

Zweckdienliche Unterlage 1.9

Abwägung zum 1. Entwurf des Regionalplan Ostthüringen

Kapitel 3. Infrastruktur

Abwägungstabelle zum Abschnitt 3.1 Verkehrsinfrastruktur

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 Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
1	allgemein	131-1666-001	Im Folgenden ergeben [sich] aus Sicht [des Einreichers der Stellungnahme] [...] Hinweise zu Zielen und Grundsätzen im Kap 3.1 Verkehrsinfrastruktur, mit der Bitte um entsprechende Beachtung. Insbesondere für die Festlegung von zeichnerischen Zielen zur Sicherung von Verkehrstrassen (Trassensicherung Schienenverbindung, Trassenfreihaltung Straße) wird eine enge, weit über die förmliche Beteiligung hinausgehende Abstimmung mit den angrenzenden sächsischen Regionalen Planungsverbänden Leipzig-West Sachsen und Region Chemnitz empfohlen. Die genannten Regionalen Planungsverbände schreiben derzeit ebenfalls ihre Regionalpläne fort. Planerische Festlegungen und Abwägungsentscheidungen zu grenzüberschreitenden Trassen sollten daher in abgestimmter Weise erfolgen.	entsprochen Die Planungsverbände Leipzig-West Sachsen und Region Chemnitz wurden während der Auslegung des Entwurfes des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie zur Anhörung beteiligt. Dem Plangeber liegen die Stellungnahmen vor. Diese werden entsprechend abgewogen und gegebenenfalls werden Abschnitte entsprechend angepasst, beziehungsweise eine direkte Rücksprache mit den Planungsverbänden vereinbart.
2	allgemein	207-455-004	Bei der Weiterentwicklung der Verkehrs-, Versorgungs- und Entsorgungsinfrastruktur sind die vorhandenen Wasserver- und Abwasserentsorgungsanlagen und die künftig zu verstärkenden Entwicklungen gerade im Bereich der Abwasserentsorgung zu beachten.	nicht entsprochen Die Abwasserentsorgung ist Teil der ausführenden Planungsebene (Fachplanung) und wird aus rechtlichen Gründen nicht auf der Ebene der Regionalplanung behandelt.
3	allgemein	745-358-051	Es sollte im Abschnitt 3.1 ein Verweis auf die Aussagen des Bundesverkehrswegeplanes 2030 erfolgen. An geeigneter Stelle sollten die einzelnen Maßnahmen, die in den BVwPI 2030 aufgenommen worden sind, aufgeführt werden.	teilweise entsprochen Bereits im Entwurf des Regionalplans vom 30.11.2018 sind alle Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan für die Planungsregion Ostthüringen berücksichtigt worden. Eine reine Wiederholung der Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan wird nicht angestrebt.
4	allgemein	807-349-062	Es sollte im Abschnitt 3.1 ein Verweis auf den Rahmen der künftigen Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur auf Bundesebene erfolgen. Diesbezüglich wird grundsätzlich angeregt, nicht (ausschließlich) auf den vom Bundeskabinett beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2030 Bezug zu nehmen, sondern auf die durch den Bundesgesetzgeber verabschiedeten verbindlichen Bedarfspläne (BPL). An geeigneter Stelle können die einzelnen Maßnahmen dann aufgeführt werden.	entsprochen Wie vom Einreicher vorgeschlagen, wird bei Infrastrukturmaßnahmen der Schiene sowie Bundesfernstraßen betreffend im weiteren Verlauf der Fortschreibung des Regionalplanes im Kapitel 3.1 Verkehrsinfrastruktur auf das Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (BSWAG) sowie auf das Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen zusätzlich verwiesen.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
