



REGIONALE PLANUNGSGEMEINSCHAFT NORDTHÜRINGEN

Körperschaft des öffentlichen Rechts

Vorsitzender des Planungsausschusses

Regionale Planungsstelle Nordthüringen beim Thüringer
Landesverwaltungsamt

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen (Bitte bei Antwortschreiben angeben)

Sondershausen
17.03.2026

PA-Beschluss Nr. 08 / 03 / 2026

der Planungsausschuss der Regionalen Planungsgemeinschaft Nordthüringen vom 17.03.2024 zur frühzeitigen Beteiligung einzelner Träger öffentlicher Belange zum Ausbauabschnitt der B4.

»Ausbau der B 4 zwischen OU Westerengel und OU Sondershausen (VKE 5911) Voruntersuchung nach Feststellung der Umweltunterlagen«

Beschluss:

Mit Schreiben vom 29.01.2026 wurde die Regionale Planungsgemeinschaft Nordthüringen gebeten, eine fachliche Einschätzung zum »Ausbau der B 4 zwischen OU Westerengel und OU Sondershausen (VKE 5911) Voruntersuchung nach Feststellung der Umweltunterlagen« abzugeben. Wir nehmen hiermit zum 17.03.2026 Stellung.

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 Rahmen einer bereits durchgeführten vorgezogenen Beteiligung »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« hat die Regionale Planungsgemeinschaft Nordthüringen am 14.03.2024 (vgl. PV-Beschluss Nr. 40 / 04 / 2024) bereits Stellung genommen. Die in diesem Beschluss aufgeführten Anregungen und Hinweise werden grundsätzlich aufrechterhalten und durch die aktuelle Stellungnahme ergänzt.

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.

Einordnung der Verbindungsfunktionsstufe gemäß RIN

Der zu betrachtende Ausbauabschnitt ist Bestandteil des Projektes »B4: Erfurt – AS Nordhausen (A 38)« Dieser Gesamtmaßnahme liegt ein „integriertes Gestaltungskonzept zu Verkehrstechnik, Landschaftsplanung und Bauwerksplanung“ (vgl. <https://www.deges.de/projekte/projekt/b-4-erfurt-sondershausen/>, abgerufen 17.02.2026) zugrunde. Entsprechend der Projektbeschreibung verbindet die überregionale und verkehrsbedeutsame B 4 die „Mittelzentren Nordthüringens – Nordhausen (teilkfunktionales Oberzentrum) und Sondershausen – mit dem Oberzentrum Landeshauptstadt Erfurt und der zentralen Ost-West-Achse A 4“. Mit Inkrafttreten der Ersten Änderung des Landesentwicklungsprogramms Thüringen 2025 am 31.08.2024 erfolgt für die Stadt Nordhausen eine Aufwertung zum Oberzentrum (vgl. LEP, 2.2.5 Z). Damit geht auch eine Aufwertung der Verbindungsfunktionsstufen einher, da künftig die Landeshauptstadt Erfurt mit dem Oberzentrum Nordhausen verbunden wird. Entsprechend der »Richtlinien für integrierte Netzgestaltung« (RIN, 2008) entspricht die Verbindungsstufe somit einer großräumigen Verbindungsfunktionsstufe (vgl. Tab.:4, RIN, 2008). Im vorliegenden Erläuterungsbericht (Stand 30.09.2025) wird die Änderung der Verbindungsfunktionsstufe nicht berücksichtigt (vgl. Erläuterungsbericht, Abschn. 1.1) bzw. in Abschnitt 2.4.1 mit dem LEP 2025 (Stand 05/2014) ein veralteter Sachstand zugrunde gelegt. Entsprechend des geänderten Sachstandes bezüglich der Verbindungsstufe muss die B 4 in die Straßenkategorie LS I eingeordnet werden. Gemäß der »Richtlinien für die Anlage von Landstraßen« (RAL, 2012) folgt hieraus eine Aufwertung der B 4 in die Entwurfsklasse EKL 1 (vgl. Tab.7, RAL, 2012).

