

# Abwägung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen

## **Kapitel 3. Infrastruktur**

### Abwägungstabelle zum Abschnitt 3.1 Verkehrsinfrastruktur

Anlage 2.10 zum Beschluss Nr. PLV 30/01/24 vom 19.04.2024

Formulierung „Einreicher der Stellungnahme“ in der Spalte „Inhalt“: Diese Passagen werden zur Anonymisierung von Namen, Ortsinformationen und Bezeichnungen von beteiligten Personen und Institutionen vor Veröffentlichung der Abwägungstabellen im Internet i.d.R. mit der Formulierung „Einreicher der Stellungnahme“ anonymisiert.



Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
1	allgemein	47-455-007	<p><b>Bei der Weiterentwicklung der Verkehrs-, Versorgungs- und Entsorgungsinfrastruktur sind die vorhandenen Wasserver- und Abwasserentsorgungsanlagen und z. B. die künftigen Entwicklungen gerade im Bereich der Entsorgung des Oberflächenwassers zu beachten.</b></p> <p>Grundsätzlich stimmen wir der Errichtung und dem Betrieb von Verkehrs-, Ver- und Entsorgungseinrichtungen einschl. Windkraftanlagen und großflächigen Solaranlagen mit der Verlegung von Kabeln, dem Bau der Zuwegungen etc. nur zu, wenn die entsprechenden Forderungen zum Schutz des Bestandes und Erhalt der Betriebssicherheit der vorhandenen trink- und abwasserseitigen Ver- und Entsorgungsanlagen einschl. der verbandseigenen Steuerkabel während und nach einer Bauausführung gewährleistet werden. Bei Berührungspunkten sind vom Vorhabenträger entsprechende technische mit dem [Einreicher der Stellungnahme] rechtzeitig abgestimmte Lösungen in die jeweiligen Planungen einzubeziehen und i. d. R. vom Vorhabenträger zu finanzieren.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Ermittlung der Ableitung von Oberflächenwasser auf die im Regionalplan Ostthüringen benannten Infrastrukturmaßnahmen ist kein relevanter Sachverhalt auf der Ebene der Regionalplanung, da Planungsdetails hier noch nicht bekannt sind. Solche Detailprüfungen beginnen erst auf Ebene der Bauleitplanung.</p>
2	allgemein	75-978-002	<p><b>Für die Ziele und Grundätze der Verkehrsinfrastruktur weisen wir bei Kreuzungen mit unseren Hochspannungsfreileitungen darauf hin, dass die Einhaltung des Mindestabstandes nach DIN EN 50341 einzuhalten sind.</b></p> <p>Es ist ein Freileitungsbereich von 50 m (Anhaltswert) beidseitig der Trassenachse zu beachten, für den Bau-, Nutzungs- und Höhenbeschränkungen bestehen.</p> <p>Innerhalb des Freileitungsbereiches befindet sich der Freileitungsschutzstreifen von ca. 30 m bzw. 35 m (beidseitig der Trassenachse) bei 220 bzw. 380-kV-Freileitungen, für den in den entsprechenden Grundbüchern beschränkte persönliche Dienstbarkeiten eingetragen sind. Daraus begründet sich das grundsätzliche Bauverbot im Freileitungsschutzstreifen. Dies gilt auch für Bepflanzungen mit Bäumen und Sträuchern.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Detailprüfungen bzgl. Kreuzung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen mit Hochspannungsleitungen beginnen erst auf Ebene der Bauleitplanung.</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
3	-	73-332-015	<p><b>Straßen- Autobahn- und Schienenbau ist ein Schlüsselement für die Zukunft. Städtetangenten sind dabei ein wesentliches Element.</b></p> <p>Mobilität im klassischen Sinne in Form von Straßen- Autobahn- und Schienenbau ist ein Schlüsselement für die Zukunft. Städtetangenten sind dabei ein wesentliches Element. Sie lenken den Verkehr zügig in die seitens der Nutzer der Verkehrswege anvisierten Richtungen und vermeiden so eine über Gebühr hohe Beanspruchung der Innenstädte. Ausgleich für Natur und Landschaft ist zwingend. (vgl. oben Streuobstwiesen, Hecken, Sukzession, Wald...).</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Es besteht kein Abwägungserfordernis.</p>
4	allgemein	56-325-001	<p><b>Wir begrüßen die in der Änderung des Regionalplans enthaltenen Aussagen zum regionsübergreifenden Verkehrsausbau, die auch in unserem Interesse liegen.</b></p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Es besteht kein Abwägungserfordernis.</p>
5	allgemein	68-1506-001	<p><b>Wir freuen uns sehr darüber, dass Sie Probleme aufgegriffen haben, die wir in unseren Sitzungen gebetsmühlenartig immer wieder angebracht haben, wie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- eine bessere Verbindung Leipzig-Gera (stündlich langsam und stündlich schnell),</li> <li>- stündliche Bedienung aller Stationen,</li> <li>- Lückenschlüsse prüfen zu lassen, vor allem Oppurg-Pößneck unt. Bf., da er Neustadt und Triptis nach Jena anbinden könnte und bisher unter den Tisch gekehrt wurde.</li> </ul>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Es besteht kein Abwägungserfordernis.</p>
6	allgemein	78-3-018	<p><b>Besonders vor dem Hintergrund der Lage der Region Ostthüringen zwischen den Metropolregionen Jena und Leipzig ist die Herstellung einer durchgängigen und intakten Infrastruktur für die zukünftige Entwicklung der Region unerlässlich. Durch schnelle und direkte Verbindungen in beide Großstädte können für die gesamte Region Synergieeffekte erzielt werden. Hierauf sollte auch der Regionalplan Ostthüringen verstärkt hinweisen.</b></p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Der Regionalplan Ostthüringen weist genau auf die vom Einreicher geforderte durchgängige und intakte Infrastruktur sowie die damit verbundenen Synergien zwischen Ostthüringen und der Metropolregion Mitteldeutschland an mehreren Stellen hin, u. a.: G 1-1, G 1-8, G 3-1, G 3-3</p> <p>Damit wurde der Forderung des Einreichers bereits ein deutliches Gewicht im Regionalplan beigemessen.</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
7	allgemein	91-359-033	<p><b>Angesichts der mehrfachen Erwähnung des Bundesverkehrswegeplans (BVwPI 2030) sollte zur besseren Übersichtlichkeit ein Verweis auf die konkreten Maßnahmen des BVwPI 2030 für Thüringen erfolgen.</b></p> <p>Diese Maßnahmen sollten in den jeweiligen Kapiteln und deren Zielen und Grundsätzen benannt werden; einschließlich der Aktualisierung im Hinblick auf den seit Inkrafttreten im Jahr 2017 erreichten Stand der Umsetzung.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die vom Einreicher gestellte Forderung der Erstellung von Verweisen auf die konkreten Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) wurde bereits in diesem Entwurf des Regionalplans Ostthüringen entsprochen. Zu allen Maßnahmen des BVWP betreffend wurde bereits auf die entsprechende Stelle im Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (BSWAG) sowie im Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) verwiesen. Aktuelle Stände zu (Aus-)baumaßnahmen im Straßennetz veröffentlicht das TLBV bereits jährlich.</p>
8	allgemein	127-349-099	<p><b>Angesichts der mehrfachen Erwähnung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) sollte zur besseren Übersichtlichkeit ein Verweis auf die konkreten Maßnahmen des BVWP 2030 für Thüringen erfolgen.</b></p> <p>Diese Maßnahmen sollten in den jeweiligen Kapiteln und deren Zielen und Grundsätzen benannt werden; einschließlich der Aktualisierung im Hinblick auf den seit Inkrafttreten im Jahr 2017 erreichten Stand der Umsetzung.</p>	
9	allgemein	136-517-013	<p><b>Allgemeine Bedenken/Hinweise</b></p> <p>Grundsätzlich sollte bei der Entwicklung die infrastrukturelle Erschließung der Kultureinrichtungen und Museen ganzheitlich betrachtet werden. Nachhaltigkeit im Tourismus ist nur gewährleistet, wenn vor Ort alle Bereiche und Verbindungen mit unterschiedlichsten Verkehrsmitteln sinnvoll aufeinander abgestimmt entwickelt werden.</p>	<p><b>nicht entsprochen</b></p> <p>Es besteht keine Regelungsaufforderung zur verkehrsinfrastrukturellen Erschließung von Kultureinrichtungen und Museen auf Ebene der Regionalplanung. Der Plangeber benennt regional bedeutsame Landesstraßenverbindungen (G 3-13) sowie regional bedeutsame Achsen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (G 3-17), welche u. a. auch durch Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung sowie Gemeinden mit überörtlich bedeutsamen Tourismusfunktion verlaufen.</p>
10	Karte 3-1	155-5-014	<p><b>Karte 3-1</b></p> <p>Die ehemalige Verwaltungseinheit Königsee-Rottenbach ist in Königsee umzubenennen. Die Umbenennung erfolgte im Zuge der Gemeindegebietsreform 2019.</p>	<p><b>entsprochen</b></p> <p>Die hier geforderte Änderung wurde in der Karte 3-1 und im Regionalplan vorgenommen.</p>
11	allgemein	7-353-001	<p><b>Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes werden durch den 2. Entwurf zur Änderung des Regionalplanes Ostthüringen nicht berührt. Insofern bestehen keine Bedenken.</b></p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Es besteht kein Abwägungserfordernis.</p>

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung																																																
12	3.1.1 Schienennetz	61-398-026	<p><b>Seite 40 ff., Abschnitt 3.1.1 Schienennetz - Die bereits bestehenden Schienenverbindungen führen teilweise durch die Schutzzonen I, II und III von Trinkwasserschutzgebieten.</b></p> <p>Die Gefährdung ist umso größer, je näher sich die Bahnstrecke an den Gewinnungsanlagen befindet. Bei einem Unfall, bei dem wassergefährdende Stoffe austreten, kann es zu einem vorübergehenden oder dauerhaften Ausfall der öffentlichen Trinkwasserversorgung kommen. Je nach örtlicher Situation können davon einige Wenige bis hin zu Tausenden von Bürgern betroffen sein.</p> <p>Betroffen sind folgende WSG:</p> <table border="1" data-bbox="620 678 1375 1114"> <thead> <tr> <th>Bahnstrecke</th> <th>WSG</th> <th>SZ</th> <th>Versorgungsgebiet</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Elsterbahn bei Greiz</td> <td>63 Greiz-Glohdenhammer</td> <td>I, II, III</td> <td>Greiz</td> </tr> <tr> <td>Saalfeld-Königsee</td> <td>658 Lingbornquelle Bad Blankenburg</td> <td>II und III</td> <td>Bad Blankenburg</td> </tr> <tr> <td>Saalfeld-Königsee</td> <td>385 Unteres Schwarzatal</td> <td>II und III</td> <td>Rudolstadt</td> </tr> <tr> <td>Saalfeld-Königsee</td> <td>384 Saalfeld-Wöhlsdorf</td> <td>III</td> <td>Saalfeld</td> </tr> <tr> <td>Gera-Leipzig</td> <td>56 Caaschwitz</td> <td>I, II und III</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Pößneck-Orlamünde (Orlabahn)</td> <td>420 Freienorla</td> <td>III</td> <td>Freienorla</td> </tr> <tr> <td>Sormitzbahn bei Leutenberg</td> <td>62 Goldkuppe Leutenberg</td> <td>II und III</td> <td>Leutenberg</td> </tr> <tr> <td>Schwarzatalbahn</td> <td>662 Flaschenwiesen Schwarzburg</td> <td>II und III</td> <td>Schwarzburg</td> </tr> <tr> <td>Nebenstrecke der Saalebahn bei Schöps</td> <td>667 Saaletal-Roda</td> <td>III</td> <td>Jena</td> </tr> <tr> <td>Ebersdorf-Friesau (Oberlandbahn)</td> <td>254 Muckenberg-Ebersdorf</td> <td>III</td> <td>Ebersdorf</td> </tr> <tr> <td>Remptendorf-Ziegenrück (Oberlandbahn)</td> <td>257 Lückenmühle</td> <td>III</td> <td>Lückenmühle</td> </tr> </tbody> </table> <p>Bei Ausbaumaßnahmen ist dem Trinkwasserschutz ein hohes Gewicht beizumessen. Näheres regeln insbesondere die jeweiligen Schutzgebietsbeschlüsse bzw. -verordnungen sowie § 49 der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV).</p> <p>Es wird vorgeschlagen, die Begründung um folgenden Satz zu ergänzen:</p> <p>"Ob Trassen, die durch Schutzzonen von öffentlichen Trinkwassergewinnungsanlagen führen, auch realisiert werden können, ist</p>	Bahnstrecke	WSG	SZ	Versorgungsgebiet	Elsterbahn bei Greiz	63 Greiz-Glohdenhammer	I, II, III	Greiz	Saalfeld-Königsee	658 Lingbornquelle Bad Blankenburg	II und III	Bad Blankenburg	Saalfeld-Königsee	385 Unteres Schwarzatal	II und III	Rudolstadt	Saalfeld-Königsee	384 Saalfeld-Wöhlsdorf	III	Saalfeld	Gera-Leipzig	56 Caaschwitz	I, II und III		Pößneck-Orlamünde (Orlabahn)	420 Freienorla	III	Freienorla	Sormitzbahn bei Leutenberg	62 Goldkuppe Leutenberg	II und III	Leutenberg	Schwarzatalbahn	662 Flaschenwiesen Schwarzburg	II und III	Schwarzburg	Nebenstrecke der Saalebahn bei Schöps	667 Saaletal-Roda	III	Jena	Ebersdorf-Friesau (Oberlandbahn)	254 Muckenberg-Ebersdorf	III	Ebersdorf	Remptendorf-Ziegenrück (Oberlandbahn)	257 Lückenmühle	III	Lückenmühle	<p><b>nicht entsprochen</b></p> <p>Dem Vorschlag des Einreichers der Ergänzung von Schutzgebietsbeschlüssen bzw. -verordnungen sowie § 49 der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) wird für aktiv genutzte Bestandstrassen sowie für nicht freigestellte Trassen des Schienenverkehrs nicht gefolgt. Der einzige derzeit nicht aktiv genutzte Abschnitt ist Remptendorf-Ziegenrück (Abschnitt der Oberlandbahn), welcher jedoch nicht nach § 23 AEG für Eisenbahnbetriebszwecke freigestellt ist, sondern lediglich nach § 11 AEG stillgelegt. Der Einreicher betont im letzten Satz dieser Anregung selbst, dass „grundsätzlich [...] die Fassungszone (Schutzzonen I) und engeren Schutzzonen (Schutzzonen II) von festgesetzten und geplanten Wasserschutzgebieten von <u>neuen Eisenbahnstrecken freizuhalten [sind].</u>“</p> <p>Keine der gelisteten Trassen sind weder neue Eisenbahnstrecken noch zu reaktivierende Strecke welche nach § 23 AEG freigestellt sind.</p> <p>Ohnehin stellt die Reparatur und Instandsetzung eines Schienennetzes nach einer Streckenstilllegung selbst dann keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV dar, wenn es sich um eine grundlegende Rekonstruktion der Gleisanlage zur Wiederinbetriebsetzung handelt. Bei der Ertüchtigung oder Sanierung einer vorhandenen, aber stillgelegten Schieneninfrastruktur handelt es sich nicht um den Neubau einer Betriebsanlage nach Nr. 14.7 der Anlage 1 zum UVPG.</p>
Bahnstrecke	WSG	SZ	Versorgungsgebiet																																																	
Elsterbahn bei Greiz	63 Greiz-Glohdenhammer	I, II, III	Greiz																																																	
Saalfeld-Königsee	658 Lingbornquelle Bad Blankenburg	II und III	Bad Blankenburg																																																	
Saalfeld-Königsee	385 Unteres Schwarzatal	II und III	Rudolstadt																																																	
Saalfeld-Königsee	384 Saalfeld-Wöhlsdorf	III	Saalfeld																																																	
Gera-Leipzig	56 Caaschwitz	I, II und III																																																		
Pößneck-Orlamünde (Orlabahn)	420 Freienorla	III	Freienorla																																																	
Sormitzbahn bei Leutenberg	62 Goldkuppe Leutenberg	II und III	Leutenberg																																																	
Schwarzatalbahn	662 Flaschenwiesen Schwarzburg	II und III	Schwarzburg																																																	
Nebenstrecke der Saalebahn bei Schöps	667 Saaletal-Roda	III	Jena																																																	
Ebersdorf-Friesau (Oberlandbahn)	254 Muckenberg-Ebersdorf	III	Ebersdorf																																																	
Remptendorf-Ziegenrück (Oberlandbahn)	257 Lückenmühle	III	Lückenmühle																																																	

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			vom Ausgang der jeweiligen Planfeststellungsverfahren abhängig. Grundsätzlich sind die Fassungszone (Schutzzonen I) und engeren Schutzzonen (Schutzzonen II) von festgesetzten und geplanten Wasserschutzgebieten von neuen Eisenbahnstrecken freizuhalten."	
13	3.1.1 Schienennetz	73-332-011	<p><b>Kein weiterer Rückbau noch vorhandener Bahnnebenstrecken</b></p> <p>Vor dem Hintergrund einer modernen dezentralen Mobilitätsentwicklung sollte kein weiterer Rückbau noch vorhandener Bahnnebenstrecken erfolgen. Hier ergeben sich anderer Potenziale des Tourismus mit Traditions- und Werkszügen. Ein Beispiel dafür ist die Meuselwitzer Kohlebahn. Ehemalige Nebenstrecken Richtung Sachsen oder Sachsen-Anhalt könnten wiederbelebt werden, um so wertvolle Zeugnisse der Eisenbahngeschichte und vor allem des Viaduktbaus zu erhalten. So bleiben Streckenreserven bestehen und ermöglichen vorausschauende Nutzungskonzepte. Areale für Rad- und Wanderwege ergeben sich hier automatisch. Ein gutes Beispiel hierfür sind die vielfältigen /zahlreichen Schmalspurstrecken in Sachsen, welche im letzten Jahrzehnt einen regelrechten Boom unterlagen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Stellungnahme wird allgemein befürwortet und zur Kenntnis genommen. Die Anregung enthält sonst weiter keine konkreten Forderungen oder Änderungsvorschläge zu einem Plansatz oder seiner Begründung.</p>
14	3.1.1 Schienennetz	127-349-100	<p><b>Die Aussage: „Ein barrierefreier Schienenpersonenverkehr ist Voraussetzung für gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen an der Gesellschaft. Gesetzesgrundlage hierfür ist die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Nach § 8 Abs. 3 haben die Aufgabenträger des Personennahverkehrs die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen und müssen für die Nutzung eine vollständige Barrierefreiheit schaffen.“ ist nicht richtig und zu korrigieren.</b></p> <p>Die Forderung nach vollständiger Barrierefreiheit für den Schienenverkehr ergibt sich nicht aus dem Personenbeförderungs-</p>	<p><b>entsprochen</b></p> <p>Die hier vom Einreicher eingebrachten Hinweise und Ergänzungen bzgl. der Barrierefreiheit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität im Schienenpersonenverkehr sowie im weiteren öffentlichen Nahverkehr werden an die entsprechenden Stellen im Abschnitt Verkehrsinfrastruktur des Regionalplan Ostthüringens übertragen.</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>gesetz (PBefG). Das PBefG gilt nur für den Straßenpersonennahverkehr (einschl. Straßenbahnen) und richtet sich an die kommunalen Aufgabenträger des Straßenpersonennahverkehrs.</p> <p>Allgemeine Rechtsgrundlagen sind das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BBG) bzw. das Thüringer Gesetz zur Inklusion und Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (ThürGIG) sowie speziell für den Eisenbahnverkehr die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sowie die Verordnung der EU über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM).</p> <p>Nach § 2 Abs. 3 EBO sind die Vorschriften dieser Verordnung so anzuwenden, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis ermöglicht wird. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, zu diesem Zweck Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Dies schließt die Aufstellung eines Betriebsprogramms mit den entsprechenden Fahrzeugen ein, deren Einstellung in dem jeweiligen Zug bekannt zu machen ist. Die Aufstellung der Programme erfolgt nach Anhörung der Spitzenorganisationen von Verbänden, die nach § 15 Abs. 3 des Behindertengleichstellungsgesetzes anerkannt sind. Die Eisenbahnen übersenden die Programme über ihre Aufsichtsbehörden an das für das Zielvereinbarungsregister zuständige Bundesministerium. Die zuständigen Aufsichtsbehörden können von den Sätzen 2 und 3 Ausnahmen zulassen. Die Anforderungskriterien an die Barrierefreiheit sind in der TSI geregelt.</p>	
15	3.1.1 Schienennetz	136-517-014	<b>3.1.1 Brückentext: Bei Erhaltung betriebener und Reaktivierung stillgelegter Strecken sollten touristische Aspekte berücksichtigt werden</b>	<b>Kenntnisnahme</b> Alle vom Einreicher genannten Gemeinden sind bereits per Bahn erreichbar. Eine Vielzahl der in Z 3-1 benannten Trassen zur

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			Die Streckenertüchtigung für den Personennahverkehr sollte dort Vorrang haben, wo kulturelle Ziele per Bahn erreichbar sind und sich schon jetzt verkehrspolitische Weichenstellungen des Bundes positiv auf den Tourismus auswirken (z. B. Altenburg, Dornburg, Greiz, Kahla, Pößneck, Rudolstadt, Saalfeld, Weida). Die in der Magistralenplanung vorhandenen Ansätze sind im Hinblick auf die touristische Erschließung Ostthüringens zu prüfen.	Reaktivierung sind in einem Vorbehaltsgebiet Tourismus und Erholung (G 4-22). Die Anregung enthält sonst weiter keine konkreten Forderungen oder Änderungsvorschläge zu einem Plansatz oder seiner Begründung.
16	3.1.1 Schienennetz	136-517-016	<b>Ergänzung zu G 3-3, G 3-4 und G 3-5</b> Die Entwicklung der Mitte-Deutschland-Verbindung und der Sachsen-Franken-Magistrale sollte im Sinne einer besseren Vernetzung mit den unter G 3-5 genannten SPNV-Verbindungen erfolgen, wodurch beispielsweise das thüringische Vogtland oder der Bereich der Oberen Saale mit den Erholungsgebieten und Kulturstätten besser erreichbar werden würden.	<b>Kenntnisnahme</b> Die SFM sowie die MDV sind Fernverkehrstrassen und diese sollten auch u. a. mit Schienenpersonenfernverkehr betrieben werden. Die Trassen des G 3-5 haben nicht diese Bedeutung, sind dennoch sehr wichtige Verbindungsachsen, was der Plangeber mit der Kategorie „Verbindungen des schnellen Schienenpersonennahverkehrs“ würdigt. Ansonsten hat der Plangeber keinen Einfluss auf die Aufnahme von Schienen(fern)verkehrsverbindungen.
17	3.1.1 Schienennetz	168-327-001	<b>[Zur raumordnerischen Stärkung der Verkehrsverbindungen Thüringen-Sachsen-Sachsen-Anhalt wird die Festlegung als Ziel der Raumordnung anstelle einer Grundsatzfestlegung angeregt.]</b> Hervorzuheben sind weiter die raumordnerischen Festlegungen zu den überörtlich bedeutsamen, länderübergreifenden Verkehrsverbindungen aus Ostthüringen kommend nach Sachsen im „Dreiländereck“ Thüringen – Sachsen – Sachsen-Anhalt (z. B. G 3-1, G 3-2, G 3-5)	<b>nicht entsprochen</b> Die rechtliche Befugnis, in Grundsätzen der Raumordnung Forderungen an Fachplanungsträger festzulegen, folgt insbesondere aus § 7 Abs. 4 ROG. Dieser sieht vor, dass Raumordnungspläne auch diejenigen Festlegungen zu raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen enthalten sollen, die zur Aufnahme in Raumordnungspläne geeignet und zur Koordinierung von Raumansprüchen erforderlich sind und die durch Ziele und Grundsätze der Raumordnung gesichert werden können. Die Vorschrift soll sicherstellen, dass Fachplanungen in ihren raumbedeutsamen Aussagen mit den Raumordnungsplänen koordiniert und mit deren rechtlichen Mitteln, also Grundsätzen und Zielen der Raumordnung, gesichert werden (Grotefels in: Kment, ROG, 2019, § 7, Rn. 90). Grundsätze der Raumordnung sind gemäß § 4 Abs. 1 S. 1 ROG in der Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen.

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
				<p>sichtigen. Eine Zielfestlegung, worauf der Einreicher der Stellungnahme plädiert, greift deutlich in die Planungshoheit der Nah- und Fernverkehrsverkehrsplanung sowie -trägern ein.</p> <p>Darüber hinaus gibt es weder im derzeit geltenden LEP Thüringen 2025 noch in der Fortschreibung eine Vorgabe an die Regionalplanung, Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Schienentrassen zu steuern.</p>
18	allgemein	78-3-017	<p><b>Unter Abschnitt 3 sind bereits sämtliche für den Saale-Holzland-Kreis bedeutsamen Infrastrukturprojekte aufgenommen. An dieser Stelle soll jedoch separat auf die Bedeutung einzelner Maßnahmen eingegangen werden.</b></p> <p>Zu den vordergründigen Projekten zählt der zweigleisige Ausbau der Mittel-Deutschland-Verbindung zwischen Jena und Hermsdorf. Hierbei handelt es sich vor dem Hintergrund von Pendlerströmen um ein wichtiges Projekt und wurde im IREK als solches formuliert.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Stellungnahme wird allgemein zur Kenntnis genommen. Die Anregung enthält sonst weiter keine konkreten Forderungen oder Änderungsvorschläge zu einem Plansatz oder seiner Begründung.</p>
19	G 3-1	79-1511-005	<p><b>Entwurfstext: Eine Regio-S-Bahn-Verbindung im Nahverkehr, ähnlich wie auf der SFM, wird hierfür angestrebt.</b></p> <p><b>Änderungsvorschlag [zu G 3-1]: Daneben soll ein dicht getaktetes Nahverkehrsangebot regelmäßige, mindestens stündliche schnelle Verbindungen zu den ICE-Knoten Halle und Leipzig mit einer Fahrzeit von unter einer Stunde herstellen. Das Gesamtangebot aus Regionalbahnen, Regionalexpressen und tarifintegrierten IC soll zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet werden.</b></p> <p>Begründung:</p> <p>So lange der Fernverkehr auf der Saalbahn keine ausreichend häufigen Verbindungen in Richtung Halle/Leipzig und Berlin anbietet, kommt dem Regionalverkehr übergangsweise die wichtige Aufgabe zu, schnelle Anbindungen an die ICE-Knoten Leipzig und Halle herzustellen. Zur Wahrung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit darf die Fahrzeit dieser Verbindungen vom Oberzentrum Jena nach Halle bzw. Leipzig nicht länger als 60 Minuten</p>	<p><b>teilweise entsprochen</b></p> <p>Die vom Einreicher vorgeschlagenen Ergänzungen wurden in der Begründung zum Grundsatz G 3-1 wie folgt übernommen:</p> <p><i>Das Gesamtangebot aus Regio-S-Bahnen, Express-S-Bahnen (wie S5x Halle/Saale – Leipzig – Altenburg – Zwickau) oder Regionalexpressen sowie tarifintegrierten Fernverkehrszügen sollte schlussendlich zu einem mindestens 30-Minuten-Takt entlang der Saalbahn führen.</i></p> <p>Dem sorgfältigen Mix zwischen schnellen Fernverkehrszügen und schnellen sowie langsameren Regionalzügen wird entsprochen. Ob letzterer Verkehr über Regionalbahnen und Regionalexpressen erfüllt wird oder eben durch Regio-S-Bahnen und Express-S-Bahnen wie im Falle der S5x Halle/Saale – Leipzig – Altenburg – Zwickau, ist dabei für den Nutzer irrelevant. Wichtig ist, dass ein optimales Verkehrsangebot besteht.</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>dauern. Eine Regio-S-Bahn, die zwar durch einen dichten Takt, aber auch geringe Halteabstände und damit besonders lange Fahrzeiten gekennzeichnet ist, würde diese Funktion konterkarieren. Zudem würde ein derart dichter Regio-Takt die Streckenkapazität so stark einschränken, dass Konflikte mit dem Fern- und Güterverkehr entstehen. Es bedarf daher weiterhin eines sorgfältig abgestimmten Mixes aus schnellen überregionalen Zügen und der Grundversorgung, die sich optimaler Weise zu einem attraktiven, gut vertakteten Gesamtangebot verdichten.</p>	<p>Dass Streckenkapazitäten durch dichtere Taktung eingeschränkt werden, kann der Plangeber nicht folgen, da ebenfalls auf die notwendige Blockverdichtung (Einführung in den Abschnitt 3.1.1 Schienennetz sowie Grundsatz G 3-7) mehrfach hingewiesen wird. Dass es technisch möglich ist, eine Taktung bis unter 20 Minuten mit Fern- und Nahverkehr bereitzustellen, belegen die Verkehrsmengenzahlen auf verschiedenen Trassen (z. B. Verbindung Köln-Düsseldorf, Karlsruhe-Mannheim, Hamburg – Bremen oder Bern-Olten).</p>
20	G 3-1	24-583-002	<p><b>Hier wird von einer Elektrifizierung der MDV bis 2028 ausgegangen.</b> Die Deutsche Bahn (<a href="https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/weimar-goessnitz">https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/weimar-goessnitz</a> und <a href="https://www.deutschebahn.com/de/presse/presse-regional/pr-leipzig-de/aktuell/presseinformationen/Thueringen-Deutsche-Bahn-reicht-erste-Unterlagen-fuer-Planfeststellung-fuer-Mitte-Deutschland-Verbindung-ein-11227054">https://www.deutschebahn.com/de/presse/presse-regional/pr-leipzig-de/aktuell/presseinformationen/Thueringen-Deutsche-Bahn-reicht-erste-Unterlagen-fuer-Planfeststellung-fuer-Mitte-Deutschland-Verbindung-ein-11227054</a>) geht von einem Baubeginn 2027 und einer Fertigstellung 2030 aus.</p>	<p><b>teilweise entsprochen</b> Die Inbetriebnahme Ende 2028 war zum Zeitpunkt der Erstellung des Regionalplans vorgesehen und auch mehrfach politisch gefordert. Die Forderung wurde im G 3-1 entsprochen und aufgenommen. Der Regionalplan richtet sich nicht nach den aktualisierten Zeitplänen der Deutschen Bahn, sondern stellt auch grundsätzliche Bestrebungen an. Hier ist es eine Forderung der Inbetriebnahme der MDV bis Ende 2028. Mittlerweile wird von einer Teilinbetriebnahme zwischen Weimar und Jena bis Ende 2028 gesprochen. Der Plansatz wird dahingehend geändert, dass der Zeithorizont bis zur vollständigen Elektrifizierung nicht weiter als bis zum Jahr 2030 überschritten werden soll.</p>
21	G 3-1	45-322-003	<p><b>Zur Benennung der Sachsen-Franken-Magistrale ist anzumerken, dass es keine direkte Bahnverbindung von Halle/Saale an Leipzig vorbei nach Altenburg gibt. Deshalb wäre die Benennung wie folgt in Betracht zu ziehen:</b> <b>[Halle/Saale – Leipzig] – Altenburg – [Plauen – Hof/Saale]</b></p>	<p><b>Kenntnisnahme</b> Die S5x verkehrt Halle/Saale – Leipzig – Altenburg umsteigefrei. Es war nicht vom Plangeber in der angesprochenen Auflistung im Grundsatz G 3-1 gemeint, dass es eine Verbindung Halle/Saale – Altenburg (an Leipzig vorbei) gibt.</p>
22	G 3-1	65-653-004	<p><b>Der Einreicher der STN bittet um Aufnahme der Schienenverbindung Saalfeld-Stadttilm in G 3-1 Verbindungen des SPFV.</b> Die Kreisplanung gibt den Hinweis, dass in der Karte 3-1 Verkehr die überregional bedeutsame Schienenanbindung Saalfeld-</p>	<p><b>nicht entsprochen</b> Die Trasse Saalfeld – Erfurt ist keine Fernverkehrstrasse. Auch wurde in der Vergangenheit die Trasse lediglich von sehr wenigen Eilzugpaaren mit einzelnen Fernverkehrskurswagen bedient.</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			Stadtilm-Arnstadt-Erfurt nur bis zur Grenze der Planungsregion graphisch dargestellt ist.	Zudem hat der Plangeber keinen Einfluss auf die Aufnahme von Schienenfernverkehr. Die grafische Darstellung aller Bahntrassen und Straßenverbindungen endet an der Planungsregionsgrenze. Der Plangeber wird nach Rücksprache mit den anderen drei Planungsregionen in Thüringen dieses Vorgehen nicht ändern.
23	G 3-1	68-1506-003	<b>Im Fernverkehr auf der Mitte-Deutschland-Verbindung sehen wir [...] eine andere Linienführung als Favorit.</b> Anstatt mit einem Regionalexpress (RRX aus dem Ruhrgebiet) diese Strecke aufzuwerten, ist eine echte IC-Verbindung nach Frankfurt deutlich attraktiver. Hier wird eine weitere großen Bahnknoten angefahren, der Flughafen Frankfurt erreicht und das Ruhrgebiet wird mit einem Umstieg deutlich schneller als mit der Direktverbindung über Kassel erreicht.	<b>nicht entsprochen</b> Der Vorschlag der Einreicher, dass entlang der MDV der derzeit bis zu 3-mal tägliche InterCity zwischen Gera – Kassel und dem Ruhrgebiet nach Frankfurt am Main verkehren soll, wird nicht gefolgt. Ab Gera und Jena kann mit einem Umstieg in Erfurt die fast aller halber Stunde verkehrende Zugverbindung des SPFV nach Frankfurt am Main, mit einer Gesamtfahrzeit von circa drei Stunden, erreicht werden. Ein durchlaufender InterCity würde trotz des Wegfalls des Umstiegs in Erfurt, diese Fahrzeit nicht erreichen.
24	G 3-1	74-1509-005	<b>Im Fernverkehr auf der Mitte-Deutschland-Verbindung ist aber eine andere Linienführung der Favorit. Anstatt mit einem Regionalexpress (RRX aus dem Ruhrgebiet) diese Strecke aufzuwerten ist eine echte IC-Verbindung nach Frankfurt deutlich attraktiver.</b> Hier wird eine weitere großen Bahnknoten angefahren, der Flughafen Frankfurt erreicht und das Ruhrgebiet wird mit einem Umstieg deutlich schneller als mit der Direktverbindung über Kassel erreicht.	Eine Durchbindung von Gera oder Jena nach Frankfurt am Main ist daher nicht erforderlich. In das Ruhrgebiet gibt es jedoch – außer die betreffende IC-Verbindung (6:46 und 12:46) – keine weitere Verbindung welche mindestens zwei Umstiege erfordert.
25	G 3-1	79-1511-004	<b>Änderungsvorschlag [zu G 3-1]: Die sogenannte Tarifintegration (Fahrkarten des Nahverkehrs werden in Fernzügen anerkannt) soll als gezieltes Gestaltungsmittel genutzt werden, um Fernverkehrsangebote für Ostthüringen zu etablieren und zu sichern. Dabei ist jedoch sicherzustellen, dass die Fernzüge, soweit sie Regionalverkehre ersetzen, auf diesen Abschnitten vollständig fahrplan- und tarifintegriert verkehren. Zudem sind (Bonus-/Malus-) Regelungen zur Betriebsqualität, zur Fahrradmitnahme und zu Ersatzverkehren zu treffen.</b>	<b>teilweise entsprochen</b> Der Plangeber hat beschlossen, Anpassungen der Formulierung im Grundsatz G 3-1 bzgl. der Tarifintegration im Fernverkehr (Mischverkehr) vorzunehmen. Es ist richtig, dass eine gewisse Anzahl an Fernverkehrszügen tarifintegriert verkehren sollte. Jedoch führt die vom Einreicher angesprochene Fahrplanintegration derzeit zu einer Vielzahl von Verspätungen und Zugausfällen. In einer ungünstigen Konstellation kommt es dazu, dass ab Gera bei Ausfall des IC 2152

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>Begründung:</p> <p>Unter den aktuellen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen ist eigenwirtschaftlicher Fernverkehr in Ostthüringen unrealistisch. Dies liegt vor allem am unzureichenden Ausbauzustand der Ostthüringer Strecken, der nur vergleichsweise geringe Geschwindigkeiten erlaubt, sowie dem starken intra- und intermodalen Wettbewerb durch das VDE 8 sowie die Autobahnen A 4 und A 9. Im 3. Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt werden sowohl die Fernverkehrslinien auf der Saalbahn als auch auf der Mitte-Deutschland-Verbindung als nicht eigenwirtschaftlich eingeschätzt und daher nur als (dauerhaft) tarifintegrierte Verkehre geplant. Die Formulierung im Entwurf steht diametral dazu im Widerspruch und würde faktisch das Ende des Fernverkehrs in Ostthüringen bedeuten. Dies kann jedoch nicht das Ziel der Landesentwicklung sein. Dass Mittel der Tarifintegration ist daher nach dem Vorbild anderer Bundesländer, die die Tarifintegration bereits seit geraumer Zeit als Gestaltungsmittel nutzen, planmäßig einzusetzen und erst dann zu beenden, wenn sichergestellt ist, dass die Betreiber die Linien eigenwirtschaftlich weiterbetreiben werden. Mit dem Ende der Tarifintegration sind dann Fernzüge auch fahrplantechnologisch zu entkoppeln, damit es nicht zu tariflich bedingten Angebotsunterbrechungen im Nahverkehr kommt. Im Hinblick auf die derzeit häufig schlechtere Betriebsqualität des Fernverkehrs ist besondere Augenmerk auf Vereinbarungen für den Fall von Verspätungen/Ausfällen (Zuschussminderung, Regelungen für Ersatzverkehre) zu legen, um Nachteile für Nahverkehrskunden weitgehend zu vermeiden.</p> <p>Da die Kosten für eine Tarifintegration regelmäßig und i. d. R. deutlich unter den Kosten einer Bestellung von SPNV durch das Land liegen, bietet die Tarifintegration auch eine Möglichkeit des kostengünstigeren Ausbaus von Angeboten im SPNV.</p>	<p>um 12:04 Uhr das für knapp 90 min zwischen 11:26 bis 13:05 Uhr kein Zug verkehrt. Diese leider nicht selten vorkommenden Zugausfälle stehen ebenfalls im Widerspruch eines einheitlichen Taktfahrplans zwischen den beiden Oberzentren Gera und Erfurt. Der Plangeber hat diesbezüglich entschieden, im Begründungstext zum Grundsatz G 3-1 hierzu eine Ergänzung vorzunehmen:</p> <p><i>Das Ersetzen von Regional(express)verbindungen durch Fernverkehrszügen konterkariert im schlechten Fall die positiven Entwicklungen gewachsener Nahverkehrsverbindungen und kann zu empfindlichen Störungen eines integralen Taktfahrplanes führen. Dies sollte vermieden werden, indem ausgefallene oder stark verspätete, als Mischverkehr eingesetzten Fernverkehrszüge, adäquat durch Regionalverkehr ersetzt werden.</i></p>
26	G 3-1	127-349-101	<b>Im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist lediglich die Elektrifizierung, nicht aber der</b>	<b>entsprochen</b>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<b>vollständige zweigleisige Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) verankert.</b>	Der zweigleisige MDV soll über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanziert werden. Der Plangeber wird in der Begründung zum Grundsatz G 3-1 hierzu eine Ergänzung durchführen.
27	G 3-1	180-14-003	<b>Ausdrücklich befürwortet werden die Aussagen des Grundsatzes 3-1 aus dem Kapitel Infrastruktur bezüglich der Anbindung des Städtedreiecks an den Schienenfernverkehr.</b> Seit dem Verlust des Systemhalts im Fernverkehr im Dezember 2017 und dem damit verbundenen Ende des ICE-Verkehrs im Städtedreieck nach mehr als 17 Jahren Betrieb hat sich die Qualität der Anbindung erheblich verschlechtert, was insbesondere in Zeiten der Mobilitätswende und der steigenden Herausforderungen für die Anbindung verkehrlich schwächer entwickelter Räume ein fatales Signal darstellt. Ein Gegensteuern zum jetzigen Zeitpunkt ist unbedingt erforderlich, da mit dem neuen Fahrplan der Deutschen Bahn für das Jahr 2024 eine nochmalige Verschlechterung der Situation eintreten wird: Der Takt der Saalbahn Richtung Jena soll künftig nur noch stündlich statt halbstündlich verkehren. Dieser kontinuierliche Abbau des schienengebundenen Mobilitätsangebotes ist für das gesamte Städtedreieck inakzeptabel und steht o. g. Grundsatz diametral entgegen. Die Verbesserung der Anbindung des Städtedreiecks an den Schienenfernverkehr darf sich nicht nachteilig auf den getakteten Schienenpersonennahverkehr auf der Saalbahn und die Anbindung an die Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) auswirken. Auch die Entwicklung der Sachsen-Franken-Magistrale (SMF) darf nicht zulasten der Saalbahn erfolgen.	<b>Kenntnisnahme</b> Die Stellungnahme wird allgemein zur Kenntnis genommen. Die Anregung enthält sonst weiter keine konkreten Forderungen oder Änderungsvorschläge zu einem Plansatz oder seiner Begründung. Das Thema Stärkung der Saalbahn und die Problematik der Verschlechterung der Fahrplansituation wurde insofern in den Grundsatz G 3-1 nochmals detaillierter berücksichtigt, sodass explizit darauf hingewiesen wird, dass in den Fernverkehrszügen zwischen Saalfeld und Jena und am besten auch bis Naumburg eine Tarifintegration besteht.
28	G 3-2	54-1503-003	<b>Nach Investitionsgesetz Kohleregion ist der Ausbau (120 Km/h) und die Elektrifizierung Leipzig – Zeitz – Gera für eine S-Bahn gesetzlich geregelt (G 3-5) und soll bis Mitte der 2030er Jahre abgeschlossen sein (G 3-7). Aus meiner Sicht ist die in G 3-1, 3-2, 3-5 als zu stärkende Trasse Gera – Zeulenroda-Triebes – (Mehltheuer – Hof) zum Ausbau für</b>	<b>Kenntnisnahme</b> Die vom Einreicher benannten Trasse [Leipzig] – Gera – Zeulenroda-Triebes – [Mehltheuer – Hof/Saale] soll nach den Vorstellungen des Plangebers vollständig elektrifiziert sowie auf mindestens (aktuell) 100 km/h (im 2. Entwurf waren 120 km/h formuliert) weitestgehend durchgängig ertüchtigt werden. Würde die Elektrifizierungslücke nicht geschlossen, so wäre, wie vom

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p><b>Mindestgeschwindigkeit 120 km/h und 1-Stunden-Takt in den nächsten 10 Jahren kaum realistisch.</b></p> <p>Zum einen ist diese Strecke in den aktuellen Planungen von Bund und DB Netz nicht enthalten (lange Planungsvorläufe siehe Ausbau/Elektrifizierung MDV und Strecken südlich von Hof), andererseits ist z. B. Nürnberg von Gera über Erfurt (ICE, Schnellfahrstrecke) bereits heute in unter 3 Stunden Fahrzeit erreichbar. Mit Inbetriebnahme der elektrischen Verbindung Leipzig – Zeitz - Gera ist mit einem Brechen der heutigen RE 12/RB 22 in Gera zu rechnen, da das Fahren mit Dieseltriebwagen unter Fahrleitung wenig Sinn macht. Gleiches gilt für die RB 21 Erfurt – Weimar – Gera nach Elektrifizierung der MDV. Gera wird damit vsl. ab Anfang der 2030 Jahre zum Ausgangspunkt der mit Dieseltriebwagen betriebenen Strecken nach Weischlitz, Saalfeld und Zeulenroda – Mehltheuer – (Hof oder Schleiz). Die Verbindung nach Schleiz könnte eine Ersatzleistung für wegfallende Züge für den Betreiber des Elster-Saale-Netzes sein.</p>	<p>Einreicher entsprechend erkannt, eine Brechung in Gera notwendig. Da ab Hof/Saale die Verbindung nach Regensburg elektrifiziert wird, ist eine durchgängige Verbindung von Leipzig nach Regensburg mit der Schließung der Elektrifizierungslücke zwischen Gera und Mehltheuer möglich.</p> <p>Alternativ zur Elektrifizierung können zwischen Leipzig und Hof/Saale duale Triebzüge mit Batterie verkehren, falls eine potenzielle Elektrifizierung zu keinem positiven Kosten-Nutzen-Verhältnis kommt.</p> <p>Der Hinweis zur Verlängerung einer Zugtraktion von Gera nach Schleiz über Mehltheuer wird in der Begründung zum Ziel Z 3-1 aufgenommen.</p>
29	G 3-2	79-1511-006	<p><b>Änderungsvorschlag [zu G 3-2]:</b></p> <p><b>Im gegenwärtigen Zustand entspricht vor allem der Streckenabschnitt Gera – Schmölln – Gößnitz weder qualitativ noch quantitativ den Anforderungen eines modernen Schienennetzes. Die Erreichbarkeit der beiden Zentren untereinander bedarf einer deutlichen Verbesserung. Dazu sollen die Machbarkeit eines kurzen Neubauabschnitts zwischen Ronneburg und Glauchau entlang der A 4 untersucht und das zu erwartende Nutzen-Kosten-Verhältnis bewertet werden.</b></p> <p>Begründung:</p> <p>Die Bahnstrecke Gera – Gößnitz entspricht hinsichtlich ihrer Trassierungsparameter nicht mehr den Anforderungen an eine leistungsfähige überregionale Fernstrecke. Sie ist die Achillesferse der östlichen Mitte-Deutschland-Verbindung im intermodalen Wettbewerb mit der gut ausgebauten Autobahn A 4 und der</p>	<p><b>nicht entsprochen</b></p> <p>Die vom Einreicher geforderte Machbarkeitsstudie für eine Verbesserung des Trassenabschnitts Gera – Gößnitz ist sicherlich angebracht und der Streckenabschnitt ist tatsächlich verbesserungswürdig, jedoch ist dies nicht Aufgabe der Regionalplanung.</p> <p>Der regionalplanerische Regelungsanspruch für den genannten Abschnitt bezieht sich auf den Ausbau und Elektrifizierung sowie Verbesserung der Verbindungsqualität Richtung West- und Ost-sachsen (siehe G 3-2). Die weiteren hier vorgebrachten Belange werden in der Begründung des Plansatzes bereits diskutiert.</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			Hauptgrund, warum Gutachter und EVU trotz des Potentials aufgrund der großen Bevölkerungsdichte die Erbringung von eigenwirtschaftlichem Fernverkehr auf dieser Relation als nicht möglich betrachten. Ein zeitgemäßer Ausbau dieses Abschnitts würde nicht nur dieses Defizit beheben, sondern auch die Möglichkeit eröffnen, die in einem Intergralen Taktfahrplan wichtige Kantenfahrtzeit von unter 60 Minuten zwischen den Oberzentren Gera und Chemnitz zu erreichen. Daraus ergeben sich bessere Anschlüsse, während die höhere Effizienz eine Anhebung der Bedienungshäufigkeit ermöglicht.	
30	G 3-2	114-282-002	<b>Die in G 3-2 dargestellte qualitative und quantitative Aufwertung des Streckenabschnittes Gera - Schmölln - Gößnitz wird vom Einreicher als notwendig erachtet und befürwortet.</b>	<b>Kenntnisnahme</b> Es besteht kein Abwägungserfordernis.
31	G 3-2	127-349-102	<b>Eine Regio-S-Bahn-ähnliche Bedienung entlang der Städte- kette würde u. a. einen massiven Infrastrukturausbau erfordern, Reisezeiten verlängern und heute bestehende Anschlüsse gefährden.</b>	<b>Kenntnisnahme</b> Das Argument, dass heutige Anschlüsse durch eine dichtere Taktung eingeschränkt werden sollen, kann der Plangeber nicht nachvollziehen, da ebenfalls auf die notwendige Blockverdichtung (Einführung in den Abschnitt 3.1.1 Schienennetz sowie Grundsatz G 3-7) mehrfach hingewiesen wird. Für weitere Informationen siehe Abwägung zum Hinweis mit der Anreg.-Nr. 79-1511-005 unter der lfd. <u>Nr. 19</u>
32	G 3-3	68-1506-002	<b>Wir [...] möchten weiterhin darauf aufmerksam machen, dass ein neuer Stationsbau - Jena Burgau/Hbf unumgänglich ist, um bessere Anbindungen in Ostthüringen zu ermöglichen.</b>	<b>Kenntnisnahme</b> Im Grundsatz G 3-3 geht der Plangeber auf das hier angesprochene Thema Stationsneubau Jena Burgau ausführlich ein.
33	G 3-3	74-1509-004	<b>[Forderung] Bau einer neuen Station in Jena.</b> Ein zentraler Knoten in Jena – Jena Burgau/Hbf – ist unumgänglich, um bessere Anbindungen in Ostthüringen zu ermöglichen. Ansonsten wird im sogenannten Deutschlandtakt die Gewährleistung von Anschlüssen und realistischen sowie attraktiven Umsteigezeiten nicht möglich sein.	Die Anregung enthält sonst weiter keine konkreten Forderungen oder Änderungsvorschläge zu einem Plansatz oder seiner Begründung.

