 zwischen Westerengel und OU Sondershausen (VKE 5911) sowie zwischen Sondershausen und Sundhäuser Berg (VKE 5912) - Frühzeitige Beteiligung einzelner Träger öffentlicher Belange« abzugeben. Wir nehmen hiermit zum 14.03.2024 Stellung.

Für die Regionale Planungsgemeinschaft Nordthüringen ist der Ausbau der B4 zwischen Nordhausen – Sondershausen - Erfurt von großer regional-politischer Bedeutung. Sämtliche Ausbaubemühungen werden von der Regionalen Planungsgemeinschaft Nordthüringen ausdrücklich begrüßt. Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gibt die Regionale Planungsgemeinschaft Nordthüringen im Folgenden Hinweise und Anregungen für die weiteren Planungsschritte.

Für die Anbindung der Planungsregion Nordthüringen, insbesondere der Städte Nordhausen und Sondershausen sowie des Raumes um den Kyffhäuser, ist die Bundesstraße B4 einer der bedeutendsten Verkehrswege in Nord-Süd-Richtung. Die B4 stellt die schnellste straßenverkehrstechnische Anbindung zur Landeshauptstadt Erfurt dar. Damit geht ein entsprechend hohes Verkehrsaufkommen einher. Besonders der hohe Anteil Schwerlastverkehr in Verbindung mit einem unzureichenden Ausbauzustand, sowohl in der Trassierung als auch im Straßenquerschnitt, führt zu einer Reduzierung der Reisegeschwindigkeit und zu einer Herabsetzung der Verkehrssicherheit und -qualität.

Im derzeit gültigen Regionalplan Nordthüringen (2012) ist unter G 3-8 die Verbesserung des Ausbauzustandes der großräumig bedeutsamen Straßenverbindung B4 (Erfurt-Sondershausen-Nordhausen) enthalten. Entsprechend wurde für einzelne Teilbereiche der B4 auch eine Trassenfreihaltung (vgl. Regionalplan Nordthüringen (2012), Z 3-4, G 3-14) vorgenommen. Analog wurden diese Grundsätze und Ziele in den Entwurf des Regionalplans Nordthüringen (2018) aufgenommen (vgl. G 3-10, Z 3-3, G 3-17). Damit wird deutlich, dass der Ausbau der B4 weiterhin eine vorrangige Maßnahme zur nachhaltigen Entwicklung der Region Nordthüringen darstellt.

Der Ausbau der B4 gliedert sich in unterschiedliche Teilabschnitte. Die hier zu betrachtenden Teilabschnitte sind nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030. Jedoch schließen die Teilabschnitte an Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 an, welche sich im Vordringlichen Bedarf (B4 Sundhäuser Berge, Projektnummer: B4-G30-TH-T1-TH) befinden oder bereits realisiert wurden (OU Sondershausen, OU Westerengel). Wichtig für die folgenden Betrachtungen ist, dass die einzelnen zu planenden Teilabschnitte mit dem Gesamtkonzept des Ausbaus der B4 zwischen Nordhausen und Erfurt in Einklang stehen. Die Steigerung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität steht hierbei im Vordergrund.

### **Teilabschnitt B4 - Westerengel und OU Sondershausen (VKE 5911)**

Dieser Teilabschnitt verbindet die bereits realisierte OU Sondershausen mit der bereits realisierten OU Westerengel und stellt somit einen Lückenschluss zwischen diesen Maßnahmen dar. Grundlage der folgenden Betrachtungen ist die Tischvorlage »Ausbau B4 – zwischen OU Westerengel und OU Sondershausen« (EIBS, 12/2023). In dieser Tischvorlage werden im Rahmen einer Voruntersuchung unterschiedliche Varianten geprüft. Alle Varianten sind in drei Vergleichsabschnitte (VGA) aufgeteilt, welche unabhängig von der Variante miteinander kombiniert werden können. Weiterhin wurde die Ausbildung der notwendigen Knotenpunkte untersucht. Jedoch wurde nur für den Knotenpunkt B4/K6 eine detailliertere Betrachtung durchgeführt. Die vorläufigen Ergebnisse der Variantenuntersuchung sind in Abschnitt 9 »Variantenvergleich« (EIBS, 12/2023) aufgelistet. Eine Vorzugsvariante wurde an dieser Stelle nicht abgeleitet, da weiterführende Untersuchungen als notwendig erachtet werden.