Einordnung Regionalplan

Im gültigen Regionalplan Nordthüringen (2012) ist unter G 3-8 die Verbesserung des Ausbauzustandes der großräumig bedeutsamen Straßenverbindung B4 (Erfurt-Sondershausen-Nordhausen), die Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges, die Ortsumfahrung Oberspier und der Ausbau des Knotenpunktes B4/B249 enthalten. Entsprechend wurde für den hier betrachteten Teilbereich 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 eine vorrangige Maßnahme zur nachhaltigen Entwicklung der Region Nordthüringen darstellt.

Teilabschnitt B4 - Westerengel und OU Sondershausen (VKE 5911)

Der Ausbau der B4 gliedert sich in unterschiedliche Teilabschnitte. Der hier zu betrachtende Teilabschnitt ist nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030. Jedoch schließt der Teilabschnitt an Maßnahmen an, welche bereits realisiert wurden (OU Sondershausen, OU Westerengel) und stellt somit einen Lückenschluss zwischen diesen Maßnahmen dar. Wichtig für die folgenden Betrachtungen ist, dass die einzelnen zu planenden Teilabschnitte mit dem Gesamtkonzept des Ausbaus der B 4 zwischen Nordhausen und Erfurt in Einklang stehen.

Grundlage der folgenden Betrachtungen sind die von der DEGES GmbH erarbeiteten Unterlagen zur Voruntersuchung »Ausbau der B 4 zwischen OU Westerengel und OU Sondershausen – Umweltfachliche Untersuchungen« (DEGES, 30.09.2025). Ziel der Voruntersuchung ist die Identifikation einer möglichen Vorzugsvariante. Der zu betrachtende Teilabschnitt der B 4 wird hierbei in drei Vergleichsabschnitte (VGA) aufgeteilt, welche unabhängig von der betrachteten 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 Ergebnisse der Variantenuntersuchung sind in Abschnitt 4 »Gewählte Linie« Tabelle 4 (Erläuterungsbericht, DEGES, 30.09.2025) aufgelistet.

Trassenverlauf

Die in Abschnitt 4 des Erläuterungsberichtes durchgeführte Herleitung der Vorzugsvariante für die Vergleichsabschnitte ist nachvollziehbar und aus raumordnerischer Sicht unkritisch, da sich der Streckenverlauf im Wesentlichen an der derzeitigen Streckenführung orientiert.

Die in der vorangegangenen Beteiligung (vgl. PV-Beschluss Nr. 40 / 04 / 2024) von der Regionalen Planungsversammlung gegebenen Hinweise und Anregungen bezüglich der Querung der Bahntrasse Nordhausen – Erfurt und des Unstrut-Werra-Radweges werden in der identifizierten Vorzugsvariante umgesetzt.

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 2.4.3 »Verbesserung der Verkehrssicherheit« sollen die Knotenpunkte B4/B249 und B4/K6 als „signalisierte Einmündung“ mit gesicherten Linksabbiegerstreifen angebunden werden. Die damit einhergehenden Lichtsignalanlagen stehen den Ausbauzielen bezüglich des Gesamtkonzeptes der B4 entgegen. Entsprechend der RAL (2012) Abschnitt 2.2 Verkehrssicherheit sollen Landstraßen *„in Querschnitt, Linienführung, Knotenpunktgestaltung und Ausstattung so beschaffen sein, dass sie dem Kraftfahrer eine Befahrung mit einer für die jeweilige Netzfunktion angestrebten Geschwindigkeit nahe legen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollen Landstraßen einer bestimmten Netzfunktion in sich möglichst **gleichartig ausgebildet** werden („standardisiert“) und sich von Straßen einer anderen Netzfunktion möglichst deutlich unterscheiden („wieder erkennbar“)“*.

Nach derzeitigem Kenntnisstand der Regionalen Planungsgemeinschaft Nordthüringen wären die beiden Lichtsignalanlagen in den Knotenpunkten B4/B249 und B4/K6 die einzigen Lichtsignalanlagen auf der Ausbaustrecke B 4: Erfurt (Andislebener Kreuz) – AS Nordhausen (A 38) außerhalb von Ortschaften. Dies ist nach Auffassung der regionalen Planungsgemeinschaft Nordthüringen nicht mit dem Gesamtkonzept vereinbar bzw. verstößt gegen dieses.

Knotenpunkte, welche mit einer Lichtsignalanlage geregelt werden, werden abgelehnt.