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
34	G 3-3	136-517-015	<p><b>Ein IC-Knoten in Göschwitz oder Burgau wird aus Sicht der Anbindung des Stadtzentrums mit seinen Kultureinrichtungen als unzweckmäßig angesehen.</b></p> <p>Stattdessen werden eine kurz getaktete innerstädtische Verbindung zwischen West- und Paradiesbahnhof oder entsprechende Zubringerzüge von Göschwitz zu West- und Paradiesbahnhof vorgeschlagen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Einbindung der Kultureinrichtungen in das SPNV- und SPFV-Netz bzw. an die Zugangsstellen in Göschwitz oder potenziell in Jena Burgau sollte über eine Machbarkeitsstudie zu klären sein. Jedoch ist dies nicht Aufgabe des Plangebers, sondern obliegt der Gemeindeplanung (kommunale Planungshoheit).</p>
35	G 3-3	159-7-002	<p><b>Hier ist die Funktion der beiden Bahnhöfe Jena-West und Jena-Paradies als Zugang zum Stadtzentrum und damit auch zum Kultur- und Kongresszentrum (Volkshaus Jena) und zum zukünftigen Deutschen Optischen Museum (D.O.M.) nicht ausreichend beschrieben. Wir bitten um Nachschärfung der textlichen Begründung.</b></p>	<p><b>nicht entsprochen</b></p> <p>Die Anbindung der Bahnhöfe Jena-West und Jena-Paradies an das Stadtzentrum sowie dem Volkshaus und dem optischen Museum ist keine Aufgabe des Plangebers, sondern der Gemeinde und obliegt somit der kommunalen Planungshoheit.</p> <p>Eine detaillierte Beschreibung und Herausarbeitung der Bedeutung der vom Einreicher genannten Bahnhöfe würde im Umkehrschluss bedeuten, dass dies auch für alle anderen Bahnhöfe in Ostthüringen erfüllt werden müsste. Sowohl der Grundsatz G 3-2 als auch der G 3-3 sind jedoch vor allem auf die Erreichbarkeit und Anbindung mit dem Fernverkehr fokussiert und eben nicht auf die Funktion zu ihrem umgebenden städtischen Umfeld und dessen Erreichbarkeiten. Diese Bedeutung und Funktion haben die Bahnhöfe bereits, ohne dabei einzelne, zu erreichende Sehenswürdigkeiten aufzuzählen.</p>
36	G 3-3	79-1511-008	<p><b>Änderungsvorschlag [zu G 3-3]:</b></p> <p><b>Die Bahnhöfe Jena-West, -Paradies und -Göschwitz sollen den Zugang zum Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) sicherstellen. Die Verknüpfung der IC-Linien soll in Jena-Göschwitz oder alternativ durch eine neue Zugangsstelle zwischen öffentlichen Personennahverkehr und SPFV am Burgauer Gleisdreieck erfolgen. Eine Machbarkeitsstudie soll für beide Standorte die Ausbaumöglichkeiten untersuchen und das zu erwartende Nutzen-Kosten-Verhältnis bewerten.</b></p> <p>Begründung:</p>	<p><b>nicht entsprochen</b></p> <p>Die vom Einreicher geforderte Machbarkeitsstudie für eine Verbesserung der Bahnhofssituation in Jena ist sicherlich angebracht, jedoch nicht Aufgabe des Plangebers. Vielmehr ist dies Aufgabe der betreffenden Gemeinde und des Netzbetreibers vorzutragen. Die Vorgabe des Einreichers wird nicht ergänzt und würde ohnehin zu sehr in die kommunale Planungshoheit der Gemeinde eingreifen.</p> <p>Zum Thema Verknüpfungsbahnhof bzw. Bahnhofsnubau geht der Plangeber im Grundsatz G 3-3 bereits ausführlich darauf ein.</p>

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>Der Verknüpfungsbahnhof ist Voraussetzung und Kernstück des IC-Knotens, denn hier sollen die auf der Saalbahn und der MDV geplanten IC-Linien miteinander und mit dem SPNV verknüpft werden, um die Erreichbarkeitsvorteile möglichst weiträumig in die Planungsregion weiterzugeben. Für die beiden möglichen Standorte liegen bisher zwei Untersuchungen vor, die sich allgemein mit der Funktionsaufteilung und den Defiziten der Jenaer Bahnhöfe sowie speziell mit der Erschließungswirkung, fahrplantechnologischen Betrachtungen und den daraus abgeleiteten Infrastrukturanforderungen befassen. Beide Untersuchungen sehen beide Zugangsstellen als sinnvoll an, liefern jedoch unterschiedliche Empfehlungen zu der Frage, welche Zugangsstelle die Rolle des IC-Verknüpfungsbahnhofs übernehmen sollte. Keine der Untersuchungen hat sich in ausreichender Tiefe mit den tatsächlichen Realisierungsmöglichkeiten der benötigten Infrastruktur sowie den zu erwartenden Kosten befasst. Für eine fundierte Entscheidungsgrundlage ist dies jedoch unerlässlich.</p>	
37	G 3-3	79-1511-007	<p><b>Änderungsvorschlag [zu G 3-3]:</b>  <b>Das Angebot im Schienenpersonenverkehr auf der Saalbahn soll gesichert und zielgerichtet ausgebaut werden. Hierzu gehören insbesondere der Erhalt des 30-Minuten-Taktes im Nahverkehr und die Schaffung weiterer umsteigefreier Fernverkehrsverbindungen nach Berlin.</b></p> <p>Begründung:  Die Saalbahn ist eine der in Thüringen am meisten nachgefragten Strecken. Sie verbindet in ihrem Lauf das dicht besiedelte Saaletal mit dem Oberzentrum Jena und dem Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums Saalfeld/Rudolstadt/Bad Blankenburg. Seit der Inbetriebnahme des VDE 8.1 hat sich der Fernverkehr weitgehend von der Saalbahn zurückgezogen und ist gerade erst dabei, wieder zurückzukehren. Diese Rückkehr muss mit geeigneten Maßnahmen, zum Beispiel der bereits erwähnten Tarifintegration, unterstützt und gesichert werden. Gleichzeitig darf die Rückkehr nicht zu Verschlechterungen im</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Bereits im Grundsatz G 3-1 geht der Plangeber auf die notwendige Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit der Planungsregion ein und benannt die Saalbahn-Verbindung: [Hamburg/Rostock/Binz – Berlin – Halle/Saale &amp; Leipzig] – Jena – Rudolstadt – Saalfeld/Saale – [Nürnberg – Karlsruhe/Wien]. Im gleichen Grundsatz wird die Tarifintegration aufgegriffen. Im Grundsatz G 3-3 wird die vom Einreicher angesprochene Thematik des Fernverkehrs entlang der Saalbahn nochmals aufgegriffen und vertieft.</p> <p>Ohnehin hat der Plangeber keinen Einfluss auf die Aufnahme von Schienenpersonenfernverkehr, er kann diesen nur als grundlegende unverbindliche Orientierungsvorgaben für die Zukunft darstellen.</p>

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>Nahverkehr führen. Wenn zurückkehrender Fernverkehr Nahverkehr ersetzt, so muss er dies unter voller Fahrplan- und Tarifintegration tun, damit es nicht zu einem Angebotsabbau im Nahverkehr kommt (s. G 3-1). Im Nahverkehr soll damit der bisherige 30-Minuten-Takt erhalten werden und – soweit diese Aufgabe nicht vom Fernverkehr übernommen wird – die mindestens stündliche, schnelle und umsteigefreie Anbindung an die ICE-Knoten Halle und Leipzig sichergestellt werden (s. G 3-1). Im Fernverkehr kommt es wegen der ausgeprägten Verkehrsbeziehungen vor allem auf die Wiedereinrichtung regelmäßiger umsteigefreier Verbindungen nach Berlin an.</p>	
38	G 3-3	79-1511-009	<p><b>Änderungsvorschlag [zu G 3-3]: Bis spätestens 2030 sollen auf beiden Trassen mindestens zweistündliche Intercity-Verbindungen verkehren.</b></p> <p>Begründung: Die gesellschaftlichen Entwicklungen der letzten Jahre (Klimawandel, Energiekrise, Verkehrswende) erfordern einen Angebotsausbau im ÖPNV. Im SPV entwickeln sich die Angebotskonzepte hin zu immer dichteren Takten. In Zukunft werden im Fernverkehr Halbstundentakte auf nachfragestarken Routen der neue Standard sein, während Angebotskonzepte unter einem Stundentakt als wenig attraktiv gelten werden. Das Konzept für eine optimierte Kapazitätsnutzung (mKoK) der DB Netz AG sieht auf der Saalbahn bereits stündliche Fernverkehrstrassen vor, die von Nürnberg kommend zweistündlich alternierend nach Leipzig und nach Halle (mit Weiterführungsmöglichkeit Richtung Berlin) führen. Für die Mitte-Deutschland-Verbindung liegt ein Angebotskonzept vor, dass ebenfalls stündlichen Fernverkehr in der Relation (Dresden -) Chemnitz – Gera – Jena – Erfurt – Frankfurt (Main)/Ruhrgebiet vorsieht (siehe G 1-8). Auf beiden Strecken besteht damit die Möglichkeit für einen Fernverkehrs-Stundentakt. Daher kann das heute absehbare zweistündliche IC-Angebot auf den beiden Trassen nur das Minimalziel sein.</p>	<p><b>nicht entsprochen</b></p> <p>Der Plangeber hat keinen direkten Einfluss auf die Aufnahme von Schienenpersonenfernverkehr oder dessen Taktung. Er kann diesen nur als grundlegende, unverbindliche Orientierungsvorgaben für die Zukunft darstellen. Dies hat er bereits im Grundsatz G 3-1 sowie G 3-3 ausführlich für die Saalbahn getan. Die Ausgestaltung obliegt dem Fernverkehrsbetreiber.</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
39	G 3-3	127-349-103	<b>Gera Hbf. weist eine höhere Fahrgastnachfrage als Jena Paradies auf.</b>	<b>Kenntnisnahme</b> Die hier gemeinte Textpassage in der Begründung zu G 3-3 wurde entsprechend angepasst.
40	G 3-4	114-282-003	<b>[Befürwortung G 3-4:]</b> Die in G 3-4 aufgenommenen Aussagen, dass das Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums Altenburg und das funktionsteilige Mittelzentrum Schmölln-Gößnitz vom Zuwachs des Schienenpersonen- und Schienengüterverkehrs partizipieren, indem Infrastrukturen wie Umsteigeverknüpfungspunkte, Güterverkehrsbahnhöfe und Verladestationen, bereitgehalten werden sollen, werden als äußerst positiv erachtet.	<b>Kenntnisnahme</b> Es besteht kein Abwägungserfordernis.
41	G 3-4	127-349-104	<b>Eine „umsteigefreie SPFV-Verbindung zwischen Berlin – Leipzig – Altenburg – Zwickau – Plauen – Hof/Saale – Nürnberg“ ist unrealistisch, zumal eine Führung über Zwickau ein Kopfmachen (Fahrtrichtungswechsel an einem Kopfbahnsteig) bedeuten würde.</b>	<b>entsprochen</b> Dem Einreicher der Stellungnahme wird zugestimmt. Zwickau wird aus der Aufzählung entfernt und mit Werdau ersetzt.
42	G 3-5	19-670-002	<b>Wir begrüßen die angestrebte Planung der S-Bahn-Verbindung Leipzig – Pegau – Zeitz – Gera</b>	<b>Kenntnisnahme</b> Es besteht kein Abwägungserfordernis.
43	G 3-5	74-1509-001	<b>Nach meinen Erfahrungen aus den Gesprächen mit Fahrgästen braucht es so schnell wie möglich eine bessere Verbindung auf der Strecke Leipzig-Gera.</b> Sollte die bisherige Taktung beibehalten werden, dann ist stündlich im Wechsel eine langsame und eine schnelle Verbindung gewünscht. Die langsame Verbindung würde aus der stündlichen Bedienung aller Stationen resultieren.	<b>Kenntnisnahme</b> Die Stellungnahme wird allgemein befürwortet und zur Kenntnis genommen. Die Anregung enthält sonst weiter keine konkreten Forderungen oder Änderungsvorschläge zu einem Plansatz oder seiner Begründung.
44	G 3-5	127-349-105	<b>[Hinweise zu G 3-5]</b> Eine „Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf min. 120 km/h“ ist im SPNV nicht realisierbar. Bundesweit werden nur in Einzelfällen Reisegeschwindigkeiten von mehr als 100 km/h erreicht. Die Elektrifizierung einer Strecke führt nicht automatisch zu einer Steigerung der Fahrgastzahlen.	<b>teilweise entsprochen</b> Die Geschwindigkeitserhöhung wurde von 120 auf 100 km/h im Grundsatz herabgesetzt. Dass eine Elektrifizierung der Bahntrasse direkt zu steigenden Fahrgastzahlen führt, steht nicht in direkter Korrelation. Aber die einhergehende Attraktivitätssteigerung mit potenzieller Geschwindigkeitserhöhung und Verdichtung

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			Sind mit der „Sanierung maroder Bahnhöfe entlang der Trasse“ die Empfangsgebäude oder die Schieneninfrastruktur gemeint?	des Angebots aufgrund der Elektrifizierung, führt in aller Regel zu steigenden Fahrgastzahlen. Mit maroden Bahnhöfen sind die Empfangsgebäude, die Schieneninfrastruktur sowie die Bahnsteige gemeint.
45	G 3-5	180-14-004	<p><b>Zur Schaffung eines schnellen Schienenpersonennahverkehrs gehört u. E. auch der zweigleisige Streckenausbau, mindestens jedoch die Herstellung von Ausweichstellen in der erforderlichen Anzahl, um das Beschleunigungsziel zu erreichen.</b></p> <p>Der im Grundsatz G 3-5 verankerte Ansatz zum geschwindigkeitserhöhenden Ausbau von Schienenpersonennahverkehrsverbindungen von Strecken wird ausdrücklich begrüßt.</p> <p>Die zusätzlichen Expressverbindungen auf der Strecke zwischen Saalfeld/Saale – Bad Blankenburg – Königsee (OT Rottenbach) - Arnstadt – Erfurt ist aus unserer Sicht dringend erforderlich, um die Region besser an den Schienenpersonenfernverkehr anzubinden und die Erreichbarkeit des Städtedreiecks über diese Verkehrsachse zu verbessern. Zur Schaffung eines schnellen Schienenpersonennahverkehrs gehört u. E. auch der zweigleisige Streckenausbau, mindestens jedoch die Herstellung von Ausweichstellen in der erforderlichen Anzahl, um das Beschleunigungsziel zu erreichen. Immerhin handelt es sich bei der Strecke Saalfeld-Arnstadt um eine seit Jahrzehnten vernachlässigte Hauptbahn, die seit 2017 den Anschluss der ganzen Region an den Fernverkehr gewährleistet.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Stellungnahme wird allgemein befürwortet und zur Kenntnis genommen. Die Anregung enthält sonst weiter keine konkreten Forderungen oder Änderungsvorschläge zu einem Plansatz oder seiner Begründung. Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen oder die Erhöhung der Taktung entlang der Trasse Saalfeld – Bad Blankenburg – Arnstadt obliegt im weiteren Verlauf der Fachplanung.</p>
46	G 3-18	180-14-007	<p><b>Die Anbindung Bad Blankenburgs an Rudolstadt und Saalfeld ist für kürzere Wege im Städtedreieck zu verbessern.</b></p> <p>Zwischen Bad Blankenburg und Saalfeld wird bisher nur eine stündliche Zugverbindung angeboten, die Züge auf der Saalbahn fahren jedoch im Halbstundentakt.</p>	

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
47	G 3-6	54-1503-001	<p><b>Verbesserung der Attraktivität der Bahnverbindung Saalfeld – Bad Lobenstein – Blankenstein durch bessere Verknüpfung Bahn/Bus und Durchbindung nach Erfurt</b></p> <p>Nach Informationen des Landesamtes für Bau und Verkehr des Freistaates Thüringen (siehe <a href="https://bau-verkehr.thueringen.de/fahrgastbefragung-2023">https://bau-verkehr.thueringen.de/fahrgastbefragung-2023</a>) soll sich der Fahrplan auf der Strecke Saalfeld – Blankenstein im Fahrplanabschnitt 2023/24 wie folgt ändern:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Infolge des veränderten Fahrplans des RE Saalfeld – Lichtenfels – Bamberg – Nürnberg (RE 14) auf der KBS 840 muss der Fahrplan für die RB-Linie 32 ebenfalls angepasst werden. Die Fahrplanlagen ändern sich erheblich. Die Durchbindung der Züge über Gera nach Leipzig kann leider nicht beibehalten werden.“</li> <li>• „Eine mögliche Fahrplanvariante sieht vor, dass die Fahrplanlagen so angepasst werden, dass in Saalfeld neu kurze Anschlüsse in/aus Richtung Arnstadt – Erfurt sowie Rudolstadt – Jena bestehen.“</li> <li>• Der Entwurf der Fahrplantabelle (<a href="https://bau-verkehr.thueringen.de/media/tmil_la_bau_verkehr/Verkehr/SPNV/Fahrgastbeteiligung_2023/557_Saalfeld_-_Blankenstein.pdf">https://bau-verkehr.thueringen.de/media/tmil_la_bau_verkehr/Verkehr/SPNV/Fahrgastbeteiligung_2023/557_Saalfeld_-_Blankenstein.pdf</a>) sieht (im Gegensatz zum aktuellen Fahrplan) vor: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wegfall des Taktknotens in Bad Lobenstein <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ heute im Regelfall Kreuzung der EB Saalfeld – Blankenstein (gerade:55/56) und Blankenstein – Saalfeld (gerade: 51/59)</li> <li>▪ künftig: Ankunft von Saalfeld ungerade:40, Abfahrt nach Saalfeld gerade: 14</li> </ul> </li> <li>○ sehr kurze Wendezeiten in Blankenstein (5 Minuten, Ankunft: ungerade: 55 / Abfahrt: gerade: 00) mit Gefahr der Übertragung von Ankunftsverspätungen auf die Folgefahrt, zudem noch Verkürzung der Wendezeiten in Wurzbach für Züge nach Saalfeld von 4 auf 3 Min.</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Der ausführliche Vorschlag des Einreichers der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Jedoch obliegt dem Plangeber nicht, einzelne Angebotsverbesserungen auf Bahntrassen vorzuschlagen. Dies ist Aufgabe der Fachplanung (Verkehrsplaner, Landes- und Kreisplanung sowie deren beauftragte Verkehrsunternehmen).</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Veränderung Fahrzeiten (Verkürzung der Fahrzeiten für die an den Haltestellen vor Bad Lobenstein einsteigenden Reisenden wegen Wegfall Kreuzung in Bad Lobenstein):               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Saalfeld - Blankenstein: heute 68 Min. künftig 68 Min.</li> <li>- Blankenstein – Saalfeld: heute 77 Min. künftig 69 Min.</li> </ul> </li> </ul> <p>Vorschläge zur Verbesserung des Angebotes (insbes. zu G 3-6) für die Stärkung des Mittelzentrums Bad Lobenstein und des Tourismuses in der Region der oberen Saale und im Thüringer Schiefergebirge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verknüpfung der RB 23 (Erfurt – Arnstadt – Saalfeld) mit RB 32 (Saalfeld – Blankenstein) zu einer durchgehenden Linie Erfurt – Blankenstein im 2-Stunden-Takt, wenn möglich zwischen Erfurt und Saalfeld als RE verkehrend (siehe auch 3-5, S. 46 1. Abs.), alternierend dazu alle 2 Stunden weiterhin (Erfurt) – Arnstadt - Saalfeld. Damit hätte die Region Bad Lobenstein eine direkte Zuganbindung an die Landeshauptstadt.</li> <li>• Verbesserung der Übergänge/Anschlüsse Bahn/Bus in Bad Lobenstein, die Umsteigezeiten von/zu Zügen aus/nach Saalfeld zu den Bussen sollte 5 – 10 Min. nicht überschreiten, 2-stündiger Anschluss der Busse nach/von Liebschütz - Remptendorf – Ebersdorf und Saalburg – Ebersdorf sowie der Stadtbuslinie Bad Lobenstein an alle ankommenden / abfahrenden Züge (Anm.: Die Stadt Bad Lobenstein hat 2016 den Bahnhofsvorplatz mit Fördermitteln zum ÖPNV-Verknüpfungspunkt ausgebaut, mit dem neuen Busbahnhof sind kurze Wege Bahn/Bus sichergestellt (siehe <a href="https://www.bad-lobenstein.de/wirtschaft/stadtentwicklung/projekte/sanierung-bahnhofsgebäude">https://www.bad-lobenstein.de/wirtschaft/stadtentwicklung/projekte/sanierung-bahnhofsgebäude</a>). Zudem wird bis Ende dieses Jahres das von der Stadt erworbene und</li> </ul>	

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>grundlegend sanierte Empfangsgebäude mit gastronomischen Einrichtungen eingeweiht, somit verfügt die Kurstadt über einen sehr attraktiven Verknüpfungspunkt Bahn/Bus.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Übergänge/Anschlüsse Bahn/Bus in Leutenberg, die Umsteigezeiten von/zu Zügen aus/nach Saalfeld zu den Bussen sollte max. 5 – 10 Min. betragen, 2-stündiger Anschluss an Busse nach/von Lehesten - Probstzella sowie Altengesees – Herschdorf an alle ankommenden/abfahrenden Züge</li> <li>• Zu prüfen: Beschleunigung der Fahrzeiten durch Wegfall von Bedarfshalten in Breternitz (Bedienung im 2-Studentakt durch RE 14), Lichtentanne (Busanschluss Leutenberg Bf. – Lehesten – Probstzella) und Harra Nord (ggf. Halt einzelner Züge, insbes. an Wochenenden).</li> </ul>	
48	G 3-6	86-4-020	<p><b>Um [die Zugänglichkeit zu Vorbehaltsgebieten Tourismus und Erholung] optimal zu nutzen ist es erforderlich, eine gelungene Taktung von Schienen- und Busverkehr sowie individuellen Lösungen, zur Bedienung der peripheren Lage, herzustellen.</b></p> <p>Der Grundsatz besagt, dass die Anbindung von Vorbehaltsgebieten für Tourismus und Erholung zu gewährleisten ist. Die Vorbehaltsgebiete für Tourismus und Erholung erstrecken sich über weite Teile des SOK. Eine Erreichbarkeit ist nur bedingt möglich. An den Bahnhofpunkten kann oftmals keine attraktive Verbindung mittels ÖPNV sichergestellt werden, was die Zugänglichkeit der Vorbehaltsgebiete erheblich einschränkt.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Der Hinweis des Einreichers wird zur Kenntnis genommen. Jedoch obliegt dem Plangeber nicht, einzelne Angebotsverbesserungen beziehungsweise ab den Bahnhofpunkten entlang der in G 3-6 genannten Trassen durchzusetzen. Dies ist Aufgabe der Fachplanung.</p>
49	G 3-6	127-349-106	<p><b>Cursdorf liegt nicht an der Schwarzatalbahn.</b></p>	<p><b>entsprochen</b></p> <p>Im Grundsatz G 3-6 wird diesbezüglich ein gesonderter Anstrich gebildet:</p> <p>- Mellenbach-Glasbach (OT Obstfeldschmiede) – Cursdorf (Oberweißbacher Bergbahn)</p>
50	G 3-7	79-1511-010	<p><b>Es sei noch einmal nachdrücklich darauf verwiesen, dass ein Regio-S-Bahn-Takt mit Taktfolgen „bis zu 15 Minuten“ die</b></p>	<p><b>teilweise entsprochen</b></p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p><b>unterschiedlichen Verkehrsbedürfnisse nicht adäquat bedient, sondern in der Gesamtschau kontraproduktiv wäre.</b></p> <p>Eine solch dichte Taktfolge (so sie infrastrukturseitig überhaupt möglich ist) würde fahrplantechnologisch wie nachfrageseitig keine Spielräume für andere Verkehre (SPFV, SGV) mehr lassen. In der Folge käme es zwar zu einer Verdichtung, aber auch Verlangsamung des SPV zugunsten der Bedienung von Zwischenhalten, die nicht ansatzweise das Nachfragepotential für ein solch dichtes Angebot haben. Potentielle Kunden für fernen und mittelfernen Verkehr würden an alternative Verkehrsträger (Fernbus) bzw. den Individualverkehr verloren gehen, es käme zu einer nicht gewollten erheblichen Schwächung des Bahnverkehrs insgesamt. Gerade die SFM ist kein gutes Beispiel, denn die Fahrzeiten zwischen Zwickau und Leipzig sind intermodal nicht (S5) bzw. grenzwertig (S5x) wettbewerbsfähig zum MIV. Auch der „Reisekomfort“ eines Talent 2 Triebwagens entspricht in keiner Weise den Ansprüchen von Fernreisenden, die auch diese Verkehre mangels Alternativen befördern müssen. Es ist daher stets, wie am Beispiel der Saalbahn erläutert, ein vernünftiger Verkehrsmix aus schnellen und naherschließenden Angeboten zu bevorzugen, die sich idealerweise zu einem dichten integrierten Angebot ergänzen.</p>	<p>Die im Begründungstext zum Grundsatz G 3-7 genannte Taktung in Spitzenverkehrszeit von 15 min wurde auf 20 min angepasst. Diese würde bedeuten, dass zu dem stündlich verkehrenden Regionalexpress bzw. einer potenziellen Express-S-Bahn (ähnlich der S5x) noch bis zu zwei weitere Regionalbahnen oder Regio-S-Bahnen innerhalb der Stunde verkehren.</p> <p>Ob der Verkehr über Regionalbahnen und Regionalexpressen erfüllt wird oder eben durch Regio-S-Bahnen und Express-S-Bahnen, ist dabei für die täglichen Pendler irrelevant. Wichtig ist, dass ein optimales Verkehrsangebot besteht und überfüllte Züge, wo die Fahrradmitnahme nicht mehr möglich ist, vermieden werden.</p> <p>Zur Begründung der deutlichen Berücksichtigung des Regionalverkehrs im Grundsatz G 3-7 gehört dazu, dass die Hauptverkehrsteilnehmer entlang der MDV und Saalbahn nicht Fernreisende sind, sondern Pendler. Ohnehin soll eine potenzielle S-Bahn den Schienenpersonenfernverkehr nicht ersetzen. Wie die vorangegangenen Grundsätze verdeutlichen, sollen beide Verkehrsarten auf den zur Rede stehenden Trassen möglich sein.</p> <p>Dass Streckenkapazitäten durch dichtere Taktung eingeschränkt werden sollen, dem kann der Plangeber nicht folgen, da ebenfalls auf die notwendige Blockverdichtung mehrfach hingewiesen wird. Dass es technisch möglich ist, eine Taktung bis unter 20 Minuten mit Fern- und Nahverkehr bereitzustellen, belegen die Zugfolgen verschiedener Trassen (z. B. Verbindung Köln – Düsseldorf, Karlsruhe – Mannheim, Hamburg – Bremen oder Bern – Olten).</p>
51	G 3-7	126-59-003	<p><b>Punkt 3.1/G 3-7 „Trasse Saalbahn“</b></p> <p>Der Einreicher begrüßt die Überlegung einer besseren Taktung des SPNV hin zu einer S-Bahn adäquaten Taktung im Raum Saalfeld-Rudolstadt-Kahla-Jena durch die Bildung eines Regio-S-Bahn-Angebots (Vergleich Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Schienenpersonennahverkehr Thüringen 2023-2027). Ein weiterer Zugangspunkt für das Freibad</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Anregung enthält sonst weiter keine konkreten Forderungen oder Änderungsvorschläge zu einem Plansatz oder seiner Begründung.</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			Kahla und Kahla-Löbschütz erhöht die Attraktivität des Standortes, kommt den erwarteten Pendlerzuwächsen entgegen und verbessert die Akzeptanz der öffentlichen Beförderung als zentraler Zugangspunkt, auch für die direkten Nachbargemeinden der Verwaltungsgemeinschaft südliches Saaletal.	
52	G 3-7	127-349-107	<p><b>[Hinweise zu G 3-7]</b></p> <p>Eine Regio-S-Bahn ist kein „schnelles Schienensystem“, sondern bedingt durch den systemimmanenten Halt an allen Stationen sowie die dichte räumliche Abfolge der Stationen ein vergleichsweise „langsameres Schienensystem“.</p> <p>Die Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale (SFM) erfolgte bereits in den 1960er Jahren und kann als Begründung für eine positive Entwicklung des SPNV aktuell nur noch schwerlich herangezogen werden.</p> <p>Aus der anstehenden Elektrifizierung der MDV kann nicht pauschal eine „Verringerung der Fahrzeiten“ geschlussfolgert werden.</p>	<p><b>teilweise entsprochen</b></p> <p>In der Begründung zum Grundsatz G 3-7 wird der Terminus „schnelles Schienensystem“ durch „effizientes Schienensystem“ ersetzt.</p> <p>Der Satzbaustein zur „[...] Elektrifizierung der SFM“ wird durch „die Ertüchtigung auf bis zu 160 km/h“ ersetzt.</p> <p>Die potenzielle Verringerung der Fahrzeiten bezog sich vor allem auf den zweigleisigen Ausbau, den Einsatz moderner traktionsstarker Züge sowie einzelner Ausbaumaßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung entlang der MDV. Es wurden diesbezüglich Änderungen im Begründungstext zum Grundsatz G 3-7 vorgenommen.</p>
53	G 3-7	136-517-017	<p><b>Der beschriebene Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs ist nur sinnvoll, wenn auch die unterschiedlichen Wege zum Haltepunkt erschlossen werden.</b></p> <p>Dazu werden Parkmöglichkeiten für PKW und Mikromobile inkl. E-Ladestationen (siehe auch G 3-22), Carsharing, getakteter ÖPNV etc. benötigt.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Anregung enthält sonst weiter keine konkreten Forderungen oder Änderungsvorschläge, welche nicht schon in einem der genannten Plansätze vorhanden sind.</p>
54	G 3-8	74-1509-003	<p><b>Weiterhin ist die Elektrifizierung, welche bisher nur für den Streckenabschnitt zwischen Leipzig und Gera angedacht ist, darüber hinaus bis Saalfeld fortzuführen. Die Ertüchtigung der bisherigen Schienenverbindung schließt dies ein.</b></p> <p>Erfahrungen zeigen, dass der derzeitige Zustand der Gleiskörper und der Betrieb mit dieselgetriebenen Fahrzeugen den heutigen Anforderungen nicht mehr standhalten. Verspätungen sind die Regel und Anschlüsse, z. B. zur wichtigen Ost-West Achse in Gera, werden nicht erreicht. Der Raum Ostthüringen wird dadurch</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Anregung enthält sonst weiter keine konkreten Forderungen oder Änderungsvorschläge zu einem Plansatz oder seiner Begründung. Ansonsten hat der Plangeber keinen Einfluss auf die Taktung oder Aufnahme von Schienen(fern)verkehrsverbindungen. Dies obliegt der Fachplanung.</p>

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>mehr und mehr vom Fernverkehr abgekoppelt. Diese Befürchtung hatten wir als Fahrgastbeiräte bereits vor Inbetriebnahme des Erfurter Hbf. als Knoten für den Fernverkehr. Zugesagt wurde, dass der SPNV die Fahrgäste pünktlich zum Fernverkehr bringen und es zu keinen Einbußen in der Qualität kommen wird. Der derzeitige Zustand bestätigt, dass wir richtiglagen. Leider! Fahrgäste aus Ostthüringen müssen mindestens eine Verbindung eher wählen, um in Erfurt oder Leipzig den Anschluss an den Fernverkehr zu erreichen. Dies ist nicht attraktiv, führt zu längeren Reisezeiten und verständlich zu Unmut bei Fahrgästen oder zur Flucht auf Verbindungen mit dem Auto. Verspätungen im Stundenbereich sind keine Seltenheit. Hier muss dringend gegengesteuert werden. Standard muss sein, dass Verbindungen erreicht werden. Verspätungen müssen eine Seltenheit sein. Auch für Pendler besteht täglich das Risiko, Anschlüsse in Gera nicht zu erreichen. Die Schieneninfrastruktur muss dringend verbessert werden.</p>	
55	Z 3-1	54-1503-004	<p><b>In Bezug auf den Güterverkehr, insbes. zu G 3-9 „Erhaltung von Bahnhöfen für die Abfuhr von Rohholz“ habe ich folgende Anmerkungen: Die mittel- bis langfristige Verfügbarkeit folgender Verladestellen ist fraglich:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Heberndorf-Neumühle: Rückbau der Anschlussweiche ist geplant (<a href="https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/PF/Beschlusse/Thueringen/2021/1130_PV_Anschluss_Heberndorf_Rueckbau_Lueckenschluss_Strecke_6686.pdf?__blob=publicationFile&amp;v=3">https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/PF/Beschlusse/Thueringen/2021/1130_PV_Anschluss_Heberndorf_Rueckbau_Lueckenschluss_Strecke_6686.pdf?__blob=publicationFile&amp;v=3</a> und <a href="https://www.greenprofi.de/bauprojekte/1418739">https://www.greenprofi.de/bauprojekte/1418739</a>)</li> <li>• Wurzbach: Grundstücke sind in privater Hand, sollen aber wiederverkauft werden (siehe OTZ vom 01.09.2023 <a href="https://www.otz.de/regionen/bad-lobenstein/schlimmefolgen-fuer-wurzbach-nach-dem-pflaster-coup-am-bahnhof-id239321919.html">https://www.otz.de/regionen/bad-lobenstein/schlimmefolgen-fuer-wurzbach-nach-dem-pflaster-coup-am-bahnhof-id239321919.html</a>)</li> </ul>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Anregung enthält sonst weiter keine konkreten Forderungen oder Änderungsvorschläge zum Plansatz G 3-9 oder seiner Begründung. Die Hinweise bzgl. der zukünftige Umgang mit entsprechenden Flächen für eine potenzielle Güterverladung (z. B. durch Miet- oder Kaufverträgen seitens des Landes) sind insoweit zu befürworten, obliegen jedoch nicht der Ebene der Regionalplanung, sondern der Landes- und Fachplanung.</p> <p>Der Rückbau der Weiche am Standort Heberndorf-Neumühle ist wahrscheinlich bereits vollzogen und insofern bitter, da die Landesplanung bzgl. dessen und laut der vom Einreicher beigelegten Unterlagen des Eisenbahn-Bundesamts keine Stellungnahme abgegeben hat. Die öffentliche Auslegung für das Vorhaben war am 20.10.2021. Der Plangeber wurde nicht beteiligt und ist auch nicht mehr zu beteiligen seit Novellierung des AEG zum 30.06.2021.</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hirschberg-Ullersreuth: die Strecke ist derzeit an mehreren Stellen (Bahnübergänge) unterbrochen</li> <li>• Ebersdorf-Friesau: derzeit läuft ein Abgabeverfahren für Serviceanlagen der DB Netz (<a href="https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/7291798/d3f4e0dcb5425f8feb36a1e4a45a14d7/Ausschreibung-Serviceeinrichtung-der-DB-Netz-AG-Bf-Ebersdorf-Friesau--data.pdf">https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/7291798/d3f4e0dcb5425f8feb36a1e4a45a14d7/Ausschreibung-Serviceeinrichtung-der-DB-Netz-AG-Bf-Ebersdorf-Friesau--data.pdf</a>)</li> </ul> <p>Holzverladestellen werden auch in Saalfeld, Triptis und seit einigen Wochen in Rudolstadt-Schwarza (Erfurter Bahnservice) betrieben. Diese sollten aufgrund ihrer Lage an langfristig gesicherten Bahnstrecken für Holzverkehr oder andere Umschlags-güter gesichert werden und der Verkauf der Flächen an Nutzer ohne Bahnbezug vermieden werden, z. B. durch langfristige Mietverträge oder Kauf der Flächen/Gleise durch LEG, Thüringenforst oder andere Träger von Land, Kreisen oder Kommunen.</p>	
56	G 3-9	92-556-011	<p><b>G 3-9, zweiter Anstrich auf S. 51 ist zu korrigieren</b></p> <p>Unter G 3-9 (S. 51) soll der zweite Anstrich sicher nicht „Altenburg Gerstenberg – IG- 1“ sondern „Altenburg-Windischleuba – IG-1“ heißen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Im Grundsatz G 3-9 werden nicht die Namen der Vorranggebiete großflächige Industrieansiedlungen sowie regional bedeutsame Industrieansiedlungen benannt, sondern der nächste mögliche Punkt für eine Güterverladestelle. Daher ist eine Güterverladestelle „Altenburg Gerstenberg“ für das Vorranggebiet IG-1 Altenburg/Windischleuba folgerichtig.</p> <p>Um die Systematik klarer herauszustellen, wurde der Grundsatz G 3-9 etwas angepasst.</p>
57	G 3-9	91-359-034	<p><b>Grundsatz G 3-9</b></p> <p>Hinsichtlich des Schienengüterverkehrs wäre ein Hinweis auf Abstimmungen mit der DB wünschenswert, um auf die verstärkte Praxis der Freistellungsmaßnahmen von Bahnbetriebszwecken für schienennahe Grundstücke zu reagieren.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Anregung enthält sonst weiter keine konkreten Forderungen oder Änderungsvorschläge zu einem Plansatz oder seiner Begründung.</p> <p>Der Plangeber wird üblicherweise über das Referat 340 TLVwA bei Freistellungsmaßnahmen von Bahnbetriebszwecken beteiligt.</p>
58	G 3-9	127-349-108	<p><b>Im Grundsatz G 3-9 „Erhalt bzw. Sicherung Güterverladestellen“ soll der Standort Crossen a. d. Elster konkretisiert</b></p>	<p><b>entsprochen</b></p>