#### Trassenverlauf

Die dargestellten Varianten für VGA 1 OU Westerengel bis vor die Ortschaft Oberspier sind aus raumordnerischer Sicht unkritisch, da sich der Streckenverlauf im Wesentlichen an der derzeitigen Streckenführung orientiert. Entsprechend des in Abschnitt 9 durchgeführten überschläglichen Variantenvergleiches wäre Variante V2 für den VGA 1 zu bevorzugen.

Der VGA 2 umfasst die OU Oberspier. Die beschriebenen Varianten sind aus raumordnerischer Sicht ebenfalls als unkritisch zu bewerten. Wichtig ist, dass die Querung des Unstrut-Werra-Radweges mit der B4 ermöglicht wird. Dies ist in allen Varianten gegeben. Da die sicherheitstechnische Beurteilung für die Varianten 2 und 3 besser ausfällt, wären diese zu bevorzugen.

VGA 3 beschreibt den Abschnitt von der OU Oberspier bis zur OU Sondershausen. In diesem Abschnitt muss die Bahntrasse Nordhausen – Erfurt gequert werden. Hierbei ist eine möglichst rechtwinklige Querung anzustreben. Demnach wäre die Variante 2 zu bevorzugen.

#### Ausbildung der Knotenpunkte

Zur Anbindung der nachgeordneten Straßen sind im Projektgebiet zwei Knotenpunkte vorgesehen. Die Ausbildung dieser hat maßgeblichen Einfluss auf die Reisegeschwindigkeit und sollte eng mit dem Gesamtkonzept betrachtet werden. Nach Abschnitt 4 »Verkehrs- und Straßencharakteristik« (vgl. S. 6) sollen die Knotenpunkte B4/B249 und B4/K6 als „signalisierte Einmündung“ angebunden werden. Die damit einhergehenden Lichtsignalanlagen stehen den Ausbauzielen der B4 entgegen. **Es wird dringend von Knotenpunkten, welche mit einer Lichtsignalanlage geregelt werden, abgeraten. Dies würde zu einer erheblichen Behinderung der Verkehrsqualität führen.**

### Alternativer Streckenverlauf VGA 3

In vorangegangenen Planungen (vgl. Tischvorlage »VKE OU Oberspiew einschließlich Ausbauabschnitt und Anschluss B 249n (VKE 5772)« INVER, 06/2011) wurden bereits alternative Trassenführungen untersucht (vgl. Abbildung 1). Die größten Hindernisse für die Ausbildung des Knotenpunktes B4/B249 resultieren aus den beengten Platzverhältnissen im Bereich des Graß (Querung der Hainleite, Station 7+500).