Dies würde zu einer erheblichen Behinderung der Verkehrsqualität führen und entspricht nicht den Anforderungen an eine großräumige Verbindungsfunktion.

Alternative Ausbildung Knotenpunkt B4/B249

Der Knotenpunkt B4/B249 befindet sich in den vorliegenden Planungen im Vergleichsabschnitt VGA 3. Als Vorzugsvariante wurde die Variante V1 für diesen Abschnitt bestimmt. Der vorhandene Knotenpunkt B4/B249 verbleibt hierbei an der bestehenden Stelle und wird mit einer Lichtsignalanlage mit gesichertem Linksabbiegerstreifen ausgebaut. Im weiteren Verlauf folgt die Trasse der K519 und quert anschließend die Bahntrasse Nordhausen – Erfurt mit einem Brückenbauwerk.

Entsprechend der Einordnung der Verbindungsfunktionsstufe gemäß RIN (2008) in Verbindung mit der RAL (2012) ist die Trasse in die Entwurfsklasse EKL 1 einzustufen. Die Ausbildung des Knotenpunktes hat folglich als **planfreier Knotenpunkt** (vgl. RAL, 2012, Tab. 20 bzw. Tab. 22, EKL 1 zu EKL 3) zu erfolgen. Diese Knotenpunktart geht mit einem höheren Platzbedarf als in der Planung vorgesehen einher und ist ohne größere Eingriffe am bisherigen Standort infolge der beengten Platzverhältnisse im Bereich des Graß nicht zu realisieren. Die beengten Platzverhältnisse resultieren aus den topografischen Verhältnissen und einer Reihe sich überlagernder Schutzgebiete. Hierzu zählen unter anderem:

- ein großräumiges Wasserschutzgebiet (WSG I-III, vgl. Kartendienst TLUBN, Karte Wasser- und Heilquellenschutzgebiete),
- diverse Schutzgebiete des Naturschutzes (vgl. Kartendienst TLUBN, Karte Schutzgebiete) FFH-Gebiet Hainleite – Wipperdurchbruch – Kranichholz (Thüringen Nr.13), das Landschaftsschutzgebiet Hainleite (Thüringen Nr.4) und der Naturpark Kyffhäuser (Thüringen Nr.2),
- Bedeutsame Landschaften in Deutschland - 293 Hainleite (Bfn-Skript, Band 2, 2018),

- Verbund der Waldlebensräume (Biotopverbundkonzept für den Freistaat Thüringen, TMUEN, 11/2020).

Eine detaillierte Beschreibung, Bewertung und der hieraus abgeleiteten erforderlichen alternativen Ausbildung des Knotenpunktes B4/B249 bezüglich der vorhandenen Schutzgebiete ist dem vorangegangenen PV-Beschluss Nr. 40 / 04 / 2024 zu entnehmen.

Die Regionale Planungsgemeinschaft hat aus den genannten Gründen bereits in der vorangegangenen Stellungnahme eine Verschiebung des Knotenpunktes als bevorzugte Variante favorisiert. Eine Verschiebung des Knotenpunktes B4/B249 war bereits Bestandteil vorangegangener Voruntersuchungen (vgl. Tischvorlage »VKE OU Oberspier einschließlich Ausbauabschnitt und Anschluss B 249n (VKE 5772)« INVER, 06/2011). Die darin beschriebene Variante V10/20 stellt eine mögliche geeignete Lösungsvariante dar.

Aus den Planungen von INVER (06/2011) lassen sich 2 alternative Ausbildungen des Knotenpunktes B4/B249 ableiten. Hierbei ist die Lage des Knotenpunktes im Bezug zur querenden Bahntrasse Nordhausen – Erfurt von Bedeutung und bestimmt über den weiteren Verlauf der Anbindung an die Bestandstrasse B249.

Die Regionale Planungsgemeinschaft Nordthüringen möchte deshalb weitere Varianten zur vertiefenden Prüfung vorschlagen.