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p><b>bzw. überarbeitet und sofern dies nicht möglich ist gestrichen werden. Unabhängig von diesem Einzelstandort soll der Grundsatz hinsichtlich der langfristigen Offenhaltung von Verlagerungsmöglichkeiten zum Schienengüterverkehr nachgeschärft/konkretisiert werden.</b></p> <p>Die von der Regionalen Planungsgemeinschaft Ostthüringen allgemein begründete vorsorgliche Sicherung bzw. Erhaltung einer Güterverladestelle am Standort Crossen tritt aus Landes-sicht in ihrer Bedeutung hinter das Erfordernis einer zentralen Aus- und Fortbildungseinrichtung als Landesaufgabe im Brand-schutz, in der Allgemeinen Hilfe und im Katastrophenschutz in Bad Köstritz und einer in unmittelbarer räumlicher Nähe zu er-richtenden Tunnelübungsanlage für Schienenverkehr am Stand-ort Crossen a. d. Elster zurück.</p> <p>Sofern im Bereich Crossen a. d. Elster keine dem o. g. Vorhaben gerechte Anpassung der beabsichtigten vorsorglichen Sicherung einer Güterverladestelle erfolgen kann, soll diese gänzlich aus dem Planentwurf gestrichen werden. Vor Ort und im näheren Umkreis ansässige schienengüteraffine Unternehmen wie Silbitz Guss können die ebenfalls im Plansatz G 3-9 genannten, nahe-gelegenen Güterverladestellen in Gera nutzen.</p> <p>In den letzten Jahren kann eine verstärkte Praxis von eisenbahn-rechtlichen Entwidmungen von schienen-/bahninfrastrukturnahen Grundstücken im Rahmen von Anträgen gemäß § 23 AEG fest-gestellt werden. Insbesondere mit Blick auf den gesamtgesell-schaftlich befürworteten und bundes- wie auch landespolitisch unterstützten Prozess der Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene sollten die (potenziellen) Güterver-ladestellen anders als der Standort Crossen a. d. Elster auch tatsächlich für eine entsprechende Nutzung geeignet und fun-dierter begründet bzw. hergeleitet sein.</p>	<p>Dem Hinweis des Einreichers wird entsprochen und eine Kon-kretisierung der potenziellen Güterverladestelle bei Crossen a. d. Elster im Grundsatz G 3-9 vorgenommen. Es handelt sich hierbei nicht um den vom Bahnhof aus gesehenen östlichen Standort, wo die Tunnelübungsanlage errichtet werden soll. Vielmehr gibt es in Crossen a. d. Elster zwei weitere potenzielle Standorte für die Güterverladung. Dies ist zum einen die Gießerei und zum anderen eine alte Bahnanlage nordwestlich des Bahnhofs Crossen a. d. Elster.</p> <p>Die im Grundsatz G 3-9 benannten Standorte für Güterverlade-stellen sind so weit fundiert begründet, wie es dem Plangeber möglich war. Hierzu wurden alle aktiven Bahntrassen in Ost-thüringen mit aktuellen und historischen Luftbildern auf derzeitig betriebene und ehemalige bereits vorhandene Güterverlade-stellen geprüft. Als zweiter Schritt sind in die Prüfung einge-flossen, ob Wald und oder Holzwerk in der Nähe (Holztransport), Industrie- und Gewerbeflächen und weitere urbane Flächen in der näheren Umgebung liegen. Hinzu kam die Prüfung von Verwertungsanlagen bzw. Recyclinghöfen in näherer Umgebung.</p> <p>Eine weitere Untersuchung von Güterverladestellen findet über das Interreg-Programm „Rail4Regions“ statt. Die potenziellen Ergebnisse können aufgrund des derzeitigen Stands des Projekts noch nicht in die Plandokumente einfließen.</p>
59	G 3-9	180-14-005	<b>[Hinweis zu G 3-9]</b>	<b>Kenntnisnahme</b>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>Auch das unter Grundsatz G 3-9 enthaltene Bekenntnis zum Ausbau des Schienengüterverkehrs in der Planungsregion wird ausdrücklich befürwortet. Hierbei wird auf die erheblichen Kapazitäten des Saalfelder Güterbahnhofs und dessen sehr gute Verknüpfung an das übergeordnete Straßenverkehrsnetz verwiesen, die derzeit jedoch brachliegen. Da es sich hierbei um einen Bereich handelt, der nach wie vor als Bahnfläche gewidmet ist, sind die kommunalen Handlungsmöglichkeiten beschränkt. Dementsprechend ist es umso wichtiger, die Bedeutung des Standortes im Rahmen der Regional- und Landesplanung hervorzuheben, insbesondere als möglicher Standort für einen Containerbahnhof, und damit die Grundlage für eine tatsächliche Wiederbelebung der Flächenpotenziale zu schaffen sowie sachfremde Nutzungen zu verhindern.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Anregung enthält sonst weiter keine konkreten Forderungen oder Änderungsvorschläge zu einem Plansatz oder seiner Begründung. Der Güterbahnhof Saalfeld/Saale ist im Grundsatz G 3-9 gelistet und in der Begründung wird auf die Güterverladung eingegangen. Bezogen auf das Vorranggebiet regional bedeutsame Industrie- und Gewerbeansiedlungen RIG-9 Industriegebiet am Bahnbogen Saalfeld, wird es einen weiteren Hinweis zum Güterbahnhof Saalfeld im Begründungstext geben.</p>
60	G 3-10	41-552-003	<p><b>Das Ansinnen seitens [des Einreichers der Stellungnahme] zum Rückbau der Werkbahnstrecke [Teil Raitzhain – Seelingstädt] bleibt nach derzeitigem Planungsstand bestehen (in Planung).</b></p> <p>Nicht entsprochen wurde der Einwendung [des Einreichers der Stellungnahme] aus der obengenannten Stellungnahme von 2019 zum Rückbau der Werkbahnstrecke, Teil Raitzhain-Seelingstädt. Hier hält die Planungsgemeinschaft weiter an ihrer Planungsabsicht zum Erhalt und zur Nachnutzung der Bahnstrecke fest (Kapitel 3.1 "Verkehrsinfrastruktur", Grundsatz G 3-10). Das Ansinnen seitens [des Einreichers der Stellungnahme] zum Rückbau der Werkbahnstrecke bleibt nach derzeitigem Planungsstand bestehen (in Planung). Es wird auf die Wiedernutzbarverpflichtung aus dem Bundesberggesetz (BBergG) verwiesen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Bereits für den ersten Planentwurf hat der Plangeber nach Abwägung der angebrachten Belange entschieden, die Güterstrecke Naundorf/Starkenberg bis Seelingstädt weiterhin vollständig auszuweisen.</p> <p>Dem Plangeber liegen Informationen vor, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen des Kiesabbauunternehmens bei Starkenberg Teile der Trasse auch südlich von Ronneburg nutzt.</p> <p>Ohnehin sind Grundsätze von den Fachplanungsträgern bei ihrer Entscheidung lediglich zu berücksichtigen, müssen aber nicht zwingend beachtet werden. Sie können also unter Begründung – dem im Einzelfall zukommenden Gewichts – weggewogen werden. Wenn die Interessen der Wiedernutzbarverpflichtung aus dem Bundesberggesetz den Interessen des Eisenbahnverkehrsunternehmens überwiegen, dann stellt ein Grundsatz der Raumordnung kein unüberwindbares Hindernis dar.</p>
61	G 3-10	180-14-006	<p><b>Bei den unter Grundsatz G 3-10 (S. 52 f.) benannten werkeigenen Güterverkehrsanschlüssen ist aus unserer Sicht der</b></p>	<p><b>teilweise entsprochen</b></p> <p>Richtigerweise handelt es sich hier um eine Güterverladestelle. Im Gegensatz zu den in G 3-10 genannten Güterbahntrassen und</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p><b>Anschluss in Rudolstadt-Ost (Raiffeisen Waren GmbH) mit zu benennen.</b></p>	<p>Industriestammgleisen hat die vom Einreicher vorgeschlagene Güterverladestelle nicht die regionale Bedeutsamkeit eines Industriestammgleises bzw. Anschlussgleises. Auch andere Standorte mit Güterverkehrsanschlüssen wurden nicht in diesen Grundsatz aufgenommen.</p> <p>Jedoch hat der Plangeber entschieden, die Güterverladestelle „Rudolstadt-Ost Gewerbegebiet“ in den Grundsatz G 3-9 aufzunehmen, da der vorhandene Güterverkehrsanschluss genutzt werden kann, um die Vorprodukte sowie produzierte Waren mit dem Schienengüterverkehr an- und abzuliefern.</p>
62	Z 3-1	86-4-021	<p><b>Die Bahntrassen (Oberland- und Höllentalbahn) sind zwingend zu sichern, da diese als gute logistische Ausgangssituation für die Unternehmen zu werten sind.</b></p> <p>Die Trassensicherungen im Schienennetz sind für die Entwicklungen im Landkreis von hoher Bedeutung. Güter zukünftig (wieder) vermehrt über die Schienen zu transportieren erfordert die Sicherung der Bahntrassen. [...] Die Oberland- und die Höllentalbahn verlaufen entlang der Standorte überregional bedeutsamer, international agierender Unternehmen mit Konzernstrukturen, welche vor allem in der Holzverarbeitenden Branche tätig sind. Die Anbindung an den Schienenverkehr kann eine langfristige Versorgung der Standorte sichern und eine umweltfreundliche Beförderung der Güter ermöglichen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Anregung enthält sonst weiter keine konkreten Forderungen oder Änderungsvorschläge zu einem Plansatz oder seiner Begründung.</p>
63	Z 3-1	24-583-003	<p><b>In Z 3-1 wird eine Trassensicherung für im Moment ungenutzte Bahnstrecken formuliert. In diesem Zusammenhang sollten auch Lückenschlüsse betrachtet werden bei denen der historische Streckenverlauf nicht mehr reaktiviert werden kann. Hier ist z. B. die Verbindung von Rudolstadt-Schwarza über Rudolstadt-Schwarza West nach Bad Blankenburg (Thüringer Wald) zu nennen.</b></p> <p>Durch den Bau der Ortsumgehung im Zuge der B 88/B 85 in Rudolstadt/Schwarza steht die alte Streckenführung nicht mehr</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Der Plangeber nimmt den Vorschlag einer neuen Verbindung der Saalbahn mit der Schwarzatalbahn zur Kenntnis. Für solch ein Vorhaben ist jedoch eine Studie und Auswertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses notwendig. Dies kann der Plangeber nicht leisten und obliegt der Fachplanung. Im Bundesverkehrswegeplan wurde solch ein Vorhaben ebenfalls nicht aufgenommen.</p> <p>Gerade in südlicher Richtung, wo solch ein Bahnbogen möglich wäre, konkurriert das Vorhaben mit dem Hochwasserschutz der Saale. Würde dieser potenzielle Bahnbogen noch weiter nach</p>

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>zur Verfügung und würde auch nicht mehr den heutigen Ansprüchen genügen. Als Alternative wäre ein Ersatzneubau südlich von Rudolstadt/Schwarza als Verbindungskurve von der Saalbahn zur Strecke Arnstadt-Saalfeld(Saale) möglich. Diese Strecke würde wieder durchgehende Verbindungen von der Schwarzatalbahn nach Rudolstadt (Thür) ermöglichen. Bei den aktuellen Fahrzeiten der Schwarzatalbahn würden die Züge Rudolstadt (Thür) ca. zur Minute 30 erreichen und damit gut in den ITF integriert werden. Auch eine Verlängerung in das Oberzentrum Jena wäre mit attraktiven Fahrzeiten möglich. Gerade vor dem Hintergrund das der westliche Teil der Landkreises Saalfeld-Rudolstadt in Karte 1-1 als Raum mit besonderen Entwicklungsaufgaben dargestellt ist, würde die Verbindung den Defiziten entgegenwirken. Der Plangeber sollte entsprechend eine Trassenfreihaltung Schiene definieren um eine spätere Umsetzung zu ermöglichen.</p>	<p>Süden verlagert (bei Remschütz), relativiert sich der Effekt der Fahrzeitverkürzung zunehmend.</p>  <p>Die eingefügte Karte soll diesbezüglich lediglich die Raumwiderstände für die Schutzgüter Wasser sowie Flora und Fauna (ohne Vogelzugkorridor und Biotopverbundsystem) darstellen. Weitere Problemstellungen wie Hangneigung, Erosion sind hier nicht weiter dokumentiert. Es wird ohnehin deutlich, dass ein neuer Bahnbogen Saalbahn-Schwarzatalbahn südlich von Schwarza schwer überwindbare Raumwiderstände hätte und wahrscheinlich erst unter Vorbehalt ab Remschütz möglich wäre. Jedoch kann eine notwendige Detailprüfung nicht vom Plangeber durchgeführt werden, sondern muss bei der entsprechenden Fachplanung behandelt werden.</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
64	Z 3-1	54-1503-002	<p><b>Wiederaufnahme des SPNV zwischen Schönberg und Schleiz mit Durchbindung aus Richtung Gera sowie mit attraktiven Busanschlüssen in Schleiz West</b></p> <p>Im Abschnitt Z 3-1 des Regionalplanes (Trassensicherung Schienenverbindung für Wiederinbetriebnahme Personennah- und Güterverkehr und touristische Nutzung) ist die Bahnstrecke Schönberg – Schleiz – Schleiz (West) angegeben. Auf Seite 55 wird auf das Vorhandensein eines privaten, nicht getakteten Personenverkehrs hingewiesen. „Die Ertüchtigung der gesamten Trasse für einen getakteten Schienenpersonennahverkehr wird angestrebt.“, heißt es weiter.</p> <p>Diese Situation hat sich in diesem Jahr wesentlich geändert. Seit Ende Juni läuft eine Ausschreibung nach § 11 AEG für die Strecken Schönberg – Schleiz und Schleiz – Schleiz West (siehe <a href="https://regionaleisenbahn.de/wp-content/uploads/Ausschreibung-nach-%C2%A7-11-AEG-Strecke-6656-Schoenberg-Vogtl.-a-km-0498-Schleiz-km-14995-und-6658-Schleiz-km-0000-Schleiz-West-km-1150.pdf">https://regionaleisenbahn.de/wp-content/uploads/Ausschreibung-nach-%C2%A7-11-AEG-Strecke-6656-Schoenberg-Vogtl.-a-km-0498-Schleiz-km-14995-und-6658-Schleiz-km-0000-Schleiz-West-km-1150.pdf</a>).</p> <p>Interessenten für eine Übernahme der Strecken können bis 10.10.2023 beim aktuellen Betreiber Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) ein Angebot abgeben. Findet die DRE keinen Nachfolger, droht deren Stilllegung. Vorausgegangen war eine beinahe Verdoppelung der Trassenpreise durch die DRE ab 1.1.23 gegenüber dem Vorjahr, worauf der Förderverein Wisentatalbahn e.V. seine 18 für dieses Jahr geplanten Fahrtage absagte. Die Infrastruktur- und Betriebskosten ermöglichen dem Verein an normalen Verkehrstagen keinen wirtschaftlichen touristischen Betrieb mehr. Eigentümer der Strecke ist die DB Netz AG.</p> <p>Vorschläge für die Verbesserung der Anbindung von Schleiz sowie des „Hinterlandes“ (v. a. Gefell, Hirschberg, Tanna):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wiederaufnahme des SPNV zwischen Schönberg – Schleiz West im 2-Stunden-Takt (möglichst ab Fahrplanwechsel Dezember 2025)</li> </ul>	<p><b>teilweise entsprochen</b></p> <p>Die ausführliche Stellungnahme des Einreichers bzgl. der Trasse Schönberg-Schleiz wird größtenteils zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Vorschlag des Einreichers zur Verlängerung einer Zugtraktion von Gera nach Schleiz über Schönberg (sowie als weitere Option nach Hof – s. u.) wird als Hinweis in der Begründung zum Ziel Z 3-1 aufgenommen. Jedoch hat der Plangeber sonst keinen Einfluss auf die Taktung oder Aufnahme von Schienenverbindungen oder Ertüchtigung von Bahntrassen. Dies obliegt abschließend der Fachplanung. Der Einreicher wurde rechtzeitig bzgl. der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2023 – 2027 in Kenntnis gesetzt und gebeten, fachbezogene Hinweise dort anzubringen (in Kenntnissetzung am 18. September 2023, Frist zur Abgabe einer Stellungnahme 04. Oktober 2023).</p> <p>Der Plangeber hat unterdessen Kontakt zur DRE (Deutsche Regionaleisenbahn Gruppe) aufgenommen, um in Erfahrung zu bringen, warum es zur Ausschreibung bzgl. der Abgabe der Eisenbahninfrastruktur der Trasse 6656 Schönberg (Vogtl.) (a) km 0,498 – Schleiz (km 14,995) und 6658 Schleiz (km 0,000) – Schleiz West (km 1,150) gekommen ist. Im Ergebnis der Rücksprache mit Vertretern der DRE kam heraus, dass sich aufgrund der geringen Trasseneinnahmen mit den derzeit durchgeführten Sonderfahrten die Trasse nicht mehr wirtschaftlich betreiben lässt. Die Trassennutzungsentgelte mussten angehoben werden, jedoch war es dem Verein, welcher die Sonderfahrten entlang der Trasse durchführte, nicht möglich, diese Entgelte mitzutragen. Ohnehin ist die DRE nur Pächter der Trasse (Eigentümer ist DB-Netz). Des Weiteren gab es weder Signale aus Sachsen noch aus Thüringen bezüglich einer zukunftsfähigen Perspektive der Trasse. Nach Rücksprache mit der entsprechenden Fachplanung aus Thüringen wird eine Inbetriebnahme eines regelmäßig getakteten SPNV auf der Trasse Schönberg – Schleiz auch in naher Zukunft</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchbindung der RB 13 (Gera – Zeulenroda – Hof) von Schönberg nach Hof</li> <li>• kurze Fahrzeiten durch den Verzicht auf Zwischenhalte zwischen Mühltruff und Schleiz West</li> <li>• attraktive Anschlüsse an Züge der Sachsen-Franken-Magistrale in Schönberg oder Mehltheuer</li> <li>• attraktive Anschlüsse an Züge der Mitte-Deutschland-Verbindung in Gera Hbf</li> <li>• kurze Übergänge/Anschlüsse Bahn/Bus in Schleiz West, die Umsteigezeiten von/zu Zügen aus/nach Schönberg zu den Bussen sollte max. 5 – 10 Min. betragen, 2-stündiger Anschluss der Buslinien nach/von Tanna – Gefell – Hirschberg, Saalburg, Möschlitz – Burgk, Oettersdorf, Ziegenrück an alle ankommenden / abfahrenden Züge</li> <li>• Integration eines Sonderverkehrs des Fördervereins Wisentatalbahn (vor allem Ausflugsfahrten sowie Fahrten an ausgewählten Feiertagen)</li> </ul> <p>Begründung: Das Personennahverkehrsangebot für die Region Schleiz ist derzeit nicht attraktiv genug. Es gibt zwar eine Reihe von Buslinien, die akzeptable Übergänge zu Bahnlinien anbieten. Die von Schleiz ausgehenden Buslinien nach Jena (Abellio nach Halle) und Gera (EB nach Leipzig) sind über die ganze Woche an den Endpunkten sowie die Jenaer Busse auch in Neustadt/Orla (EB nach Leipzig) und Stadtroda (EB nach Erfurt) mit Regionalbahnen verbunden. Mit den Buslinien nach Hof, Zeulenroda und Mehltheuer – Plauen kann man wochentags einzelne Züge erreichen. Nachteilig wirkt sich aus, dass Reisende an allen Verknüpfungsstellen keine direkten Anschlüsse an den Fernverkehr und nur vereinzelt an Regionalexpresszüge haben. So ist die Fahrt im Bus immer mit einer Regionalbahnfahrt verbunden, was sehr zeitaufwändig ist und mindestens zweimal Umsteigen bedeutet (wer aus Gefell, Hirschberg und Tanna kommt, steigt mindestens</p>	<p>nicht möglich. Die nach der Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung freiwerdenden Dieseltraktionen sind bereits für andere Trassenläufe eingeplant. Auch werden aus Gera in Richtung Hof aufgrund sehr hoher Nachfrage mindestens zwei Dieseltraktionen benötigt, sodass hier keine freien Kapazitäten bestehen, um eine Verbindung Gera – Mehltheuer – Schönberg Schleiz mit Zugteilung in Mehltheuer oder Schönberg zu etablieren. Ebenfalls sind die Pendlerbeziehungen von Schleiz nach Hof stärker ausgeprägt als nach Gera oder Plauen (laut Pendleratlas Juni 2022), sodass wahrscheinlicher eine Verbindung Schleiz – Schönberg – Hof infrage kommt.</p> <p>Dennoch wird über die Option einer Reaktivierung der Trasse Schönberg – Schleiz für den SPNV in der Fachplanung nachgedacht. Eventuell entstehen neue freie Kapazitäten der Dieseltraktion mit Aufnahme der Elektrifizierung der Trasse Leipzig – Gera mit der 2030er Jahre. In der Begründung des Ziel Z 3-1 wird auf dieses Thema eingegangen.</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>dreimal um). Dass man je nach Tageszeit und Wochentag unterschiedliche Buslinien von oder nach Schleiz nutzen muss, erweist sich ebenfalls als hinderlich.</p> <p>Das kommunale Busunternehmen KomBus GmbH, bei dem der Kreis SOK sowie der benachbarte Landkreis Saalfeld-Rudolstadt zu je 50 % Gesellschafter sind, profitiert nicht von dieser Situation. Viele Bahnreisende verzichten auf die Busfahrt zum/vom Zug und lassen sich mit dem Auto nach Hof, Triptis oder Zeulenroda bringen oder von dort abholen bzw. legen die gesamte Strecke mit dem Auto zurück.</p> <p>Bereits ab Mai 2000 hätte die Möglichkeit bestanden, die damals in Mehlttheuer endende Regionalbahn aus Gera bis Schleiz zu verlängern, anstelle einer Verbindung Plauen-Schleiz (bestellt von Freistaat Sachsen), da beide Linien damals durch die Vogtlandbahn bedient wurden. Mittlerweile fährt die Erfurter Bahn die Züge zwischen Leipzig, Gera und Südostthüringen, aber nicht nach Schleiz, sondern südlich Zeulenroda durchs sächsische Vogtland ins fränkische Hof. 25 Minuten benötigen die Triebwagen für den Abschnitt von Schönberg nach Hof, 33 Minuten dauerte 2021 die Fahrt in den mehr als sechzig Jahre alten Schienenbussen des Fördervereins Wisentatalbahn von Schönberg bis Schleiz. Mit überschaubaren Investitionen könnte die Streckengeschwindigkeit der Wisentatalbahn auf 50 km/h angehoben werden, bei nur einem Halt in Mühltröfz ist dann eine Fahrzeit von ca. 20 Minuten realistisch.</p> <p>Gute Anschlüsse in Schleiz an die Buslinien ins thüringische Vogtland und kurze Übergänge zu den RB und RE in Schönberg, Mehlttheuer und Gera würden attraktive Reiseketten zwischen der Kreisstadt und der Landeshauptstadt als ICE-Knoten, den Oberzentren entlang der Mitte-Deutschland-Verbindung schaffen sowie nach Sachsen ermöglichen. Im Hinblick auf den geplanten Ausbau mit Elektrifizierung der Hauptstrecken südlich von Hof und die im Deutschlandtakt angedachten Fernverkehrslinien über</p>	

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>die Sachsen-Franken-Magistrale ergeben sich weitere Potenziale für eine Steigerung der Nachfrage. [...]</p> <p>Von den im Abschnitt Z 3-1 des Regionalplanes sowie im Abschnitt 1.2.5 des Umweltberichtes aufgeführten Strecken ist Schönberg – Schleiz die Einzige (abgesehen vom Güterverkehr Unterlemnitz – Ebersdorf-Friesau), die</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ weder nach § 11 AEG stillgelegt ist,</li> <li>○ noch nach § 23 AEG freigestellt ist,</li> <li>○ sich in betriebsbereiten Zustand befindet,</li> <li>○ für Touristenverkehre in Betrieb ist,</li> <li>○ einen geringen Aufwand für den laufenden Unterhalt (lt. DRE ca. 50.000 EUR pro Jahr) ausweist und</li> <li>○ einen verhältnismäßig geringen Investitionsaufwand für die weitere Aufrechterhaltung erfordert (lt. Schätzung DRE ca. 2 Mio. EUR in den nächsten 5 Jahren)</li> </ul>	
65	Z 3-1	61-398-004	<p><b>Z 3-1 Trassensicherung Schienenverbindung - Der letzte im Ziel Z 3-1 formulierte Satz, dass andere als die dargestellten Nutzungen nicht ausgeschlossen werden, sollte gestrichen werden.</b></p> <p>Bei den in Z 3-1 genannten Schienenverbindungen handelt es sich um stillgelegte Bahnverbindungen, z. T. entwidmet, auf deren Flächen teilweise über längere Zeiträume wegen Nutzungsaufgabe eine spontane natürliche/naturnahe Entwicklung stattgefunden haben kann. Aufgegebene Nutzungen haben ggf. keinen Rechtsanspruch mehr auf Nutzungswiederaufnahme ohne förmliches Verfahren zur Neugenehmigung. Auf stillgelegten Bahnstrecken in naturschutzrechtlich streng geschützten Gebieten ist mit naturschutzfachlich hochwertigen Strukturen auch auf und um einen ehemaligen Bahnkörper zu rechnen. Die mit der Festlegung beabsichtigte Nutzungsaufnahme kann mit erheblichen Veränderungen der naturräumlichen Gegebenheiten und mit einer Betroffenheit rechtswirksamer Schutz- und Erhaltungsziele verbunden sein, die einer Realisierbarkeit der beabsichtigten Nutzung möglicherweise entgegenstehen. Auf diese</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die aufgelisteten Trassen aus dem Ziel Z 3-1 Trassensicherung Schiene wurden auf Ebene der Regionalplanung so weit geprüft, wie auf der Ebene erforderlich. Da dem Plangeber in dieser Phase nicht bekannt ist, welche Nutzung den Bahntrassen letztendlich zugeführt wird und somit unbekannt bleibt, welche Konfliktpotenziale bestehen könnten, kann keine hier geforderte Detailprüfung stattfinden.</p> <p>Lediglich für Schienentrassen, welche nach § 23 AEG entwidmet sind und somit der bestimmten Nutzung für den Schienenverkehr keine Erlaubnis mehr haben, muss bereits auf Ebene der Regionalplanung eine Umweltprüfung statt.</p> <p>Die Reparatur und Instandsetzung eines Schienenwegs nach einer Streckenstilllegung (§ 11 AEG) stellen selbst dann keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV dar, wenn es sich um eine grundlegende Rekonstruktion der Gleisanlage zur Wiederinbetriebsetzung handelt. Auch die vollständige oder teilweise Demontage der Gleise,</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>Betroffenheit und möglichen Auswirkungen muss im Umweltbericht eingegangen werden, weil der Charakter der Aussagen als verbindliches Ziel der Raumordnung ein späteres Ermessen einschränkt. Bei Intensivierung einer gegebenenfalls vorhandenen sehr extensiven Nutzung (als Touristenbahn o. Ä.) wird eine Intensivierung mit einer Wirkungsverstärkung im Betrieb und Baumaßnahmen zur Ertüchtigung u. U. auch außerhalb der vorhandenen Trasse verbunden sein. Eine "neue Nutzung" z. B. als Radweg oder eine erhebliche Nutzungsintensivierung (vollumfänglicher Personen- und oder Güterverkehr) erfordert auf jeden Fall eine umfassende Prüfung der Naturschutzbelange im Genehmigungsverfahren. Die Notwendigkeit des letzten Satzes im formulierten Ziel Z 3-1 impliziert eine Festsetzung auch der Nutzungsintensivierung als Ziel, die angesichts des dort bestehenden Konfliktpotentials nicht gerechtfertigt ist. Ob eine Genehmigungsfähigkeit bei entsprechend hohem Konfliktpotential tatsächlich gegeben ist, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht erkennbar.</p>	<p>der Verfall der Bahnanlagen und ihre Überwucherung durch Vegetation begründen keine Funktionslosigkeit, wenn sie rückgängig gemacht werden können.</p> <p>Das Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (Art. 1 Abs. 1) vom 3. März 2020 konkretisiert den § 18 Abs. 1 AEG indem nur dann eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, wenn die Grundrisse der Betriebsanlage wesentlich geändert werden.</p>
66	Z 3-1	74-1509-002	<p><b>Geprüft werden müssen [...] Lückenschlüsse.</b></p> <p>Hierzu zählt der Lückenschluss zwischen Oppurg-Pößneck Oberer und Unterer Bahnhof, da so die Region um Neustadt und Triptis nach Jena anbinden könnte. Bisher wurde dieser von vielen Seiten geäußerte Wunsch, der bereits von Bürgermeistern der Region aufgegriffen wurde, in den weiteren, zuständigen Behörden nicht ernsthaft weiterverfolgt. Für die positive Entwicklung des Raumes Ostthüringen ist dies jedoch eine Prüfung wert, die nicht nur oberflächlich erfolgt, sondern auf Fakten basiert und die Potenziale für die Entwicklung sieht.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Anregung enthält sonst weiter keine konkreten Forderungen oder Änderungsvorschläge zu einem Plansatz oder seiner Begründung.</p>
67	Z 3-1	96-279-009	<p><b>[Der Einreicher der Stellungnahme] begrüßt die mit Z 3-1 fixierte Zielstellung der Aufwertung des Tourismusstandortes durch Anbindung des Schienenpersonennahverkehrs am Bahnhof Meuselwitz und der Umsteigemöglichkeit zur Museumsbahn am Kammerforst außerordentlich.</b></p>	<p><b>entsprochen</b></p> <p>Die Stellungnahme wird im Wesentlichen zur Kenntnis genommen. Die Anregung zur Änderung der Begrifflichkeit im Begründungstext Z 3-1 wird umgesetzt und auf die „wesentliche Bedeutung“ hingewiesen.</p>

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			Dies unterstützt die Bemühungen der Stadt Meuselwitz zur Erweiterung der Erreichbarkeit des Haselbacher Sees in gleichem Maß wie die eigenen Bemühungen um den Ausbau des ÖPNV-Netzes bis hin zu einer vor Ort gelegenen Bushaltestelle (bei Fortführung der Buslinie nach Deutzen). In der Planung der touristischen Entwicklung des Standortes Haselbacher See sind für die Stadt [Meuselwitz] die reibungsfreie Anbindung der "Kohlebahn" und des ÖPNV nicht nur zweckdienlich sondern von wesentlicher Bedeutung.	
68	Z 3-1	97-1-004	<b>Weiterhin wurde die Trassensicherung der Bahnstrecke Altenburg-Meuselwitz-Zeitz aufgeführt. Da die Strecke in Teilfunktionen zum jetzigen Zeitpunkt noch genutzt wird (die Gleisanlagen werden als Stellfläche für den Waggonbau Altenburg genutzt) sind Erneuerungen oder Neubauten im Genehmigungsverfahren abzuführen.</b>	<b>Kenntnisnahme</b> Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Anregung enthält sonst weiter keine konkreten Forderungen oder Änderungsvorschläge zu einem Plansatz oder seiner Begründung. Eine weitere Prüfung erfolgt, wie vom Einreicher formuliert, auf der Genehmigungsebene.
69	G 3-6	121-1527-001	<b>Lt. Aussagen von Lokalpolitikern, Landespolitikern und einer Bürgerinitiative Blankensteins, ist dieser Ort ein Industriestandort. Wozu braucht es dann eine touristische Erreichbarkeit?</b>	<b>nicht entsprochen</b> Die Forderung des Einreichers der Streichung der Trasse Blankenstein (Rosenthal am Rennsteig) – [Marxgrün] (Höllentalbahn) aus dem Ziel Z 3-1 wird nicht entsprochen. Das Ziel der Trassensicherung von Schienenverbindungen fordert keine Reaktivierung einzelner Trassen, sondern die Sicherung für eine potenzielle Wiederinbetriebnahme. Alle Nutzungen und Funktionen, welche einer Wiederinbetriebnahme entgegenstehen, werden damit ausgeschlossen. Wie eine Reaktivierung einer Schienentrasse erfolgen soll, wird in einem späteren Verfahren eruiert.
70	G 3-6	121-1527-002	<b>Die Bundesregierung nahm in 2021 auf eine kleine Anfrage eines Bundestagsabgeordneten der Linken bezüglich der Elektrifizierung der Strecke Saalfeld-Blankenstein Stellung. Da die Strecke für den Güterverkehr nur von einem Unternehmensgebilde genutzt wird, rechnen sich Kosten-Nutzen nicht.</b>  Siehe OTZ-Artikel vom 23.4.2021 <a href="https://www.otz.de/politik/elektrifizierung-fuergueterverkehr-bund-sieht-kein-potenzial-in-ostthueringen-id232111711.html">https://www.otz.de/politik/elektrifizierung-fuergueterverkehr-bund-sieht-kein-potenzial-in-ostthueringen-id232111711.html</a>  D. h. die Strecke ist schon heute als Gütertrasse eher uninteressant. Auch für den Personenverkehr hält sich das Interesse in Grenzen. Eine Fahrt von Blankenstein bis Hof über die reaktivierte Strecke würde ca. 45 Minuten dauern. Die Fahrt mit dem (flexiblen) Pkw 25 Minuten. Die bisherigen Nahverkehrsangebote	Viele benannten Punkte des Einreichers der Stellungnahme sind daher für die derzeitige Einordnung der Trasse im Ziel der Trassensicherung nicht von Belang. Dennoch wird der Plangeber zu einzelnen Punkten, zu denen Informationen vorliegen, Stellung nehmen.  Zum Thema Tourismus: Blankenstein (OT der Gemeinde Rosenthal am Rennsteig) liegt am Rennsteig sowie Rennsteigradweg und am Saaleradweg.

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			spiegeln das fehlende Interesse der Bevölkerung wider (drei Busverbindungen Bad Lobenstein – Naila pro Tag).	
71	Z 3-1	121-1527-003	<b>Es wäre wichtig, die Strecke Blankenstein-Ebersdorf/Friesau auszubauen, damit die Holzindustrie mit Fördergeldern "gezwungen" wird Hackschnitzel von Friesau nach Blankenstein auf der Schiene zu transportieren. Dies würde wohl ca. 250 bis 300 LKW-Fahrten (Hin- und Rückweg bis zu 600 Fahrten) am Tag ersetzen! Und die Anlieger vom Verkehr entlasten.</b>	Das Höllental wäre auch mit einem potenziellen Schienenpersonenverkehr touristischer Anziehungspunkt, wahrscheinlich sogar noch attraktiver in Verbindung mit ökologischem Tourismus. Gerade das hochfavorisierte Projekt der Hängebrücke (Frankenwald Brücke) bei Lichtenberg in Oberfranken wäre in Kombination mit dem Lückenschluss der Höllentalbahn zwischen Blankenstein und Hölle ein weiterer Schritt für einen attraktiven und umweltfreundlichen Tourismus. Es besteht die Möglichkeit, dass ein Pendelverkehr bei gut ausgebauten Wanderwegen vom Talbahnhof zur Frankenwald-Brücke und zurück oder weiter nach Blankenstein als Rundweg nicht erforderlich ist.
72	Z 3-1	121-1527-004	<b>Nur ca. 200 m der ca. 6 km langen Strecke der Höllentalbahn Blankenstein-Marxgrün liegen auf thüringischer Seite. So lange Bayern die Strecke nicht will, macht eine Erhaltung der Strecke keinen Sinn. Vor allem 200 m zu erhalten, ist wohl nicht von Bedeutung.</b>	Zum Thema Förderung Hackschnitzel über den Schienenweg Laut Aussage eines Vertreters von Mercer sind Bestrebungen vorhanden, die Hackschnitzelanlieferung vom Werk Ebersdorf-Friesau nach Blankenstein durchzuführen. Jedoch muss dazu ein neuer, für Hackschnitzel ausgelegter Verladebahnhof, gebaut werden. Derzeitig besitzt das Werk in Blankenstein nur einen Bahnverladeplatz für Rundholz. Sobald zum einen die Infrastruktur geschaffen wurde und zum anderen die Schienengütertransportpreise auf dem Niveau des Straßentransports liegen, werden die Hackschnitzel auch über die Schiene transportiert. Sowohl auf Gütertransportpreise als auch wirtschaftliche Interessen von Unternehmen hat der Plangeber jedoch keinen Einfluss.
73	Z 3-1	121-1527-005	<b>[Aus dem Regionalplan zitiert: "Ein Lückenschluss ermöglicht eine Reduzierung der straßengebundenen Holztransporte von 62,7 km und 850.000 Tonnen pro Jahr zum Holzschlagbahnhof Asch (Tschechien)."] Diese Einsparung wurde auf Grundlage eines Vergleichs E-Lok zu LKW errechnet.</b>  Wie bereits oben beschrieben, wird die Strecke Saalfeld-Blankenstein nicht elektrifiziert ( <a href="https://www.otz.de/politik/elektrifizierung-fuer-gueterverkehr-bund-sieht-kein-potenzial-in-ostthueringenid232111711.html">https://www.otz.de/politik/elektrifizierung-fuer-gueterverkehr-bund-sieht-kein-potenzial-in-ostthueringenid232111711.html</a> ).  Eine Elektrifizierung würde auch den Wegfall der Widmung der Strecke bedeuten und damit ein Neubau der Strecke anstehen. Außerdem wurde bei der Berechnung der maximal mögliche Schienentransport zugrunde gelegt. Da die Strecke für die restliche Industrie uninteressant ist (siehe OTZ-Artikel), wird diese Auslastung nicht erreicht werden. Ein Großteil des Rundholzes kommt zudem aus westlicher bzw. nordwestlicher Richtung. Hier gibt es keine Schienenanbindung. Die Holzindustrie wird folglich niemals ihren Rundholzbedarf über die Höllentalbahn abdecken	Zum Thema Elektrifizierungsuntersuchung sowie Wirtschaftlichkeit:  Nur weil das Ergebnis eines Gutachtens zur Elektrifizierung der zwischen Hockeroda und Blankenstein nicht positiv war, heißt es im Umkehrschluss nicht, dass Güterverkehr im Gänze entlang der Trasse nicht lohnenswert wäre. Das Ergebnis der Untersuchung lautete ohnehin: "Als Stichstrecke fehlt die Bedeutung für durchgehenden Güterverkehr." Das Problem ist als die fehlende Durchgängigkeit der Trasse und nicht, wie vom Einreicher dargestellt, dass Gütertransporte auf der Trasse sich nicht lohnen. Das sehen

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			können. Die Rettenmeier-Strecke wäre eine mögliche Alternative zur Höllentalbahn. So müsste das Rundholz nur noch ca. 15 km per LKW gefahren werden.	die Unternehmen, welche die Trasse für Gütertransporte nutzen, ebenfalls anders. Der Abtransport fertiger Güter vom Mercer-Werk erfolgt zwischen 70 bis 90 % (je nach Auftragslage und Zugang des Kunden zum Schienenverkehr) über den Schienengüterverkehr laut Gutachten zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen (TMIL 2023) sowie Aussagen von Mercer direkt. Vor allem aber auch die Anlieferung von Rundholz und weitere Produkte für die Zellstofffabrik kann durch die Reaktivierung der Höllentalbahn weg von der Straße. Derzeitig müssen Gütertransporte einen Umweg über die Schiene von mehr als 200 km bewältigen. Die Schienenverbindung Blankenstein Asch beträgt nach dem Lückenschluss 62 km ohne Lückenschluss 276 km.
74	G 3-9	121-1527-006	<b>Die Ortschaften sind bereits heute vom LKW-Verkehr aus Richtung Asch (und natürlich auch zurück) befreit, denn der Verkehr läuft über die Bundesautobahnen A 93, A 72 und A 9. Ab der Ausfahrt Bad Lobenstein rollt der Verkehr über Umgehungsstraßen bis oberhalb von Blankenstein auf den Holzplatz.</b>	Zudem ist die Trasse Hockeroda-Blankenstein-Marxgrün Teil des neuen Gesetzesentwurfs zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (Drucksache 20/8922). Sie gilt demnach als wichtiges Bindeglied für die Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes.
75	Z 3-1	121-1527-007	<b>[Zitat aus dem Regionalplan S. 55: „...die Reaktivierung dieses Abschnittes ist eine überregionale Zugverbindung von der Landeshauptstadt Erfurt über Saalfeld/Saale – Bad Lobenstein – Hof (Saale) nach Cheb (Tschechien) möglich und eine attraktive Anbindung in die Euregio-Egrensis-Region wäre geschaffen.“] Die Zugfahrt von Erfurt nach Blankenstein dauert aktuell etwas über 2:30 h/min. (mit einem Umstieg). Die Zugfahrt Marxgrün - Hof Hbf dauert aktuell mind. 33 Minuten. Gesamtsumme über 3 Stunden. Die Autofahrt von Erfurt nach Hof dauert lt. Routenplaner 1:35 h/min. Welche Alternative werden die Menschen wählen?!</b>	Zum Thema Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene:
76	Z 3-1	121-1527-008	<b>Das Nahverkehrskonzept für die Höllentalbrücken wurde von bayrischer Seite ohne Reaktivierung der HT-Bahn erstellt. Bitte wenden Sie sich diesbezüglich an das Landratsamt Hof!</b> Eine Reaktivierung brächte keinen Vorteil, da die Touristen keinen Bahnhof in unmittelbarer Nähe zum Beginn bzw. Ende dieser Brücken hätten. Schon heute gelangen Touristen aus dem Norden bis Blankenstein per Bahn bzw. bis zum Bedarfshalt Höllental aus südlicher Richtung. Der Bahnhof Lichtenberg brächte eine Ersparnis von 1,1 km. Da sich der Bahnhof Lichtenberg im Tal der Selbitz und der Beginn der Brücke auf der Burg Lichtenberg befinden wird, müsste man einen Pendelverkehr	Voraussetzung für eine Verkehrsverlagerung der Gütertransporte der ansässigen Holzindustrie von der Straße auf die Schiene ist eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur. Dazu gehört neben Ertüchtigungen, aber auch eine Reaktivierung des Abschnitts durch das Höllental. Denn der Warenlieferungsanteil über die Schiene liegt bei lediglich 4 % und soll deutlich erhöht werden. Rundholztransporte machen laut Gutachten zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken (TMIL 2023) ein Drittel aller Wareneingänge aus. Diese Transporte sollen auf die Schiene verlagert

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			immer sicherstellen. Dieser kann aber, wie bereits erwähnt, ab Blankenstein und dem Bedarfshalt Höllental eingerichtet werden.	werden. Dem gegenüber liegt der Schienentransport des Waren- ausgangs zwischen 70 bis 90 %. Derzeitig verlaufen diese Trans- porte über Saalfeld/Saale, Halle/Saale und Nürnberg. Eine Reak- tivierung der Höllentalbahn kann die Transportentfernungen deut- lich reduzieren. Der Einreicher der Stellungnahme behauptet je- doch, dass ein Großteil des Rundholzes aus nordwestlicher Rich- tung käme. Jedoch erfolgt ein Großteil der Rundholztransporte über das südöstlich gelegene Asch. Demnach kann durch eine Reaktivierung der Höllentalbahn sowie auch weiteren Trassen (Oberlandbahn und Abschnitt Schönberg – Hirschberg) zu einer Reduzierung des LKW-Verkehrs sowie der Fahrzeiten kommen. In nordwestlicher Richtung werden die fertigen Produkte über die Bahn abtransportiert (s. o.). Des Weiteren beinhaltet die Reakti- vierung der Trasse eine Anpassung der Geschwindigkeit auf 60 km/h.
77	Z 3-1	121-1527-009	<p><b>Das "Umweltgutachten" aus dem Jahr 2021 zeigt eindeutig auf, dass die Reaktivierung einen zu großen Eingriff in die Hangschluchtenwälder des Höllentals darstellt. Alternativen zum Höllental gibt es in der Umgebung nicht, so dass der Schutz der Fauna und Flora des Höllentals immer überwiegen wird. Eine Ausnahmegenehmigung ist mangels Alternativen unmöglich.</b></p> <p>Unsere hier dargestellte Argumentation und viele weitere Darstellungen und Alternativmöglichkeiten haben den bayrische Landtag dazu bewogen, unserer Petition aus dem Jahr 2021 die höchste Anerkennungsstufe zu geben.</p> <p><a href="https://www.frankenpost.de/inhalt.naila-muenchen-gegen-hoellentalbahn.4d7b0ab6-1981-4b6b-afd8-566eb40dd77b.html">https://www.frankenpost.de/inhalt.naila-muenchen-gegen-hoellentalbahn.4d7b0ab6-1981-4b6b-afd8-566eb40dd77b.html</a></p> <p>Unser klares Fazit, NEIN zur Reaktivierung der Höllentalbahn und damit raus aus dem Regionalplan Ostthüringen!</p>	<p>Zum Thema der Umweltbelange:</p> <p>Hier kann der Plangeber keine weiteren Aussagen treffen. Im vorgelegten Umweltbericht wird bereits ausführlich auf die Umweltbelange auf Ebene der Regionalplanung bzgl. der Höllentalbahn eingegangen. Einen ausführlichen Vorbericht zu der Auswirkungseinschätzung bei einer Reaktivierung gibt es seit dem Jahr 2021 und wurde vom TLBV beauftragt &lt;<a href="https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/fileadmin/Verkehr_und_Strassenbau/Schienenverkehr/2021_Auswirkungsabschaetzung_Hoellentalbahn.pdf">https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/fileadmin/Verkehr_und_Strassenbau/Schienenverkehr/2021_Auswirkungsabschaetzung_Hoellentalbahn.pdf</a>&gt;.</p> <p>Erst im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens mit anhängiger Umweltverträglichkeitsprüfung liegen detaillierte Erkenntnisse zur Umsetzung einer potenziellen Reaktivierung vor und kann eine Bewertung der umweltrechtlichen Belange erfolgen.</p>
78	Z 3-1	127-349-109	<p><b>Plansatz und Begründung zum Ziel der Trassensicherung sind zu aktualisieren. Mögliche Auswirkungen der Reaktivierung von Schienenverbindungen auf naturschutzfach-</b></p>	<p><b>teilweise entsprochen</b></p> <p>Der vom Einreicher angesprochene Masterplan Eisenbahn-Schieneninfrastruktur in Thüringen sowie das dazugehörige Gutachten liegen dem Plangeber seit dem 19.12.23 vor. Die vom</p>

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p><b>liche Zielstellungen bzw. Schutzgebiete sowie die Umweltschutzgüter sind in Plantext und Umweltbericht in geeigneter Weise darzustellen.</b></p> <p>Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft erarbeitet gegenwärtig einen Masterplan Schieneninfrastruktur 2030, in dem eine systematische und methodische Bewertung möglicher Infrastrukturerüchtigungen, Lückenschlüsse und Reaktivierungen im Freistaat Thüringen erfolgt. Damit werden sämtliche Lückenschluss-, Reaktivierungs- und Förderinitiativen zusammen gedacht und konzeptionell vernetzt betrachtet. Ein wesentlicher Baustein des Masterplans ist die Konzeptstudie zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen. Der Masterplan Schieneninfrastruktur 2030 (einschließlich Konzeptstudie zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen) soll noch in diesem Jahr zum Abschluss gebracht und vorgestellt werden. Die Berücksichtigung der diesbezüglichen Ergebnisse – sofern raumbedeutsam und zum Regelungsbereich der Regionalplanung zählend – im weiteren Verfahren zur Änderung des Regionalplans Ostthüringen wird empfohlen.</p> <p>Hinsichtlich der Max und Moritzbahn ist in der Begründung nicht ersichtlich, auf welche Prognosewerte sich der Satz „Der Abschnitt Neuhaus am Rennweg – Sonneberg (Planungsregion Südwestthüringen) wird derzeit aktiv befahren und die Fahrgastzahlen liegen deutlich über den Prognosen.“ bezieht. Die Fahrgastnachfrage beträgt nur 250 bis 350 Personenkilometer/ Streckenkilometer.</p> <p>Auf das Erfordernis einer Verträglichkeits- und artenschutzrechtlichen Prüfung sollte im Umweltbericht für folgende Schienentrassen hingewiesen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Triptis-Unterlemnitz (Oberlandbahn...) wegen Trassenverlauf in mehreren Natura 2000- und Naturschutzgebieten;</li> <li>- Schönberg-Schleiz (Wisentalbahn) wegen Trassenverlauf durch FFH-Gebiet;</li> </ul>	<p>Einreicher postulierte Erwartung, dass „sämtliche Lückenschlüsse, Reaktivierungs- und Förderinitiativen zusammen gedacht und konzeptionell vernetzt betrachtet wurden“, hat sich jedoch nicht erfüllt. Gerade in Ostthüringen wurden eine Vielzahl von potenziell zu reaktivierenden Trassen überhaupt nicht betrachtet, obwohl die Ertüchtigung u. a. der Trasse Schönberg – Schleiz West mit deutlich geringerem Aufwand möglich gewesen wäre, als zum Beispiel für die sog. Max und Moritz-Bahn.</p> <p>Die Information, dass die Fahrgastzahlen entlang der Trasse Sonneberg – Neuhaus am Rennweg deutlich über den Prognosen liegen, stammt aus einer Tageszeitung aus Meiningen (Meininger Tageblatt vom 7. April 2016), die dem Plangeber leider nicht mehr vorliegt. Tatsächlich ist jedoch die Querschnittsbelastung zwischen 4. NVP Thüringen und dem aktuellen Entwurf des 6. NVP Thüringen zurückgegangen. Der genannte Textabschnitt in der Begründung zu Z 3-1 wird daher vorsorglich gestrichen. Aufgrund der Entwicklungen bzgl. des Deutschland-Tickets kann es jedoch auch wieder zu einer leichten Steigerung kommen. Aktuellere Zahlen liegen dem Plangeber jedoch nicht vor.</p> <p>Die vom Einreicher gewünschten und erforderlichen Hinweise zur möglichen Verträglichkeits- und artenschutzrechtlichen Prüfung bei einer Wiederaufnahme des Schienenverkehrs auf bestimmten Bahntrassen, werden im Abschnitt 1.2.5 Trassensicherung Schiene des Umweltberichts eingefügt.</p>