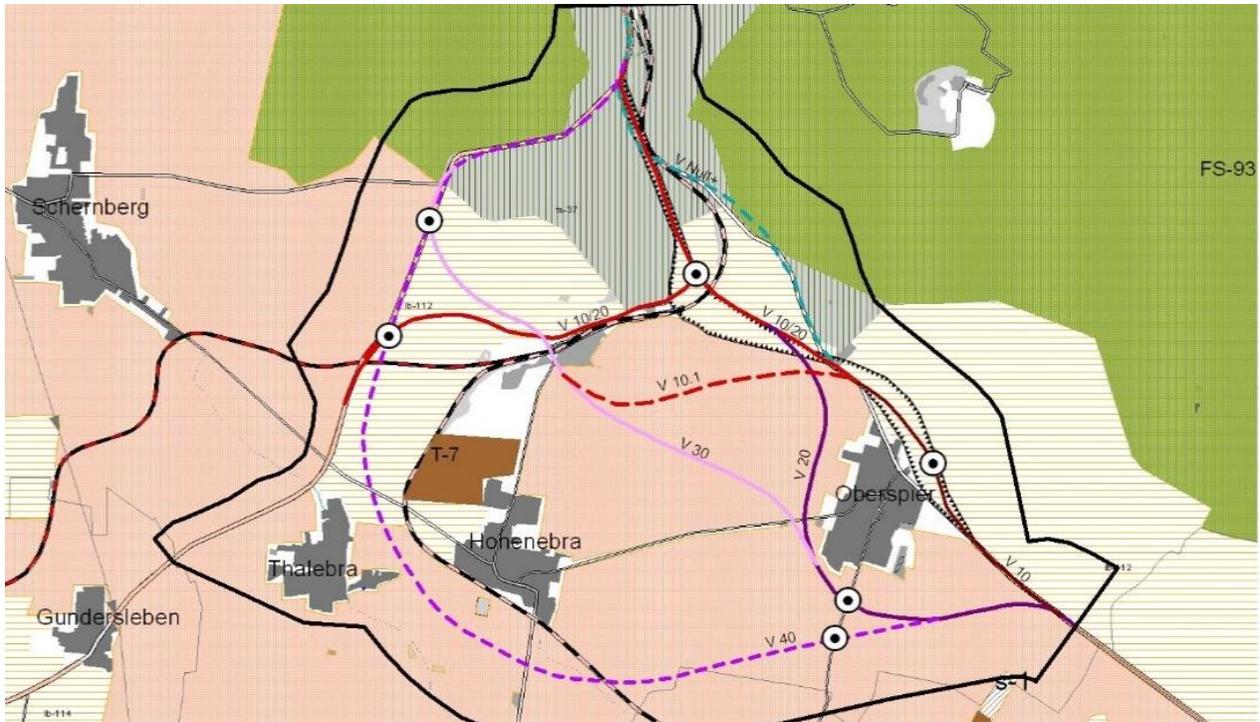


Abbildung 1: Skizze alternativer Streckenverlauf nach INVER (06/2011)

Weiterhin quert der bisherige Verlauf ein großräumiges Wasserschutzgebiet (WSG I-III, vgl. Kartendienst TLUBN, Karte Wasser- und Heilquellenschutzgebiete), sowie diverse Schutzgebiete des Naturschutzes (vgl. Kartendienst TLUBN, Karte Schutzgebiete). Zu den Schutzgebieten des Naturschutzes, welche von der B4 und der B249 im Bereich des Graß zerschnitten werden, gehören das FFH-Gebiet Hainleite – Wipperdurchbruch – Kranichholz (Thüringen Nr.13), das Landschaftsschutzgebiet Hainleite (Thüringen Nr.4) und der Naturpark Kyffhäuser (Thüringen Nr.2). Im Hinblick auf die Zerschneidung der Schutzgebiete des Naturschutzes (Biotopverbund) bzw. einer Minimierung der zerschnittenen Teilbereiche sollte eine Bündelung der Infrastruktur (Schiene/Straße) im Bereich des Graß erfolgen. Da neben der B4 auch die B249, welche auf die B4 im geplanten Knotenpunkt mündet, die Schutzgebiete des Naturschutzes zerschneidet, sollte der Knotenpunkt außerhalb der Schutzgebiete des Naturschutzes angeordnet werden. Die Zerschneidung des Biotopverbundes wird somit auf die B4 reduziert. Anschließend könnte der Biotopverbund beispielsweise mittels einer Grünbrücke für den gesamten Bereich nachhaltig hergestellt werden. Detaillierte Informationen zum Biotopverbundkonzept können dem »Biotopverbundkonzept für den Freistaat Thüringen« (TMUEN, 11/2020) entnommen werden (vgl. Abschn.2 und Abb.27). Weiterhin wird die Hainleite in der gutachterlichen Empfehlung für eine Raumauswahl »Bedeutsame Landschaften in Deutschland« (Bfn-Skript, Band 2, 2018) unter Nummer 293 aufgeführt. Hier wird besonders auf die historisch gewachsene naturnahe Kulturlandschaft ohne wesentliche Prägung technischer Infrastruktur verwiesen. Eine Bündelung der Infrastruktur in Verbindung mit der Herstellung des Biotopverbundes würde eine Erhaltung und Entwicklung der deutschlandweit bedeutsamen Landschaft »Hainleite« fördern.