Erfolgt die Ausbildung des Knotenpunktes B4/B249 (vgl. Anlage 2, Variante 2) nördlich der Bahntrasse müsste auch die Anbindung der B249 in einem Teilabschnitt als Neubaustrecke erfolgen. Die Trasse würde entlang der K519 vorbei am Bahnhof Hohenebra und etwa im Bereich der Kreuzung B249 mit der Bahntrasse Hohenebra – Ebeleben auf die Bestandstrasse der B249 aufbinden. Der in Abschnitt 1.1 (vgl. Erläuterungsbericht, DEGES, 30.09.2025) beschriebene Rückbau der K519 mit den damit einhergehenden Erreichbarkeitsnachteilen für das nachgeordnete Netz würde somit nicht erfolgen, da die K519 durch einen Neubauabschnitt der B249 ersetzt würde. Gleichzeitig würde das »Gewerbegebiet Altes Tonwerk – OT Hohenebra« eine infrastrukturelle Aufwertung erfahren. Mit der Anbindung wäre am Standort des Gewerbegebietes neben der bereits bestehenden Anbindung an den Schienengüterverkehr eine leistungsfähige Anbindung an eine großräumige Straßenverbindung gegeben.

Die Ausbildung des Knotenpunktes B4/B249 könnte auch südlich der Bahntrasse Nordhausen – Erfurt erfolgen (vgl. Anlage 2, Variante 1). Für den weiteren Trassenverlauf können hier ebenfalls bestehende landwirtschaftliche Wegeverbindungen entlang des »Gewerbegebietes Altes Tonwerk – OT Hohenebra« und Teilabschnitte der K519 genutzt werden. Um den Anschluss an die bestehende B249 zu realisieren, muss die Ortslage von Hohenebra nordwestlich als Neubaustrecke umgangen werden. Neben der bereits beschriebenen infrastrukturellen Aufwertung des »Gewerbegebietes Altes Tonwerk – OT Hohenebra« besteht der größte Vorteil dieser Variante in der Reduzierung der notwendigen Querungen der Bahntrassen mit der B249. Im Jahr 2025 wurde die Bahnbrücke der Bahntrasse Nordhausen – Erfurt zwischen Thalebra und Hohenebra (K519) fertiggestellt. Dieses bestehende niveaufreie Kreuzungsbauwerk könnte für die Verbindungstrasse zur bestehenden B249 genutzt werden. Weiterhin würde im Gegensatz zur Variante 1 durch die südlichere Anbindung an die B249 die Querung der Bahntrasse Hohenebra – Ebeleben entfallen.

In beiden vorgeschlagenen Trassenverläufen bzw. alternativen Knotenpunkten können bestehende Wegeverbindungen teilweise genutzt werden und ein wesentlicher Teilabschnitt der bestehenden B249 westlich des Graß zurückgebaut werden. Durch den Rückbau dieses Teilabschnittes und der Bündelung der B4 mit der Bahntrasse Nordhausen – Erfurt im Bereich des Graß würde die Zerschneidung dieses naturschutzfachlich sensiblen Bereiches auf einen Zerschneidungsbereich reduziert. Die Herstellung eines nachhaltig gesicherten Biotopverbundes könnte beispielsweise mittels einer Grünbrücke für den gesamten Bereich realisiert werden. Detaillierte Informationen zum Biotopverbundkonzept können dem »Biotopverbundkonzept für den Freistaat Thüringen« (TMUEN, 11/2020) entnommen werden (vgl. Abschn.2 und Abb.27).

Wie bereits eingangs beschrieben, unterstützt die Regionale Planungsgemeinschaft Nordthüringen ausdrücklich jegliche Ausbaubemühungen für die B4. Der Anschluss der nachgeordneten Verkehrsnetze und die Gewährleistung einer angemessenen Verbindungsqualität stehen hierbei im Vordergrund. Um diese Zielstellung zu erreichen ist aus Sicht der Regionalen Planungsgemeinschaft Nordthüringen eine Verschiebung des Knotenpunktes B4/B249 zwingend erforderlich. Hierzu werden von der Regionalen

Planungsgemeinschaft Nordthüringen 2 mögliche Lösungsvarianten vorgeschlagen. Diese sind von der DEGES in den Variantenvergleich aufzunehmen, planerisch zu prüfen und den TÖB zur Verfügung zu stellen.