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>- Meuselwitz-Regis/Breitungen (Kammerforstbahn) wegen Trassenverlauf in SPA- und FFH-Gebiet;</p> <p>- Wünschendorf-Werdau (Werdauer Waldbahn) wegen Trassenverlauf durch SPA- und FFH-Gebiet.</p> <p>Die mit o. g. Festlegung präjudizierten, auf regionalplanerischer Ebene erkennbaren Umweltauswirkungen können mit erheblichen Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen der angrenzenden oder gequerten Natura-2000-Gebiete verbunden sein. Auch die Wiederaufnahme oder Intensivierung einer Nutzung auf einer bestehenden Schienentrasse wird absehbar zu Inanspruchnahmen geschützter Gebiete und Biotope mindestens in der Bauausführung führen, weitere Auswirkungen durch einen intensiveren Betrieb sind ebenfalls wahrscheinlich.</p>	
79	Z 3-1	131-243-003	<b>Die Trassensicherung der ehemaligen Schienenverbindung für eine perspektivische Wiederinbetriebnahme des Güter- und Personenverkehrs auf der Strecke Triptis-Unterlemnitz wird aus Sicht [des Einreichers der Stellungnahme] positiv gesehen. Die mit dieser Bahnstrecke verbundenen Entwicklungsmöglichkeiten für Wirtschaft, Tourismus und ÖPNV-Anbindung in der Region machen eine kurzfristige Aktivierung dieser Strecke erforderlich.</b>	<b>Kenntnisnahme</b> Es besteht kein Abwägungserfordernis.
80	Z 3-1	155-5-004	<b>Trassensicherung Schmiedefeld – Probstzella</b> Bei Planungen zur Trasse Schmiedefeld – Probstzella, ist die Lage im Trinkwasserschutzgebiet der Talsperre Leibis-Lichte zu beachten.	<b>Kenntnisnahme</b> Die Planungsdetails liegen auf der Ebene der Regionalplanung noch nicht vor. Solche Detailprüfungen beginnen erst auf Ebene der Bauleitplanung. Es besteht kein Abwägungserfordernis.
81	Z 3-1	179-256-004 173-254, 174-250, 175-246, 176-255, 177-253, 178-251	<b>[Der Einreicher der Stellungnahme regt an, die Trassensicherung der Bahnstrecke Wünschendorf-Werdau zu streichen]</b> Die Bahnstrecke Wünschendorf-Werdau hat ihre ursprüngliche Notwendigkeit für die Mitte-Deutschland-Verbindung verloren. Zudem ist die Strecke nicht mehr durchgängig verfügbar. Von daher kann auf die Trassensicherung verzichtet werden. Die	<b>Kenntnisnahme</b> Eine wesentliche Aufgabe der Raumordnung ist es, Entwicklungsmöglichkeiten offenzuhalten, indem z. B. ehemalige Bahntrassen gesichert werden. Dadurch soll vermieden werden, dass eine unter Umständen denkbare Wiederaufnahme des Bahnbetriebes, aber auch eine trassengebundene touristische Nutzung auf lange Sicht erschwert oder unmöglich gemacht wird. Gerade wegen des zukünftigen Potenzials als Rad- und Wanderweg

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			Deutsche Bahn strebt nach eigener Aussage eine Entwidmung an.	sowie in Teilabschnitten die Nutzung für Draisinenfahrten, wird der Plangeber die Trasse im Ziel Z 3-1 Trassensicherung beibehalten. Zudem wählt der Plangeber in der Begründung zum Ziel die Kategorie: „ <i>Tourismusverkehr und touristische (Nach-)Nutzung</i> “. Dementsprechend unterstützt das Ziel Z 3-1 die touristische Weiternutzung der ehemaligen Bahntrasse. Sobald die „Umwandlung“ entlang der Trasse Wünschendorf – Werdau vom Plangeber als vollständig und für den Raum als zielführend erachtet wird, erfolgt eine Herausnahme der Trasse aus dem Ziel Z 3-1.
82	Z 3-1	156-379-008	<b>Der Ausbau, die Ertüchtigung und auch die Trassensicherungen (Z 3-1) bedürfen einer Berücksichtigung der Erhaltung der zugehörigen Kulturdenkmale.</b> Bei der Verkehrsinfrastruktur (3.1) wird darauf hingewiesen, dass verschiedene zugehörige Objekte Kulturdenkmale darstellen (z. B. Oberlandbahn im Saale-Orla-Kreis mit diversen Hochbauwerken, Tunnels usw., Oberweißbacher Bergbahn). Dies trifft beispielsweise bei Schienenwegen und Straßen unabhängig vom verkehrsrechtlichen Status zu- selbst bei entwidmeten Trassen. Der Ausbau, die Ertüchtigung und auch die Trassensicherungen (Z 3-1) bedürfen einer Berücksichtigung der Erhaltung der zugehörigen Kulturdenkmale.	<b>Kenntnisnahme</b> Details über einzelne Kulturdenkmäler entlang von potenziell zu reaktivierenden Bahntrassen liegen auf der Ebene der Regionalplanung noch nicht vor. Ohnehin beginnt die Detailprüfung erst auf Ebene der Bauleitplanung, sprich in der Phase, wo Umsetzungsdetails bekannt sind.
83	-	32-354-006	<b>Zum Militärstraßengrundnetz beachten Sie bitte folgendes:</b> Sollte es im Zuge der Planungen zum Bau von Straßen oder Veränderungen von Straßenverläufen kommen, kann das Militärstraßengrundnetz der Bundeswehr betroffen sein. Aus diesem Grunde ist auch hier die Bundeswehr im weiteren Verlauf des Verfahrens zwingend zu beteiligen.	<b>Kenntnisnahme</b> Bei der Umsetzung von Ortsumfahrungen und der Reaktivierung von Bahntrassen wird die ausführende Ebene (Genehmigungsebene) die Bundeswehr beteiligen. Auf der Ebene der Regionalplanung finden keine Umsetzungsmaßnahmen statt.
84	-	61-398-027	<b>Seite 56 ff., Abschnitt 3.1.2 Straßennetz – Vom Straßenverkehr in Wasserschutzgebieten geht für die öffentliche Trinkwasserversorgung eine erhebliche Gefährdung aus. Die Gefährdung ist umso größer, je näher sich eine Straße an den Gewinnungsanlagen befindet. Bei einem Verkehrsunfall, bei</b>	<b>Kenntnisnahme</b> Die Ermittlung der Gefährdung von Wasserschutzgebieten auf die benannten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen ist kein relevanter Sachverhalt auf der Ebene der Regionalplanung, da

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p><b>dem wassergefährdende Stoffe austreten, kann es zu einem vorübergehenden oder dauerhaften Ausfall der öffentlichen Trinkwasserversorgung kommen. Je nach örtlicher Situation können davon einige Wenige bis hin zu Tausenden von Bürgern betroffen sein.</b></p> <p>Gemäß § 10 Abs. 3 Thüringer Straßengesetz vom 07.05.1993 (GVBl. 1993, 273), das zuletzt durch Artikel 45 des Gesetzes vom 07.12.2022 (GVBl. S. 489) geändert worden ist, sind deshalb Straßen in Wassergewinnungsgebieten so zu bauen und zu unterhalten, dass Wassergüte und Wassermenge nicht beeinträchtigt werden. Diese gesetzliche Forderung wird für den Neu-, Um- und Ausbau von Straßen durch die für Bundesfernstraßen und Landesstraßen von den jeweiligen obersten Straßenbaubehörden eingeführten "Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten", Ausgabe 2016 (RiStWag 2016), konkretisiert. Die bereits bestehenden Straßenverbindungen führen teilweise durch die Schutzzone II oder III von festgesetzten oder geplanten Trinkwasserschutzgebieten. Die überwiegende Zahl der bestehenden Streckenverläufe durch Trinkwasserschutzgebiete ist nicht entsprechend den Anforderungen an Straßen in Wasserschutzgebieten ausgebaut. Vielerorts liegt nicht einmal ein Konzept zur Ertüchtigung der Straßen vor. Bei Neubau sowie Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen an bestehenden Straßen in Trinkwasserschutzgebieten ist dem Trinkwasserschutz, insbesondere in der Schutzzone II, ein hohes Gewicht beizumessen.</p> <p>Ziel des Regionalplans sollte es daher sein, bestehende Trassen in den engeren Schutzzonen vom Verkehr zu entlasten und neue Trassen so zu planen, dass diese zu keiner zusätzlichen Gefährdung für die öffentliche Trinkwasserversorgung führen.</p> <p>Es wird vorgeschlagen, die Begründung um folgenden Satz zu ergänzen:</p>	<p>Planungsdetails hier noch nicht bekannt sind. Solche Detailprüfungen beginnen erst auf Ebene der Bauleitplanung.</p> <p>Eine allgemeine, auf die Maßstabebene der Regionalplanung entsprechende Prüfung der Umweltbelange bzgl. der Trinkwasserschutzgebiete findet im Rahmen der Umweltprüfung des Regionalplans statt. Im Abschnitt 3.1.3 des Umweltberichts zum Regionalplan Ostthüringen sind eine Vielzahl der Maßnahmen (Z 3-2 sowie G 3-15) bezüglich des Schutzgutes „Wasser“ bewertet wurden. Details wie Trassenkonkretisierungen und andere Maßnahmen werden auf der nächsten Planungsebene erörtert.</p> <p>Auch ist der Plangeber nicht Adressat des geforderten Ziels, bestehende Trassen in den engeren Schutzzonen vom Verkehr zu entlasten und neue Trassen so zu planen, dass diese zu keiner zusätzlichen Gefährdung für die öffentliche Trinkwasserversorgung führen. Diese Aufgabe obliegt der Fachplanung.</p> <p>Schlussendlich ist zu beachten, dass bestehende fachrechtliche Regelungen (z. B. zum Trinkwasserschutz) durch die Festlegungen des Regionalplans nicht ersetzt oder außer Kraft gesetzt werden. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit einer Vielzahl von Vorhaben ist trotz der regionalplanerischen Festlegungen noch offen. Der Einreicher der Stellungnahme mit der Anreg. Nr. 61-398-027 unter der Ifd. <u>Nr. 84</u> benennt keine Vorhaben im Einzelnen.</p>

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			„Beim Ausbau von bestehenden Straßen in festgesetzten und geplanten Wasserschutzgebieten sind die Belange des Trinkwasserschutzes zu beachten. Ob neue Trassen, die durch Schutz-zonen von öffentlichen Trinkwassergewinnungsanlagen führen, auch realisiert werden können, ist vom Ausgang der jeweiligen Planfeststellungsverfahren abhängig. Grundsätzlich sind die Fassungs-zonen (Schutz-zonen I) und engeren Schutz-zonen (Schutz-zonen 11) von festgesetzten und geplanten Wasser-schutzgebieten von neuen Straßen freizuhalten.“	
85	3.1.2 Straßennetz	155-5-002	<b>Bei einigen der geplanten Ortsumfahrungen sind die Belange des Trinkwasserschutzes zu beachten</b> Unter anderem bei der Ortsumfahrung Lichte-Reichmannsdorf (Thüringer Wasserschutzgebietsverordnung Talsperre Leibis/ Lichte - VO WSG Leibis vom 09.02.2011 (Thüringer Staatsan-zeiger Nr. 10/2011, S. 389)) sind bei den Straßenplanungen entsprechende Anlagen zur Regenwasserreinigung und -rück-haltung vorzusehen. Weitere bestehende bzw. geplante Schutz-gebiete befinden sich im Bereich der Ortsumfahrungen Teichel, Königsee sowie Schwarzsa Süd/ Saalfeld West.	
86	3.1.2 Straßennetz	70-2-015	<b>Alle Maßnahmen, welche im Bereich von Kreisstraßen bzw. unmittelbar neben den Kreisstraßen durchgeführt werden sollen, sind mit dem [Einreicher der Stellungnahme] detail-liert abzustimmen.</b> Eine Zustimmung bzw. Genehmigung gem. Thüringer Straßen-gesetz (ThürStrG) ist in diesem Fall zu beantragen. Bei allen Vorhaben muss berücksichtigt werden, dass ein grundhafter Ausbau der im Gebiet des Regionalplans (Bereich Landkreis Greiz) vorhandenen Kreisstraßen gemäß der Richtlinie für die Anlage von Straßen (RAS - alle Teile) jederzeit möglich ist.	<b>Kenntnisnahme</b> Eine Abstimmung mit den anderen Behörden findet auf der Genehmigungsebene statt. Erst im nachfolgenden Verfahren werden Details möglicher Straßenbauvorhaben bekannt und können berücksichtigt werden.
87	3.1.2 Straßennetz	152-152-001	<b>Der Einreicher fordert eine Überarbeitung der Darstellung der Straßenführung der B 90 aufgrund der Notwendigkeit einer Umfahrung der Stadt Bad Lobenstein</b>	<b>Nicht entsprochen</b> In der entsprechenden Fachplanung (Bundesverkehrswegeplan) ist eine Ortsumfahrung B 90 südlich von Bad Lobenstein mit

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>Die Straßenführung der B 90 über die Stadt Bad Lobenstein und die Stadt Wurzbach sollte - so wie bereits in Vorplanung - über einen Ausbau der vorhandenen Landesstraße L 1099 (ab Abzweig/Kreisverkehr der L 1095n) über Eliasbrunn bis Leutenberg als neue Streckenführung berücksichtigt werden. Den Schwerlastverkehr direkt durch die Kurstadt zu leiten, wirkt sich nach wie vor sehr nachteilig aus und hemmt die Kur- sowie touristische Entwicklung der Stadt maßgeblich. Eine Umfahrung der Stadt Bad Lobenstein ist hier dringend notwendig.</p>	<p>Verbindung der L 1095 Richtung Landesgrenze Bayern nicht enthalten. Im Landesstraßenbedarfsplan Thüringen ist ein punktueller Ausbau der Landesstraße L 1099 bei Eliasbrunn identifiziert. Der ab 2025 geplante Um- und Ausbau der Landesstraße L 1099 bis zum Abzweig L 1095 bei Eliasbrunn musste aufgrund von Umweltbelangen (u. a. Trinkwasserschutz) sowie steigenden Kosten (geplant 5 Mio. Euro und neue Schätzungen über 10 Mio. Euro) wieder zurückgestellt werden. Gegenwärtig erfolgt die Planung für eine grundhafte Sanierung des Streckenabschnittes. Ein verlässlicher Planungshorizont ist zum derzeitigen Zeitpunkt nicht möglich.</p>
88	3.1.2 Straßennetz	152-152-002	<p><b>Der länderübergreifende Fernverkehr sollte über eine neue Streckenführung an Bad Lobenstein vorbei geleitet werden.</b></p> <p>Die Streckenführung der L 1095 Richtung Neundorf bis über die Landesgrenze nach Bayern [ist nachteilig für die Stadt Bad Lobenstein]. Diese Straße verläuft unmittelbar durch die Altstadt mit ihren sehr engen und kurvenreichen Straßen, die sich aufgrund der Topographie und vorhandenen Bebauung nicht entschärfen lässt. Der gesamte Schwerlastverkehr Richtung Oberfranken/Bayern (sowie in Richtung Bad Lobenstein) belastet erheblich die Stadt und verursacht aufgrund der zu engen Straßen Verkehrschaos[...]Bspw. wäre eine neue Trasse von Neundorf/Rosenthal am Rennsteig bis zu einer Anbindung an den Kreisverkehr bei L 1095n und L 1099 denkbar.</p>	<p>Eine Ortsumfahrung B 90 südlich um Bad Lobenstein trägt sicherlich zur Verkehrsentlastung der Kurstadt bei, ist jedoch bisher kein Bestandteil der Fachplanung. Auch eine weitere Zuordnung, als die der regional bedeutsamen Landesstraßenverbindungen, findet auf Ebene der Regionalplanung nicht statt. Die Landesstraße L 1099 hat nicht die Funktion einer regional bedeutsamen Landesstraßenverbindung. Sie verbindet keine Grund- und Mittelzentren, sie verläuft parallel zu einer Straße höherer Netzebene und hat auch nicht die Verkehrsmengenzahl, wie andere Landesstraßenverbindungen in Thüringen. Eine Straßenführung der B 90 über die L 1095 und L 1099 als „B90N“, wie von den Einreichern gewünscht, wird ebenfalls vom Plangeber nicht durchgeführt, da es hierzu keine (weiteren) Bestrebungen der (Bundes-)Fachplanung gibt. Ebenfalls eine Berücksichtigung der Straßenführung der L 1095 und L 1099 als Ergänzung zur B 90 obliegt nicht der Regionalplanung, sondern muss auch über die Fachplanung geklärt werden.</p>
89	G 3-12	106-16-006	<p><b>Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Leutenberg haben die wohl längste Anfahrzeit zu einer BAB in ganz Thüringen.</b></p> <p>Die nächstgelegene Autobahnanschlussstelle der BAB 9 ist in 35 Minuten zu erreichen, die BAB 72 in 45 Minuten und die BAB 4 in 50 Minuten. Die Zubringerstraßen B 90 und L 1099 zur BAB 9 befinden sich in einem sehr schlechten Zustand – und zwar sowohl was den Ausbauzustand an sich und als auch den physischen Fahrbahnzustand betrifft. Diese Straßen werden allerdings sehr stark von LKW's, insbesondere Holztransporten und Lieferverkehren, frequentiert. In Anbetracht dieser Umstände ist es zweifellos notwendig, die Planung für den Ausbau und die</p>	<p>Die L 1095 von der bayrischen Landesgrenze über Bad Lobenstein bis zur BAB 9 bei Schleiz ist als regional bedeutsame Landesstraßenverbindung identifiziert. Der Teilabschnitt Bad Lobenstein bis zur bayrischen Landesgrenze weist jedoch keine sehr hohen Verkehrsmengenzahlen auf, wie vom Einreicher</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
90	G 3-15	106-16-007	<p>Sanierung dieser Strecken voranzutreiben – schon um den gegenwärtigen Bedarfen gerecht zu werden.</p> <p><b>Der Bereich zwischen dem Kreisverkehr L 1099/L 1095 bei Bad Lobenstein bis nach Hockeroda Abzweig B 85/B 90 findet [...] im Planentwurf überhaupt keine Berücksichtigung, obwohl dieser Bereich 2010 bereits im Zuge der Planungen für eine B 90N betrachtet wurde.</b></p> <p>Die Bedeutung hat allerdings in den letzten 10 Jahren nicht abgenommen. Im Gegenteil, durch die verstärkten Holztransporte auf der Straße fahren hier mehr LKW's als je zuvor. Die L 1099 hat in unserer Region eine wesentlich größere Bedeutung als manch andere im Planentwurf aufgenommene L-Straße. Zumal die B 90 von Hockeroda bis nach Wurzbach von ihrem Ausbaugrad und ihrer Beschaffenheit einer Bundesstraße nicht gerecht wird. Der Verlauf der L 1099 ist für die Anbindung unserer Region an die BAB 9 wesentlich günstiger als die Zufahrt über die B 90. Aus unserer Sicht haben sich die Bedingungen für die Sanierung und den Ausbau, mit ggf. geänderter Trassenführung, aufgrund des starken Borkenkäferbefalls der Wälder in unserer Region, in den letzten 5 Jahren, verändert. Ganze Wälder sind verschwunden, was einen Waldumbau dringend erforderlich macht. Dies könnte die Suche nach geeigneten neuen Trassen bzw. die Verbreiterung von bestehenden Trassen erleichtern. Die Eingriffe in die Natur und Umwelt sind jetzt anders zu bewerten und die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen können gezielt in den Waldumbau einfließen. Vorrangig sollte hier die L 1099 betrachtet werden. Die Trasse sollte unter G 3-15 mit aufgenommen werden.</p>	<p>postuliert. Diese liegen lediglich bei rund 900 bis 1.600 PKW-Fahrzeugen sowie 140 Lastkraftwagen pro Tag (Verkehrsmengenzählung 2021). Trassenneugestaltungen, wenn überhaupt erforderlich, sollten daher von der Fachplanung anhand einer Nutzen-Kosten-Analyse ermittelt werden.</p> <p>Zum Thema B 90N zwischen Bad Lobenstein und Leutenberg: Ein intensiver Austausch bzgl. der Neugestaltung bzw. Umverlegung der B 90 zwischen Bad Lobenstein und Leutenberg fand im Zeitraum 2009 bis 2011 statt. Aus diesen Informationsveranstaltungen heraus hatte der Plangeber die Plateau-Variante der Umverlegung der B 90 auf die Streckenführung L 1095 – L 1099 übernommen, trotz der nicht abgeschlossenen Umweltverträglichkeitsstudie und Prüfung weiterer Hinweise u. a. der Bedenken der Bauernverbände. Ende 2010 – Anfang 2011 wurden die Verhandlungen zwischen Land Thüringen und dem Bund bezüglich der Maßnahme abgebrochen. Detaillierte Hintergrundinformationen liegen dem Plangeber hierzu nicht vor. Das Vorhaben war zudem nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003. Womöglich aufgrund der Entscheidung des Freistaats Thüringen, dass in den neuen BVWP (2016, jetzt 2030) nur die Aktualisierung der im BVWP 2003 beinhalteten Vorhaben vorzusehen sind, erfolgte keine Neuaufnahme von Vorhaben.</p>
91	3.1.2 Straßennetz	158-685-001	<p><b>Bei Neubauvorhaben sollten die entsprechenden Planungsstellen dazu verpflichtet werden Möglichkeiten der Flurbereinigung zu prüfen</b></p> <p>Speziell bei den Neubauvorhaben (aber auch bei geplantem Ausbau) sollte in der Planungsvorbereitung geprüft werden, inwieweit der erforderliche dauerhafte Grunderwerb über eine</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Das Delegieren der Flurbereinigung bei Straßenneubaumaßnahmen ist keine Aufgabe der Regionalplanung. Werden ländliche Grundstücke für Großbaumaßnahmen wie Straßen- und Schienenbaumaßnahmen oder ähnlichen in Anspruch genommen,</p>

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			Neuordnung der Flurstücke in einem Flurbereinigungsverfahren sinnvoll ist. Die entsprechenden Planungsstellen (DEGES, Autobahn- und Straßenbauämter, Landratsämter und Kommunen) sollten dazu verpflichtet werden, vor Auslösung der entsprechenden Planungsaufträge diese Möglichkeit der Flurbereinigung zu prüfen.	kann eine Unternehmensflurbereinigung nach § 87 FlurbG (Flurbereinigungsgesetz) eingeleitet werden. Dieses Verfahren kann im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens angeordnet werden und obliegt nicht der Regionalplanung.
92	3.1.2 Straßennetz	185-389-004	<b>Wir weisen Sie im Allgemeinen darauf hin, dass der aktuell gültige Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 (Anlage zu § 1 Absatz 1 Satz 2 FStrAbG) sowie die Verkehrsvorhaben des Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG) (Anlage 4 Abschnitt 1 Bau- und Ausbauvorhaben zu § 20 InvKG) konkret und projektbezogen bei Ihren weiteren Planungen zu berücksichtigen sind.</b>	<b>Kenntnisnahme</b> Bereits im vorliegenden zweiten Entwurf des Regionalplans Ostthüringen wurde für betreffende Maßnahmen Bezug auf das Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (FStrAbG) sowie auf das Investitionsgesetz Kohleregion (InvKG) genommen. Der Einreicher gibt keine konkreten Hinweise, wo dies nicht der Fall war.
93	G 3-11	185-389-001	<b>Die o.g. Bundesautobahnen (BAB [4 und 8]) verlaufen derzeit wie oben ausgeführt durch das Plangebiet. Die hier vorliegende Planungsebene hat an sich keine unmittelbaren Auswirkungen auf die von uns zu vertretenden anbaurechtlichen Belangen des § 9 FStrG. Allerdings sind diese in weiteren (Bauleit-)Planungen und bei Bauvorhaben generell zu berücksichtigen.</b>  Auf die 40 m - Anbauverbotszone und die 100 m – Anbaubeschränkungszone gemäß § 9 FStrG an Bundesautobahnen ist zu verweisen. Die Anbauverbote und -beschränkungen gelten auch an und gegenüber den Auf- und Abfahrten der Bundesautobahn (Verbindungsrampen) sowie Rastanlagen (auch ehemaligen), zu Brückenbauwerken und ggf. deren Rampen.  Längs der Bundesautobahnen (BAB) dürfen Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 m gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn nicht errichtet werden nach § 9 Abs. 1 FStrG. Dies gilt gemäß § 9 Abs. 1 S. 2 FStrG auch für Aufschüttungen oder Abgrabungen größeren Umfangs.  Gemäß § 9 Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) bedürfen Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige	<b>Kenntnisnahme</b> Fachspezifische Vorgaben für einzelne Straßenbauvorhaben, die projektkonkrete bzw. betriebs- oder anlagenbezogene Vorschriften beinhalten, sind nicht Regelungsgegenstand und entsprechen nicht dem Regelungszweck des Regionalplans (rahmen-setzende Wirkung).

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>Genehmigungen der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes, wenn bauliche Anlagen längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen. Die Zustimmung nach Abs. 2 darf gem. § 9 Abs. 3 FStrG nur versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, soweit dies aufgrund der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbauabsichten oder der Straßenbaugestaltung nötig ist.</p> <p>Unabhängig davon bitten wir für weiter folgende untergeordnete Planungen aus dem Regionalplan heraus in die Begründung Folgendes aufzunehmen bzw. zu ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Längs der Autobahn dürfen jegliche Hochbauten, auch Nebenanlagen als solche, auch auf der nicht überbaubaren Grundstücksfläche innerhalb der 40 m Anbauverbotszone gemäß § 9 Abs. 1 FStrG nicht errichtet werden, § 9 Abs. 1 FStrG. Dies gilt auch für Abgrabungen und Aufschüttungen größeren Umfangs.</li> <li>- Gemäß § 9 Abs. 2 FStrG bedürfen bauliche Anlagen (auch Werbeanlagen, Leitungen etc.) der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes, wenn sie längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 Meter (und längs der Bundesstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten bis zu 40 Meter), gemessen vom äußeren befestigten Rand der Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden. Die Zustimmung nach Abs. 2 darf gem. § 9 Abs. 3 FStrG nur versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, soweit dies aufgrund der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbauabsichten oder der Straßenbaugestaltung nötig ist.</li> <li>- Werbeanlagen, die den Verkehrsteilnehmer ablenken können und somit geeignet sind die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gefährden, dürfen nicht errichtet werden. Hierbei</li> </ul>	

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>genügt bereits eine abstrakte Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Die Errichtung von Werbeanlagen unterliegt ebenso der Genehmigung oder Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes. Auf die Regelungen des § 33 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. § 46 Abs. 2a StVO wird verwiesen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bezüglich der Errichtung von Zäunen und Anpflanzungen wird auf § 11 Abs. 2 FStrG verwiesen. Demgemäß dürfen Anpflanzungen, Zäune, Stapel, Haufen und andere mit dem Grundstück nicht fest verbundene Einrichtungen nicht angelegt werden, wenn sie die Verkehrssicherheit (konkret) beeinträchtigen. Soweit sie bereits vorhanden sind, haben die Eigentümer ihre Beseitigung zu dulden. Die Einordnung der Zaunanlage unter § 11 FStrG oder ggf. doch unter § 9 FStrG bedarf der konkreten Prüfung im Einzelfall.</li> <li>- Insoweit bundeseigene Grundstücke oder Maßnahmen der BAB in Zuständigkeit der Autobahn GmbH des Bundes betroffen sind, so ist diese ebenfalls zu beteiligen.</li> </ul>	
94	G 3-12	29-387-001	<p><b>B 2 AS BAB 4 Kreuz Gera – Gera Cretzschwitz – [Landesgrenze Sachsen-Anhalt] in Teilabschnitten dreistreifiger Ausbau und Teilabschnitt der OU Giebelroth (Sachsen-Anhalt)</b></p> <p>In der Stellungnahme des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft vom 15.05.2019 (Az.: 33-8106/1-8) wurde bereits darauf hingewiesen, dass Planungsabsichten für einen Um- und Ausbau mit abschnittsweiser Anordnung von Überholfahrstreifen (zweistreifiger Querschnitt mit Überholfahrstreifen) bestehen. Es erfolgt kein durchgängiger dreistreifiger Ausbau. Es erfolgt der Ausbau als RQ 11,5+.</p>	<p><b>entsprochen</b></p> <p>Der vom Einreicher vorgebrachte Hinweis wird in den Grundsatz G 3-12 sowie in dessen Begründung eingearbeitet.</p>
95	G 3-12	29-387-002	<p><b>ergänzen B 2 Mittelpöllnitz – B 175 Groöbersdorf Um- und Ausbau und OU Groöbersdorf (siehe auch B 175)</b></p>	<p><b>entsprochen</b></p> <p>Die Maßnahme ist dem Plangeber bekannt und bereits Planfeststellungsverfahren (siehe Liste Stand 30.09.22). Im Grundsatz G 3-12 ist diese Maßnahme ebenfalls gelistet:</p>

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
				<p>• B 175 AS BAB 9 Lederhose – Weida – [Landesgrenze Sachsen] mit OU Burkersdorf, Frießnitz und Großebersdorf</p> <p>Es wird die Ergänzung mit Um- und Ausbau bis Mittelpöllnitz (B 2) eingearbeitet.</p>
96	G 3-12	29-387-003	<p><b>B 7 [Planungsregion Ostthüringen] – Jena – AS BAB 9 Eisenberg mit OU Bürgel</b></p> <p>Die Ortsumfahrung (OU) Bürgel ist nicht Bestandteil des BPl 2016. Eine Trassensicherung auf Regionalplanebene für zukünftige Generationen bzw. eine Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen erscheint sinnvoll.</p>	<p><b>entsprochen</b></p> <p>Die angesprochene Ortsumfahrung Bürgel ist im Grundsatz G 3-12 des Regionalplans Ostthüringen enthalten.</p>
97	G 3-12	29-387-004	<p><b>B 85 [Planungsregion Mittelthüringen] – Rudolstadt – Saalfeld/Saale – Probstzella – [Landesgrenze Bayern] mit OU Pflanzwibach und Teichel sowie dreistreifiger Ausbau zwischen Schwarzta und Saalfeld/Saale</b></p> <p>Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016</p> <p>Vorhaben: B 85 Schwarzta – Saalfeld</p> <p>Dringlichkeit: VB</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Es besteht kein Abwägungserfordernis.</p>
98	G 3-12	29-387-005	<p><b>B 92 Gera – Greiz – [Landesgrenze Sachsen] mit Ausbau bis zum Knoten Gera-Lusan, Verbesserung der Streckenführung ab Kreisverkehr L 1082 bis Weida Bahnhof und Entschärfung des Unfallschwerpunktes Fortuna (Kreuzungsbereich B 92 – B 175)</b></p> <p>Der o. g. Abschnitt der B 92 wird in Teilprojekten bearbeitet.</p> <p>Die Trasse der Maßnahme B 92 Streckencharakteristik zwischen Weida und Hohenölsen ist in den Übersichtsplänen zu übernehmen (Planunterlagen können beim o. g. Ansprechpartner abgefordert werden).</p> <p>Zu Begründung G 3-12 S. 60 ist zu aktualisieren, dass entsprechend Schreiben des BMDV vom 26.04.2018 die Planung der OU Wolfsgefärth durch den bestandsnahen Ausbau ersetzt wird.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Eine OU Wolfsgefärth wird weder im Grundsatz G 3-12 noch im Ziel Z 3-2 benannt. Es geht stets um eine Verbesserung der Streckenführung, was einem „bestandsnahen Ausbau“ gleichgestellt ist.</p> <p>Im Ziel Z 3-2 werden lediglich die Maßnahmen, die als fest disponierten und im vordringlichen Bedarf eingeordneten Straßenbaumaßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan sowie Landesstraßenbedarfsplan übernommen. Sofern sich aktuelle Erkenntnisse aus erfolgten Abstimmungen mit der Straßenbauverwaltung oder laufenden Planfeststellungsverfahren ergaben, fanden diese ebenfalls Eingang in die Regionalplanung. Dies betrifft die Maßnahme um Wolfsgefärth, welche lediglich als weiterer Bedarf im Bundesverkehrswegeplan eingeordnet wurde (§ 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG, lfd. Nr. 1333).</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
				Der Plangeber hat die aktuellen Linienführungen zu den Teilabschnitten der betreffenden Maßnahme von der Fachplanung erhalten und wird diese dem Maßstab der Regionalplanung entsprechend in die Raumnutzungskarte überführen.
99	G 3-12	39-388-001	<b>Für die Straßenbauverwaltung des [Einreichers] geht Ihnen eine gemeinsame Stellungnahme seitens des Regionalbereichs Ost zu. Darüber hinaus gibt es unsererseits keine weiteren Ergänzungen oder Anmerkungen.</b>	<b>Kenntnisnahme</b> Es besteht kein Abwägungserfordernis.
100	G 3-12	60-19-001	<b>Wir können uns mit der darin enthaltenen Aussage“ – wenn möglich ohne kostspieligen Tunnelbau –“ [Entwurf Regionalplan S. 59] nicht einverstanden erklären. Wir fordern eine Planung mit dem Augenmaß auf die besondere Situation in diesem Bereich des Saaletals.</b>  In Uhlstädt befindet sich hier eine der engsten Stellen des Talquerschnittes. Dies hat sich bei den letzten Hochwassern ganz deutlich gezeigt.  Weitere Eingriffe, auch wenn sie noch so gut geplant wären, stellen hier eine deutliche Verschlechterung durch Verringerung der Retentionsflächen der Saale dar.  In Zeiten des Klimawandels und der Nachhaltigkeit gilt es, Eingriffe in Natur und Umwelt auf ein Minimum zu beschränken.  Hier punktet das Tunnelprojekt deutlich, auch in Bezug auf Flächenverbrauch und -versiegelung.	<b>entsprochen</b> Den Hinweisen des Einreichers wird entsprochen und der angesprochene Nebensatz aus der Begründung zu G 3-12 gestrichen.
101	G 3-12	62-655-001	<b>Hinsichtlich des geplanten Ausbaus der B 2 zwischen Gera und Giebelroth (Sachsen-Anhalt) wäre die Errichtung straßenbegleitender Radwege zu prüfen.</b>  Mögliche Wege für langsam fahrende Fahrzeuge sind insbesondere mit den betroffenen Straßenbaulastträgern und Gemeinden abzustimmen.  Im Vorfeld der Aus- bzw. Neubaumaßnahme ist es zwingend erforderlich, ein geeignetes Umleitungs- und Verkehrskonzept zu	<b>Kenntnisnahme</b> Der Plangeber selber kann und wird die Aufgaben der Fachplanung nicht übernehmen und die Prüfung möglicher straßenbegleitender Radwege durchführen.  Jedoch hat der Plangeber in einem Grundsatz (G 3-23) festgelegt, dass bei aktuell im Bestand befindlichen, aber auch bei zukünftigen Bauvorhaben von Bundes- und Landesstraßen, sowie auch bei kommunalen Straßenverbindungen, der Bedarf

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>erarbeiten und mit den Trägern öffentlicher Belange abzustimmen. Dies umfasst ebenso eine frühzeitige Beteiligung des im Burgenlandkreis ansässigen Verkehrsunternehmens Personenverkehrsgesellschaft Burgenlandkreis GmbH, um die Belange des ÖPNV zu berücksichtigen.</p>	<p>für die Anlage eines straßenbegleitenden Radwegs geprüft und dieser bei positivem Nachweis umgesetzt werden soll.</p>
102	G 3-12	62-655-002	<p><b>Betrifft G 3-12, erster Anstrich: Ausbau B 2 AS BAB 4 Kreuz Gera – Gera Cretzschwitz – Landesgrenze Sachsen-Anhalt) dreispuriger Ausbau und Teilabschnitt der OU Giebelroth (Sachsen-Anhalt. Bei einer Umsetzung der vorgenannten Vorhaben, erfüllen die vorgenannten Kreisstraßenabschnitte (K 2611, Teilstrecke K 2217 – Einmündung K 2611 bis Einmündung B 180) eine andere Funktion im Straßennetz und sind in Bundes- oder Landesstraßen aufzustufen.</b></p> <p>K 2611 und die Teilstrecke der Kreisstraße 2217 beginnend von der Einmündung der Kreisstraße K 2611 bis zur Einmündung in die B 180 (freie Strecke/hinter Zeitz). Seit der Inbetriebnahme der Ortsumgehung Zeitz der B 2 (neu) 2009 haben sich die Verkehrsströme um Zeitz verändert. Die Verkehrsteilnehmer, die von der Autobahn 4 (Gera) kommen und in Richtung Altenburg/Meuselwitz fahren, nutzen die B 2 bis zum Abzweig K 2611 (Kleinpörthen) und fahren über die K 2217 bis zur B 180. (...) Aufgrund des nunmehr regelmäßig stadtfindenden Begegnungsverkehrs LKW/LKW haben sich tiefe Spurrinnen im Bankettbereich gebildet. Diese mussten ständig behoben werden. Dies sind deutliche Zeichen dafür, dass die Grenze der Leistungsfähigkeit der vorgenannten Kreisstraßenabschnitte erreicht sind. (...)</p> <p>Beim o. g. geplanten Ausbau würden sich die Verkehrsbelegung erheblich erhöhen. Insbesondere der Schwerlastanteil. Ursache dieser Zunahme auf den vorgenannten Kreisstraßenabschnitten, ist das fehlende Verkehrsnetz von Bundes- und Landesstraßen zwischen Gera, der A 4 und Altenburg. (...)</p>	<p><b>nicht entsprochen</b></p> <p>Die Zuordnung der K 2611 – Abzweig B 2 bis Großpörthen sowie die K 2217 zwischen Abzweig L 1081 bis Abzweig B 180 bei Zeitz als regional bedeutsame Landesstraßenverbindungen oder höhere Netzebene, findet auf Ebene der Regionalplanung nicht statt. Straßenherauf- oder Herabstufungen liegen nicht im Kompetenzbereich der Regionalplanung.</p> <p>Nach § 3 Abs. 2 ThürStrG obliegt die Zweckbestimmung der Straße im Ermessen des Trägers der Straßenbaulast. Nach Bundesrecht ist für die Umstufung bzw. Abstufung von Bundesfernstraßen und die Bestimmung ihrer Straßengruppe das Fernstraßen-Bundesamt zuständig (§ 2 Abs. 6 FStrG).</p> <p>Ohnehin liegen die angebrachten Kreisstraßen in Sachsen-Anhalt. Dementsprechend ist der Belang an die dortigen Fachplanungsbehörden anzubringen. Bei Bedarf würde eine Abstimmung mit der Thüringer Seite dann auf Fachplanungsebene stattfinden.</p> <p>Trotz der vom Einreicher angezeigten verkehrlichen Belastung haben die genannten Kreisstraßen nicht die Funktion einer regional bedeutsamen Landesstraßenverbindung. Sie verbinden direkt keine Grund- und Mittelzentren, sie verlaufen, wie vom Einreicher bereits dargestellt, parallel zu einer Straße höherer Netzebene (hier B 2 und B 180) und haben auch nicht die Verkehrsmengenzahl, wie andere Landesstraßenverbindungen in Thüringen oder Sachsen-Anhalt. Des Weiteren sollte bedacht werden, dass eine Heraufstufung zu noch mehr Verkehr führen würde und somit die betroffenen Gemeinden weiter belastet werden. Dies kann nicht im Sinne des Einreichers sein.</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			Bevor die Fertigstellung der o. g. Maßnahme erfolgt, muss das straßenrechtliche Verfahren zur Aufstufung der vorgenannten Kreisstraßenabschnitte abgeschlossen sein.	
103	G 3-12	86-4-022	<b>Seite 60 des vorliegenden Entwurfs beinhaltet die Orts-umfahrung Pößneck. „Opitz“ ist durch „Öpitz“ zu ersetzen.</b>	<b>entsprochen</b> Die Änderung wurde entsprechend vorgenommen.
104	G 3-12	91-359-049	<b>Der Grundsatz betrifft die Bundesstraßenverbindungen. In Satz 2 werden die aktuellen Aus- und Neubauprojekte aufgeführt, die bedarfsgerecht und umweltschonend erfolgen sollen. Es ist unklar, ob mit der Regelung eine über die straßenrechtlichen Fachplanungen hinausgehende Vorgabe verbunden ist. Mit Blick auf innerstädtische Straßenplanungen, die z. T. durch Bebauungspläne erfolgen, sollte deutlich werden, welche Anforderungen dabei im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen sind.</b> Darüber hinaus können fachplanungsrechtlichen Straßenplanungen erhebliche Auswirkungen auf die Bauleitplanung haben, sodass raumordnerische Vorgaben zur Stadtverträglichkeit für die Fachplanung letztlich auch Auswirkungen auf die Bauleitplanung haben. Dies sollte entsprechend dargestellt werden.	<b>nicht entsprochen</b> Das wesentliche Ziel eines jedem öffentlichen Bauprojekt ist die bedarfsgerechte, möglichst kosteneffektive und wirtschaftliche Umsetzung eines Projekts. Hinzu kommt die umweltschonende Umsetzung, was die vorangegangenen Umweltprüfungen nachweisen. Ohnehin ist die Berücksichtigung bzw. Nichtberücksichtigung dieser Vorgabe durch die Bindewirkung der Festlegung (Grundsatz der Raumordnung) im nachfolgenden Verfahren möglich. Ein Grundsatz ist im Bezug zum jeweiligen Einzelfall abwägend einzustellen. Inwiefern die genannten Aussagen im Grundsatz G 3-12 weitere (nachteilige) Auswirkungen auf die Bauleitplanung haben, da diese, wie oben beschrieben, ohnehin Teil einer Projektüberlegung sein sollten, ist nicht schlüssig vom Einreicher dargestellt.
105	G 3-12	115-1526-002	<b>Die Trassierung für die OU Lichte/Schmiedefeld/Reichmannsdorf der B 281 ist abzulehnen und zu streichen.</b> Die Umwelt- bzw. Naturbetroffenheit ist aufgrund der gravierenden Eingriffe in Natur und Landschaft sehr hoch. [...] Das geplante Vorhaben liegt im Naturpark Thüringen Wald und teilweise im Landschaftsschutzgebiet (LSG) Thüringer Schiefergebirge. Die Lage im LSG fand in der Betrachtung des Bundesverkehrswegeplanes keine Beachtung. Das Neubauprojekt führt überwiegend durch Waldbereiche und liegt vollständig in Großsäugerbereich (Rothirsch, Luchs, Wildkatze). Die Wirkzone des Vorhabens betrifft ein SPA-Gebiet und ein FFH-Gebiet. Erhebliche Beeinträchtigungen der beiden Natura 2000-Gebiete sind zu	<b>nicht entsprochen</b> Die im Grundsatz G 3-12 sowie in G 3-15 getroffene Festlegung zur Freihaltung des Trassenkorridors Ortsumfahrung B 281 Lichte/Schmiedefeld/Reichmannsdorf entspricht den dazu im gültigen Bundesverkehrswegeplan 2030 getroffenen Planaussagen. Eine Streichung aus dem Bundesverkehrswegeplan des Projekts nach § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG, lfd. Nr. 1360 ist dem Plangeber nicht möglich, da dieses im Bundesrecht verankert ist (Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen). Bei dem Trassenkorridor in G 3-15 und der Raumnutzungskarte handelt es sich um einen Grundsatz der Raumordnung. Damit soll