In den Planungen von INVER (06/2011) wurde ein bestandsfernerer Ausbau favorisiert. Wie in Abschnitt 2 »Rechtsgrundlagen« (EIBS, 12/2023) beschrieben, soll jedoch ein bestandsnaher Ausbau erfolgen. Für die Ausbildung des Knotenpunktes B4/249 bei den beschriebenen beengten Platzverhältnissen, den vorhandenen Schutzgebieten und dem anzustrebenden Biotopverbund ist eine Verlagerung des Knotenpunktes notwendig. Die in den vorangegangenen

Planungen von INVER (06/2011) beschriebene Variante V10/20 (vgl. Abbildung 1), in Verbindung mit der Festlegung einer nördlichen OU Oberspier, stellt eine mögliche Lösungsvariante dar. **Aus Sicht der Regionalen Planungsgemeinschaft ist diese Lösungsvariante zu bevorzugen.** Der Anschluss zur B249 wird hierbei durch einen Neubau nördlich der Bahnstrecke vorbei am Alten Bahnhof Hohenebra hergestellt (vgl. Abbildung 1).

#### Alternative Ausbildung der Knotenpunkte

Im Abschnitt 6 »Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse« wird in der Prognose 2030 ein steigendes Verkehrsaufkommen für den betrachteten Streckenabschnitt der B4 prognostiziert. Am Knotenpunkt B4/B249 wird von einer Verkehrsstärke von ca. 14.500 Kfz/24h (2030) ausgegangen. Nach RAL (2012) befindet man sich damit nah an der Prüfung einer Höherstufung der Entwurfsklasse (vgl. RAL, 2012, Tab.8, > 15.000 Kfz/24h). Um den Verkehrsdurchfluss an diesem Knotenpunkt möglichst ohne Einschränkungen, wie beispielsweise der vorgeschlagenen signalisierten Einmündung (vgl. EIBS, 2023, Abschn.4), zu gewährleisten, wäre die Ausbildung eines planfreien dreiarmligen Knotenpunktes (vgl. RAL, 2012, Tab. 20 bzw. Tab. 22) notwendig. Entsprechend des prognostizierten Verkehrsaufkommens ist dies auch vertretbar bzw. bedarf weiterer Untersuchungen, da man sich im Grenzbereich einer Höherstufung befindet.

#### Empfehlung Raumverträglichkeitsprüfung

Für den Ausbau der B4 zwischen OU Westerengel und OU Sondershausen wurde von der DEGES bereits eine Voruntersuchung (vgl. INVER (06/2011)) durchgeführt. Auch wurde für die Maßnahme bereits ein Raumordnungsverfahren (jetzt Raumverträglichkeitsprüfung) begonnen, welches jedoch abgebrochen wurde. Da sich die Rahmenbedingungen der Maßnahme seit dem Abbruch des begonnenen Verfahrens nicht wesentlich geändert haben, geht die Regionale Planungsgemeinschaft von der Notwendigkeit einer Raumverträglichkeitsprüfung aus.

#### **Teilabschnitt B4 - Sondershausen und Sundhäuser Berg (VKE 5912)**

Dieser Teilabschnitt verbindet die bereits realisierte OU Sondershausen mit der im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommenen Maßnahme B4 Sundhäuser Berge (Projektnummer: B4-G30-TH-T1-TH) und stellt somit einen Lückenschluss zwischen diesen Maßnahmen dar. Grundlage der folgenden Betrachtungen ist die Tischvorlage »Ausbau B4 – nördlich OU Sondershausen bis Sundhäuser Berge« (Emch+Berger, 12/2023). In dieser Tischvorlage werden im Rahmen einer Voruntersuchung unterschiedliche Varianten geprüft. Die vorläufigen Ergebnisse der Variantenuntersuchung sind in Abschnitt 9 Variantenvergleich (Emch+Berger, 12/2023) aufgelistet. Eine Vorzugsvariante wurde an dieser Stelle nicht abgeleitet, da weiterführende Untersuchungen als notwendig erachtet werden.