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 der Ausbau der B4 für die Vergleichsabschnitte 1 und 2 parallel zur Bestandstrasse erfolgt und dies den Festlegungen des Regionalplans Nordthüringens 2012 entspricht, ist aus Sicht der Regionalen Planungsgemeinschaft Nordthüringen für die benannten Abschnitte eine Raumverträglichkeitsprüfung entbehrlich.

Für den Vergleichsabschnitt 3 wurden alternative Varianten für den Knotenpunkt B4/B249 und daraus resultierende Trassenvarianten vorgeschlagen, welche im weiteren Verfahren durch die DEGES zu untersuchen sind. Nach Vorliegen der erweiterten Variantenbetrachtung des Knotenpunktes ist erneut über die Notwendigkeit einer Raumverträglichkeitsprüfung zu entscheiden.

Wir bitten um sachgerechte Berücksichtigung der vorgelegten Hinweise, Anregungen und Bedenken.

Mit freundlichen Grüßen

Jendricke

Jendricke



Dienstsiegel

Anlage 1 PV-Beschluss Nr. 40 / 04 / 2024

Anlage 2 Karte alternative Knotenpunkte B4/B249 bzw. Trassenverläufe



REGIONALE PLANUNGSGEMEINSCHAFT NORDTHÜRINGEN

Körperschaft des öffentlichen Rechts

PRÄSIDENT

Anlage 1

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 8 »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 Oberspier 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).

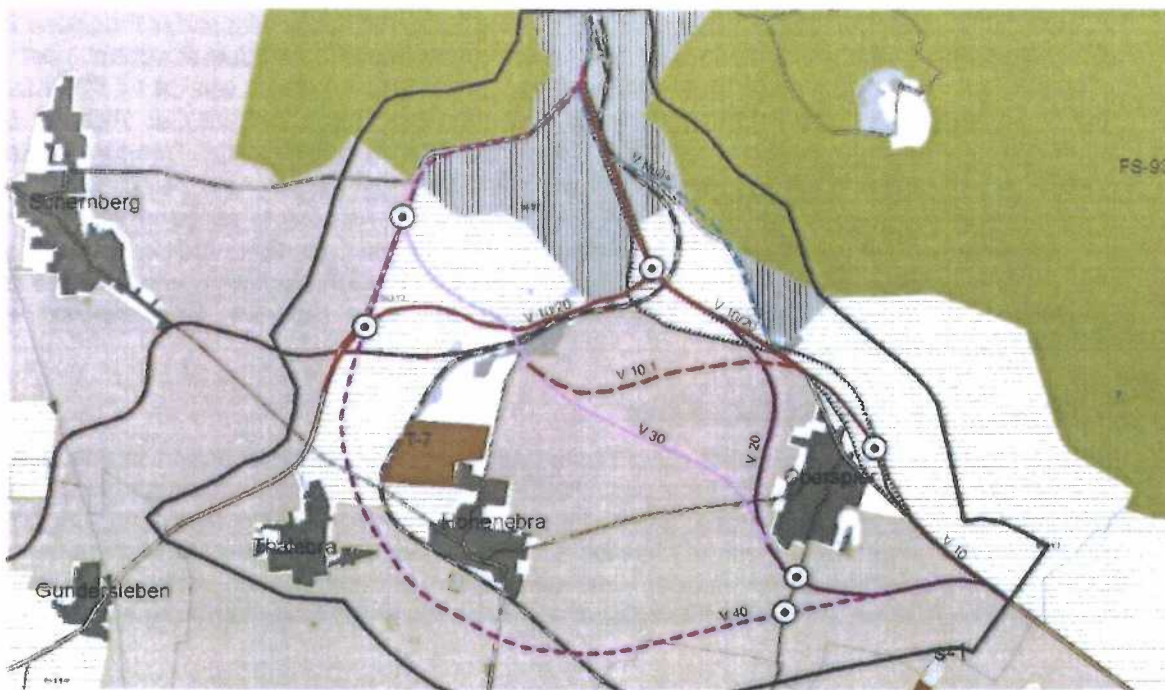


Abbildung 1: Skizze alternativer Streckenverlauf nach INVER (06/2011)

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

Anlage 2

Anlage 2: Karte alternative Knotenpunkte B4/B249 bzw. Trassenverläufe

1:20 000