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>erwarten. Zwei Trinkwasserschutzgebiete (Zone II) werden gequert. Die Streichung der OU aus dem Bundesverkehrswegeplan wird gefordert.</p>	<p>gewährleistet werden, dass weitere vertiefende Untersuchungen/Planungen erfolgen können. Grundsätze der Raumordnung sind noch keine abschließenden Abwägungsentscheidungen, sondern mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellende raumordnerische Belange. Diese sind auch noch einer Abwägung zugänglich. Neue fachliche bzw. fachrechtliche Erkenntnisse, die einen Verzicht auf das Vorhaben begründen oder eine andere Beurteilung der Sachlage zulassen, liegen derzeit auf Ebene der Regionalplanung nicht vor. Unter den genannten Voraussetzungen ist kein verändertes Darstellungserfordernis erkennbar. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit dieses Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegungen noch offen.</p>
106	G 3-12	145-334-005	<p><b>Die Trassierung für die Ortsumfahrungen Lichte/Schmiedefeld/Reichmannsdorf der B 281 ist abzulehnen und zu streichen.</b></p> <p>Die Umwelt- bzw. Naturbetroffenheit ist aufgrund der gravierenden Eingriffe in Natur und Landschaft sehr hoch. Das Vorhaben ist entschieden abzulehnen! Forderung: Streichung aus dem Bundesverkehrswegeplan (verwiesen sei zudem auf das sehr geringe Kosten-Nutzen-Verhältnis).</p> <p>Das geplante Vorhaben liegt im Naturpark Thüringen Wald und teilweise im Landschaftsschutzgebiet (LSG) Thüringer Schiefergebirge. Die Lage im LSG fand in der Betrachtung des Bundesverkehrswegeplanes keine Beachtung. Das Neubauprojekt führt überwiegend durch Waldbereiche und liegt vollständig in Großsäugerlebensräumen (Rothirsch, Luchs, Wildkatze). Die Wirkzone des Vorhabens betrifft ein SPA-Gebiet und ein FFH-Gebiet. Erhebliche Beeinträchtigungen der beiden Natura 2000-Gebiete sind zu erwarten. Zwei Trinkwasserschutzgebiete (Zone II) werden gequert.</p>	<p>Wie vom Einreicher mit der Anreg. Nr. 155-5-010 und der Ifd. Nr. <u>107</u> fälschlicherweise dargestellt, ist die betreffende Trasse nicht dem Ziel Z 3-2 zugeordnet und demnach, wie oben beschrieben, nicht abschließend abgewogen. Die Umweltbetroffenheit nach Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 ist als „mittel“ eingestuft. Ebenso können erhebliche Beeinträchtigungen für die nahegelegenen Natura 2000-Gebiete nicht vollständig ausgeschlossen werden. Auch über die Umweltbewertung im Rahmen des Umweltberichts des Regionalplans Ostthüringen wurde festgestellt, dass die potenzielle Ortsumfahrung nördlich von Reichmannsdorf Habitatflächen des Auerhuhns, Raufußkauzes und Schwarzspechts tangieren könnte. Jedoch sind diese Flächen ohnehin schon durch die vorhandene Streckenführung der B 281 beeinträchtigt.</p> <p>Auf der Genehmigungsebene kann dieser Sachverhalt vertiefend aufgegriffen werden. Eine Raumverträglichkeitsprüfung auf der Fachplanungsebene wird diese Belange aufgreifen und entsprechend bewerten. Möglichkeiten einer anderen Trassenführung stehen demnach noch offen.</p>
107	Z 3-2	155-5-010	<p><b>3.1 Trassenfreihaltung Straße, Z 3-2, B 281 OU Reichmannsdorf, Schmiedefeld und Lichte</b></p> <p>Für die geplante Ortsumfahrung sind, gemäß dem Umweltbericht zum Regionalplan Ostthüringen, die folgenden besonderen Umweltmerkmale zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kaltluftentstehungsgebiet</li> <li>• Biotopverbundsystem</li> <li>• gesetzlich geschützte Biotope</li> <li>• Natura 2000-Gebiete</li> </ul>	<p>Auf der Genehmigungsebene kann dieser Sachverhalt vertiefend aufgegriffen werden. Eine Raumverträglichkeitsprüfung auf der Fachplanungsebene wird diese Belange aufgreifen und entsprechend bewerten. Möglichkeiten einer anderen Trassenführung stehen demnach noch offen.</p>

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Naturpark Thüringer Wald</li> <li>• Landschaftsschutzgebiet Thüringer Schiefergebirge</li> </ul> <p>Ergänzend wird auf artenschutzrechtliche Problematiken hingewiesen, v. a. Vorkommen von Auerhuhn, Luchs und Wildkatze. Das Maßnahmen- und Entwicklungskonzept des Landschaftsplans „Thüringer Schiefergebirge“ sieht auf den Flächen der 8,5 Kilometer langen Trasse Wald, Bodenschutzwald und eine Entwicklung von standorttypischen Bergwiesen einschließlich extensiver Beweidung vor. Die Ortsumfahrung widerspricht somit den Zielen des Landschaftsplanes.</p>	
108	G 3-12	124-494-007	<p><b>Das Ostthüringer Straßennetz soll maßvoll, umweltschonend und den sich veränderten Verkehrsbedürfnissen entsprechend erhalten und ausgebaut werden (LEP Thüringen 2025). Dem Erhalt der Verkehrswege muss die größte Aufmerksamkeit geschenkt werden. Der Neu- und Ausbau von Verkehrswegen führt zum Verlust von landwirtschaftlich genutzten Flächen. Der Verlust landwirtschaftlicher Flächen ist im Altenburger Land gänzlich zu vermeiden. Zum Thema Straßenbau sollte das oberste Gebot im Regionalplan Ostthüringen lauten: Erhalt des Straßen- und Verkehrsnetzes vor Ausbau des Straßen- und Verkehrsnetzes.</b></p> <p>Unsere Mitgliedsbetriebe sind auf die Ressource Boden angewiesen, welche nicht vermehrbar ist. Die geplanten Verkehrswege würden zudem zu einer Zerschneidung der landwirtschaftlichen Flächen führen. Deshalb sollte der Grundsatz G 3-12 dahingehend ergänzt werden, dass beim Neu, Um- oder Ausbau von Verkehrswegen vorhandene Feldblöcke nur minimal zerschnitten werden dürfen. Sind bei den Baumaßnahmen Flächenverluste auf Böden mit einer Ackerzahl &gt; 50 Bodenpunkte betroffen, sind diese Verluste nicht tolerierbar. Folgende Maßnahmen müssen daher aus dem Regionalplan gestrichen werden. Diese Maßnahmen sind mit enormen inakzeptablen</p>	<p><b>nicht entsprochen</b></p> <p>Der Plangeber wichtet die Verbesserung der Verkehrsqualität in und um Altenburg höher als die Belange zum Schutz des Bodens für die landwirtschaftliche Produktion. Die Stadt Altenburg ist vom Straßendurchgangsverkehr weiter zu befreien (siehe Abwägung zur Stellungnahme mit der Anreg. Nr. 58-1504-001 und der Ifd.Nr. 124). Zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind Regelungen in nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsverfahren zu treffen. Ebenfalls in der nachfolgenden Raumverträglichkeitsprüfung werden die betroffenen Landwirte beteiligt und u. a. Möglichkeiten der Zuwegung landwirtschaftlicher Flächen eruiert. Dies findet nicht auf der Ebene der Regionalplanung statt. Folgend die vom Einreicher angesprochenen Maßnahmen und ihre Zuordnung.</p> <p><u>Ziele:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- B 7 Bundesautobahnzubringer nach Frohburg</li> </ul> <p>Maßnahme ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans und eingestuft als vordringlicher Bedarf (nach § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG, Ifd. Nr. 1294). Der Plangeber hat diesbezüglich die übergeordnete Fachplanung und Bundesgesetzgebung übernommen. Der Plangeber hat keinen Einfluss auf Bundesgesetze.</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>Flächenversiegelungen und Belastungen für den Klima- und Umweltschutz verbunden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau der Verkehrsinfrastruktur: Ortsumfahrungen im Zuge der B 7 und B 180 – raus, da Flächenverlust. (RP)</li> <li>• B 7 AS BAB 4 Ronneburg - Altenburg - Landesgrenze Sachsen mit OU Großstöbnitz und Autobahnzubringer Frohburg</li> <li>• B 93 (Landesgrenze Sachsen) – Altenburg – Gößnitz – (Landesgrenze Sachsen) mit OU Mockern, Lehndorf, Zehma und Löhmingen</li> <li>• B 180 (Landesgrenze Sachsen-Anhalt) – Meuselwitz – Altenburg – (Landesgrenze Sachsen) mit OU Meuselwitz und Rositz</li> <li>• B 180/ B 93/B 7 bei Altenburg mit OU Altenburg-West und Altenburg-Rositz bis Zschachelwitzer Kreuz</li> </ul> <p>Das Kosten: Nutzen-Verhältnis ist bei diesen Maßnahmen als negativ zu bewerten. Die Umsetzung wäre aus verkehrs- und klimapolitischer Hinsicht falsch. Prämisse muss es sein, den Verkehr klimafreundlicher machen. Die finanziellen Mittel sollten da investiert werden, wo es notwendiger ist. Beispielsweise können hierfür die Sanierung maroder Brücken, die Schieneninfrastruktur und den öffentlicher Nahverkehr genannt werden.</p>	<p>- B 7/B 93/B 180 OU Altenburg ab Zschaschelwitzer Kreuz bis Rositz Maßnahme ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans und eingestuft als vordringlicher Bedarf (nach § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG, Ifd. Nr. 1294). Der Plangeber hat diesbezüglich die übergeordnete Fachplanung und Bundesgesetzgebung übernommen. Der Plangeber hat keinen Einfluss auf Bundesgesetze.</p> <p>- B 180/B 7 OU Altenburg West Maßnahme ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans und eingestuft als vordringlicher Bedarf (nach § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG, Ifd. Nr. 1342). Der Plangeber hat diesbezüglich die übergeordnete Fachplanung und Bundesgesetzgebung übernommen. Der Plangeber hat keinen Einfluss auf Bundesgesetze.</p> <p><u>Grundsätze:</u></p> <p>- B 7 OU Großstöbnitz Maßnahme ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans und eingestuft als weiterer Bedarf. Der Plangeber hat diesbezüglich die übergeordnete Fachplanung übernommen (§ 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG, Ifd. Nr. 1293).</p> <p>- B 93 OU Mockern, Lehndorf, Zehma und Löhmingen Maßnahme ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans und eingestuft als weiterer Bedarf. Der Plangeber hat diesbezüglich die übergeordnete Fachplanung übernommen (nach § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG, Ifd. Nr. 1343).</p> <p>- B 180 OU Meuselwitz Maßnahme ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans und eingestuft als weiterer Bedarf. Der Plangeber hat diesbezüglich die übergeordnete Fachplanung übernommen (nach § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG, Ifd. Nr. 1295).</p> <p>Ergänzung zu Grundsätzen der Raumordnung:</p>

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
				<p>Die im Grundsatz G 3-12 sowie in G 3-15 getroffene Festlegung zur Freihaltung von Trassenkorridoren für Ortsumfahrung entspricht den dazu im gültigen Bundesverkehrswegeplan 2030 getroffenen Planaussagen. Eine Streichung aus dem Bundesverkehrswegeplan der Projekte nach § 1 Abs. 1 Satz 2 ist dem Plangeber nicht möglich, da dieses im Bundesrecht verankert ist (Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen). Jedoch handelt es sich bei den eingestufteten Vorhaben in G 3-15 um Grundsätze der Raumordnung. Damit soll gewährleistet werden, dass weitere vertiefende Untersuchungen bzw. Planungen erfolgen können. Grundsätze der Raumordnung sind noch keine abschließenden Abwägungsentscheidungen, sondern mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellende raumordnerische Belange. Diese sind auch noch einer Abwägung zugänglich. Neue fachliche bzw. fachrechtliche Erkenntnisse, die einen Verzicht auf das Vorhaben begründen oder eine andere Beurteilung der Sachlage zulassen, liegen derzeit auf Ebene der Regionalplanung nicht vor. Unter den genannten Voraussetzungen ist kein verändertes Darstellungserfordernis erkennbar.</p>
109	G 3-12	130-107-004	<p><b>Die B 88 soll zur bedarfsgerechten Verbindungen mit dem Ziel der Erhöhung der Leistungsfähigkeit ausgebaut werden.</b> Bereits der Landesentwicklungsplan 2004 des Freistaates Thüringen wies die B 88 als landesbedeutsame Entwicklungsachse und insbesondere zwischen dem Oberzentrum Jena und dem Städtedreieck Rudolstadt/Bad Blankenburg/Saalfeld (Mittellzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums) als großräumig bedeutsame Straßenverbindung aus. [...] Mit dem abschnittsweise drei- bzw. vierspurigen Straßenausbau sowie der Neuverlegung der B 88 und den fertiggestellten Ortsumgehungen Rothenstein und Zeutsch soll diese Zielstellung erreicht werden. Eine verfügbare leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiges Kriterium zur Bestimmung der Entwicklungskorridore, welches für die Region Kahla nicht infrage gestellt werden darf.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b> Die angesprochenen Ausbaumaßnahmen und Ortsumfahrungen entlang der B 88 sind im Grundsatz G 3-12 des Regionalplans Ostthüringen enthalten. Im Ziel Z 3-2 sowie im Grundsatz G 3-15 sind die Maßnahmen entsprechend ihrer Einstufung nach Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (FStrAbG) eingeordnet. Es besteht kein weiteres Abwägungserfordernis bezüglich der Stellungnahme.</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
110	3.1.2 Straßennetz	86-4-047	<p><b>Umstufungen der Landesstraßen auf die Kommunalebene führen zu erheblichen Belastungen des Landkreises, der Städte und der Gemeinden.</b></p> <p>Im Rahmen einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung soll laut Klimaschutzplan 2050 des BMUV der Flächenverbrauch bis zum Jahr 2050 auf null („Netto-Null“) und somit der Übergang in eine Flächenkreislaufwirtschaft vollzogen werden. Der Saale-Orla-Kreis hat aufgrund seiner enormen Fläche (rd. 1.151 km<sup>2</sup>) lediglich eine Bevölkerungsdichte mit 69 Einwohnern je km<sup>2</sup> (Stand 31.12.2022). Mithin hat die Verkehrsinfrastruktur einen besonderen Stellenwert. Die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit sind unter anderem aufgrund des vorhandenen forst- und landwirtschaftlichen Verkehrs enorm. In dem LEP Thüringen 2025 aufgeführten Landesstraßennetz im Saale-Orla-Kreis, sind bestehende Landesstraßen nicht mehr aufgeführt. Umstufungen dieser Landesstraßen auf die Kommunalebene führen zu erheblichen Belastungen des Landkreises, der Städte und der Gemeinden. Der erforderliche finanzielle Mehraufwand für die Erhaltung der Verkehrssicherheit (Straßenbetriebsdienst, Winterdienst, Straßeninstandhaltung usw.), ÖPNV sowie die Schülerbeförderung sollte nicht unterschätzt werden. Darüber hinaus gibt es aufgrund des Fachkräftemangels Bedenken im Hinblick auf die rechtssichere Umsetzung/Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Umstufungen von Straßen liegen nicht im Kompetenzbereich der Regionalplanung. Nach § 3 Abs. 2 ThürStrG obliegt die Zweckbestimmung der Straße im Ermessen des Trägers der Straßenbaulast. Nach Bundesrecht ist für die Umstufung bzw. Abstufung von Bundesfernstraßen und die Bestimmung ihrer Straßengruppe das Fernstraßen-Bundesamt zuständig (§ 2 Abs. 6 FStrG).</p> <p>Diese Forderung ist demnach der entsprechenden Fachplanung zu übermitteln.</p>
111	G 3-13	29-387-006	<p><b>L 1059/L 2304 (L 2304 durchgestrichen): Dornburg-Camburg – [Planungsregion Mittelthüringen]</b></p> <p>Die L 2304 verläuft in Richtung Schmiedehausen (siehe nachfolgenden Ausschnitt MapInfo) und betrifft nicht den betroffenen Streckenzug.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Sowohl die L 1059 als auch die L 2304 verlaufen von Dornburg-Camburg in die Planungsregion Mittelthüringen. Dabei verbindet die L 1059 Dornburg-Camburg mit Apolda und die L 2304 in Verbindung mit der L 2158 Bad Sulza. Schmiedehausen liegt in der Planungsregion Mittelthüringen. Die Angaben im Grundsatz G 3-13 sind demnach korrekt.</p>
112	G 3-13	50-200-001	<p><b>Auf der Raumnutzungskarte sind mehrere der im Bereich der Verwaltungsgemeinschaft Triptis verlaufenden Landesstraßen als sonstige Straßenverbindung und nicht als</b></p>	<p><b>nicht entsprochen</b></p> <p>Ein Regelungserfordernis bezüglich der Einstufung der Landesstraßen in regional bedeutsam und nicht regional bedeutsam</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p><b>regional bedeutsame Landesstraßenverbindung aufgeführt. Dies betrifft folgende Landesstraßen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>die L 2364 von Abzweig der L 1087 bis Einmündung auf die L 2318 im Ortsteil Zwackau der Gemeinde Rosendorf</b></li> <li>• <b>die L 2318 ab dem Ortsteil Zwackau der Gemeinde Rosendorf bis zur Weiterführung in den Saale-Holzland-Kreis</b></li> <li>• <b>die L 2350 ab der Stadt Auma-Weidatal über den Ortsteil Wüstenwetzdorf der Gemeinde Tömmelsdorf und weiterführend Richtung Knau bis zur Aufbindung auf die L 2365</b></li> </ul> <p>Wie auch die L 1087, welche von Auma kommend bis zur Aufbindung auf die B 281 als regional bedeutsame Landesstraßenverbindung eingestuft werden soll, haben die oben aufgeführten Landesstraßen gleichfalls eine für unsere Region bedeutsame und herausragende Funktion.</p> <p>Die L 2364 sowie die L 2318 verbinden nicht nur die westlich vom Unterzentrum Triptis befindlichen und der Verwaltungsgemeinschaft Triptis zugehörigen Gemeinden, sondern auch die in der Verwaltungsgemeinschaft Hügelland-Täler (Saale-Holzland-Kreis) liegenden Gemeinden mit dem Unterzentrum Triptis. Dass die Einwohner, dieser im Saale-Holzland-Kreis liegenden Ortschaften, die im Unterzentrum Triptis vorhandenen Einkaufsmöglichkeiten nutzen sowie auch das ärztliche Angebot (insbesondere der HNO-Arzt sowie die Augenärztin) in Anspruch nehmen, ist durch die Vielzahl der Kraftfahrzeuge mit den entsprechenden amtlichen Kennzeichen deutlich sichtbar.</p> <p>Ebenso nutzen auch die Bürgerinnen und Bürger unserer Verwaltungsgemeinschaft diese Landesstraße um schnellstmöglich in den Saale-Holzland-Kreis und dann weiterführend in das Oberzentrum Jena, mit seiner einem Oberzentrum entsprechenden Versorgung jeglicher Art, zu gelangen. Ein entsprechendes</p>	<p>ergibt sich aufgrund der Vielzahl von Landesstraßenverbindungen in Thüringen. Grundgedanke der regional bedeutsamen Landesstraßenverbindungen ist es, dass sich notwendige Aus- und Neubauvorhaben schwerpunktmäßig auf stärker frequentierte und Zentren erschließende regional bedeutsame Landesstraßen konzentrieren sollen. Die hier vom Plangeber gewählte Methodik hat den Anspruch ein weitestgehend geschlossenes Netz von Bundesautobahnen, Bundesfernstraßen sowie regional bedeutsamen Landesstraßenverbindungen darzustellen, um die Verbindung zwischen den benachbarten Mittelzentren und Grundzentren untereinander sowie die Anbindung von Mittelzentren und Grundzentren an die höherrangigen Zentralen Orte sicherzustellen. Gleichzeitig soll die Erreichbarkeit von Vorranggebieten großflächige Industrieansiedlungen, Vorranggebieten regional bedeutsame Industrie- und Gewerbegebiete sowie Vorbehaltsgebieten Tourismus und Erholung gewährleistet sein. Der Plansatz und die Begründung zum Grundsatz G 3-13 liefern zugleich eine Definition der regional bedeutsamen Landesstraßenverbindungen. Anhand dessen hat der Plangeber eine Bewertungsmatrix erstellt und die vom Einreicher angebrachten Landesstraßenverbindungen geprüft, mit folgendem Ergebnis:</p> <p>- <u>L 2364 – L 2318: ab Abzweig L 1087 bis Abzweig L 1062</u></p> <p>Die Forderung der Aufnahme der L 2364 sowie L 2318 als regional bedeutsame Landesstraßenverbindung kann nicht entprochen werden. Die beiden Landesstraßen wurden gemeinsam anhand der Kriterien des Grundsatzes G 3-13 geprüft und haben kein positives Ergebnis erzielt. Es besteht keine zentrenerschließende Funktion zwischen Grundzentren oder eines zentralen Ortes höheren Ranges. Mit der parallel laufenden L 1077 besteht bereits eine regional bedeutsame Landesstraßenverbindung, welche bereits keine sehr hohen Verkehrsmengen aufweist (rund 1.800 PKW-Fahrzeuge). Bei der L 2364 sowie L 2318 liegen laut Verkehrszählung 2021 die Mengen bei 380 bis 630 PKW-Fahrzeugen pro Tag. Ebenfalls verläuft die BAB 9 nach</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>Verkehrsaufkommen auf diesen Landesstraßen verdeutlicht dies eindrucksvoll.</p> <p>Die Landesstraße L 2350 verbindet die touristischen Schwerpunktgebiete „Plothener Teichgebiet“ und die „Talsperre Zeulnroda“. Beide Gebiete haben entsprechend der Karte 4-1 Tourismus eine überörtlich bedeutsame Tourismusfunktion. Aus diesem Grund wird die L 2350 von vielen Touristen aber auch Einheimischen genutzt um von einem Schwerpunktgebiet in den anderen zu gelangen. Dies geschieht nicht nur mit verschiedenen Kraftfahrzeugen, sondern auch mit klassischen Fahrrädern sowie E-Bikes. Daher ist das Vorhalten eines ausreichend ausgebauten Straßennetzes, welches den Bedürfnissen und Sicherheitsaspekten aller Verkehrsteilnehmer in diesem Bereich Rechnung trägt, zwingend erforderlich. Diesen Anforderungen genügt die Landesstraße in Ihrem aktuellen Ausbauzustand nicht. Vielmehr stellt die geringe Straßenbreite ein erhöhtes Unfallrisiko dar und bedarf daher dringend einer Verbreiterung wofür die Festsetzung als regional bedeutsame Landesstraßenverbindung eine erste Grundlage bietet.</p> <p>Die Ausweisung aller genannten Landesstraßen als nicht regional bedeutsame Landesstraßenverbindungen, stellt nicht nur eine Schwächung der überörtlich bedeutsamen Infrastruktur dar, sondern auch eine weitere strukturelle Abschwächung der Region sowie der örtlichen Übergangsbereiche, da ohne ein ausreichend ausgebautes überörtliches Straßennetz neue Unternehmensansiedlungen nicht stattfinden werden und die für den weiteren Ausbau des Tourismus erforderlichen Angebote im Verpflegungs- und Übernachtungssektor nicht ausgebaut werden können. Vielmehr wird es zu einer weiteren Reduzierung des Angebots kommen. Dies muss jedoch verhindert werden, da bereits jetzt die Nachfrage deutlich über dem Angebot liegt.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist zu ergänzen, dass durch die genannte Angebotserhöhung sowie der Ansiedlung weiterer Unter-</p>	<p>Triptis parallel. Mit Nutzung der L 2364 werden auch keine Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung erreicht.</p> <p>Auch die Argumentation, dass die Landesstraße zum Einkaufen oder Facharztbesuch genutzt wird, begründet keine Einstufung als regional bedeutsame Landesstraßenverbindung. Diese Eigenschaft hat eine Vielzahl von Kreis- und Gemeindestraßen ebenfalls.</p> <p><u>L 2350 bis Abzweig L 2365</u></p> <p>Die Forderung der Aufnahme der L 2350 als regional bedeutsame Landesstraßenverbindung kann nicht entsprochen werden. Die Landesstraße wurde ebenfalls anhand der Kriterien des Grundsatzes G 3-13 geprüft und hat kein positives Ergebnis erzielt. Es besteht keine zentrenerschließende Funktion zwischen Grundzentren oder eines zentralen Ortes höheren Ranges. Mit der parallel laufenden L 1077 sowie L 1103 bestehen bereits regional bedeutsame Landesstraßenverbindungen, welche ebenfalls von Auma und Triptis sowie der BAB 9 aus die touristischen Gebiete um Plothen und den Saalestauseen erschließen. Ebenfalls liegen die Verkehrsmengenzahlen entlang der L 2350 lediglich zwischen 210 bis 1.280 PKW-Fahrzeugen und damit im niedrigen Bereich. Zudem wird zum Erreichen der genannten touristischen Gebiete die Autobahnabfahrt Dittersdorf genutzt. Hier kreuzt die regional bedeutsame Landesstraßenverbindung L 1077 und erschließt in Verbindung mit der L 2349 das Plothener Teichgebiet, die Talsperre Zeulnroda sowie die Saalestauseen (über L 2349 oder L 1103).</p> <p>Nach § 3 Abs. 2 ThürStrG obliegt die Zweckbestimmung der Straße im Ermessen des Trägers der Straßenbaulast. Nach Bundesrecht ist für die Umstufung bzw. Abstufung von Bundesfernstraßen und die Bestimmung ihrer Straßengruppe das Fernstraßen-Bundesamt zuständig (§ 2 Abs. 6 FStrG). Die Kritik bzgl.</p>

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>nehmensbereiche auch Arbeitsplätze geschaffen werden. Hierdurch können insbesondere junge Menschen in der Region einen Arbeitsplatz finden und so die Abwanderung in wirtschaftsstärkere Regionen abgeschwächt werden. Gleichzeitig wirkt dies auch der Überalterung der örtlichen Bevölkerung entgegen.</p> <p>Abschließend ist auszuführen, dass durch eine Einstufung der genannten Landesstraßen als regional bedeutsame Landesstraßen, auch einer Abstufung zu Kreisstraßen oder gar Ortsverbindungsstraßen in der Baulast der Kommunen wirksam entgegengetreten kann. Dies ist auch erforderlich, da es nicht akzeptabel ist, dass solche Straßen, welche aus unterschiedlichen Gründen regional bedeutsam sind, in die Straßenbaulast des Kreises bzw. der Kommunen übertragen werden, da weder die Landkreise noch die Kommunen über die nötigen finanziellen Mittel verfügen, um die Straßen in der für Ihre Nutzung erforderlichen Zustand zu erhalten geschweige dessen eventuell notwendige Investitionen vorzunehmen.</p> <p>Aus den oben genannten Gründen, fordern wir, dass die genannten Landesstraßen als regional bedeutsame Landesstraßenverbindungen im Regionalplan Ostthüringen festgeschrieben werden um den negativen Entwicklungen, die eine derartige Nichtfestschreibung mit sich bringen würde, abzuwenden.</p>	<p>möglicher Um- bzw. Abstufung ist daher an die entsprechende Fachbehörde zu richten.</p>
113	G 3-13	132-158-009	<p><b>Aus unserer Sicht [ist] diesbezüglich gleichermaßen [die] „regional bedeutsame Landesstraßenverbindung“ L 2356 Tanna – Saalburg im Regionalplan zu G 3-13 zu ergänzen - dies [wird] zudem bekräftigt durch die Intentionen, Verbindungen zwischen den Grundzentren untereinander herzustellen sowie die Erreichbarkeit der Vorbehaltsgebiete „Tourismus und Erholung“ zu gewährleisten.</b></p> <p>Hieraus würden zweifellos positive Effekte für die Region erwachsen können, da die mit dieser Erfassung geschaffene</p>	<p><b>nicht entsprochen</b></p> <p>Zu den Abwägungsgründen siehe auch Abwägung zur Anreg.-Nr. 50-200-001 mit der der Ifd.-Nr. 112.</p> <p>Der Plansatz und die Begründung zum Grundsatz G 3-13 liefern eine Definition der regional bedeutsamen Landesstraßenverbindungen. Anhand dessen hat der Plangeber eine Bewertungsmatrix erstellt und die vom Einreicher angebrachten Landesstraßenverbindungen geprüft, mit folgendem Ergebnis: <u>L 2356: Abzweig L 3002 bei Tanna – Saalburg</u></p> <p>Die Forderung der Aufnahme der L 2356 als regional bedeutsame Landesstraßenverbindung kann nicht entsprochen werden. Es</p>

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>Priorisierung es vermeintlich ermöglicht, verstärkt Investitionsbedarfen folgen zu können und hierzu umfassende Unterstützungen des Landes zu erhalten.</p>	<p>besteht zwar eine zentrenerschließende Funktion zwischen den Grundzentren Tanna (funktionsteilig mit Gefell und Hirschberg) sowie Saalburg-Ebersdorf, jedoch sprechen andere Kriterien gegen eine Ausweisung. Die L 2356 hat keine Anschlussstelle an die BAB 9 und verläuft parallel zur regional bedeutsamen Landesstraße L 1095 sowie zur B 90. Diese genannten Straßen haben jeweils eine Anschlussstelle. Ebenfalls liegen die Verkehrsmengenzahlen entlang der L 2356 zwischen 610 bis 1.540 PKW-Fahrzeugen deutlich unterhalb anderer Landesstraßen in Thüringen. Die Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung Thüringer Wald/Thüringer Schiefergebirge/Thüringer Meer werden im regionalen und überregionalen Kontext über die Autobahnabfahrt Schleiz und Bad Lobenstein erreicht.</p>
114	G 3-13	97-1-006	<p><b>[Bedenken zur Ausweisung der L 1357 als regional bedeutsame Landesstraßenverbindung]:</b></p> <p>Der L 1357 wird im Regionalplan Ostthüringen die Funktion als West-Ost-Achse von der B 180 zwischen B 7 im Norden von Altenburg und der BAB 4 im Süden sowie zur BAB 72/Anschlussstelle Penig auf dem Gebiet des Freistaates Sachsen zugewiesen. Wie bereits in unserer Stellungnahme vom 05.07.2019 aufgeführt, wird die L 1357 ihrer Funktion als „regional bedeutsame Landesstraßenverbindung“ auf dem Gebiet des Freistaates Sachsen in keiner Weise gerecht. Die im Freistaat Sachsen als S 57 weitergeführte L 1357 ist auf Grund von Tonnageeinschränkungen von Brückenbauwerken und ungenügender Ausbaubreiten nicht in der Lage, den Schwerverkehr aufzunehmen und der BAB 72/Anschlussstelle Penig zuzuleiten. In Ihrer Abwägung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen, Kapitel Infrastruktur, Abwägungstabelle zum Abschnitt 3.1 Verkehrsinfrastruktur, Seite 59, weisen Sie in ihrer Begründung selbst darauf hin, dass seitens des Freistaates Sachsen keine Entwicklungsachse zwischen Penig und Altenburg geplant ist.</p> <p>Regionalplanung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur ist nur dann sinn- und wirkungsvoll, wenn diese auch länderübergreifend</p>	<p><b>nicht entsprochen</b></p> <p>Der Plansatz und die Begründung zum Grundsatz G 3-13 liefern eine Definition der regional bedeutsamen Landesstraßenverbindungen. Anhand dessen hat der Plangeber eine Bewertungsmatrix erstellt und die vom Einreicher angebrachten Landesstraßenverbindungen geprüft, mit folgendem Ergebnis:</p> <p><u>L 1357: Abzweig B 180 bei Klausä – Langenleuba-Niederhain – Landesgrenze Sachsen</u></p> <p>Die Forderung der Streichung der L 1357 als regional bedeutsame Landesstraßenverbindung kann nicht gefolgt werden, da die Bewertung ein positives Ergebnis dargelegt hat. Die genannte Landesstraße hat eine zentrenerschließende Funktion zwischen Penig und Nobitz (LEP Entwurf) bzw. zum Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums Altenburg. Des Weiteren verknüpft die Verbindung Straßen höherrangiger Netzebene (B 175, B 180 und BAB 72). Sie war bereits im Regionalplan Ostthüringen 2012 als überregional bedeutsame Straßenverbindung eingeordnet und sie erschließt ebenfalls wie die im Einreicher genannte Landesstraße L 2460 das Vorbehaltsgebiet Tourismus und Erho-</p>

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			abgestimmt und weitergeführt wird. Deshalb ist die Ausweisung der L 1357 als „regional bedeutsame Landesstraßenverbindung“ nicht gerechtfertigt. Aus diesem Grund muss über eine Alternative einer West-Ost-Achse, nachgedacht werden, wie zum Beispiel die nachfolgend aufgeführte L 2460/S 51/L 3095/S 51/Penig/BAB 72/AS Penig.	lung Altenburger Wald- und Seenland. Die Verkehrsmengenzahlen der L 1357 liegen zwischen 770 und 2100 Fahrzeugen ähnlich hoch wie bei der L 2460. Da die Bewertung beider Landesstraßen (L 1356 sowie L 2460 mit Verbindung L 3095) auf dasselbe Ergebnis kommen, sind ebenfalls beide Landesstraßen als regional bedeutsam eingestuft worden.
115	G 3-13	97-1-007	<p><b>[Hinweise zur Ausweisung der L 2460 als regional bedeutsame Landesstraßenverbindung]:</b></p> <p>Die L 1357 ist wie vorstehend erläutert nicht in der Lage, die Zubringerfunktion zur BAB 72 Anschlussstelle Penig zu erfüllen, deshalb hat die L 2460 diese wichtige Zubringerfunktion in der Praxis übernommen. Diese Verbindung hat eine Zubringerfunktion für</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• BAB 72/Anschlussstelle Penig</li> <li>• BAB 72/Anschlussstelle Frohburg</li> <li>• B 95 in Richtung B 93/Borna/Leipzig</li> </ul> <p>Zusätzlich dient die L 2460 der verkehrlichen Erschließung des Verkehrslandeplatzes am Standort Altenburg-Nobitz.</p> <p>Der Verkehrslandeplatz Altenburg-Nobitz wird unter G 3-23 Luftverkehr als überregional bedeutsamer Verkehrslandeplatz mit standörtlicher Entwicklung der Wirtschaft ausgewiesen. Eine leistungsstarke überregionale verkehrliche Anbindung, sowohl in Richtung Raum Sachsen/BAB 72 aber auch in den Raum Altenburg, über die B 180 und in Weiterführung zur B 7/BAB 4/AS Schmölln sowie zur B 93/BAB A 4/AS Meerane und ist unter diesem Aspekt zwingend notwendig. Unter G 3-13 beginnt die L 2460 erst ab dem RIG-1 Industriegebiet am Flugplatz Altenburg-Nobitz. Damit ist keine Verbindungsfunktion mit der B 180 in Klausau und in den Raum Altenburg über die B 180 und in Weiterführung zur B 7/BAB 4/AS Schmölln sowie zur B 93/BAB A 4/AS Meerane zur B 7/BAB 4 gegeben.</p> <p>Die L 2460 wird ihrer Funktion als „regional bedeutsame Landesstraßenverbindung“ nicht im vollem Umfang gerecht, wenn sie</p>	Ohnehin werden regional bedeutsame Landesstraßenverbindungen nicht ernannt, weil diese bereits einen bedarfsgerechten Ausbau erfahren haben, sondern vielmehr anhand ihrer erschließenden Bedeutung bzw. vernetzenden Funktion. Aus- und Neubauvorhaben sollen vorrangig auf die genannten Landesstraßenverbindungen fokussiert werden. Der Einreicher bestätigt mit seiner Stellungnahme die Notwendigkeit des Ausbaus der L 1357.