#### Trassenverlauf

Neben der Nullvariante, welche eine Erhöhung des Kurvenradius im Bereich von Neuheide (ca. Station 2+000) und die Beibehaltung der derzeitigen Knotenpunkte (Neuheide und Siedlung Neuheide) vorsieht, wurden drei weitere Varianten untersucht. Die Varianten 1 und 3 verfügen über eine identische Linienführung und unterscheiden sich nur in der Wahl des Überführungsbauwerkes (V1-Überführungsbauwerk B4-neu über B4-Alt, V3-Unterführungsbauwerk B4-neu unter B4-alt). Beide Varianten orientieren sich am bisherigen Trassenverlauf der B4. In Variante 2 wird der Verkehr über eine gänzlich neue Trassierung um die Siedlung Neuheide nordöstlich herumgeführt.

Entsprechend der in Abschnitt 9 »Variantenvergleich« (Emch+Berger, 12/2023) aufgelisteten Kriterien wären die Varianten 1 oder 3 zu bevorzugen. Ob eine Unter- oder Überführung der in diesem Abschnitt neuen B4 unter oder über der alten B4 vorrangig auszuführen ist, kann anhand der derzeitigen Planung aus Sicht der Regionalen Planungsgemeinschaft Nordthüringen nicht beurteilt werden und sollte in einem nachgeordneten Planungsschritt betrachtet werden.

### Ausbildung der Knotenpunkte

Für die betrachteten Varianten wurden unterschiedliche Anordnungen von Knotenpunkten untersucht. Ziel ist eine Minimierung der Anzahl an Knotenpunkten. Demzufolge werden die bestehenden Anbindungen für Neuheide und Siedlung Neuheide zu einem Knotenpunkt vereinigt. Die betrachteten Anordnungen der Lage der Knotenpunkte sind für alle Varianten identisch. Mit »a« gekennzeichnete Untervarianten betrachten einen Knotenpunkt in der Ortslage Neuheide. Mit »b« gekennzeichnete Untervarianten betrachten einen Knotenpunkt nördlich der Siedlung Neuheide. Sämtliche Knotenpunkte der Varianten 1(a, b) und 3 (a) sollen teilplangleich ausgeführt werden.

In der Beschreibung der Untervariante 3b in Abschnitt 5.1.6 wird der Knotenpunkt als „teilplangleich mit plangleicher signalisierter Einmündung“ beschrieben. Die damit einhergehenden Lichtsignalanlagen würden den Ausbauzielen der B4 entgegenstehen. **Es wird dringend von Knotenpunkten, welche mit einer Lichtsignalanlage geregelt werden, abgeraten. Dies würde zu einer erheblichen Behinderung der Verkehrsqualität führen.**

In Anbetracht der steigenden prognostizierten Verkehrsverhältnisse (vgl. Abschn.6 (Emch+Berger, 12/2023)) um ca. 40% und der vorgesehenen Querung der alten B4 in Form einer Unter- oder Überführung sollte die Anbindung der GVS als teilplanfreier Knotenpunkt geprüft werden. Entsprechend des aus den Vorplanungen hervorgegangenen notwendigen Kreuzungsbauwerkes (B4-alt/B4-neu) scheint eine teilplanfreie Anbindung mit vertretbaren Mitteln realisierbar, vorausgesetzt die topografischen Gegebenheiten und die Flächenverfügbarkeit lassen dies zu.

Zwischen Neuheide und der Siedlung Neuheide verläuft der Teilabschnitt eines Wanderweges (vgl. Thüringen Viewer, Wanderwege). In den vorliegenden Planungen wird dieser bisher nicht erwähnt. In den weiteren Planungen sollte der fußläufige Personenverkehr Beachtung finden.

### Empfehlung Raumverträglichkeitsprüfung

Im Regionalplan Nordthüringen (2012) wurde ein Trassenkorridor (G 3-14, Neubau-Korridor B4 zwischen Hain und Neuheide) freigehalten. Sofern sich die Vorzugsvariante innerhalb des freigehaltenen Korridors befindet, kann aus Sicht der Regionalen Planungsgemeinschaft Nordthüringen für den Teilabschnitt B4 - Sondershausen und Sundhäuser Berg (VKE 5912) auf eine Raumverträglichkeitsprüfung verzichtet werden.

Wir bitten um sachgerechte Berücksichtigung der vorliegenden Hinweise und hoffen, dass die beschriebenen Anregungen Eingang in die weiteren Planungen finden.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Henning

Dr. Henning  
Präsident

Dienstsiegel