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			erst ab dem RIG-1/Industriegebiet am Flugplatz Altenburg-Nobitz ausgewiesen wird. Aus diesem Grund wird seitens des Fachdienstes Straßenbau und Straßenverwaltung gefordert, die L 2460 bereits ab dem Abzweig B 180 in der OD Klauska als „regional bedeutsame Landesstraßenverbindung“ in die Raumnutzungskarte des Regionalplanes Ostthüringen aufzunehmen.	
116	G 3-13	184-318-004	<p><b>Es wird darum gebeten folgende Anregungen im Rahmen des Änderungsverfahrens zu berücksichtigen: G 3-13: Herausnahme der regional bedeutsamen Straßenverbindung zwischen der B 88 bei Schöps über Milda zur Anschlussstelle der BAB 4 bei Bucha (L 2309).</b></p> <p>Die genannte Straßenverbindung führt zum Teil durch Mittelthüringen. Im wirksamen Regionalplan Mittelthüringen ist die L 2309 nicht als regional bedeutsame Straßenverbindung festgelegt. Nach aktuellem Kenntnisstand wäre eine Aufnahme im Zuge einer Änderung/Neuaufstellung des Regionalplanes auch nicht sachgerecht. Die raumordnerische Funktion scheint aus der Sicht Mittelthüringens nur untergeordnet vorhanden zu sein bzw. können bereits andere Straßen die Funktion erfüllen. Weder eine Verbindung zwischen benachbarten Mittel- oder Grundzentren untereinander oder die Anbindung von Mittel- und Grundzentren an die höherrangigen Zentralen Orte und Netzebenen ist unmittelbar erkennbar. Für die Erreichbarkeit des Saaletales als Vorbehaltsgebiet Tourismus und Erholung ist sie von untergeordneter Bedeutung. Diese Annahme wird auch durch die Begründung in der Abwägungsentscheidung (s. Zweckdienliche Unterlage Abwägung 1.9, Seite 74) unterstrichen. Dort wird ausgeführt, dass die Ausweisung des in Rede stehenden Abschnitts der L 2309 wegen seiner Funktion zur Entlastung bei Zwischenfällen auf der BAB 4 erfolgt ist. Diese Funktion ist jedoch eine rein fachplanerische und nicht raumordnerisch-überfachlich. Die raumordnerische Funktion hat in diesem Abschnitt tatsächlich die BAB 4.</p>	<p><b>entsprochen</b></p> <p>Die vom Plangeber gewählte Methodik hat den Anspruch ein weitestgehend geschlossenes Netz von Bundesautobahnen, Bundesfernstraßen sowie regional bedeutsamen Landesstraßenverbindungen darzustellen, um die Verbindung zwischen den benachbarten Mittelzentren und Grundzentren untereinander sowie die Anbindung von Mittelzentren und Grundzentren an die höherrangigen Zentralen Orte sicherzustellen. Gleichzeitig soll die Erreichbarkeit der Vorranggebiete großflächige Industrieansiedlungen, Vorranggebiete regional bedeutsame Industrie- und Gewerbegebiete sowie Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung gewährleistet sein.</p> <p>Der Plansatz und die Begründung zum Grundsatz G 3-13 liefern zugleich eine Definition der regional bedeutsamen Landesstraßenverbindungen. Anhand dessen hat der Plangeber eine Bewertungsmatrix erstellt und die vom Einreicher angebrachten Landesstraßenverbindungen geprüft, mit folgendem Ergebnis:</p> <p><u>L 2309: Abzweig B 88 bei Schöps – Milda – AS BAB 4</u></p> <p>Die Forderung der Streichung der L 2309 als regional bedeutsame Landesstraßenverbindung wird größtenteils gefolgt. Die nochmalige interne Bewertung des Plangebers hat ein negatives Ergebnis dargelegt. Lediglich der 1,5 km kurze Abschnitt zwischen Abzweig L 2308 bei Bucha bis zur Autobahnanschlussstelle BAB 4 Bucha wird weiterhin in Verlängerung und Berücksichtigung der L 2308 als regional bedeutsame Landesstraßenverbindung ausgewiesen.</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>Gegenüber den ständig gegebenen raumordnerischen Funktionen wird (und sollte insbesondere für den Jagdbergtunnel) zudem die (fachplanerische) Entlastungsfunktion von Straßen für Bundesautobahnen sehr selten zum Tragen kommen. Nur mit dieser fachplanerischen Aufgabe begründet, müsste eine Vielzahl von Straßen entlang der Autobahnen im Regionalplan ausgewiesen werden, da dort auch außerhalb von Tunnelabschnitten Zwischenfälle mit denselben Folgen für den Straßenverkehr entstehen können, wie z. B. abschnittsweise Vollsperrungen.</p>	<p>Dem Einreicher ist insoweit recht zu geben, dass der zu streichende Abschnitt der L 2309 nicht die raumordnerische Funktion einer regional bedeutsamen Landesstraßenverbindung hat. Sie hat keine direkte zentrenerschließende Funktion oder verbindet Vorranggebiet IG oder RIG. Die Verkehrsmengenzahlen liegen zwischen 1.200 und 2.400 PKW-Fahrzeugen und damit im durchschnittlichen Bereich.</p> <p>Dem Einreicher wird insofern gefolgt.</p>
117	G 3-14	21-1496-001	<p><b>Die Ortsumfahrung L 1076 für den Ortsteil Quirla war bereits Gegenstand in den vorhergehenden Regionalplänen, allerdings nie als vordringlicher Bedarf gekennzeichnet. Hier ist dringender Handlungsbedarf! Ein Verschieben der Ortsumfahrung kann nicht mehr gerechtfertigt werden!</b></p> <p>Ausweislich der im Ortsteil vorhandenen Zähler (in den Tempodisplays) durchfahren täglich 5.000 bis 7.000 Fahrzeuge, darunter auch Schwerlastverkehr aufgrund der ausgewiesenen Umleitungsstrecke der A 4 nach Jena, unseren Ort. Diese Belastung ist durchaus mit einer Bundesstraße vergleichbar!</p> <p>Gerade in Anbetracht der derzeitigen Streitigkeiten (Klagen sind noch anhängig) hinsichtlich der ca. 3-jährigen Sperrung der Straße zwischen Stadtroda und Quirla bzw. in der Ortslage Quirla ist eine dringende Notwendigkeit gegeben.</p> <p>Auch in Anbetracht der Klimakrise, welche keinerlei Eingang in den Regionalplan gefunden hat, muss etwas am Klimaschutz, Lärmschutz, Gestaltung eines lebenswerten Umfeldes an unserer Durchfahrtsstraße getan werden. Gerade in den Nachtstunden werden keinerlei Geschwindigkeitsbegrenzungen durch die Lkws eingehalten.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>In G 3-14 sowie im Grundsatz der Trassenfreihaltung G 3-15 ist eine OU Quirla enthalten. Der Plangeber versteht die Dringlichkeit, hat jedoch keinen weiteren Einfluss auf die Fachplanung. Fachspezifische Vorgaben für einzelne Straßenbauvorhaben, die projektkonkrete bzw. betriebs- oder anlagenbezogene Vorschriften beinhalten, sind nicht Regelungsgegenstand und entsprechen nicht dem Regelungszweck des Regionalplans (rahmen-setzende Wirkung). Daher kann die Dringlichkeitsforderung nur an die entsprechende Fachbehörde gerichtet werden.</p> <p>Die Klimakrise hat mehrfach und sehr deutlich Eingang in den Regionalplan genommen (19 Bezugnahmen zur Klimakrise im Regionalplanentwurf). Darüber hinaus gibt es einen eigenständigen Abschnitt zur Klimakrise im Umweltbericht des aktuell vorliegenden Regionalplanentwurfs (siehe Abschnitt 2.4). In keinem vorherigen Regionalplanentwurf in Thüringen wurde so deutlich und spezifisch auf die Klimakrise eingegangen. Die vom Einreicher formulierte Kritik, dass der Regionalplan Klimakrise, Klimaschutz und Lärmschutz zu wenig berücksichtigt, kann vom Plangeber nicht nachvollzogen werden. Ohnehin hat der Plangeber keinen direkten Einfluss (Vollzug) auf Lärmimmissionen oder Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen.</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
118	G 3-14	71-330-004	<p><b>Im Hinblick auf die eingetretene Beschleunigung beim Verlust der Artenvielfalt und im Hinblick auf die Notwendigkeit der Anpassung an die Folgen des Klimawandels bedarf es eines generellen Umdenkens beim Thema Ortsumfahrungen.</b></p> <p>Die auf Seite 63 genannten Vorhaben für Ortsumfahrungen L 3007 Eisenberg, L 1075 Südumfahrung Bad Klosterlausnitz sowie L 1076 Quirla und St. Gangloff sind aus Sicht des Artenschutzes als sehr problematisch anzusehen.</p>	<p><b>Kenntnisnahmen</b></p> <p>Bei den Aussagen in G 3-14 sowie G 3-15 handelt es sich um Grundsätze der Raumordnung. Damit soll gewährleistet werden, dass weitere vertiefende Untersuchungen z. B. zum Artenschutz erfolgen können. Grundsätze der Raumordnung sind noch keine abschließenden Abwägungsentscheidungen, sondern mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellende raumordnerische Belange. Diese sind auch noch einer Abwägung zugänglich. Neue fachliche bzw. fachrechtliche Erkenntnisse, die einen Verzicht auf das Vorhaben begründen oder eine andere Beurteilung der Sachlage zulassen, liegen dem Plangeber derzeit nicht vor. Unter den genannten Voraussetzungen ist kein verändertes Darstellungserfordernis erkennbar.</p>
119	G 3-14	29-387-007	<p><b>L 1081: OU und Straßenausbau Ronneburg, Reust (Gemeinde Rückersdorf), Vogelgesang bis Chursdorf</b></p> <p>Ein Straßenausbau bzw. OU zwischen Ronneburg und Reust im Zuge der L 1081 ist von der Straßenbauverwaltung laut Landesstraßenbedarfsplan 2030 nicht vorgesehen. In der Begründung zu G 3-14 ist nicht ganz eindeutig darauf hingewiesen.</p>	<p><b>entsprochen</b></p> <p>Der Plangeber hat in seiner Begründung die Ergänzung „darüber hinaus“ gewählt, um noch deutlich zu machen, dass die OU Reust nicht Bestandteil des Landesstraßenbedarfsplans 2030 ist.</p>
120	G 3-14	69-257-006	<p><b>[Erweiterung Ortsumfahrung L 1076 um Kleinsaara, Großsaara und Geißen]</b></p> <p>Mit Erstaunen haben wir festgestellt, dass für die L 1076 für Quirla sowie St. Gangloff eine Ortsumfahrung berücksichtigt wird. Die im weiteren Verlauf der L 1076 befindlichen Ortschaften Kleinsaara, Großsaara und Geißen finden hierbei keine Berücksichtigung. Da es sich um dieselbe Landesstraße mit identischen Verkehrsaufkommen handelt, ist es nur Folgerichtig die zuvor aufgeführten Ortschaften ebenfalls für eine Ortsumfahrung vorzusehen. Hinzu kommt, dass im Bereich Großsaara die L 1078 in die L 1076 mündet und es dadurch zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens kommt.</p>	<p><b>Nicht entsprochen</b></p> <p>Zur Sitzung des Planungs- und Strukturausschusses vom 10.03.2017 wurde erstmalig der Abschnitt Verkehrsinfrastruktur vorgestellt. Mit der Stellungnahme des Saale-Holzland-Kreises vom 14.03.2017 wurde die Aufnahme der Ortsumfahrungen Quirla und St. Gangloff gefordert. Diese Ergänzungen wurden vorgenommen – trotz fehlender Unterlagen – und als ein optionaler Trassenkorridor im Grundsatz G 3-15 erwähnt sowie in der Raumnutzungskarte dargestellt.</p> <p>Eine Forderung der Aufnahme der Ortsumfahrungen Großsaara und Kleinsaara wurde weder im Rahmen der internen Beteiligung nach dem Planungs- und Strukturausschusses vom 10.03.2017 gestellt, noch nach der öffentlichen Beteiligung des Gesamtplanentwurfs vom 04.03 bis 10.05.2019. Zudem fehlen auch für diese</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
				<p>Ortsumfahrungen die Datengrundlagen von der kommunalen Planung sowie der Fachplanung.</p> <p>Darüber hinaus gestaltetet sich eine OU für Groß- und Kleinsaara sehr schwierig (Tallage und Hangneigung). Südlich der bestehenden L 1076 wäre eine potenzielle OU zu planen, um sinnvoll die L 1078 einzuschließen. Jedoch stehen eben diese Flächen durch den Saarbach und einer Vielzahl an Biotopen nicht zur Verfügung. Dem Plangeber ist es daher nicht möglich, eine OU für die Gemeinden Groß- und Kleinsaara auszuweisen ohne konkrete Planungen der entsprechenden Fachbehörde.</p>
121	G 3-14	86-4-002	<p><b>Der Trassenkorridor [L 1095] kollidiert weiterhin mit Bereichen der Stadt Saalburg.</b></p> <p>Aufgrund aktueller Planungsabsichten Entwicklungsbereiche für touristische Nutzungen kollidiert der Trassenkorridor weiterhin mit Bereich der Stadt Saalburg. Inwieweit deshalb in Würdigung wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Belange der Trassenverlauf besonders geeignet sein soll, erscheint fraglich.</p> <p>Eine Realisierung der östlich von Gräfenwarth bestimmten Freihaltetrasse zur Ortsumgehung erscheint insbesondere im südöstlichen Teilabschnitt (Bereich der Ortslage) aufgrund der naturräumlichen Bedingungen ebenfalls äußerst problematisch. Eine Untersuchung zur Machbarkeit wäre vor Aufnahme der Vorhaltetrasse geboten.</p>	<p><b>Kenntnisnahmen</b></p> <p>Zusammen mit der Fachplanung erkennt der Plangeber einen zukünftigen Bedarf für die zur Rede stehenden Ortsumfahrung. Der im Landesstraßenbedarfsplan dargestellte und zeitweise geplante Trassenkorridor wird für weitere Untersuchungen lediglich im Grundsatz gesichert. Grundsätze haben nicht die Bindungswirkung wie Ziele der Raumordnung. Damit soll gewährleistet werden, dass weitere vertiefende Untersuchungen z. B. zum Naturschutz erfolgen können. Grundsätze der Raumordnung sind noch keine abschließenden Abwägungsentscheidungen, sondern mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellende raumordnerische Belange. Diese sind auch noch einer Abwägung zugänglich. Neue fachliche bzw. fachrechtliche Erkenntnisse, die einen Verzicht auf das Vorhaben begründen oder eine andere Beurteilung der Sachlage zulassen, liegen dem Plangeber derzeit nicht vor. Unter den genannten Voraussetzungen ist kein verändertes Darstellungserfordernis erkennbar.</p> <p>Vor allem die Ortskerne von Saalburg und Gräfenwarth können durch eine gezielte Maßnahme entlastet werden. Des Weiteren ist die Möglichkeit eines Brückenneubaus nach der maximalen Nutzungsdauer der derzeitigen Saalburger Stauseebrücke (Bleilochtalsperre) mit der Sicherung der Trasse gegeben.</p>
122	G 3-14	86-4-025	<p><b>Korrektur der Bezeichnung "Brücke des Friedens" S. 64</b></p>	<p><b>entsprochen</b></p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			Die Seite 64 beinhaltet die „Brücke des Friedens“ (Bleilochstausee). Als „Brücke des Friedens“ wird die Saaleüberquerung in Saalburg bezeichnet. Um Ergänzung der Stadt wird gebeten. Der Name der Brücke wird als nicht gebräuchlich empfunden.	Obwohl der Name „Brücke des Friedens“ bereits mehrfach in Medien sowie in Wikipedia erscheint, wird im weiteren Verlauf, wie vom Einreicher gefordert, der Name „Saalburger Stauseebrücke“ verwendet.
123	G 3-14	131-243-004	<b>Die geplante Ortsumfahrung Zeulenroda-Auma-Braunsdorf (L 1087/L 3002) und die damit verbundene Trassensicherung im Rahmen der Regionalplanung wird als dringend erforderlich angesehen. Eine kurzfristige Realisierung der Straßenbaumaßnahmen wäre wünschenswert, um für den Verkehrsknotenpunkt Auma und Braunsdorf eine erhebliche Verbesserung und Entlastung zu schaffen.</b>	<b>Kenntnisnahme</b> In G 3-14 sowie im Ziel der Trassenfreihaltung Z 3-2 ist die genannte OU Auma und Braunsdorf enthalten. Der Plangeber versteht die Dringlichkeit, hat jedoch keinen weiteren Einfluss auf die Fachplanung. Fachspezifische Vorgaben sind nicht Regelungsgegenstand und entsprechen nicht dem Regelungszweck des Regionalplans (rahmensetzende Wirkung). Daher kann die Dringlichkeitsforderung nur an die entsprechende Fachbehörde gerichtet werden.
124	G 3-12	58-1504-001	<p><b>Die B 180/B 93/B 7 bei Altenburg mit OU Altenburg-West und Altenburg – Rositz bis Zschaschelwitzer Kreuz ist sowohl aus dem Regionalplan Ostthüringen zu streichen, als auch aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 Teilprojekt: B 7/ B 180- G10-TH-ST-SN-T5-TH.</b></p> <p>Die OU Altenburg West (B 180/B 7 nach § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG, lfd. Nr. 1342) sowie Altenburg Zschaschelwitzer Kreuz (B 180/B 93/B 7 nach § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG, lfd. Nr. 1294) werden das historische Stadtzentrum Altenburgs vom Schwerlastverkehr befreien, ...verliert mit dem jüngst beschlossenen Verkehrskonzept der Stadt Altenburg (gültig mit Beschlussfassung der Stadtratssitzung vom 7. September 2023) seine Grundlage.</p> <p>(<a href="https://daten.verwaltungsportal.de/dateien/news/8/5/3/4/7/5/Verkehrskonzept_Altenburg_Schlussbericht.pdf">https://daten.verwaltungsportal.de/dateien/news/8/5/3/4/7/5/Verkehrskonzept_Altenburg_Schlussbericht.pdf</a>)</p> <p>Darin heißt es:</p> <p>...An allen Zufahrtsstraßen nach Altenburg werden Schilder aufgestellt, die LKWs die reine Durchfahrt durch die Stadt verbieten (Verbotszeichen 253 mit Zusatzzeichen 1020-30: „Anlieger frei“).</p>	<p><b>nicht entsprochen</b></p> <p>Die von den Einreichern kritisierte Maßnahme ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans und im vordringlichen Bedarf eingestuft (nach § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG, lfd. Nr. 1342). Der Plangeber hat diesbezüglich die übergeordnete Fachplanung und Bundesgesetzgebung übernommen. Der Plangeber hat keinen Einfluss auf Bundesgesetze und kann diese Maßnahme ebenso wenig streichen bzw. ignorieren. Zu den angeführten Hinweisen bezieht der Plangeber themenbasiert Stellung.</p> <p><u>Zum Thema Raumordnung und Gegenstromprinzip:</u></p> <p>Die OU Altenburg West (B 180/B 7 nach § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG, lfd. Nr. 1342) sowie Rositz – Altenburg Zschaschelwitzer Kreuz (B 180/B 93/B 7 nach § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG, lfd. Nr. 1294) sind Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans und eingestuft als vordringlicher Bedarf. Der Plangeber hat diesbezüglich die übergeordnete Fachplanung übernommen. Jedoch auch auf Ebene der kommunalen Planung wird u. a. die OU Altenburg West bereits teilweise berücksichtigt (von L 1362 Geraer Straße auf die Schmöllnische Landstraße bei Altendorf</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>Vorwegweiser kündigen das LKW-Durchfahrtsverbot rechtzeitig und großräumig an allen Einfallstraßen an.</p> <p>Das LKW-Durchfahrtsverbot gilt für die Bundesstraßen B 7, B 93 und B 180, die L 1362 sowie die K 222 ab dem Abzweig der K 223 (siehe Anhang, Band 1 Plan 5.1.1).</p>	<p>mit Anbindung auf die B 7). Des Weiteren weist der Plangeber auf den Stadtrat-Beschluss der Stadt Altenburg vom 27. Januar 2022 (Beschluss Nr.: 322/22) hin:</p> <p><i>Der Stadtrat der Stadt Altenburg befürwortet ausdrücklich die Verkehrsprojekte im vordringlichen Bedarf – B 7-B180/Ortsumfahrung Rositz Altenburg und B7/B180/Westumfahrung Altenburg – des Bundesverkehrswegeplans 2030.</i></p>
125	Z 3-2	82-1513-001	<p><b>Wir wenden uns gegen die im Entwurf zur Fortschreibung des Regionalplanes Ostthüringen auf Seite 65 unter Z 3-2 und in der Raumnutzungskarte Ostteil dargestellte und zur Festsetzung vorgesehene Trassenfreihaltung für die „B 180/ B 7 OU Altenburg West“ [...] zwischen der Geraer Landstraße und der Wiedereinbindung in die B 180 (Zeitzer Straße) in Altenburg. Wir fordern die Streichung dieser Trassenfestlegung und eine Aktualisierung der Untersuchungen zur Trassenfestsetzung unter Berücksichtigung der aktuellsten Randbedingungen und einer aktualisierten Bedarfs- und Alternativenprüfung.</b></p> <p>Begründung:</p> <p>Für die Trassenfestsetzung in dem betreffenden Bereich besteht kein Bedarf. Es werden Belange des Klimaschutzes, des Lärmschutzes und des Naturschutzes sowie zur Sicherung landwirtschaftlicher Nutzflächen unzureichend berücksichtigt.</p> <p>Bedarf:</p> <p>Im Entwurf des städtischen Verkehrskonzeptes ist ein Bedarf für eine Ortsumgehung Altenburg West im betreffenden Bereich nicht begründet. Im Gegenteil wird die Ertüchtigung der vorhandenen Trasse (Geraer Landstraße - Geraer Straße - Puschkinstraße - Am Steinweg - Zeitzer Straße) durch Ertüchtigung des hoch belasteten Kreuzungspunktes der Geraer Straße mit der Puschkinstraße mittels Umbau als Kreisverkehr als ausreichend für die Sicherung der Verkehrsfunktion und zur Verbesserung der Immissionssituation (Lärm- und Luftschadstoffe) bewertet. Insoweit wird der Bedarf für eine neue Straßenverbindung im in Rede stehenden Bereich mit Hinsicht auf eine</p>	<p>Der Beschluss wurde mit 31 Ja-Stimmen und 2 Nein-Stimmen befasst.</p> <p>Nach dem Gegenstromprinzip (aus § 1 Abs. 3 ROG) der Raumordnung hat die untere Planungsebene Mitsprache- und Beteiligungsrecht bei Entscheidungen der Regionalplanung, aber auch bei der Bundes- und Fachplanung. Hiervon wurde insofern Gebrauch gemacht, indem die Bundesfachplanung durch die kommunale Planung bestätigt wurde und die Regionalplanung das Vorhaben aufgenommen hat. Beide Projekte haben eine hohe städtebauliche Bedeutung.</p> <p><u>Zum Verkehrskonzept der Stadt Altenburg:</u></p> <p>Das Verkehrskonzept der Stadt Altenburg hebt nicht die Notwendigkeit der Ortsumfahrung auf, wie von den Einreichern mit der Anreg. Nr. 82-1513-001 unter der Ifd. Nr. 125 sowie mit der Anreg. Nr. 87-1514-001 unter der Ifd. Nr. 126, interpretiert. Richtigerweise heißt es im Schlussbericht des genannten Konzeptes:</p> <p><i>Weitere innerörtliche Entlastungen und damit einhergehende Möglichkeiten einer anderen Raumnutzung (Straßenraumeffekte) können möglicherweise mit der Realisierung der geplanten weiteren Ortsumfahrungen von Altenburg Altenburg-West (B 180) und Rositz – Altenburg (B 7 -B 180, Altenburg-Nord) erreicht werden.</i></p> <p>Weiter heißt es, dass es hierzu eine Verkehrsuntersuchung geben wird und, dass <i>[dieser] möglichen verkehrlichen Entlas-</i></p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>ausreichende Abwägung der Für und Wider das Vorhaben stehenden Belange von uns in Abrede gestellt.</p> <p><b>Klimaschutz:</b></p> <p>Ein weiterer Ausbau klimaschädlicher Infrastrukturen in Deutschland ist unvereinbar mit einer positiven Beispielwirkung, die Deutschland in Sachen Nachhaltigkeit einzunehmen gedenkt. Durch eine Trasse im betreffenden Bereich wird eine nicht notwendige Erweiterung der Infrastruktur vorgenommen, welche den Zielen des Klimaschutzes zuwiderläuft. Der Verkehrssektor verfehlt aktuell die nach Maßgabe des Klimaschutzgesetzes für den Bereich geltenden Ziele. Eine nicht bedarfsgerechte Erweiterung der Infrastruktur steht somit im direkten Widerspruch zu den Zielen des Klimaschutzes.</p> <p><b>Lärmschutz:</b></p> <p>Mit der vorgesehenen Trassenführung erfolgt eine Verlärmung von Bereichen allgemeiner Wohnbebauung, welche heute als ruhige Wohngegend einzustufen ist. Dies widerspricht den Zielen des Lärmschutzes. Wir wenden uns gegen eine planbewirkte Verlärmung vorhandener ruhiger Wohnbereiche.</p> <p><b>Naturschutz:</b></p> <p>Mit der geplanten Trassenführung sind Zerschneidungseffekte innerhalb innerstädtischer stark durchgrünter Bereiche zu erwarten. Dies hat negative Effekte bezüglich der Biodiversität zur Folge, welche für eine Entscheidung zur Trassenfestlegung nur unzureichend untersucht sind. Mit der Kreuzung des Bereiches des Gewässers „Deutscher Bach“ werden Habitatfunktionen für Fledermäuse, Eisvögel und diverse Amphibien, Fische beeinträchtigt.</p> <p><b>Sicherung landwirtschaftlicher Nutzflächen:</b></p> <p>Die Trassenfestlegung steht im in Rede stehenden Bereich im direkten Widerspruch zu den nach Maßgabe der Festsetzungen im Ziel Z 4-3, definierten Vorranggebiete landwirtschaftliche Bodennutzung LB-3 Altenburg - Göhren - Göllnitz. Dieser Bereich</p>	<p><i>tungswirkungen allerdings die Kosten eines solchen Straßenneubauprojektes und die damit verbundenen erheblichen Wirkungen auf die Landschaft und die Umwelt in der Region gegenüberzustellen [sind].</i></p> <p>Demnach möchten die Autoren den Ergebnissen der angesprochenen Verkehrsuntersuchung nicht vorgreifen und haben richtigerweise den Konjunktiv verwendet.</p> <p><u>Zum Thema Landwirtschaft und Freiraum:</u></p> <p>Wie von den Einreichern mit der der Anreg. Nr. 82-1513-001 unter der Ifd. Nr. 125 sowie der Anreg. Nr. 104-1523-005 unter der Ifd. Nr. 129 dargestellt, verläuft die angesprochene Trasse der OU Altenburg West entlang von landwirtschaftlich geprägten Flächen. Dies ist unter Berücksichtigung des maßstabsbezogenen Abstraktions- und Detaillierungsgrades des Regionalplans und dessen Raumnutzungskarte (M 1:100.000) nicht anders darstellbar, jedoch sind die Ziele der Raumordnung Z 3-2 Trassenfreihaltung für Straßenbauvorhaben mit den Zielen Z 4-1 Vorranggebiete Freiraumsicherung und Z 4-3 Vorranggebiete landwirtschaftliche Bodennutzung miteinander so verschnitten, dass es zu keinen Zielkonflikten kommt. Der Plangeber wichtet die Verbesserung der Verkehrsqualität in und um Altenburg höher als die Belange zum Schutz des Bodens für die landwirtschaftliche Produktion. Die Stadt Altenburg ist nach dem oben genannten Beschluss und unter Berücksichtigung der Bundesfachplanung vom Straßendurchgangsverkehr weiter zu befreien. Die Ausweisung der Ortsumfahrung Altenburg West erfordert geringe Reduzierungen der bisherigen Ausweisung der Vorranggebiete landwirtschaftliche Bodennutzung LB-3 und LB-5 sowie des Vorbehaltsgebiets lb-11. Zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind Regelungen in nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsverfahren zu treffen. Ebenfalls in der nachfolgenden Raumverträglichkeitsprüfung werden die betroffenen Land-</p>

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>ist nach Maßgabe der Zielfestsetzungen für eine nachhaltige Entwicklung der Landbewirtschaftung vorgesehen. Damit nicht vereinbare raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen sind in diesen Gebieten ausgeschlossen. Mit der Trassenfestsetzung erfolgt eine Zerschneidung landwirtschaftlicher Nutzflächen, deren Folgen wesentlichen Einfluss auf die Wirtschaftsführung der ansässigen Landwirtschaftsbetriebe hat. Auch auf Grund dieser Belange bedarf die Trassenfestsetzung aus unserer Sicht einer erneuten Prüfung.</p> <p>Zusammenfassung: In der Zusammenschau der Für und Wider die Trassenfestsetzung im betreffenden Bereich streitenden Belange überwiegen die gegen die Trassenfestsetzung stehenden Sachverhalte. Aus diesem Grund fordern wir, die Trassenfestsetzung im betreffenden Bereich nicht auszuweisen.</p>	<p>wirte beteiligt und die Möglichkeit der Zuwegung landwirtschaftlicher Flächen eruiert. Dies findet nicht auf der Ebene der Regionalplanung statt.</p> <p><u>Zum Thema Umwelt:</u> Auf Ebene der Regionalplanung findet keine kleinteilige Umweltprüfung statt. Die von den Einreichern mit der Anreg. Nr. 82-1513-001 unter der Ifd. Nr. 125 sowie mit der Anreg. Nr. 138-1530-001 unter der Ifd. Nr. 130 angebrachten Umwelthinweise sind Fachbelange, welche im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung erfolgen.</p> <p>Jedoch fand eine allgemeine, auf die Maßstabebene der Regionalplanung entsprechende Prüfung der hier angebrachten Umweltbelange im Rahmen der Umweltprüfung des Regionalplans statt. Im Abschnitt 3.1.3 des Umweltberichts zum Regionalplan Ostthüringen sind die meisten Straßenbaumaßnahmen bezüglich der Schutzgüter bewertet worden, so auch die beiden Vorhaben OU Altenburg West und Rositz – Altenburg Zschaschelwitzer Kreuz.</p>
126	Z 3-2	87-1514-001	<p><b>Als unmittelbar Betroffener im Falle des Baus der Westtangente Altenburg möchte ich von daher eine Stellungnahme abgeben und meine Bedenken äußern. Diese werden sowohl durch landschaftlichen Besonderheiten des Trassenverlaufs als auch durch das neu beschlossene Verkehrskonzept der Stadt Altenburg gestützt.</b></p> <p>In letzterem stellen die Autoren in ihrem Schlussbericht in Bezug auf eine westliche Ortsumfahrung auf Seite 78 fest. Diesen möglichen verkehrlichen Entlastungswirkungen sind allerdings die Kosten eines solchen Straßenneubauprojektes und die damit verbundenen erheblichen Wirkungen auf die Landschaft und Umwelt der Region gegenüber zu stellen“. Und ich darf bereits an dieser Stelle ergänzen, erheblichen Auswirkungen (verkehrsbedingten Emissionen) auf tlw. erst neu entstandenen Wohngebiete, Erholungsgebiete/Gartenanlagen, das Auengebiet der Blauen Flut, das Lödlaer Holz als Naturschutzgebiet, die landwirtschaftlich genutzten ertragreichen Böden der Altenburger Lößplatte, sowie ein betroffenes Habitat mit wasserrechtlich zu</p>	

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>schützenden Bereichen, die alle in unmittelbarer Nähe zur Trasse und den an ihr vorgesehenen Knotenpunkten liegen.</p> <p>Die Verkehrsplaner notieren im o. g. Schlussbericht auf S. 78 „Weitere innerörtliche Entlastungen (...) können möglicherweise mit einer (...) weiteren Ortsumfahrung von Altenburg-Altenburg West-Rositz (...) erreicht werden“. Es sei hier vermerkt, dass jedoch unabhängig von einer Tangente zunächst neben der Änderung der innerstädtischen Verkehrsführung infrastrukturelle Maßnahmen (etwa Bau von Kreisverkehren) unabdingbar sind, um eine Entlastung des innerstädtischen Verkehrs zu erreichen. Ohne die gesamtkonzeptionelle Umsetzung wird es keine Verbesserungen geben [...].</p> <p>Für Verkehr Richtung Leipzig ist die Westtangente keine Option. Verkehrsteilnehmer mit diesem Ziel, ob von der B 180 aus Zeitz/ Meuselwitz aus der Stadt/Zeitzer Straße, nutzen die Kauerndorfer Allee als Teil des Innenstadtrings in Richtung Osten. Eine Entlastung des aktuellen Verkehrsverlaufes ist in Frage zu stellen. Welcher Art Verkehr würde diesen Teil der Ortsumgehung Altenburg nutzen.</p> <p>Von daher bleibt offen, inwieweit der Bau einer Tangente Entlastung bringen würde oder ob die Umsetzung der verkehrskonzeptionellen Maßnahmen nicht die gebotene Lösung sind. Vieles aus dem Schlussbericht zum neuen Verkehrskonzept (vgl. 1), Schlussbericht) spricht dafür, erst die dort vorgeschlagenen Maßnahmen zu verwirklichen. Der kurze Bezug, der dort auf S. 78 zu einer möglichen Westtangente genommen wird lässt allein durch die konjunktivische Wortwahl auf eine Notwendigkeit des Baus von unter 50 % schließen.</p>	 <p>Die eingefügte Karte verdeutlicht, dass die Trassenführung der OU Altenburg West zwar bis zu 50 m an das FFH-Gebiet Ermit-Lebensräume zwischen Altenburg und Schmölln heranreicht, jedoch ergab die Prüfung auf Ebene der Regionalplanung, dass keine Habitate oder Lebensräume unmittelbar betroffen sind. Wo sich Habitat- und Lebensraumflächen befinden, kann im Managementplan für das FFH-Gebiet 231 „Ermit-Lebensräume zwischen Altenburg und Schmölln“ (DE 5040-301) eingesehen werden.</p>
127	Z 3-2	87-1514-002	<p><b>Als unmittelbar Betroffener im Falle des Baus der Westtangente Altenburg möchte ich von daher eine Stellungnahme abgeben und meine Bedenken äußern.</b></p> <p>Den Karten [Kopie liegt dem Plangeber vor] ist zu entnehmen:</p>	

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• die Trasse führt zu einer Zersiedlung der Landschaft respektive Flora-Fauna-Habitat und landwirtschaftlicher Nutzflächen</li> <li>• die Trasse führt in sehr geringen Abständen entlang der Wohngebiete in den Randlagen Altenburgs und angrenzender Orte</li> <li>• alle angrenzenden Wohngebiete werden durch den Trassenverlauf in ihrer unmittelbaren Nähe zusätzlich von den bis dato nicht existenten Lärmemissionen eingeschlossen. Das beginnt am Südrand des Ortes Oberlödla (Knotenpunkt Zeitzer Str.), setzt sich fort im parallelen Verlauf zur existierenden B 180 zwischen Kauendorfer Allee und Ortsausgang Altenburg/Oberlödla, weiter entlang der Nordflanke des Ortes Drescha mit anschließendem Schwenk in Nord-Südrichtung (ab Querung Straße Drescha-Steinwitz) entlang der Wohn- und Gartenanlagen von Altenburg West (über Knotenpunkte Geraer u. Kosmaer Str.). In den letzten Abschnitten sind neu errichtete Eigenheimstandorte wie Oltener Straße, Goldene Glucke und Kosma betroffen.</li> </ul> <p>Ergebnis wäre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die vorhandenen Straßenverkehrsemissionen der an die Trasse angrenzenden Wohn- u. Erholungsgebiete werden nun durch zusätzliche Lärmemissionen von außen verstärkt</li> <li>• die Gebiete werden durch Emissionen eingeschlossen</li> <li>• Trassenbedingte Sichtbegrenzungen verschlechtern weiterhin die Lage</li> <li>• eine Zerschneidung der fruchtbaren Ackerflächen der Altenburger Lößplatte</li> <li>• Beeinträchtigung des Habitats (u. a. des Eremiten)</li> <li>• Beeinträchtigung der Werte der betroffenen Grundstücke</li> <li>• Beeinflussung der Trinkwasserversorgung von Grundstücken mit Brunnen</li> <li>• besonders betroffen Grundstücke an den vorgesehenen Knotenpunkten der Tangente, deren Wert gegen Null läuft</li> </ul>	<p>Mittelbare Betroffenheiten können für das Habitat des Fischotters entstehen, welche in der nachfolgenden Raumverträglichkeitsprüfung abgewogen werden.</p> <p>&lt;<a href="https://natura2000.thueringen.de/fileadmin/000_TLUBN/Naturschutz/Dokumente/9_natura2000/FFH_Gebiete_MaP/ffh_231_MaP_AB_inkl_Fotodoku.pdf">https://natura2000.thueringen.de/fileadmin/000_TLUBN/Naturschutz/Dokumente/9_natura2000/FFH_Gebiete_MaP/ffh_231_MaP_AB_inkl_Fotodoku.pdf</a>&gt;</p> <p>Aus den Karten des Managementplans lässt sich ablesen, dass:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- westlich Steinwitz ein Lebensraumtyp Fließgewässer mit flutender Wasserpflanzen-Vegetation mehr als 500 m vom Vorhaben entfernt lokalisiert ist und</li> <li>- östlich sowie westlich von Steinwitz und östlich von Drescha Habitate des Fischotters in einer Entfernung zwischen 180 bis 380 m zum Vorhaben lokalisiert sind.</li> </ul> <p>Weitere Lebensräume und Habitate berühren in einem Umkreis von 500 m nicht das Vorhaben OU Altenburg Ost laut Managementplan.</p> <p>Ein weiteres zu betrachtendes Schutzgut ist der Mensch und die möglichen Wirkungen der von den Einreichern der Stellungnahmen angebrachten Straßenverkehrsemissionen. Hier muss stets die mögliche entlastende mit der möglichen belastenden Wirkung gegenübergestellt werden. Solche Bewertungen finden detailliert im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung statt. Der Regionalplan ist jedoch keine Ersatzfachplanung und kann kein Fachrecht ersetzen. Insofern übersteigt die Forderungen des Einreichers mit der der Anreg. Nr. 87-1514-002/-004 unter der Ifd. Nr. 127 &amp; Nr. 128, die Streichung der Trasse aufgrund möglicher zusätzlicher Lärmemissionen vorzunehmen, die Kompetenzen der Regionalplanung, da solch eine detaillierte Lärmemissionsanalyse nicht zu der Regelungsaufgabe der Regionalplanung gehört. Auch diese Betroffenheiten werden in der Raumverträglichkeitsprüfung behandelt und mögliche Lärminderungsmaßnahmen u. a. durch Änderung der Streckenführung oder durch Bau</p>

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<ul style="list-style-type: none"> <li>zunächst eine z. Zt. nicht quantifizierbare Verlagerung von Lärmemissionen des Innenstadtrings an den Rand der Stadt, da laut neuem Verkehrskonzept der Stadt Altenburg der bereits vorhanden parallel zu einer West-Tangente verlaufende Innenstadtring immer einen starken Verkehrsfluss zu kanalisieren haben wird.</li> </ul>	<p>von Lärmschutzwänden oder aber auch durch Bezuschussung von Lärmschutzfenstern eruiert.</p> <p>Zum allgemeinen Stand der Planung bzgl. der Ortsumfahrungen:</p>
128	Z 3-2	87-1514-004	<p><b>Als unmittelbar Betroffener im Falle des Baus der Westtangente Altenburg möchte ich von daher eine Stellungnahme abgeben und meine Bedenken äußern.</b></p> <p>Ergänzend sei angemerkt, dass die Aufnahme einer Westtangente mit dem oben in Karte 1 gezeigten Verlauf [liegt dem Plangeber vor] in die Regionalplanung Härtefälle schaffen wird, wie z. B. der Knotenpunkt Geraer Straße. Dieser bringt besonders für die angrenzenden Grundstücke Geraer Straße 125 und 126 eine Menge an Nachteilen und Beeinträchtigungen nicht nur für die Lebensqualität und den Grundstückswert mit sich, deren Ausmaß ohne konkrete Planung z. Zt. noch nicht ermesst werden kann. Die unmittelbare Nähe des Trassenverlaufs zu allen Wohn und Erholungsgebieten und speziell zu den beiden explizit genannten Grundstücken sollte im Falle einer Trassenaufnahme in die RPO auf jeden Fall zugunsten eines weiträumigeren Verlaufes der Umfahrung auf den Prüfstand gestellt werden.</p>	<p>Nach Stand TLBV (Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr September 2022) befinden sich die Ortsumfahrung Altenburg West und Rositz – Altenburg Zschaschelwitzer Kreuz bisher in keiner weiteren Planungsphase. Das heißt, eine Raumverträglichkeitsprüfung mit detaillierter Umweltprüfung wurde bisher nicht von der Fachplanung begonnen. Nachdem eine Entwurfsplanung durchgeführt wurde, folgt das Planfeststellungsverfahren. Hier erfolgt nochmals eine Anhörung der Betroffenen. Sobald die Betroffenheiten sowie das überwiegende öffentliche Interesse untereinander abgewogen wurden, erfolgt ein Planfeststellungsbeschluss. Dieser Beschluss kann im Zweifel beklagt werden.</p>
129	Z 3-2	104-1523-005	<p><b>Zu guter Letzt möchte ich noch persönlichen Grund anbringen, der gegen einen Bau der Westumfahrung [Altenburg] spricht.</b></p> <p>Als Betreiber eines Landwirtschaftsbetriebes wird meine Hofstelle komplett von den Ackerflächen abgetrennt. Diese Tatsache und der zu erwartende Flächenverlust werden meinen Betrieb in eine existentielle Schieflage bringen. Weiterhin ist der Betrieb über öffentliche Straßen nur mit dem PKW erreichbar. Daher erfolgt der komplette Warenstrom vom und zum Betrieb sowie alle</p>	

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>Fahrten zum und vom Feld über die Feldwege, die hier gedankenlos ignoriert wurden. Nicht nur aus persönlicher sondern auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht sehe ich mich gezwungen, mich kategorisch gegen dieses Verkehrsprojekt auszusprechen!</p>	
130	Z 3-2	138-1530-001	<p><b>Zum Entwurf des Regionalplans Ost bitte ich zu beachten, dass von einigen scheinbar veralteten Plänen ausgegangen wird [bezüglich Westtangente Altenburg].</b></p> <p>So wird im Entwurf bei der noch vorgesehenen Westumfahrung von Altenburg von unterschiedlichen Trassen ausgegangen. Eine Trassenbestimmung hat es noch nicht gegeben. Die westlichere Trassenvariante (nahe Ortsteil Kosma) berührt das FFH-Gebiet "Eremit-Lebensräume zwischen Altenburg und Schmölln" direkt. Der angegebene 500 m Abstand ist nicht korrekt. Es gibt auch weitere Probleme durch das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Blauen Flut. Der Vorrang für den Hochwasserschutz hat sich insbesondere im beschlossenen Hochwasserschutzkonzept der Stadt Attenburg manifestiert. Davon ist auch der Bereich des Deutschen Bachs in Altenburg betroffen, was ebenso zu berücksichtigen ist. Ebenso sollte berücksichtigt werden, dass zwischen Altenburg und Kürbitz/Schlöpitze ein Vorranggebiet für Naherholung (praktisch) vorhanden ist. Auch die Ablehnung der Westumfahrung durch die Anwohner ist beachtlich. Weiterhin wird gerade der Bedarf für diese Trasse der Westumfahrung vom Fernstraßen-Bundesamt überprüft. Das gerade beschlossene Verkehrsentwicklungskonzept der Stadt Altenburg hat gezeigt, dass die bei Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans angegebenen Verkehrszahlen nicht erreicht werden und diese sich durch die mit dem Konzept vorgesehene Umstrukturierung der Verkehrsströme in der Stadt in dem Bereich weiter reduzieren. Es werden auch beispielsweise Vorbehaltsgebiete für Bereiche festgelegt, welche landwirtschaftlich genutzt werden und auch keine Veränderung angedacht ist, sodass diese als Vorranggebiete einzustufen sind.</p>	

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			Da es leider keinerlei öffentliche Diskussion oder Besprechung des Entwurfes in Altenburg gab, erlaube ich mir, die vorstehenden Hinweise zu geben.	
131	Z 3-2	87-1514-003	<p><b>Was spricht gegen den Neubau eines solch umfassenden Straßenbauprojektes [Altenburg Westtangente] mit seinen weitreichenden Konsequenzen auf Umwelt, Natur und die Lebensqualität einer nicht geringen Anzahl betroffener Menschen.</b></p> <p>Auskunft darüber gibt der Schlussbericht des Verkehrskonzeptes der Stadt Altenburg mit seinen Anhängen für den Zeitraum 2022-2035 vom 28.7.2023, Die Verfasser vom CIMA-Institut für Regionalplanung GmbH, Zacharias Verkehrsplanungen analysieren hier die aktuelle Verkehrslage der Stadt und legen ein vielseitiges Konzept zur Lösung bestehender Probleme bei Verkehrsströmen und technischer Infrastruktur vor, worauf ich punktuell eingehen werde. Auch sollten diese Dokumente generell in der Regionalplanung Ostthüringens, konkret des Altenburger Raumes, Berücksichtigung finden.</p> <p>Die Prognosen des Verkehrskonzeptes der Stadt zeigen, dass der Verkehrsfluss durch eine Umverteilung der Verkehrsströme auf den vorhandenen Straßen reguliert werden kann, wobei sie auch quantitativ aufgrund des anzunehmenden Bevölkerungsrückgangs zurückgehen. Die Studie geht von etwa 7,5 % aus.</p> <p>Dabei sollen folgende Ziele erreicht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fernverkehr soll die Stadt nicht befahren, lediglich der Ziel- und Quellverkehr.</li> <li>• die vorhandene Südtangente wird effektiv genutzt (ca. 8000 Fahrzeuge/Tag sollten aber nutzen z. Zt. die Tangente nicht)</li> <li>• LKWs umfahren die Stadt</li> <li>• die Verkehrsströme der Innenstadt werden ausschließlich auf Ziel und Quellverkehr und in der Geschwindigkeit auf maximal 30 km/h verringert und auf die dort befindlichen Straßen umverteilt</li> </ul>	<p><b>nicht entsprochen</b></p> <p>Wie bereits in der vorangegangenen Abwägung angesprochen sind die OU Altenburg West (B 180/B 7 nach § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG, Ifd. Nr. 1342) sowie Rositz – Altenburg Zschaschewitzer Kreuz (B 180/B 93/B 7 nach § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG, Ifd. Nr. 1294) Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans und eingestuft als vordringlicher Bedarf. Der Plangeber hat diesbezüglich die übergeordnete Fachplanung sowie Ebene der kommunalen Planung übernommen, da Stadtrat der Stadt Altenburg mit dem Beschluss der vom 27. Januar 2022 (Beschluss Nr.: 322/22) sich zu den Vorhaben bekennt:</p> <p><i>Der Stadtrat der Stadt Altenburg befürwortet ausdrücklich die Verkehrsprojekte im vordringlichen Bedarf – B 7-B 180/Ortsumfahrung Rositz Altenburg und B 7/B 180/Westumfahrung Altenburg – des Bundesverkehrswegeplans 2030.</i></p> <p>Der Beschluss wurde mit 31 Ja-Stimmen und 2 Nein-Stimmen befasst.</p> <p>Nach dem Gegenstromprinzip (aus § 1 Abs. 3 ROG) der Raumordnung hat die untere Planungsebene Mitsprache- und Beteiligungsrecht bei Entscheidungen der Regionalplanung, aber auch bei der Bundes- und Fachplanung. Hiervon wurde insofern Gebrauch gemacht, indem die Bundesfachplanung durch die kommunale Planung bestätigt wurde und die Regionalplanung das Vorhaben aufgenommen hat. Beide Projekte haben eine hohe städtebauliche Bedeutung.</p> <p>Des Weiteren hebt das Verkehrskonzept der Stadt Altenburg nicht die Notwendigkeit der Ortsumfahrung auf, wie von den Ein-</p>

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• ein Innenstadtring mit 60 km/h entlastet die Kernstadt, nimmt den noch durch die Einwohner der Stadt verursachten Querungsverkehr auf und verbindet so die Stadt mit den Fernstraßen/ Ausfallstraßen und der Südtangente, die Altenburg im Süden von West nach Ost umgeht.</li> <li>• zu erschließende/nutzende Gewerbegebiete im Osten u. NO der Stadt werden über die Kauerndorfer Allee und die Südtangente in den Verkehr eingebunden</li> </ul> <p>Nachfolgende Ausschnitte aus dem Konzept zeigen zunächst [liegen dem Plangeber vor], dass man zwar von einem Rückgang des Verkehrsaufkommens ausgeht, die Fahrzeugmenge Richtung Stadt sich jedoch nicht wesentlich verändert. Auch die Aufspaltung des Verkehrs am Knotenpunkt Zeitzer Str./Kauerndorfer Allee Richtung Gewerbegebiet Oberlödla und Jettankstelle zeigt zeitlich annähernd gleiche Werte.</p> <p>[...] eine innerstädtische Umverteilung der Verkehrsströme in den dargestellten verschiedenen Stufen die Eingangs- bzw. Ausgangsmenge des Verkehrs 2035 an den Stadtgrenzen nicht verändert.</p> <p>Die Menge der Fahrzeuge verändert/verringert sich lediglich in der P0 Version 35 entsprechend der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung (siehe Schlussbericht CMI S. 17ff) (eine Differenzierung der Verkehrsströme in Richtung und Verlauf wurde an den Knotenstromzählpunkten leider nicht vorgenommen). Durch Umlenkung/Umverteilung der Verkehrsströme in der Stadt ändert sich zwar die Menge der Fahrzeuge in einzelnen Straßen, also deren Verkehrsbelastung, die Eingangsmenge an den Stadtgrenzen ändert sich nicht. A. g. die Umverteilung der Fahrzeugmenge auf andere Straßen ändert nicht die Gesamtmenge der Fahrzeuge die an den Ausfallstraßen in die Stadt hineinfahren. Dabei wurde der LKW Durchgangsverkehr schon herausgefiltert. Ist also eine Ortsumfahrung im Westen bei gleichbleibender Inputmenge in die Stadt sinnvoll?</p>	<p>reichern mit der Anreg. Nr. 87-1514-003 und Ifd. Nr. 131 interpretiert. Richtigerweise heißt es im Schlussbericht des genannten Konzepts:</p> <p><i>Weitere innerörtliche Entlastungen und damit einhergehende Möglichkeiten einer anderen Raumnutzung (Straßenraumeffekte) können möglicherweise mit der Realisierung der geplanten weiteren Ortsumfahrungen von Altenburg Altenburg-West (B 180) und Rositz – Altenburg (B 7 – B 180, Altenburg-Nord) erreicht werden.</i></p> <p>Weiter heißt es, dass es hierzu eine Verkehrsuntersuchung geben wird und, dass [dieser] möglichen verkehrlichen Entlastungswirkungen allerdings die Kosten eines solchen Straßenneubauprojektes und die damit verbundenen erheblichen Wirkungen auf die Landschaft und die Umwelt in der Region gegenüberzustellen [sind].</p> <p>Demnach möchten die Autoren den Ergebnissen der angesprochenen Verkehrsuntersuchung nicht vorgereifen und haben richtigerweise den Konjunktiv verwendet.</p> <p>Laut Verkehrsmengenkarte des Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr liegen die Verkehrsmengenzahlen 2021 zwischen Rositz (Zeitzer Straße) bis Göhren (Geraer Straße) bei 7.400 bis 8.500 (B 180) sowie 3.800 bis 4.700 (L 1362) PKW-Fahrzeugen täglich. Entlang der B 7 südlich von Altenburg Richtung Schmölln liegen die Zahlen bei rund 7.250 PKW-Fahrzeugen. Dementsprechend kann von einer Fahrzeugbelastung von mindestens 7.500 PKW-Fahrzeugen entlang der OU Altenburg West gerechnet werden. Laut Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 wird von 8.300 PKW-Fahrzeugen gerechnet. Die für den Bundesverkehrswegeplan angesetzten Zahlen wirken daher nicht unrealistisch. Eine Ortsumfahrung Altenburg West kann demnach zu einer deutlichen Entlastung des innerstädtischen Durchgangsverkehrs in Altenburg führen.</p>

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>Davon auszugehen ist, dass:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die prognostizierten hineinfahrenden ihr Ziel bzw. ihre Quelle in der Stadt haben</li> <li>• Fahrzeuge aus der Stadt, die Richtung Leipzig fahren, den Entlastungsring Kauerndorfer Allee und Leipziger Straße nutzen um am Gewerbegebiet Windischleuba auf die bereits bestehende Südtangente aufzufahren</li> <li>• die Verlängerung des Innenstadtrings von der Einmündung Geraer Straße in die Puschkinstraße bis zum Ortsausgang Altendorf mit Zielrichtung Schmölln, Gera, Auffahrt Ortsumgehung Süd bei Betrachtung nachfolgender Kartenausschnitte [liegt dem Plangeber vor] mehrerer Schlüsse zulässt</li> </ul> <p>Hier zeigt sich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeuge aus der Stadt Richtung Gera haben als Ausfallstraße die Geraer Straße oder die Schmöllnsche Landstraße. Mit ca. 3400 PKW ist dort die Zahl der Fahrzeuge jedoch bei letzterer vergleichsweise gering, wenn man bedenkt, dass sie die direkt auf die Südtangente zum Knotenpunkt Schmöllnsche Landstraße führt und am Knotenpunkt/ am geplanten Kreisverkehr Geraer Straße/Puschkinstraße noch 11.000 Fahrzeuge gezählt wurden. Die Differenz von ca. 7.600 Fahrzeugen klärt sich auf, wenn man weiß, dass sich diese auf noch im Stadtgebiet gelegene Einkaufsmärkte und 2 größere Wohngebiete verteilt - Folglich hält sich ein Durchgangsverkehr, der eine Ortsumfahrung zwingend notwendig machen würde, sehr stark in Grenzen. Einen Beleg dafür liefert auch der Feier-Tag des Kindes. Trotz Berufsverkehr in den umliegenden Ländern konnte ich keinen Berufs-Verkehr an der geplanten Knoten Geraer Straße beobachten.</li> </ul>	
132	Z 3-2	104-1523-001	<p><b>Ich möchte gern zur Westtangente der Stadt Altenburg Stellung nehmen. Es geht dabei um den Bereich Zeitzer Straße – Geraer Straße.</b></p>	

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			Ich weiß, es gab einmal eine Verkehrszählung an der Kreuzung Puschkinstraße – Geraer Straße. [...] Ich hoffe nur, dass diese Verkehrszählung nicht als Grundlage genommen wird. Sie wäre schlichtweg fehlerhaft. In der Geraer Straße befindet sich das Friedrichgymnasium. Viele Eltern bringen ihre Kinder hin und holen sie auch wieder ab. Diese Fahrzeuge würden niemals die Umgehungsstraße nutzen und wären sowohl früh als auch nachmittags doppelt gezählt worden. Ehe man in Zeiten zunehmender Naturkatastrophen jetzt freizügig neue Straßen baut und zusätzliche Fläche versiegelt, sollte intensiv geprüft werden, in wieweit die bereits vorhandene Umgehungsstraße besser genutzt werden könnte.	
133	Z 3-2	104-1523-004	<b>Ich möchte gern zur Westtangente der Stadt Altenburg Stellung nehmen. Es geht dabei um den Bereich Zeitzer Straße – Geraer Straße.</b>  Meiner Erfahrung nach, ist jede umliegende Autobahn (A 4, A 9, A 72) innerhalb von 30 Minuten erreichbar. Eine Verbesserung der Anbindung an die A 72, wie unsere Stadtoberhäupter gern argumentieren, ist Wunschdenken, solange der B 7 Neubau nicht realisiert wird. Die verbesserte Ost- West- Verbindung ist auch zu hinterfragen, denn wer die Möglichkeit hat, über die A 4 oder A 38 zu fahren, wird nicht auf halber Strecke über die Landstraße durch das Altenburger Land gondeln.	
134	G 3-15	70-2-019	<b>Es sollte geprüft werden, ob es weiterhin einen Bedarf für diese Trasse [(B 94 OU Zeulenroda)] gibt, da die beiden geschützten Landschaftsbestandteile durch den Bau einer Straße zum Teil erheblich verändert oder zerstört werden würden.</b>  Südlich von Zeulenroda wird der nach § 29 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) geschützte Landschaftsbestandteil "Tropfstein" von der Signatur "Trassenfreihaltung Straße" zerschnitten. Der geschützte Landschaftsbestandteil "Märien" liegt unmittelbar neben der freizuhaltenden Trasse. Im aktuellen Entwurf des	<b>Kenntnisnahmen</b>  Die Maßnahme B 94 OU Zeulenroda ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans und eingestuft als weiterer Bedarf. Der Plangeber hat diesbezüglich die übergeordnete Fachplanung übernommen (§ 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG, lfd. Nr. 1334).  Die im Grundsatz G 3-12 sowie in G 3-15 getroffene Festlegung zur Freihaltung von Trassenkorridoren für Ortsumfahrung entspricht den dazu im gültigen Bundesverkehrswegeplan 2030 getroffenen Planaussagen. Eine Streichung aus dem Bundesverkehrswegeplan des Projekts nach § 1 Abs. 1 Satz 2 ist dem

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>Flächennutzungsplans der Stadt Zeulenroda-Triebes ist die Trasse nicht enthalten. Es sollte geprüft werden, ob es weiterhin einen Bedarf für diese Trasse gibt, da die beiden geschützten Landschaftsbestandteile durch den Bau einer Straße zum Teil erheblich verändert oder zerstört werden würden. Die Beseitigung eines geschützten Landschaftsbestandteils sowie alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung führen können, sind gem. § 29 Abs. 2 BNatSchG grundsätzlich verboten. Auch der allgemeine Grundsatz des § 13 Satz 1 BNatSchG ist hier zu beachten: Erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind vom Verursacher vorrangig zu vermeiden.</p>	<p>Plangeber nicht möglich, da dieses im Bundesrecht verankert ist (Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen). Jedoch handelt es sich bei den eingestuften Vorhaben in G 3-15 um einen Grundsatz der Raumordnung. Damit soll gewährleistet werden, dass weitere vertiefende Untersuchungen/Planungen erfolgen können. Grundsätze der Raumordnung sind noch keine abschließenden Abwägungsentscheidungen, sondern mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellende raumordnerische Belange. Diese sind auch noch einer Abwägung zugänglich. Neue fachliche bzw. fachrechtliche Erkenntnisse, die einen Verzicht auf das Vorhaben begründen oder eine andere Beurteilung der Sachlage zulassen, liegen derzeit auf Ebene der Regionalplanung nicht vor. Eine vertiefende Umweltprüfung erfolgt im Zuge der Raumverträglichkeitsprüfung. Eine allgemeine, auf die Maßstabsebene der Regionalplanung entsprechend angepasste Prüfung der Umweltbelange fand im Rahmen der Umweltprüfung des Regionalplans statt. Im Abschnitt 3.1.3 des Umweltberichts zum Regionalplan Ostthüringen sind die meisten Straßenbaumaßnahmen bezüglich der Schutzgüter bewertet worden, so auch die zur Rede stehende Maßnahme.</p>
135	G 3-15	159-7-010	<p><b>Zudem ist der Trassenverlauf der Ortsumgehung Isserstedt an die aktuelle Landesplanung gemäß TLBV anzupassen.</b></p>	<p><b>entsprochen</b> Die Anpassung des Trassenverlaufs wird vorgenommen.</p>
136	3.1.3 Netz des (öffentlichen) Straßenperso- nenverkehrs und Feinmobilität	86-4-019	<p><b>Neben der Erschließung der zentralen Orte sind die überwiegend dörflichen Strukturen des Landkreises SOK dringend anzubinden, um deren Attraktivität zu steigern. Ein entsprechendes Ziel für die Planungsregion ist zwingend zu formulieren.</b></p> <p>Die Verkehrsinfrastruktur sieht zukünftig vor, die Erreichbarkeitsdefizite zu Zentralen Orten weiter zu reduzieren. Dies ist unabdingbar und für den peripheren Raum zukunftsweisend. Nur dann, wenn attraktive Wegeverbindungen im ländlichen Raum bestehen, ist dieser attraktiv für dessen Bewohner. Die zentralen Orte im SOK erstrecken sich über den gesamten Landkreis. Die</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Organisation des öffentlichen Nahverkehrs liegt nicht im Kompetenzbereich der Regionalplanung. Aufgabenträger des ÖPNVs ist nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 ThürÖPNVG der Landkreis sowie die kreisfreien Städte. Nach Abs. 3 im selben Gesetz können kreisangehörige Gemeinden das von den Aufgabenträgern vorgehaltene ÖPNV-Angebot im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit eigenverantwortlich erweitern.</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			Erreichbarkeit unter den Orten mit Zentren Funktion ist vielerorts als unzureichend einzustufen und folglich stark verbesserungswürdig. Eine attraktive Verbindung zwischen den Mittelzentren kann nicht gewährleistet werden. Beispielhaft sind hierbei Schleiz, als Kreisstadt, und Pößneck, als einwohnerreichste Stadt, im SOK zu benennen. Die Verbindungen mittels Bus sind für Bürger, Arbeitnehmer und Touristen äußerst unattraktiv. Je niedrigschwelliger die Funktion der Städte und Dörfer, desto unzureichender die Anbindungen durch den ÖPNV. Um den SOK mittels ÖPNV für die Bürger, Arbeitnehmer und Touristen besser nutzbar zu machen, bedarf es großer Anstrengungen seitens der Landesregierung. Die verkehrspolitischen Ziele für Thüringen verdeutlichen, dass der ÖPNV eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr werden soll.	Folglich ist u. a. die Forderung einer besseren Anbindung der zentralen Orte in den jeweiligen Landkreisen oder die verkehrliche Anbindung von touristisch geprägten Orten an die entsprechende Verkehrsplanung des entsprechenden Landkreises zu übermitteln. Nach § 2 Abs. 2 ThürÖPNVG ist in der Landes- und Regionalplanung (sowie Bauleitplanung) auf eine angemessene Anbindung der Wohngebiete an Arbeitsstätten, öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und Erholungsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln hinzuwirken. Dem kommt der Plangeber nach, indem er im Grundsatz G 3-17 das von der Landesplanung veröffentlichte landesbedeutsame Busnetz übernimmt und für die Region Ostthüringen ein Netz regional bedeutsamer Achsen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs entwickelt. Mit diesem
137	3.1.3 Netz des (öffentlichen) Straßenpersonennahverkehrs und Feinmobilität	73-332-012	<b>Der Einreicher der STN regt eine weitere Vernetzung und Vertaktung der Verkehrsgesellschaften an</b> Mobilität im ländlichen Raum erfordert zuverlässige Busverbindungen über Landkreis- und Bundeslandgrenzen hinaus. Eine Möglichkeit ist die weitere Vernetzung und Vertaktung der Verkehrsgesellschaften.	Netz soll die Verbindung zwischen benachbarten Zentralen Orten, die Anbindung von Gemeinden mit überörtlich bedeutsamen Tourismusfunktionen an Zentrale Orte sowie Verbindungen an das Netz des Schienenpersonennahverkehrs sichergestellt werden. Des Weiteren geht der Plangeber im Grundsatz G 3-18 auf die Daseinsvorsorge bzgl. des ÖPNV-Angebots ein. Die verschiedenen ÖPNV-Achsen sollen an zentral gelegenen Verknüpfungspunkten miteinander verbunden und dabei das Leistungsangebot der Nahverkehrsträger regionsübergreifend sowie systemübergreifend, integral und taktgenau abgestimmt werden. Des Weiteren soll bei der Ausrichtung und Angebotsplanung für den ÖPNV die Bedürfnisse junger Familien mit Kindern sowie auch der älter werdenden Bevölkerung berücksichtigt werden. Darüber hinaus trifft der Plangeber im Grundsatz G 3-20 auch Aussagen zum Thema Tourismus und ÖPNV.
138	G 3-17	136-517-018	<b>Hinweis zu G 3-17 - Verbesserung Taktung Stauseeregion</b> Im Sinne der besseren Anbindung von Orten mit touristisch bedeutsamen Sehenswürdigkeiten muss die Taktung zwischen Schleiz und Burgk bzw. von Lobenstein und Schleiz mit der Stauseeregion um Saalburg, Ebersdorf, Burgk verbessert und eine regelmäßige Verbindung zwischen Weimar – Apolda – Bad Sulza – Jena eingerichtet werden.	Die Umsetzung der Plansätze des Plangebers obliegt jedoch der verantwortlichen Verkehrsplanung des Landkreises bzw. der kreisfreien Städte. Die Verkehrsplanung kann schon rein rechtlich nicht vom Plangeber gefordert werden.
139	G 3-21	136-517-019	<b>Hinweis G 3-21 - Ausstattung mit Radbussen</b> Im Sinne durchgehender Reiseketten und der Erschließung neuer Ausflugsmöglichkeiten ist im Zuge der Ausstattung der Linien mit Radbussen anzustreben, dass auch der Schiffsverkehr	Die Umsetzung der Plansätze des Plangebers obliegt jedoch der verantwortlichen Verkehrsplanung des Landkreises bzw. der kreisfreien Städte. Die Verkehrsplanung kann schon rein rechtlich nicht vom Plangeber gefordert werden.

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			auf dem Hohenwarte und Bleilochstausee mit festen Anlegepunkten ebenfalls für die Rad-Mitnahme ertüchtigt wird:	
140	3.1.3 Netz des (öffentlichen) Straßenperso- nenverkehrs und Feinmobilität	21-1496-003	<b>Radschnellwege sind im Regionalplan nicht erkennbar, insbesondere in unserer Region um Jena.</b>  In Jena selbst werden aktuell mehrere Radwege direkt neben den Schnellstraßen gebaut. Nur der ländliche Raum verschläft mal wieder!	<b>Kenntnisnahme</b>  Die Planung von Rad(schnell)wegen liegen nicht im Kompetenzbereich der Regionalplanung. Radwege gehören zu den öffentlichen Straßen nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 ThürStrG. Laut FStrG § 5b Abs. 1 kann zum Bau von Radschnellwegen in der Straßenbaulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände der Bund den Ländern insbesondere zur Förderung des wirtschaftlichen Wachstums bis zum Ablauf des Jahres 2030 Finanzhilfen gewährt werden.  Nach ThürStrG § 46: Abs. 1 ist die Oberste Straßenbaubehörde das für Straßenbau zuständige Ministerium und Abs. 2 ist die Obere Straßenbaubehörde das Landesamt für Bau und Verkehr.  Die Forderung zur Planung von Rad(schnell)wegen ist dementsprechend an die richtigen Stellen zu richten.
141	3.1.3 Netz des (öffentlichen) Straßenperso- nenverkehrs und Feinmobilität	86-4-026	<b>Der Wander- und Radwegeausbau sollte intensiver untersucht werden.</b>  Für eine zukunftsfähige Region sollte der Ausbau, vor allem entlang von Hauptverkehrsrouten und bedeutsamen touristischen Achsen, gelingen und sich durch eine gute alltägliche Nutzbarkeit auszeichnen. Hier ist ebenfalls die B 90 bei Saaldorf zu nennen. Der Radweg wird nur entlang eines Teilstücks realisiert, eine vollumfängliche Trassenbegleitung bleibt wünschenswert.	<b>Kenntnisnahme</b>  Im Radverkehrskonzept Thüringen 2.0 werden die vom Einreicher angebrachten Hinweise konkretisiert (siehe hierzu auch Grundsatz G 4-33).  Es besteht zur Anregung sonst kein weiteres Abwägungserfordernis auf Ebene der Regionalplanung.
142	3.1.3 Netz des (öffentlichen) Straßenperso- nenverkehrs und Feinmobilität	73-332-010	<b>Ausbau des Radwegenetzes in Bezugnahme ehemaliger Bahntrassen</b>  Der Ausbau des Radwegenetzes in Bezugnahme ehemaliger Bahntrassen wäre eine Möglichkeit, nicht nur die Attraktivität des ländlichen Raumes für Fahrradfreunde und Wanderer zu steigern, sondern auch ein grünes Band zu schaffen, die mehrere Zwecke mit einmal erfüllt. Hier erfüllen sich Tourismusattraktivität und Naturschutz gleichermaßen.	<b>Kenntnisnahme</b>  Auf der Ebene der Regionalplanung finden keine Umsetzungsmaßnahmen statt. Vielmehr werden in Regionalplänen Forderungen an die Fachplanung gestellt (§ 7 Abs. 4 ROG). Die anschließende Bewertung und Umsetzung der Planaussagen im Regionalplan obliegen der Fachplanung.
143	3.1.3 Netz des (öffentlichen) Straßenperso- nenverkehrs	132-158-010	<b>Die unter 3.1.3 „Netz des (öffentlichen) Straßenpersonenverkehrs und Feinmobilität“ dargelegten Aspekte werden unsererseits als hehres Ziel erkannt, jedoch in ihrer praktischen Realisierbarkeit kritisch gesehen.</b>  Die Stadt Tanna ist in der Vergangenheit gern dem Ansinnen gefolgt, mit dem barrierefreien Um- und Ausbau vorhandener	<b>Kenntnisnahme</b>  Auf der Ebene der Regionalplanung finden keine Umsetzungsmaßnahmen statt. Vielmehr werden in Regionalplänen Forderungen an die Fachplanung gestellt (§ 7 Abs. 4 ROG). Die anschließende Bewertung und Umsetzung der Planaussagen im Regionalplan obliegen der Fachplanung.

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
	und Feinmobilität		Haltestellen dazu beizutragen, Menschen mit Behinderungen eine gleichberechtigte, gesellschaftliche Teilhabe zu ermöglichen. In diesem Sinne den Anforderungen des PBefG folgend ist jedoch zu konstatieren, dass weder der von 90 % auf 75 % reduzierte Fördersatz der RL-KVI noch die im Kontext der zeitlichen Vorgaben quasi provozierten Preisanstiege dazu beitragen, derartige Maßnahmen verantwortungsbewusst und auch weiterhin noch auszuführen. Die Rahmenbedingungen sind hierzu nicht geeignet und konterkarieren die Zielvorstellungen des Regionalplanes.	Die Anregung enthält sonst keine konkrete, sachbezogene Forderung zur Änderung des Plansatzes oder seiner Begründung.
144	3.1.3 Netz des (öffentlichen) Straßenpersonenverkehrs und Feinmobilität	135-477-001	<b>Die Planansätze zur Entwicklung des straßengebunden ÖPNV sind grundsätzlich zeitgemäß und den aktuellen Entwicklungstendenzen in diesem Sektor angemessen.</b>  Eine stetige Verbesserung der Qualität und Leistungen der ÖPNV-Angebote ist im Hinblick auf die Umsetzung der Verkehrswende 2030 eine Grundvoraussetzung. In den Begründungen der Grundsätze werden die angestrebten Verbesserungen des ÖPNV insbesondere mit Zielen wie Klimaschutz, Barrierefreiheit, Attraktivität und Zugänglichkeit des ÖPNV für junge Familien und Senioren begründet. Die Anbindung der ländlich geprägten Gemeinden mit den Grundzentren sowie der Grundzentren mit den Mittel- und Oberzentren zur Anpassung an demographisch bedingte Veränderungen der Nachfragestrukturen, sowie ein attraktives, leistungsfähiges und bedarfsorientiertes ÖPNV-Netz als Aufgabe der Daseinsvorsorge unterstützen wir vollumfänglich. Dazu bedarf es einer dringenden Aufstockung der finanziellen Bundes- und Landesmittel.	<b>entsprochen</b>  Der Anregung kann sachlich gefolgt werden. Die Anregung enthält sonst keine konkrete, sachbezogene Forderung zur Änderung des Plansatzes oder seiner Begründung.
145	G 3-16	135-477-003	<b>Das seit 01. Mai 2023 eingeführte Deutschland-Ticket für den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr schließt den Fernbusverkehr aus und steht damit einer kostengünstigen Verbesserung für die Bevölkerung in den Mittelzentren ohne Anschluss an den schienengebundenen Personennah- und Fernverkehr entgegen.</b>	<b>Kenntnisnahme</b>  Der Plangeber hat keinen Einfluss auf die Gesetzgebung und Zulässigkeit des Deutschland-Tickets im Fernbusverkehr.  Ansonsten stellt der Grundsatz G 3-16 eine Möglichkeit vor, eine Ergänzung zum StPNV sowie zum fehlenden SPNV in den beiden Mittelzentren Eisenberg und Schleiz bereitzuhalten.

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>In den Ausführungen wird dargestellt, dass nicht alle Mittelzentren in Ostthüringen entsprechend den Grundsätzen der Raumordnung an den Schienenpersonenverkehr angeschlossen sind. Als Möglichkeit, um einen Anschluss an den Nah- und Fernverkehr herzustellen, wird die Anbindung durch Fernbusse beschrieben. Darauf aufbauend sollen die Mittelzentren Eisenberg und Schleiz entsprechende Infrastrukturen für eine Fernbusanbindung vorhalten.</p> <p>Bereits in der 1. Stellungnahme zum Regionalplan Ostthüringen 2019 verwiesen wir darauf, dass der verfolgte Ansatz als nicht zielführend betrachtet werden kann und möchten erneut darauf hinweisen, dass allein durch die Liberalisierung des Fernbusverkehrs keine Verbesserung für die betroffenen Mittelzentren entstehen wird. Das in unserer Zuständigkeit genannte Mittelzentrum Schleiz unterhält einen Fernbushalt. Die Forderung die vorhandene Infrastruktur der Nahverkehrsbusbahnhöfe entsprechend den Fernbushöfen aufzurüsten können wir nicht teilen. Der Fernbusverkehr wird von privaten Anbietern unterhalten und unterliegt genau wie im öffentlichen Bereich der Wirtschaftlichkeit der Unternehmen. Mit einem schnellen Rückzug der Fernbusanbieter im ländlichen Raum muss jederzeit gerechnet werden. So geschehen 2022 in Saalfeld mit Einstellung der Verbindungen Saalfeld-Berlin und Saalfeld-Prag aus wirtschaftlichen Gründen.</p> <p>Wir verweisen erneut auf die bereits bestehenden adäquaten Verbindungen des Landesbedeutsamen Busnetzes (LBL), die zu einer deutlichen Qualitätssteigerung der Anbindung an das Schienenpersonenverkehrsnetz sowie an das Oberzentrum Jena geführt haben. Aus unserer Sicht sollte das LBL weiter als geeignetes Instrument zur Anbindung der Mittelzentren mit den genannten Funktionen beachtet und ausgebaut werden. Das Fernbusnetz ist im ländlichen Raum nach wie vor zu wenig ausgebaut und ist lediglich als mögliche Ergänzung und nicht als vorrangig für eine überregionale Verbindung der Mittelzentren zu betrachten.</p>	<p>Ohnehin sind Grundsätze der Raumordnung noch keine abschließenden Abwägungsentscheidungen, sondern mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellende raumordnerische Belange. Diese sind auch noch einer Abwägung zugänglich. Wenn also keine Verbesserung der Situation durch u. a. dem Bau einer angepassten Infrastruktur für Fernbusanbieter in Schleiz oder Eisenberg von der Fachplanung erkannt werden, so kann dies in einer Abwägung eingestellt werden.</p> <p>Im Grundsatz G 3-17 übernimmt der Plangeber das von der Landesplanung veröffentlichte landesbedeutsame Busnetz und entwickelt daraus für die Region Ostthüringen ein Netz regional bedeutsamer Achsen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs. Mit diesem Netz soll die Verbindung zwischen benachbarten Zentralen Orten, die Anbindung von Gemeinden mit überörtlich bedeutsamen Tourismusfunktionen an Zentrale Orte sowie Verbindungen an das Netz des Schienenpersonennahverkehrs sichergestellt werden.</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
146	G 3-17	19-670-003	<b>Wir begrüßen die Aufnahme einer Personennahverkehrs-Verbindung von Altenburg – Meuselwitz – Zeitz in das Programm "Landesbedeutsame Busnetz".</b>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Für Hinweise und Umsetzung ist jedoch die zuständige Fachbehörde sowie die Kreisplanung ins Benehmen zu setzen.</p>
147	G 3-17	69-257-007	<p><b>Wir begrüßen die im Regionalplan hinzugekommene Verbindung als „Landesbedeutsames Busnetz“ – Gera – Münchenbernsdorf – Triptis – Auma-Weidatal – Schleiz.</b></p> <p><b>Es sollte bei der Detailplanung dieser Route darauf geachtet werden, dass in Triptis und Auma-Weidatal für die o. a. Strecke entsprechende Umsteigemöglichkeiten von und nach Zeulenroda-Triebes vorgesehen werden.</b></p>	
148	G 3-17	97-1-001	<p><b>„Hinsichtlich der Abwägungsergebnisse bezüglich unserer Stellungnahme zum 1. Entwurf von 2019 nehmen wir zur Kenntnis, dass eine Übernahme der StPNV-Relationen aus dem Projekt „Schmölln macht mobil“ im Regionalplan (Begründung G 3-17) nicht vorgenommen werden soll. Für die Kreisgrenzen und länderübergreifende Verbindung Schmölln – Crimmitschau möchten wir anregen, dies erneut zu prüfen, zumal hier keine adäquate umsteigefreie SPNV-Verbindung besteht. Laut Statistik der Arbeitsagentur bestehen in diesem Bereich recht enge Pendlerverflechtungen. In der Summe pendeln werktäglich annähernd 300 Personen zwischen den beiden Städten als Ein- bzw. Auspendler.“</b></p> <p>Aufgrund der besonderen Bedeutung der Verbindung Schmölln-Crimmitschau regt der Landkreis Altenburger Land ebenfalls an, die Verbindung nochmals zu prüfen und ggf. in den Grundsatz G 3-17 aufzunehmen.</p>	<p><b>Nicht entsprochen</b></p> <p>Die vom Plangeber definierten regional bedeutsamen Achsen des öffentlichen Personennahverkehrs, sollen zentrale Orte erschließen, wo keine Schienenverbindungen mehr vorhanden sind oder wo keine zeitlich vernünftigen schienengebundenen Relationen vorhanden sind. Die vom Einreicher genannte Achse verläuft zwar nicht direkt parallel entlang einer Bahntrasse, dennoch verbindet sie zwei zentrale Orte welche einen raschen Anschluss über Gößnitz mit der Bahn haben (lediglich 19 min zwischen beiden Orten). Die hier genannte Busverbindung kommt auf eine Fahrzeit von 45 min und ist somit keineswegs konkurrenzfähig. Die Begründung zum Grundsatz G 3-17 liefert eine Definition für die Ausweisung einer regional bedeutsamen Achse des Straßenpersonennahverkehrs. Anhand dessen hat der Plangeber eine Bewertungsmatrix erstellt und die vom Einreicher herangetragene Achse Schmölln – Crimmitschau geprüft. Aus oben genannten Gründen fiel die Bewertung für die geforderte Achse negativ aus.</p> <p>Die Achse Schmölln-Crimmitschau ist zwar unstrittig lokal bedeutsam, jedoch ist sie ebenfalls keine Verbindung des landesbedeutsamen Busnetzes (siehe Karte: „Darstellung des landesbedeutsamen ÖPNV-Netzes“ – TMIL, Referat 42) und des</p>
149	G 3-18	38-559-001	<p><b>Hinsichtlich der Abwägungsergebnisse bezüglich unserer Stellungnahme zum 1. Entwurf von 2019 nehmen wir zur Kenntnis, dass eine Übernahme der StPNV-Relationen aus dem Projekt „Schmölln macht mobil“ im Regionalplan (Begründung G 3-17) nicht vorgenommen werden soll. Für die Kreisgrenzen und länderübergreifende Verbindung</b></p>	

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p><b>Schmölln – Crimmitschau möchten wir anregen, dies erneut zu prüfen,</b> zumal hier keine adäquate umsteigefreie SPNV-Verbindung besteht. Laut Statistik der Arbeitsagentur bestehen in diesem Bereich recht enge Pendlerverflechtungen. In der Summe pendeln werktäglich annähernd 300 Personen zwischen den beiden Städten als Ein- bzw. Auspendler.</p>	<p>neuen Rahmenplans Integralen Taktfahrplan Thüringen (siehe &lt;<a href="https://www.leg-thueringen.de/itf/">https://www.leg-thueringen.de/itf/</a>&gt;).</p>
150	G 3-17	105-651-001	<p><b>Punkt G 3-17 Straßenpersonennahverkehr, im speziellen der Aufnahme der Achse Bad Lobenstein – Nordhalben – Kronach in das Programm „Landesbedeutsame Busnetze“</b> Der Landkreis Kronach hat mit der Umsetzung seines neuen innovativen Mobilitätskonzepts zum 01.08.2020 eine mindestens stündliche Busverbindung zwischen Kronach und Nordhalben geschaffen, die auch die Abendstunden und das Wochenende einschließt. Einer Fortführung der bestehenden Linie bis Bad Lobenstein steht der Landkreis grundsätzlich positiv gegenüber. Voraussetzung wäre jedoch eine entsprechend adäquate Nachfrage auf dieser Relation. Bad Lobenstein ist nicht als Mittelzentrum mit überörtlicher Tourismusfunktion ausgewiesen und die Pendlerverflechtungen zwischen dem Saale-Orla-Kreis und dem Landkreis Kronach sind mit 228 Pendlern in den Landkreis Kronach und 74 Pendlern in den Saale-Orla-Kreis (Stand Juni 2022) auf einem relativ niedrigen Niveau, was nach unserer Einschätzung aktuell eine eher geringe Nachfrage auf einer möglichen Busverbindung Kronach – Nordhalben – Bad Lobenstein erwarten lässt. Vor Einführung einer Buslinie wären deshalb weitergehende Untersuchungen zur Erschließung möglicher Fahrgastpotenziale unabdingbar.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b> Die im Ziel Z 4-5 benannten Gemeinden mit überörtlich bedeutsamer Tourismusfunktion sind Grundzentren oder keine zentralen Orte. Die Zuweisung der überörtlich bedeutsamen Gemeindefunktion Tourismus an Zentrale Orte ist nicht erforderlich (LEP, 4.4.5 V, 4.4.6 V), da diese per Definition entsprechende touristische Funktionen übernehmen (⇔ LEP, 2.2.6 G, 2.2.8 G, 2.2.10 G, 1.1.12 G). Bad Lobenstein als Mittelzentrum übernimmt demnach schon überörtliche Tourismusfunktionen (siehe hierzu auch Einleitung zum Abschnitt 4.6.2 Gemeinden mit überörtlich bedeutsamer Tourismusfunktion) und eine nochmalige Benennung nicht notwendig. Ansonsten obliegt die Bewertung und Umsetzung der Planaussagen im Grundsatz G 3-17 der entsprechenden Fachplanung. Die Anregung enthält keine weitere konkrete, sachbezogene Forderung zur Änderung des Plansatzes oder seiner Begründung.</p>
151	G 3-17	127-349-112	<p><b>Der Satz „Vorgeschlagene, jedoch noch nicht bediente Achsen sollen zukünftig in das Programm „Landesbedeutsame Busnetz“ aufgenommen werden.“ bedarf einer Klarstellung und ist entsprechend der tatsächlichen Gegebenheiten zu überarbeiten.</b></p>	<p><b>entsprochen</b> Der vom Einreicher angesprochene Satz im Grundsatz G 3-17 wird mit dem Hinweis zur StPNV-Finanzierungsrichtlinie korrigiert.</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>Die förderfähigen landesbedeutsamen Busachsen (Verbindungen zwischen Ober- bzw. Mittelzentren) werden in der StPNV-Finanzierungsrichtlinie abschließend genannt und können gefördert werden, soweit sie die in der Richtlinie genannten Kriterien erfüllen. Eine Verbindung von Grundzentren ist derzeit ebenso nicht vorgesehen, wie die Förderung von Verbindungen, die mit dem SPNV gegenüber dem Bus mit geringerer Fahrzeit erreicht werden können.</p> <p>Das in der Begründung genannte VDV-Papier sollte dem Regionalplan nicht als Grundlage dienen, sondern die Liste der Verbindungen sollte mit der Liste der förderfähigen Verbindungen gemäß Anlage 1 der StPNV-Finanzierungsrichtlinie abgeglichen werden. Gegebenenfalls kann in der Plansatzbegründung die Aufnahme weiterer Verbindungen in die StPNV-Finanzierungsrichtlinie angeregt werden.</p>	<p>Ebenfalls wird das VDV-Papier aus der Plansatzbegründung entfernt und auf den ITF-Rahmenplan verwiesen.</p> <p>Die Begründung des Grundsatzes G 3-17 wird im Sinne des Einreichers ergänzt und die Aufnahme förderfähige Verbindungen gemäß Anlage 1 der StPNV-Finanzierungsrichtlinie angeregt.</p>
152	G 3-17	127-349-119	<p><b>In Karte 3.1 sollen für den Straßenpersonennahverkehr folgende Netzelemente Berücksichtigung finden:</b></p> <p>a) Landesbedeutsame Busachsen gemäß der StPNV-Finanzierungsrichtlinie als erste Ebene, eventuell gekennzeichnet in „umgesetzt“ und „noch nicht umgesetzt“ -&gt; siehe Anhang 2 [liegt dem Plangeber vor]</p> <p>b) die von den regionalen Aufgabenträgern ABG, G, GRZ, SHK, J und ZVSO in ihren Nahverkehrsplänen definierten (geplanten) Hauptnetze und -achsen mit hoher Taktfrequenz (siehe auch Nahverkehrsplan Altenburger Land Seite 49ff.) unter Berücksichtigung entsprechender grenzüberschreitender Verbindungen/Planungen der außerthüringische StPNV-Aufgabenträgern BLK, L, Z, V, HO und KC nach Thüringen hinein als zweite Ebene (beispielsweise Gera – Ronneburg – Werdau – Zwickau)</p> <p>c) die im Rahmenplan des in Umsetzung befindlichen Landesmodellprojekts Integraler Taktfahrplan (ITF) zusätzlich zu den</p>	<p><b>teilweise entsprochen</b></p> <p>Die meisten vom Einreicher geforderten Ergänzungen bzgl. der Karte 3.1 werden vom Plangeber nicht übernommen.</p> <p>Es ist praktisch unmöglich, alle vom Einreicher angebrachten Punkte in einer Karte so darzustellen, dass diese im A 3-Format und Maßstab 1:375.000 noch einen erkenntlichen Nutzen hat.</p> <p>zu a) Die landesbedeutsamen Buslinien, welche nach der StPNV-Finanzierungsrichtlinie förderfähig sind, wurden, bis auf wenige Ergänzungen, vollständig übernommen und als regional bedeutsame Achsen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs benannt. Anhand einer Bewertungsmatrix, welche auf Basis der im Grundsatz G 3-17 getroffenen Definition fungiert, wurde eine Vielzahl an Achsen geprüft und bewertet. Im Ergebnis wurde ein Netz aus regional bedeutsamen StPNV-Achsen erstellt. Welche Trassen hier bereits eine Förderung nach StPNV-Finanzierungsrichtlinie erhalten, kann dargestellt werden.</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>beiden erstgenannten Ebenen genannten, weiteren erforderlichen Linien (wie z.B. Jena – Blankenhain oder Saalfeld – Probstzella) als dritte Ebene -&gt; siehe Anhang_3</p> <p>d) die sich daraus ergebenden Verknüpfungspunkte Bahn/Bus und Bus/Bus</p>	<p>zu b) Die von den regionalen Aufgabenträgern definierten Hauptachsen werden nicht übernommen, da es keine einheitliche Bewertungsmatrix hierzu gibt (siehe oben) und diese oft keine vom Plangeber definierte regional bedeutsamen StPNV-Achsen wären. Unter anderem die vom Einreicher beispielhaft genannte Verbindung Gera – Ronneburg – Werdau – Zwickau würde per Definition keine förderfähige sowie regional bedeutsame StPNV-Achse darstellen, da z. B. Parallelverkehr zum SPNV bestehen würde und dieser trotz Umstieg dennoch deutliche kürze Reisezeiten im Vergleich zum StPNV hätte.</p> <p>zu c) Zusätzlich zu den in a) und b) genannten Ebenen ist es unmöglich noch eine weitere Ebene zum Landesmodellprojekt Integraler Taktfahrplan (ITF) darzustellen – zumal letzteres bereits drei Ebenen bedürfte (landesbedeutsame Linie laut StPNV-Richtlinie, wichtige Linie, zusätzlich erforderliche Linie). Die genannte Verbindung Jena – Blankenhain wäre laut ITF-Rahmenplan eine „zusätzlich erforderliche Linie“. Sie gilt weder als wichtige noch als landesbedeutsame Linie laut StPNV-Förderrichtlinie. Dies betrifft ebenfalls die vom Einreicher genannte Verbindung Saalfeld – Probstzella, welche zudem parallel zur Saalbahn verläuft und somit in Konkurrenz gegenüber dem SPNV stünde – und somit auch nicht förderfähig ist.</p> <p>zu d) Die Verknüpfungspunkte ergeben sich aus dem vom Plangeber erstellten Konzept und sind ähnlich der des ITF-Rahmenplans, jedoch ohne Unterteilung des Schienenpersonenverkehrs.</p>
153	G 3-17	135-477-004	<p><b>Der Vorschlag die in unseren Verbandsgebiet aufgeführten Achsen zukünftig in das Programm des LBL aufzunehmen findet unsere Unterstützung.</b></p>	<p><b>Kenntnisnahme</b> Die Stellungnahme enthält keine konkrete, sachbezogene Forderung zur Änderung des Plansatzes oder seiner Begründung.</p>
154	G 3-17	172-1544-001	<p><b>Der ZVV hat keine Einwendungen gegen diesen Entwurf. Wir haben [jedoch] folgenden Hinweis:</b></p> <p>In Karte 3-1 Verkehr sollte die für den ÖSPV bedeutsame Achse Zeulenroda – Plauen dargestellt werden (analog zu Schleiz – Plauen), sh. Anlage.</p>	<p><b>entsprochen</b> Dem Hinweis des Einreichers wird entsprochen. Die ÖPNV-Achse zwischen Zeulenroda-Triebes und Plauen ist nach der Anlage 1 der StPNV-Finanzierungsrichtlinie des Landes Thüringen als landesbedeutsame Buslinie förderfähig. Der Plangeber</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
				hat sich dazu entschlossen, die Achse Triptis – Auma-Weidatal – Zeuelnroda-Tribes – Plauen als regional bedeutsame Achse des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs aufzunehmen. Die gesamte Achse als Buslinie ist zeitlich die effiziente Verbindung in der Gesamtbetrachtung des öffentlichen Nahverkehrs.
155	G 3-18	24-583-001	<p><b>In der Karte 3.1 ist ein Verknüpfungspunkt Bahn-Bus im Grundzentrum Stadt Schwarzatal eingezeichnet, das ist so nicht korrekt.</b></p> <p>Die Verknüpfung der Schwarzatalbahn mit dem Busverkehr findet am Bahnhof Sitzendorf-Unterweißbach bzw. auch weiter westlich in Katzhütte statt. Auch im Konzept für einen Taktfahrplan in Thüringen (<a href="https://www.legthueringen.de/fileadmin/user_upload/leg_portal/downloads/itf/rahmenplan_itf_thueringen_aktuell.pdf">https://www.legthueringen.de/fileadmin/user_upload/leg_portal/downloads/itf/rahmenplan_itf_thueringen_aktuell.pdf</a>) ist die Verknüpfung zur Anbindung des Grundzentrums Stadt Schwarzatal OT Oberweißbach in Sitzendorf vorgesehen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Der Plangeber hat sich dazu entschieden, die detaillierten Knoten aus dem ITF-Rahmenplan so nicht zu übernehmen. Die vom Plangeber ermittelten Verknüpfungspunkte sind in Ostthüringen identisch zu denen des ITF-Rahmenplans, ohne jedoch eine Unterteilung des Schienenpersonenverkehrs vorzunehmen. Des Weiteren betrachtet der Plangeber auch Knotenpunkte Bahn-Bahn, welche im ITF-Rahmenplan nicht auftauchen.</p> <p>Die erst 2019 gegründete Stadt Schwarzatal hat eine Knotenfunktion bzw. sollte aufgrund der grundzentralen Funktion eine Knotenfunktion haben. Zwar ist Sitzendorf nicht Teil der Stadt Schwarzatal aber der Verwaltungsgemeinschaft Schwarzatal. Dementsprechend ist der Standort nicht falsch, sondern liegt auch bedingt auf der Maßstabsebene des Regionalplans im Schwarzatal.</p> <p>Der fehlende Verknüpfungspunkt bei Katzhütte wurde in der Karte 3-1 ergänzt.</p>
156	G 3-18	38-559-002	<p><b>Hinsichtlich der maximalen Wartezeiten an Bahn-Bus-Verknüpfungspunkten (Begründung, G 3-18) weisen wir darauf hin, dass für die Produkte PlusBus/TaktBus, welche überwiegend mit den regional bedeutsamen Linien deckungsgleich sind, diese Wartezeiten in der Regel zehn Minuten nicht überschreiten sollen.</b></p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Stellungnahme enthält keine konkrete, sachbezogene Forderung zur Änderung des Plansatzes oder seiner Begründung.</p>
157	G 3-18	135-477-005	<p><b>Dem Ansatz, dass ein abgestimmter Bus-Bahnfahrplan hin zu einem integralen Taktfahrplan (ITF) zielführend ist, stimmen wir zu.</b></p> <p>Jedoch sollte in der Begründung darauf hingewiesen werden, dass die Umsetzung und das Betreiben eines ITF mit hohen</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die auskömmliche Finanzierung des StPNV zur Entwicklung und Umsetzung des ITF-Rahmenplans wird auch vom Plangeber befürwortet, sie ist jedoch nicht Aufgabe des Plangebers. Er kann</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>finanziellen und personellen Aufwendungen verbunden ist, die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger nur mit der Zusicherung der finanziellen Beteiligung durch das Land Thüringen erfüllen können. Laut Auskunft des TMIL wird sich das Land Thüringen bis auf weiteres nicht an den Kosten des ITF beteiligen können.</p>	<p>jedoch die Forderung des Einreichers als grundlegende unverbindliche Orientierungsvorgaben für die Zukunft darstellen. Daher wird folgender Hinweis in die Begründung des Grundsatzes G 3-18 eingearbeitet:</p> <p><i>Die Finanzierungen des Landes für den StPNV sollten zunehmend den Schwerpunkt ITF fokussieren.</i></p>
158	G 3-18	106-16-009	<p><b>Der Leutenberger ÖPNV-Verknüpfungspunkt sollte in den Regionalplan mit aufgenommen werden.</b></p> <p>Um einen für die Bürger attraktiven ÖPNV auch im ländlichen Raum zu gewährleisten, sind die im Planentwurf genannten Angebotsformen eine Alternative. Ein regelmäßig getaktetes ÖPNV-Angebot sollte aber trotzdem den Vorzug erhalten, weil ein planmäßiger Busverkehr eine höhere Akzeptanz erfährt, als Angebote die erst angefordert werden müssen. Speziell dort wo bereits Infrastruktur geschaffen wurde ist das aus unserer Sicht angebracht.</p> <p>Bereits die Entscheidung vor dem Kauf eines eigenen Autos muss hier durch die Existenz eines als ausreichend wahrgenommenen ÖPNV zugunsten dessen beeinflusst werden. Rufsysteme vermögen dies nicht (zumal wenn die Anfahrtszeiten längere Wartezeiten mit sich bringen). Für unseren Bereich wäre dann auch ein 120 Minutentakt mit kleineren Bussen denkbar, in den auch der Schülerverkehr mit integriert werden kann.</p> <p>Die Buslinie 554 sollte dann auch den SOK-Kreis (Bushaltestellen Drognitz OT Lothra und Remptendorf OT Altengesees) mit einbeziehen, um dort die Anbindung an das „Thüringer Meer“ und Bad Lobenstein zu erreichen bzw. Angebote zu schaffen. Bei der Buslinie 555 sollten in Lehesten die Anbindung nach Bayern (Richtung Steinbach am Wald) mitberücksichtigt werden. Die Ankunftszeiten der Busse der Linien 554 und 555 müssen sich an den Abfahrtszeiten der „Sormitztalbahn“ am Bahnhof Leutenberg orientieren, um hier das Umsteigen und ein zeitnahes Weiter-</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Organisation des öffentlichen Nahverkehrs liegt nicht im Kompetenzbereich der Regionalplanung. Aufgabenträger des ÖPNVs ist nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 ThürÖPNVG der Landkreis sowie die kreisfreien Städte. Nach Abs. 3 im selben Gesetz können kreisangehörige Gemeinden das von den Aufgabenträgern vorgehaltene ÖPNV-Angebot im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit eigenverantwortlich erweitern.</p> <p>Folglich ist die Forderung nach einer besseren Anbindung Leutenbergs an die entsprechende Verkehrsplanung des entsprechenden Landkreises zu übermitteln.</p> <p>Nach § 2 Abs. 2 ThürÖPNVG ist in der Landes- und Regionalplanung (sowie Bauleitplanung) auf eine angemessene Anbindung der Wohngebiete an Arbeitsstätten, öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und Erholungsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln hinzuwirken. Dem kommt der Plangeber nach, indem er im Grundsatz G 3-17 das von der Landesplanung veröffentlichte landesbedeutsame Busnetz übernimmt und für die Region Ostthüringen ein Netz regional bedeutsamer Achsen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs entwickelt. Mit diesem Netz soll die Verbindung zwischen benachbarten zentralen Orten, die Anbindung von Gemeinden mit überörtlich bedeutsamen Tourismusfunktionen an Zentrale Orte sowie Verbindungen an das Netz des Schienenpersonennahverkehrs sichergestellt werden.</p> <p>Die Stadt Leutenberg ist kein zentraler Ort, liegt jedoch im Vorbehaltsgebiet Tourismus und Erholung Thüringer Wald/Thüringer</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			kommen in Richtung Saalfeld bzw. Bad Lobenstein zu gewährleisten und auch umgekehrt für die Bahnreisenden das Weiterkommen zu den OT in unserer Region.	Schiefergebirge/Thüringer Meer und hat eine überörtlich bedeutende Tourismusfunktion. Da die Stadt Leutenberg über einen Bahnanschluss besitzt und über Saalfeld/Saale Fernreisende mit dem SPNV diese auch problemlos erreichen können, erfolgte weder im ITF-Rahmenplan noch im Konzept des landesbedeutenden Busnetzes eine Anbindung an einer landesbedeutenden Busverbindung. Der Plangeber sieht ebenso wie die Fachplanung keine Notwendigkeit, einen Verknüpfungspunkt Bahn-Bus darzustellen, da keine regional bedeutsamen Achsen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs die Stadt Leutenberg bedienen. Das schließt natürlich das Vorhandensein von lokal bedeutsamen Verbindungen mit Verknüpfung am Bahnhof Leutenberg nicht aus. Jedoch sind die Linien 553, 554 und 555 weder landesbedeutsame noch regional bedeutsame Achsen des öffentlichen StPNV per Definition des Plangeber (siehe Begründung G 3-17).
159	G 3-19	70-2-004	<p><b>Die Einführung „lokaler Managementzentralen“ wird weiterhin hinterfragt. Die Begründung lässt nicht erkennen, wer diese Zentralen einrichten oder organisieren soll; die Frage der Finanzierung stellt sich, der Befugnisse etc.</b></p> <p>Die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV obliegt den gemäß § 3 Abs. 1 ThürÖPNVG zuständigen Aufgabenträgern als Aufgabe des eigenen Wirkungskreises im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit. Dazu stellt jeder Aufgabenträger regelmäßig einen Nahverkehrsplan für einen Zeitraum von 5 Jahren auf, der Strategien und Maßnahmen zur Organisation sowie zur Angebotsgestaltung und Infrastrukturentwicklung trifft. Das schließt auch Kooperationen, neue flexible Angebotsformen oder die Abstimmung grenzüberschreitender Angebote ein. Der Nahverkehrsplan wird darüber hinaus nach Bedarf fortgeschrieben. Die mit der Leistungserbringung betrauten Verkehrsunternehmen setzen diese Maßnahmen um. Damit sind Aufgabenverteilung und Verantwortlichkeiten im ÖPNV in Thüringen geregelt. Weitere Organisationsformen machen das System ÖPNV nicht übersichtlicher.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Es ist keine Intention des Plangebers, wie vom Einreicher der Stellungnahme mit der Anreg.-Nr. 70-2-004 unter der Ifd.-Nr. 159 den Grundsatz G 3-18 dargestellt, dass durch das Konzept der „lokalen Mobilitätszentralen“ bzw. „lokalen Mobilitätsmanagern“ zwingend weitere Organisationsformen etabliert werden müssen oder laut Anreg.-Nr.: 135-477-006 unter der Ifd.-Nr. 161 das Ridepooling nicht mehr vom beauftragten Verkehrsunternehmen durchgeführt würde. Hier wird der Plangeber eine Verbesserung der Formulierung in der Begründung des Grundsatzes G 3-19 vornehmen.</p> <p>Wie der ÖPNV über lokale Akteure organisiert werden könnte, um örtliche Mobilitätsbedürfnisse zu bedienen, wurde bereits in der Schriftenreihe „DER NAHVERKEHR“ Ausgabe 07-08/2014 publiziert.</p> <p>&lt;<a href="https://www.nvbw.de/fileadmin/user_upload/aufgaben/planung_foerderung/buergerbusse/Schriftenreihe_O__PNV_von_unten.pdf">https://www.nvbw.de/fileadmin/user_upload/aufgaben/planung_foerderung/buergerbusse/Schriftenreihe_O__PNV_von_unten.pdf</a>&gt;</p>

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
160	G 3-19	127-349-111	<p><b>Unter Bezug auf G 3-19 wird ergänzend darauf hingewiesen, dass lokale Mobilitätszentralen zwar koordinierend handeln können; die Durchführung des Verkehrsangebots unterliegt jedoch den Bestimmungen des PbefG, so dass der Nahverkehrsplan des jeweiligen Aufgabenträgers zu berücksichtigen ist.</b></p> <p>Neben dem Linienbedarfsverkehr wird im novellierten Personenbeförderungsgesetz (PbefG) auch die Möglichkeit eröffnet, sogenannte gebündelte Bedarfsverkehre anzubieten. Dabei geht es gem. § 50 PBefG um die Beförderung von Personen mit Pkw, bei der mehrere Beförderungsaufträge entlang ähnlicher Wegstrecken innerhalb einer Gemeinde gebündelt ausgeführt werden. Hierbei handelt es sich jedoch um unternehmerische bzw. eigenwirtschaftliche Verkehrsangebote, d. h. diese Verkehre werden nicht durch die kommunalen Aufgabenträger bestellt.</p>	<p>Dem Plangeber ist des Weiteren bewusst, wem die Finanzierung und Organisation gemäß § 3 Abs. 1 ThürÖPNVG obliegt. Der Plangeber plant keine weitere Organisationsform, sondern stützt seine Vorgaben an bereits bestehende Organisationsformen. Durch Einbeziehung unterschiedlicher und flexibler Angebotsformen wie Rufbus, Bürgerbus oder Zubringerbus und Eventbusse (z. B. an Wochenenden) sowie Linientaxi und Sammeltaxi unter dem Schirm einer lokalen Mobilitätszentrale oder einem lokalen Mobilitätsmanager, kann in einem kleinräumigen Maßstab bedarfsgerechter und -gesteuerter Flächenbetrieb (Ridepooling und „On-Demand-Verkehre“) sichergestellt werden. Die jeweiligen von den Landkreisen beauftragten regionalen Akteuren des StPNV können nach Bedarf zur Durchführung von Ridepooling-Angeboten (Bündelung mehrerer Fahrten, Gemeinschaftsverkehr) sowie Event-, Wander- oder Rufbus-Services auf lokale Kooperationspartner – meist Taxiunternehmen oder ähnliche lokale Mobilitätsakteure – ausgliedern. Unter anderem werden Rufbusfahrten des PRG/RVG – Landkreis Greiz – sowie auch in anderen Landkreisen bereits an lokale Kooperationspartner (z. B. Taxiunternehmen) vergeben. Diese könnten in einem weiteren Schritt auch als lokale Mobilitätszentrale fungieren und koordinieren für den vom Landkreis bestellten Aufgabenträger die lokalen Bedürfnisse an öffentlichen Individualverkehre. In einem weiteren Schritt können sie ebenfalls die lokalen Anfragen bündeln, um ein effizientes und bedarfsgerechtes Angebot bereitzustellen. Es ist jedoch keine Ziel- bzw. Muss-Vorgabe des Plangebers und damit kann die Idee, individuelle lokale ÖPNV-Bedürfnisse bedarfsgerecht zu organisieren und zu bedienen, auch anders umgesetzt werden.</p> <p>Zusammenfassend sind Grundsätze von den Fachplanungsträgern bei ihrer Entscheidung lediglich zu berücksichtigen, müssen aber nicht zwingend beachtet werden. Sie können also unter Begründung – dem im Einzelfall zukommenden Gewichts – weg-</p>
161	G 3-19	135-477-006	<p><b>Der Ansatz flexible Angebotsformen weiterzuentwickeln, um weitere Mobilitätsangebote im ländlichen Raum zu schaffen, ist zu begrüßen. Die Idee die Durchführung an Subunternehmen zu vergeben, findet grundsätzlich unsere Zustimmung. Wir bitten aber zu ergänzen, dass die Durchführung der flexiblen Bedienform auch die Möglichkeit vorhalten sollte, in bestehende Verkehre einzufließen und bereits vorhandene Ressourcen des [beauftragten] VU [Verkehrsunternehmens] zu nutzen.</b></p> <p>Zur Koordinierung der Angebote wird auf die Schaffung lokaler Mobilitätszentralen verwiesen. Hierfür sollen bestimmte Serviceleistungen größerer Busunternehmen auf kleine lokale Kooperationspartner- meist Taxiunternehmen - zur Durchführung von Sammeltaxi-, Rufbus-Service etc. ausgelagert werden. Die Koordination des bedarfsgerechten Flächenbetriebes im kleinräumigen Maßstab würde somit nicht mehr von einer Hauptzentrale des Verkehrsunternehmens durchgeführt, sondern von beauftragten lokalen Subunternehmen. Dem stehen wir kritisch</p>	<p>Zusammenfassend sind Grundsätze von den Fachplanungsträgern bei ihrer Entscheidung lediglich zu berücksichtigen, müssen aber nicht zwingend beachtet werden. Sie können also unter Begründung – dem im Einzelfall zukommenden Gewichts – weg-</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>gegenüber. Die Koordination der Durchführung des bedarfsgerechten Individualverkehrs sollte beim beauftragten Verkehrsunternehmens (VU) des zuständigen Aufgabenträgers liegen. Das VU verfügt über alle notwendigen Ressourcen und Informationen um den Bedarfsverkehr digital zu organisieren und zu delegieren. Es ist davon auszugehen, dass die Anmeldungen für flexible Bedienformen (Rufbus) zukünftig nur noch App-basiert abgewickelt werden wird und lokale Mobilitätszentralen nicht mehr zeitgemäß sein werden. Zudem ist die Abwicklung zentraler Tarifbestimmungen und Beförderungsentgelte (Verkehrsverbund Mittelthüringen) nicht durch beauftragte Subunternehmer darstellbar, da hier entsprechend standardisierte Schnittstellen und zentrale Einnahmenregelungen bestehen, die in zentraler Beauftragung und Verantwortung des VU liegen.</p>	<p>gewogen werden. Wenn die Umsetzung von lokalen Mobilitätszentralen oder das Einsetzen von lokalen Mobilitätsmanagern dem Interesse und der Planungen des beauftragten StPNV-Aufgabenträgers widersprechen, dann stellt ein Grundsatz der Raumordnung kein unüberwindbares Hindernis dar, um flexible Bedienformen im ÖPNV in anderer Form umzusetzen.</p> <p>Darüber hinaus enthalten die Stellungnahmen keine weiteren konkreten, sachbezogenen Forderungen zur Änderung des Plansatzes oder seiner Begründung.</p>
162	G 3-19	86-4-040	<p><b>Die Notwendigkeit flexibler Angebotsformen muss in G 3-19 noch mehr verdeutlicht werden.</b></p> <p>Die flächendeckende Versorgung, mit dem ÖPNV, durch eine regelmäßige Taktung, zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensverhältnisse, erweist sich als unlösbare Aufgabe. Neue flexible Angebotsformen (G 3-19) sind unabdingbar und zwingend zu stärken. Um intensivere Verdeutlichung des Grundsatzes wird gebeten. Gleichwertige Lebensverhältnisse in den unterschiedlichsten Regionen werden in einem hohen Maße durch Mobilität geprägt. Der Ländliche Raum ist nur mittels gut nutzbarem Angebot attraktiv für Bewohner, Arbeitnehmer und Touristen.</p>	<p><b>entsprochen</b></p> <p>Eine Ergänzung in der Begründung zum Grundsatz G 3-19 stellt die gleichwertigen Lebensverhältnisse auch im ländlichen Raum durch den angemessenen und bedarfsgerechten Ausbau des ÖPNV-Angebots heraus.</p>
163	G 3-20	70-2-005	<p><b>Bestandteil dieses Grundsatzes ist die Verbesserung der innerörtlichen zentralen Erschließung durch den ÖPNV u.a. in Greiz. In der Erläuterung lässt sich allerdings nicht nachvollziehen, welche Gründe zu dieser Aussage geführt haben.</b></p> <p>Greiz ist durch den ÖPNV bedarfsgerecht erschlossen, es erfolgt eine laufende Anpassung an aktuelle Entwicklungen. Seitens des</p>	<p><b>entsprochen</b></p> <p>Der Plangeber wird den Grundsatz G 3-20 insofern anpassen, das von einer „stetigen und bedarfsgerechten“ Verbesserung des ÖPNV-Angebots gesprochen wird. Der Begründungstext zum Grundsatz liefert hinreichende Hinweise zu den Gründen der Planvorgabe. Weitere Notwendigkeiten zur Anpassung des Plansatzes bzw. des Begründungstextes sieht der Plangeber nicht. Denn Grundsätze sind zu berücksichtigen, müssen aber</p>

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			Aufgabenträgers wird deshalb kein gesonderter Handlungsbedarf gesehen.	nicht zwingend beachtet werden. Sie können also unter Begründung – dem im Einzelfall zukommenden Gewichts – weggewogen werden.
164	G 3-20	70-2-006	<p><b>Im Weiteren wird in der Erläuterung das Stadtbahn-Neubau-Vorhaben Gera-Langenberg aufgeführt verbunden mit dem Vorschlag, eine kreisübergreifende Erweiterung bis nach Bad Köstritz zu prüfen. Wie schon hinreichend bekannt, widerspricht die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 bis Gera-Langenberg den berechtigten Interessen des Aufgabenträgers [...].</b></p> <p>Die Anbindung von Bad Köstritz an das Oberzentrum Gera ist derzeit mit einem 30-Minuten-Takt bzw. einem Stundentakt am Wochenende im Regionalbusverkehr ausreichend und bedarfsgerecht gesichert. Darüber hinaus erfolgt eine SPNV-Anbindung der Stadt Bad Köstritz über das Netz der Deutschen Bahn. Die Notwendigkeit für einen Straßenbahnbau wird nicht gesehen. Im Übrigen wird auch in diesem Fall auf die Planungshoheit des Aufgabenträgers Landkreis Greiz verwiesen.</p>	<p><b>nicht entsprochen</b></p> <p>Stadtbahnen sind besonders leistungsfähige Verkehrssysteme. Sie können demnach die weniger umweltfreundlichen Dieselmotoren ersetzen und eine weitaus höhere Verkehrsleistung erbringen. Die SPNV-Anbindung Gera – Bad Köstritz ist vorhanden, wird jedoch nur stündlich bedient und die Zugangsstelle liegt rund 1 km vom Ortszentrum Bad Köstritz entfernt. Die Idee einer Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 über Langenberg hinaus wird demnach nicht obsolet und ist mit den entsprechenden Kreisplanern besprochen worden.</p> <p>Ohnehin sind Grundsätze lediglich zu berücksichtigen, müssen aber nicht zwingend beachtet werden. Sie können also unter Begründung – dem im Einzelfall zukommenden Gewichts – weggewogen werden. Wenn eine Studie demnach herausstellt, dass eine Verlängerung der Stadtbahn bis nach Köstritz keinen sowohl ökonomischen als auch ökologischen Vorteil bietet, dann stellt ein Grundsatz der Raumordnung kein unüberwindbares Hindernis dar, um weiterhin die Anbindung mit dem StPNV bereitzustellen.</p>
165	G 3-20	127-349-113	<p><b>Der Grundsatz zur „verbesserten, innerörtlichen zentralen Erschließung“ und Begründung soll hinsichtlich der Passfähigkeit mit den jeweiligen kommunalen (Nah-)Verkehrsplanungen sowie der regionalplanerischen Steuerungskompetenz überarbeitet werden. Sofern dies nicht möglich ist, wird eine Streichung empfohlen.</b></p> <p>Bei der Formulierung „Eine kreisübergreifende Erweiterung des Stadtbahnnetzes (von Gera über Langenberg) bis nach Bad Köstritz sollte in die Prüfung zum Ausbau der Stadtbahnlinie einbezogen werden.“ wird darauf hingewiesen, dass diese Planung weder dem aktuellen Nahverkehrsplan der Stadt Gera entspricht noch die erforderliche Wirtschaftlichkeit gegeben sein wird. Zudem ist Bad Köstritz über den SPNV sowie Regionalbusse gut an das Oberzentrum Gera angebunden.</p>	<p>Der Einreicher der Stellungnahme mit der Anreg.-Nr. 127-349-113 unter der Ifd.-Nr.165 behauptet, dass der Ringschluss Jena nicht dem aktuellen Nahverkehrsplan der Stadt Jena entspräche. Jedoch wird der Straßenbahnringabschluss Jena Lobeda-Süd in der ÖPNV-Konzeption Jena 2030+ vom 08.10.2020 auf Seite 60 thematisiert.</p> <p>Eine wesentliche Aufgabe der Raumordnung ist es, zukünftige Entwicklungen zu erkennen und gegebenenfalls frühzeitig zu steuern. Regionalplanung ist eine vorrausschauende Planung und es liegt in der Natur der Sache, dass nicht nur aktuelle Stände</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			Die Aussage „Ein Ringschluss (in Jena) mit der Anbindung des Gewerbegebietes Lobeda-Süd über die bestehende Trasse Göschwitz – Lobeda-Ost (Linie 3) ist eine weitere wesentliche Maßnahme zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs“ entspricht nicht dem aktuellen Nahverkehrsplan der Stadt Jena.	übernommen werden, sondern auch zukünftige, wegweisende Planungen.
166	G 3-20	79-1511-011	<p><b>Es ist das in der ÖPNV-Konzeption Jena 2023+ enthaltene Projekt des Neubaus einer Straßenbahntrasse über den Beutenberg zu ergänzen.</b></p> <p>Von allen in Jena betrachteten Straßenbahn-Neubautrassen weist diese Strecke das höchste Fahrgastpotential auf, dass durch die geplante städtebauliche Entwicklung noch weiter anwachsen wird. Zudem schafft sie eine direkte Straßenbahnverbindung zwischen dem Bahnhof Jena West als Jenas meistfrequentiertem Bahnhof, dessen derzeitige ÖPNV-Anbindung im Rahmen des Ausbaus zum vollwertigen Mobilitätsknoten (s. G 3-3) verbessert werden soll, und dem zentralem Umsteigepunkt im Stadtzentrum (Löbdergraben/Holzmarkt, ZOB), und entspricht damit in besonderem Maße den in G 3-18 formulieren Grundsätzen. Das Projekt sollte daher auch entsprechende Priorität erhalten.</p>	<p><b>entsprochen</b></p> <p>Die Neubautrasse der Stadtbahn über den Beutenberg wird in die Begründung zum Grundsatz G 3-20 wie folgt aufgenommen:  <i>Des Weiteren wird eine Stadtbahntrasse über den Beutenberg angestrebt. Diese geplante Neubautrasse weist ein sehr hohes Fahrgastpotenzial auf, da sie unter anderem den Bahnhof Jena West in das Stadtbahnsystem Jena einbinden wird.</i></p>
167	G 3-20	159-7-011	<p><b>Zudem möchten wir auf den Trassenkorridor zur möglichen Verlängerung der Straßenbahn nach Jenaprießnitz hinweisen.</b></p> <p>Dieser befindet sich innerhalb des LSG/Vorbehaltsgebiet Freiraumsicherung. Die Darstellung des Korridors erfolgt im FNP-Vorentwurf zunächst nur als Hinweis, da der Planungsstand der perspektiven Verlängerung noch nicht ausreichend verdichtet ist.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Trassenplanung für Straßenbahntrassen innerhalb der entsprechenden Gemeinde obliegt der kommunalen Planungshoheit (Art. 28 Abs. 2 GG). Dementsprechend sind umweltrelevante Themen bzgl. der Verlängerung der Stadtbahn nach Jenaprießnitz in der Verantwortlichkeit der planenden Gemeinde.</p>
168	G 3-21	143-699-003	<p><b>Verbesserung der Erreichbarkeit von Gemeinden mit hoher Anzahl an Übernachtungen</b></p> <p>Der Anteil der Übernachtungsgäste liegt oft nicht innerhalb der Gemeinden mit überörtlich bedeutsamen Tourismusfunktionen. Sehr viele Übernachtungen gibt es auf großen Campingplätzen,</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Organisation des öffentlichen Nahverkehrs liegt nicht im Kompetenzbereich der Regionalplanung. Aufgabenträger des ÖPNVs ist nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 ThürÖPNVG der Landkreis sowie die kreisfreien Städte. Nach Abs. 3 im selben Gesetz können</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>die zu kleinen, im Regionalplan unbedeutenden, Gemeinden gehören. Neben einer Verbesserung der Erreichbarkeit der Gemeinden mit überörtlich bedeutsamen Tourismusfunktionen sollte auch die Erreichbarkeit der Gemeinden verbessert werden, die über eine hohe Anzahl von Übernachtungen verfügen.</p>	<p>kreisangehörige Gemeinden das von den Aufgabenträgern vorgehaltene ÖPNV-Angebot im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit eigenverantwortlich erweitern.</p> <p>Folglich ist die Forderung nach einer besseren Anbindung der Gemeinden mit hohen Übernachtungszahlen (aufgrund von Campingplätzen) an die entsprechende Verkehrsplanung des entsprechenden Landkreises zu übermitteln. Die Übernachtungszahlen der Gemeinden sind kein Kriterium z. B. für eine regional bedeutsame Achse des Straßenpersonennahverkehrs. Ohnehin sind dem Plangeber für Ostthüringen keine größeren Campingplätze bekannt, die außerhalb eines Vorbehaltsgebiets Tourismus und Erholung liegen (siehe Karte 4-1).</p>
169	G 3-22	21-1496-002	<p><b>Derzeit ist ein Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik des Bundes zu erkennen, die Belange der Anwohner, Radfahrer und Fußgänger sollen zukünftig gleichberechtigt neben dem Autoverkehr stehen!</b></p> <p>Ein Radweg ist innerhalb der Ortslage nicht vorhanden, obwohl der Radverkehr sehr stark zugenommen hat seit dem Lückenschluss dieses Radweges zwischen Quirla und Mörsdorf. Radfahrer weichen daher sehr oft auf den Fußweg aus, der bereits viel zu schmal für die Fußgänger (ganz zu schweigen von Kinderwagen) ist. Mit unserem Zwilling-Kinderwagen müssen wir teils auf der Straße fahren, weil der Fußweg teilweise nur 45 cm breit ist.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Radwegeplanung einzelner Strecken bzw. die Planung des Radwegenetzes liegen nicht im Aufgabenbereich der Regionalplanung.</p> <p>Nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 ThürStrG gehören Radwege zu den öffentlichen Straßen. Die Zuständigkeit der Straßen obliegt dem Straßenbau zuständigen Ministerium (Oberste Straßenbaubehörde nach § 46 Abs. 1 ThürStrG). Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft hat im Jahr 2018 das Radverkehrskonzept 2.0 veröffentlicht.</p> <p>Der Bund kann für den Bau von potenziellen Radschnellwegen in der Straßenbaulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände Finanzhilfen gewähren (§ 5b Abs. 1 FStrG). Leider liegen für Thüringen keine Planungen von Radschnellwegen vor.</p>
170	G 3-22	170-242-005	<p><b>Der Lückenschluss zwischen dem Elsterradweg (Gera Thieschitz) bis zur Ortslage Töppeln über Rubitz ist dringend erforderlich.</b></p> <p>Der zunehmende Bedarf ist deutlich erkennbar, um den Ring um Gera zu schließen und die durchgehende Verbindung an das Radwegenetz des Saale-Holz-Land-Kreises zu ermöglichen.</p>	
171	G 3-22	46-341-002	<p><b>Seite 73: Die Anbindung schulischer und universitärer Institutionen sollte ergänzt werden um Angebote der außerschulischen Bildung.</b></p>	<p><b>nicht entsprochen</b></p> <p>Der Plangeber wird die Erweiterung des Grundsatzes G 3-22 um außerschulische Bildungseinrichtungen nicht vornehmen. Es ist</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			Auch hier kann die Affinität zur Nutzung von diversen Mikromobilen bei Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen frühzeitig ausprägt werden.	praktisch unmöglich, alle außerschulischen (Lernhilfe, Sportkurse, Musikschulen, etc.) gleichwertig mit den schulischen Bildungseinrichtungen an den ÖPNV anzubinden. Zudem lassen sich außerschulische Bildungseinrichtungen per se nicht festlegen, denn nur schulische Einrichtungen obliegen der Aufsicht des Staates nach dem Grundgesetz (Art. 7 Abs. 1) und sind somit auch klar definiert. Dies gilt ebenso für universitäre Einrichtungen, welche nach dem Hochschulrahmengesetz definiert sind.
172	G 3-22	96-279-010	<p><b>[Hinweis zu G 3-22]</b></p> <p>[Der Einreicher der Stellungnahme] begrüßt die Positionierung zum Ausbau der Mikromobilität sowie der Serviceleistungen wie Bike &amp; Ride etc. Es muss jedoch darauf verwiesen werden, dass mit erhöhter Elektromobilität der Bedarf an Ladestationen steigt, welcher den Grundsätzen entsprechend flächenschonend und zudem oft im Außenbereich zu decken ist. Diesem Bedarf maßvoll gerecht zu werden bedarf der behördlichen und gesetzlichen Parallelität im Interesse der Nutzerakzeptanz. Die abzuwägenden Belange stehen oftmals in Konkurrenz zu den hier fixierten Grundsätzen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Grundsätze sind zu berücksichtigen, müssen aber nicht zwingend beachtet werden. Sie können also unter Begründung – dem im Einzelfall zukommenden Gewichts – weggewogen werden.</p> <p>Da der Einreicher dieser Stellungnahme jedoch nicht konkret auf „die abzuwägenden Belange“ im Bereich Elektromobilität und Ladestationen, welche „in Konkurrenz zu den hier fixierten Grundsätzen“ stehen sollen, eingeht, ist vom Plangeber kein weiteres Regelungserfordernis erkennbar.</p>
173	G 3-22	124-494-008	<p><b>Der Neu- und Ausbau auch dieser Verkehrswege [Radwege] kann zum Verlust landwirtschaftlich genutzter Flächen führen. Dieser ist im Altenburger Land zu vermeiden.</b></p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Bei den im Plansatz G 3-22 getroffenen Aussagen zum Radwegenetz handelt es sich um einen Grundsatz der Raumordnung. Damit soll gewährleistet werden, dass weitere vertiefende Untersuchungen und Planungen zum Thema Radwegenetz in der Fachplanung erfolgen sollen. Die tatsächliche Radwegeplanung bzw. die Planung eines Radwegenetzes liegen jedoch nicht im Aufgabenbereich der Regionalplanung (siehe hierzu die Abwägung der Stellungnahme mit der Anreg.-Nr.: 21-1496-002 unter der Ifd.-Nr. 169 in diesem Dokument).</p> <p>Ohnehin sind Grundsätze der Raumordnung keine abschließenden Abwägungsentscheidungen, sondern mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellende raumordnerische Belange. Neue fachliche bzw. fachrechtliche Erkenntnisse, die einen</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
				Verzicht auf mögliche Radwege begründen oder eine andere Beurteilung der Sachlage zulassen, können im tatsächlichen Planungsprozess erörtert werden.
174	G 3-22	131-243-005	<p><b>Zur weiteren Etablierung von Radverbindungen als Beitrag einer nachhaltigen Mobilität wäre es wünschenswert, wenn sich die Zielstellungen (zentrale Orte mit einer Netzstruktur für den Radverkehr zu verbinden) aus dem Beteiligungsverfahren für den Alltagsradverkehr (TMIL), auch als Zielstellung im Regionalplan wiederfinden würden.</b></p> <p>Hierbei sollten auch die Möglichkeiten genutzt werden, die den Radverkehr sinnvollerweise abseits der tatsächlichen Bundes- oder Landesstraße führen. Da ein flächendeckender Ausbau von straßenbegleitenden Radwegen an den Bundes- und Landesstraßen kurzfristig nicht zu erwarten ist, könnten alternative Streckenführungen zur Bereicherung und wesentlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrern beitragen. Als Beispiel wäre hier die Verbindung der beiden Grundzentren Weida und Auma-Weidatal entlang der L 2331 zu nennen. Bei einer entsprechenden Zielformulierung der Raumplanung könnten diese Nebenstrecken entsprechend aufgewertet und für den Alltagsradverkehr nutzbar gemacht werden.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Radwegeplanung bzw. die Planung eines Radwegenetzes liegen nicht im Aufgabenbereich der Regionalplanung.</p> <p>Nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 ThürStrG gehören Radwege zu den öffentlichen Straßen. Die Zuständigkeit der Straßen obliegt dem Straßenbau zuständigen Ministerium (Oberste Straßenbaubehörde nach § 46 Abs. 1 ThürStrG). Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft hat im Jahr 2018 das Radverkehrskonzept 2.0 veröffentlicht. Dieses ist für den Plangeber nicht bindend, um daraus ein Ziel zu formulieren. So heißt es: „Die Regionalen Planungsgemeinschaften erleichtern die Abstimmung bei der Netzplanung“ (Radverkehrskonzept 2.0, S. 14).</p>
175	G 3-22	132-158-011	<p><b>Den Ausführungen in Hinsicht auf ein „regionales Radwegenetzes“ kann gleichermaßen gefolgt werden, jedoch verbleiben die Zielvorgaben ebenso als „Worthülsen“, insofern unterstützende (förderseitige) Effekte des Landes ausbleiben oder auch lokal erforderliche Anpassungen rechtlicher und technischer Vorgaben – wenngleich sinnvoll, begründet und nachvollziehbar – insbesondere aus förderseitigen Erwägungen heraus nicht möglich sind.</b></p> <p>Wichtig für die Stadt Tanna wäre es, mittels einem "... gut ausgebauten Radwegenetz die Mobilitätsdefizite im ländlichen Raum (zu) kompensieren und ... bei Kurzstrecken eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr (zu bieten) ..." - dies sowohl in</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Das Anliegen des Einreichers der möglichst raschen Umsetzung der in den Grundsätzen G 3-22 und G 3-23 getroffenen Aussagen (lediglich Grundsätze und keine Ziele, wie vom Einreicher postuliert) wird zur Kenntnis genommen. Die Anregung enthält ansonsten keine konkrete, sachbezogene Forderung zur Änderung des Plansatzes oder seiner Begründung.</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			Hinsicht auf touristische Aspekte als und insbesondere auch bezogen auf das Alltagsroutennetz. Entsprechenden förderseitigen Initiativen des Landes, "... das kommunale und regionale Radwegenetz anzupassen und auszubauen ..." (Begründung G 3-22) sehen wir hoffnungsvoll entgegen, zugleich den konkreten Initiativen, den Forderungen zum "... Ausbau einer sicheren und angepassten Infrastruktur ... vor allem (der) "Radverkehrsinfrastruktur an Bundes- und Landesstraßen ..." [G 3-23] zu entsprechen.	
176	G 3-22	179-256-005 173-254, 174-250, 175-246, 176-255, 177-253, 178-251	<b>[Es bedarf gut ausgebauter Radwegeverbindungen in der Daseinsvorsorge.]</b> Der öffentliche Personennahverkehr verabschiedet sich zunehmend aus der Fläche. So haben die Bürger im ländlichen Raum weder vom 9-€-Ticket wie auch vom derzeitigen 49-€-Ticket profitieren können. Diese Förderung seitens des Landes kommt ausschließlich den gut angebundenen Mittel- und Oberzentren zugute. Hier bedarf es mindestens und unbedingt eines Ausgleichs der Förderung in Form von gut ausgebauten Radwegeverbindungen in der Daseinsvorsorge.	<b>Kenntnisnahme</b> Das Anliegen des Einreichers des Ausbaus von Radwegeverbindungen wird zur Kenntnis genommen. Die Anregung enthält ansonsten keine konkrete, sachbezogene Forderung zur Änderung des Plansatzes oder seiner Begründung. Ohnehin liegt die Radwegeplanung nicht im Aufgabenbereich der Regionalplanung (siehe hierzu auch die Abwägung zur Stellungnahme mit der Anreg.-Nr.: 21-1496-002 unter der lfd.-Nr. 169 in diesem Dokument).
177	G 3-22	127-349-114	<b>Der Hinweis auf Radschnellverbindungen in den Grundsätzen G 3-22 und G 3-23 wird nicht für erforderlich gehalten und soll gestrichen werden.</b> Es zeichnet sich ab, dass es in Thüringen keine geeigneten Verbindungen gibt, die das Potenzial für Radschnellverbindungen haben. Als neues Netzelement könnten Radvorrangrouten, z. B. für die Erschließung von Gewerbeansiedlungen zukünftig in Betracht gezogen werden. Der Fokus der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur sollte grundsätzlich auf flächendeckende und qualitativ hochwertige Radverkehrsnetze und die Schließung von Netzlücken gelegt werden.	<b>teilweise entsprochen</b> In der Plansatzformulierung der Grundsätze G 3-22 und G 3-23 werden keine Radschnellverbindung erwähnt. Im Begründungstext des Grundsatzes G 3-22 wird lediglich mit einem Verweis auf Radschnellverbindungen eingegangen. Sie werden nicht explizit für Thüringen gefordert. Lediglich in der Begründung des Grundsatzes G 3-23 geht der Plangeber in Bezug auf die straßenbegleitenden Radwege bei Bundesstraßen auf die potenzielle Integration des Radwegenetzes an potenzielle Radschnellwege ein. Dieser Satz wird jedoch vom Plangeber gestrichen und somit zukünftig nicht weiterverfolgt.
178	G 3-23	106-16-008	<b>Des Weiteren ist hierbei ins besondere auf den straßenbegleitenden Ausbau von Radwegen (Punkt 3-23) zu achten.</b>	<b>Kenntnisnahme</b>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

Ifd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p>Durch die topografischen Gegebenheiten ist es sehr schwer, geeignete Wege für den touristischen Radverkehr zu finden. Hier ist speziell der Bereich zwischen Leutenberg und Hockeroda aber auch die Strecke zwischen Leutenberg und Wurzbach zu benennen. Der Radverkehr nimmt einen immer größer werdenden Stellenwert – sowohl im Tourismus als auch als Alltagsradverkehr – ein.</p>	<p>Die detaillierte Radwegeplanung bzw. die Planung eines Radwegenetzes liegen nicht im Aufgabenbereich der Regionalplanung (siehe hierzu die Abwägung der Stellungnahme mit der Anreg.-Nr.: 21-1496-002 unter der Ifd.-Nr. 169 in diesem Dokument).</p> <p>Bei den im Plansatz G 3-23 getroffenen Aussagen zum straßenbegleitenden Ausbau des Radwegenetzes handelt es sich um einen Grundsatz der Raumordnung. Damit soll gewährleistet werden, dass weitere vertiefende Untersuchungen und Planungen zum Thema Radwegenetz in der Fachplanung erfolgen sollen.</p>
179	G 3-23	127-349-115	<p><b>Aus nachfolgend genannten Gründen und unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Ressourcen kann der Grundsatz G 3-23 nicht mitgetragen werden.</b></p> <p>Die Aussagen in G 3-23 könnten so interpretiert werden, dass sowohl bei Neu-, Um- und Ausbau als auch im Bestand bei allen Bundes-, Landes- und kommunalen Straßen der Bedarf für eine Entflechtung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr ermittelt und die Anlage eines Radweges geprüft werden soll. Bei positivem Nachweis soll der Radweg umgesetzt werden. Das geht, bezogen auf den Bestand der Bundes- und Landesstraßen, über die Festlegungen der „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ – Allgemeines Rundschreiben (ARS) 12/2020 – und die Regelungen der „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL, Punkt 4.7, Seite 34) hinaus.</p> <p>Das ARS 12/2020 und die RAL wurden in der Straßenbauverwaltung sowohl für die Bundes- als auch für die Landesstraßen eingeführt.</p> <p>Hinsichtlich der kommunalen Straßen stellt Grundsatz G 3-23 einen hohen Anspruch dar, der aus hiesiger Sicht nicht realistisch und auch nicht erforderlich ist.</p> <p>Ergänzend wird auf die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA, Punkt 9.1, Seite 66 und 67) hingewiesen. Demnach sollten</p>	<p><b>teilweise entsprochen</b></p> <p>Bei dem Plansatz G 3-23 handelt es sich um einen Grundsatz der Raumordnung. Damit soll gewährleistet werden, dass tieferegreifende Untersuchungen bzw. Planungen für straßenbegleitende Radwegeausbau erfolgen. Grundsätze der Raumordnung sind noch keine abschließenden Abwägungsentscheidungen, sondern sie sind mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellende raumordnerische Belange. Diese sind demnach einer Abwägung zugänglich.</p> <p>Gerade der Hinweis zur ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) schließt den Grundsatz G 3-23 nicht aus, sondern untermauert diesen. Die Plansatzaussage lautet: „[...] soll der Bedarf für die Anlage eines straßenbegleitenden Radweges geprüft und dieser bei positivem Nachweis umgesetzt werden.“ Im Abschnitt 9.1.4 Seite 66 der ERA heißt es: „Die Bestimmung des Bedarfes für eine Radverkehrsverbindung erfolgt mit der Netzplanung“; weiter heißt es auf der Seite 67 „Ist eine Radverkehrsanlage erforderlich, so steigt die Notwendigkeit ihrer Realisierung.“ Eine Erforderlichkeit bzw. der Bedarf einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage muss demnach geprüft werden. Nichts anderes wird im Plansatz ebenfalls gefordert.</p> <p>Der Passus „Bei aktuell im Bestand befindlichen [...]“ wird jedoch aufgrund des Hinweises des Einreichers insofern angepasst,</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			Bedarfsermittlungen sowie die Prüfung der Anlage eines Radweges für bestehende und geplante Radverkehrsnetze oder für Radverkehrsverbindungen „bei erkennbaren Quellen und Zielen des Radverkehrs oder einem Abstand zwischen bebauten Gebieten von unter 10 km“ durchgeführt werden.	indem lediglich „Bei Um- und Ausbaumaßnahmen von aktuell im Bestand befindlichen, aber auch bei Neubauvorhaben [...]“ gesprochen wird. Demnach wird nicht mehr missverständlich von allen im Bestand befindlichen Bundes-, Landes- und kommunalen Straßen gesprochen, sondern erst im Zuge einer Straßenbaumaßnahme.
180	G 3-23	136-517-020	<p><b>Hinweis G 3-23 – stärkere Berücksichtigung touristischer Aspekte bei straßenbegleitenden Radwegebau</b></p> <p>Der Ausbau des Radwegenetzes darf nicht nur unter den Aspekten Mobilitätsverlagerung und Verringerung von Abgasemissionen betrachten werden. Angesichts des zunehmenden Aktivtourismus, der kulturelle Ziele mit Naturerlebnis verbindet, muss der straßenbegleitende Radwegebau den touristischen Aspekt stärker berücksichtigen. Die Regionen Ostthüringens bieten hier ein reiches Potenzial. Straßenbegleitende Radwege an Saale, Elster und Schwarza tragen zur Verbesserung der touristischen Verkehrsinfrastruktur bei und würden eine angemessene Reaktion auf gewandelte Urlaubsgewohnheiten darstellen. Entsprechende Strecken sollten durchgehend ausgebaut und die abschnittsweise Führung auf den für den motorisierten Verkehr zugelassenen Straßen beseitigt werden. Zudem ist die bessere Ausschilderung der Wegführung zu berücksichtigen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die vom Einreicher angebrachten Forderungen werden ausführlich im Grundsatz G 4-33 im Abschnitt der touristischen Infrastruktur (4.6.3) behandelt. Eine Wiederholung der Plansatzinhalte auch im Abschnitt 3.1 Verkehrsinfrastruktur erachtet der Plangeber als nicht notwendig.</p>
181	G 3-23	136-517-021	<p><b>Ergänzung G 3-23 – Entwicklung von [Rad]Rundweg-Angeboten entlang von Flüssen</b></p> <p>Ausgehend von den Radwegen an den Flüssen [Saale, Elster und Schwarza] sind zusätzliche Rundweg-Angebote zu entwickeln, die benachbarte Sehenswürdigkeiten anbinden und auf die Gewohnheiten des Radtourismus reagieren (z. B. Ableitungen vom Saale-Radweg von Jena nach Bürgel und durch das Gleistal nach Dornburg; Ableitung vom Elster-Radweg nach Mildenerfurth, Pleißer-Radweg bis Altenburg, Neuseenlandradweg mit Ableitung nach Altenburg usw.).</p>	

Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
182	G 3-24	61-398-028	Seite 74 ff., Abschnitt 3.1.4 Luftverkehr - Der Verkehrslandeplatz Jena-Schöngleina befindet sich teilweise im Einzugsgebiet der Brunnen im unteren Rodagrund, einem künftigen Wasserschutzgebiet. Diese Brunnen werden dem Trinkwasserversorgungsgebiet Hermsdorf und Schöngleina zugeordnet. Es wird vorgeschlagen, die Begründung um folgenden Satz zu ergänzen: "Beim Ausbau bestehender Verkehrslandeplätze sind die Belange des Trinkwasserschutzes zu beachten. Dies gilt insbesondere für Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen."	<b>entsprochen</b> Der Hinweis des Einreichers wurde in die Begründung des Grundsatzes G 3-24 übernommen.
183	G 3-24	70-2-012	[Ergänzung der Aufzählung in G 3-24 um:] - "Verkehrslandeplatz/Sonderlandeplatz im Mittelzentrum Zeulenroda-Triebes ist neu zu schaffen, und in Abhängigkeit künftiger Entwicklung angemessen auszubauen." [Ergänzung der Begründung G 3-24 um:] Der im Mittelzentrum Zeulenroda-Triebes neu zu schaffende Verkehrslandeplatz/Sonderlandeplatz kann im Bereich des allgemeinen Luftverkehrs eine Ergänzungsfunktion übernehmen sowie die Teilräume für den Geschäfts- und Werksverkehr sowie den Bedarf an Luftsport und Freizeitgestaltung erschließen und die Luftrettungsdienste unterstützen. Der Sonderlandeplatz Greiz-Obergrochlitz soll vorrangig für den Luftsport erhalten und bedarfsgerecht saniert und ausgebaut werden. Dies entspricht auch dem regionalen Interesse zur Vorhaltung einer ausreichenden Infrastruktur für die Ausübung des Luftsports."	<b>nicht entsprochen</b> Weder dem Land Thüringen noch dem Plangeber sind Planungen und Bedarfe für einen „Verkehrslandeplatz/ Sonderlandeplatz“ im Mittelzentrum Zeulenroda-Triebes bekannt. Vom Einreicher wurden diesbezüglich auch keine Studien und Untersuchungen vorgelegt. Laut LEP Thüringen 2025 4.5.19 V können regionale bedeutsame Luftverkehrsstandorte als Grundsatz der Raumordnung ausgewiesen werden, solange diese die Funktion übernehmen. Da nicht einmal ein Landeplatz in Zeulenroda-Triebes vorhanden ist, Planungen für solch ein Vorhaben unbekannt sind bzw. dem Plangeber nicht herangetragen wurden, ist eine Ausweisung nicht erforderlich. Des Weiteren befindet sich in ca. 15 km Luftlinie der Sonderlandeplatz Greiz-Obergrochlitz, welcher für den Geschäftsverkehr, Tagestourismus und Luftsport bereits zugeordnet ist. Ohnehin obliegt die kommunale Planungshoheit der Stadt Zeulenroda-Triebes und auch dort wird solch ein Vorhaben nicht gefordert.
184	G 3-24	91-359-042	<b>Grundsatz G 3-24 i.V.m. der Raumnutzungskarte</b> Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Sonderlandeplatz (UL) in Göpfersdorf derzeit nicht als ein regional bedeutsamer Luftverkehrsstandort eingestuft wurde, da er nicht im maßgebenden Punkt G 3-24 genannt wurde. Unabhängig von der Bedeutsamkeit ist dieser Sonderlandeplatz aber in der	<b>teilweise entsprochen</b> Der Sonderlandeplatz für Luftsportgeräte in Göpfersdorf wird in der Raumnutzungskarte als „Sonderlandeplatz“ ergänzt.

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen (Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
			<p><b>Raumnutzungskarte zu erfassen, da nach der Legende zur Raumnutzungskarte dort (alle) Verkehrs- und Sonderlandeplätze der Planungsregion dargestellt werden.</b></p> <p>Ergänzend möchten wir darauf hinweisen, dass am Klinikum Jena ein Hubschraubersonderlandeplatz nach § 6 LuftVG genehmigt wurde. Ein beschränkter Bauschutzbereich wurde nicht festgelegt.</p>	<p>Siehe auch Abwägung zum Hinweis mit der Anreg.-Nr. 127-349-117 unter der lfd. Nr. 16 in der Abwägungstabelle zur Raumnutzungskarte.</p> <p>Laut LEP Thüringen 2025 4.5.19 V Begründung ist eine pauschale Ausweisung aller Luftverkehrsstandorte in den Regionalplänen nicht erforderlich. Darunter zählen auch Hubschraubersonderlandeplätze.</p>
185	G 3-24	127-349-116	<p><b>Nach Einbeziehung des TLVwA als obere Luftfahrtbehörde des Freistaats Thüringen zum zweiten Entwurf des Regionalplans Ostthüringen sind für den Bereich Luftverkehr nachfolgende Anmerkungen zu berücksichtigen:</b></p> <p>Im Unterabschnitt „Luftverkehr“ sind verschiedene Ausführungen zum Luftverkehr und zu regional bedeutsamen Luftverkehrsstandorten enthalten. Hier wird auch der Verkehrslandeplatz Altenburg-Nobitz genannt. Aufgrund der bereits mehrere Jahre zurückliegenden Namensänderung des Verkehrslandeplatzes in „Leipzig-Altenburg Airport“ wird eine redaktionelle Anpassung im Grundsatz G 3-24 empfohlen.</p> <p>Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass am Klinikum Jena ein Hubschraubersonderlandeplatz nach § 6 LuftVG genehmigt wurde. Ein beschränkter Bauschutzbereich wurde nicht festgelegt.</p> <p>In der Nachbarschaft zum Verkehrslandeplatz „Leipzig-Altenburg Airport“ und zum Verkehrslandeplatz Gera-Leumnitz werden planerisch Flächen für großflächige Industrieansiedlungen dargestellt. Hier sind in zukünftigen Planungs- und Genehmigungsverfahren die Belange des Luftverkehrs zu berücksichtigen und die Luftfahrtbehörde in entsprechende Vorhaben stets einzubeziehen.</p>	<p><b>teilweise entsprochen</b></p> <p>Der Verkehrslandeplatz in Altenburg Nobitz wird im Grundsatz G 3-24, wie vom Einreicher gefordert, in Verkehrslandeplatz „Leipzig-Altenburg Airport“ benannt.</p> <p>Laut LEP Thüringen 2025 4.5.19 V Begründung ist eine pauschale Ausweisung aller Luftverkehrsstandorte in den Regionalplänen nicht erforderlich. Darunter zählen auch Hubschraubersonderlandeplätze.</p>
186	G 3-24	91-359-041	<p><b>Anpassung des Flughafennamens an neue Bezeichnung</b></p> <p>„Verkehrslandeplatz Altenburg-Nobitz“ ist in „Verkehrslandeplatz Leipzig-Altenburg Airport“ zu ändern.</p>	<p><b>entsprochen</b></p> <p>Der Verkehrslandeplatz in Altenburg Nobitz wird im Grundsatz G 3-24, wie vom Einreicher gefordert, in Verkehrslandeplatz „Leipzig-Altenburg Airport“ benannt.</p>

**Änderung des Regionalplans Ostthüringen – Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 2. Entwurf des Regionalplans Ostthüringen  
(Beteiligungszeitraum 24.07. – 25.09.2023)**

**Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur**

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Abwägungsentscheidung der Planungsversammlung
187	Z 3-1	0186-637-001 verfristet	<p><b>In Anbetracht des Bedeutungswandels, welcher in Sachen ÖPNV inzwischen stattgefunden hat, [hält der Einreicher der Stellungnahme] es für angebracht, diesen verbliebenen Abschnitt [Zeulenroda unt. Bhf. – Zeuelnroda ob. Bhf.] ebenfalls in die Liste der zu sichernden Strecken aufzunehmen, da eine spätere Verbesserung der Anbindung der Stadt Zeulenroda an das Schienennetz faktisch nur über diese Trasse denkbar wäre.</b></p> <p>im derzeitigen „Regionalplan Ostthüringen“ sind unter Punkt Z 3-2 [sic! Z 3-1] acht stillgelegte, bzw. derzeit außer Betrieb befindliche Bahnstrecken aufgelistet, deren Trassen gesichert wurden. Diese sind damit vor einer Nutzung geschützt, welche einer späteren Reaktivierung ggf. entgegenstehen würde. Nicht aufgeführt ist dabei der verbliebene Teil der Trasse der ehern. Verbindung Zeulenroda unt. Bahnhof- Zeulenroda ob. Bahnhof. Diese Strecke wurde 1997 stillgelegt, der obere Teil inzwischen teilüberbaut. Der untere Abschnitt vom km 0,0 bis ca. 2,8 (Übergang Triebeser Straße) ist dagegen noch vorhanden.</p>	<p><b>nicht entsprochen</b></p> <p>Der Plangeber hat nach einer Prüfung der Trasse Zeulenroda unt. Bhf. – Zeulenroda ob. Bhf. entschieden, diese nicht in das Ziel Z 3-1 der Trassensicherung Schiene zu übernehmen. Die Gleise der 3,6 km langen Trasse wurden bereits im Jahr 2001 abgebaut. In Zeulenroda selbst ist vom Einreicher der Stellungnahme richtig erkannt, dass das letzte Teilstück der Trasse überbaut ist. Die Stilllegung nach § 11 AEG wurde am 31.10.1997 umgesetzt. Das Fahrgast- und Güteraufkommen dieser Stichstrecke war äußerst gering.</p> <p>Auch aus naturfachlicher Sicht ist eine Reaktivierung schwierig. Erhebliche Umweltauswirkungen sind zu erwarten, da entlang der Trasse eine natürliche und naturnahe Entwicklung stattgefunden hat. Zu nennen ist hierbei das Teilstück entlang des Triebes und Binne Bach (Biotop und Biotopverbund – Auen- und Feucht-lebensraum). Eine vertiefende Untersuchung kann auf Ebene der Regionalplanung nicht stattfinden.</p> <p>Abschließend hat der Plangeber eine Anfrage bzgl. des derzeitigen Stands der Freistellung der Trasse nach § 21 AEG beim Eisenbahn-Bundesamt (Außenstelle Erfurt) angefragt. Es wurde mitgeteilt, das bereits Grundstücke in der Gemarkung Zeulenroda entwidmet wurden.</p>