5	allgemein	765-365-001	In verschiedenen Abschnitten des Plans (insbesondere den Nr. 3.1 Verkehrsinfrastruktur) sind Festlegungen enthalten, die einen Konflikt mit Erhaltungszielen verschiedener Natura 2000-Gebiete (FFH- und SPA-Gebiete) nach sich ziehen können. Ob eine inhaltliche Auseinandersetzung des Plangebers mit diesem Sachverhalt entsprechend den einschlägigen Rechtsvorschriften erfolgt ist, ist in den vorliegenden Unterlagen zum Regionalplan nur teilweise erkennbar. Diese Konflikte sind nach § 7 Abs. 6 ROG jedoch auch auf der Ebene des Regionalplans in geeigneter Weise abzu prüfen und können jedenfalls dann nicht vollständig auf die nachfolgenden Zulassungsverfahren verlagert werden, wenn die Bewältigung im späteren Zulassungsverfahren nicht gesichert werden kann und folglich die Festlegungen selbst einen nicht auflösbaren Konflikt erzeugen (können). Maßgebliche Vorschriften für den Prüfungsinhalt und -ablauf können dem Erlass der Obersten Naturschutzbehörde „Hinweise zur Umsetzung des Europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000 in Thüringen“ vom 04.12.2014 (Thür-StAnz 1/2015 S. 47 ff., kurz FFH-Erlass genannt) i. V. mit § 34 und § 36 BNatSchG entnommen werden. Im ersten Schritt ist eine Erheblichkeitseinschätzung zur Verträglichkeit der Festlegung mit den Erhaltungszielen der jeweiligen Natura 2000-Gebiete vorzunehmen. Wenn eine Beeinträchtigung von Erhaltungszielen in diesem Schritt nicht von vornherein ausgeschlossen werden kann, ist unter Berücksichtigung der planerischen Maßstabsebene eine Verträglichkeitsprüfung erforderlich. Je nach Art der Festlegung sind nachteilige Wirkungen auf die Erhaltungsziele der Gebiete auch von außen möglich, in der Verträglichkeitseinschätzung ist daher der Umgebungsschutz (s. Punkt 7.4.2.4 des FFH-Erlasses) einzubeziehen. Hinsichtlich der geltenden, rechtlich verbindlichen Erhaltungsziele der Natura 2000-Gebiete wird auf die im Dezember 2018 in Kraft getretene „Erste Verordnung zur Änderung der Thüringer Natura 2000-Erhaltungsziele-Verordnung vom 28. November 2018“ (GVBl. Nr. 11, S. 409 ff.) verwiesen.	entsprochen Der Umweltbericht wird im weiteren Planungsverlauf ergänzt. Trassensicherung Schiene von nicht mehr gewidmeten Trassen sowie alle Ortsumfahrungen werden im nächsten Planentwurf im Umweltbericht aufgenommen. Lediglich für Schienentrassen, welche nach § 23 AEG entwidmet sind und somit der bestimmten Nutzung für den Schienenverkehr keine Erlaubnis mehr haben, findet eine Umweltprüfung statt. 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. Die Reparatur und Instandsetzung eines Schienenwegs nach einer Streckenstilllegung 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, der Verfall der Bahnanlagen und ihre Überwucherung durch Vegetation begründen keine Funktionslosigkeit, wenn sie rückgängig gemacht werden können.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
6	allgemein	608-226-006	Die Aussagen im Regionalplan zum Verkehr (Verknüpfung Bahn/Bus in Berga/Elster) werden durch [den Einreicher der Stellungnahme] [...] bestätigt.	Kenntnisnahme
7	Karte 3-1	158-552-005	[Anmerkung zu] Plan-Karte 3-1 – Verkehr Hier ist im Sinne einer Regionalplanung der Streckenteil der Anschlussbahn (Verbindung des Schienengüterverkehrs) aus der Darstellung zu entfernen. Dieser Teil wird nach 2026 zurück gebaut.	nicht entsprochen Nach Abwägung der angebrachten Belange hat der Plangeber entschieden, die Güterstrecke Naundorf/Starkenber – Seelingstädt auszuweisen (Grundsatz G 3-10 im nächsten Planentwurf). Grundsätze sind von Fachplanungsträgern bei ihrer Entscheidung zu berücksichtigen, müssen aber nicht zwingend beachtet werden. Sie können also unter Begründung – dem im Einzelfall zukommen- den Gewichts – weggewogen werden.
8	G 3-22 Begründung Neu: G 3-10	158-552-001	[Anmerkung] zu Pkt. 3.1.4 Güterverkehr, Begründung G 3-22 Nach derzeitigen Planungen ist die Anschlussbahn bis zum ehe- maligen Aufbereitungsbetrieb Seelingstädt bis Ende 2026 in Be- trieb. Die Notwendigkeit einer längeren Nutzungsdauer ist mo- mentan nicht erkennbar. Nach Ende der Nutzung wird der kom- plette Gleiskörper zwischen Ronneburg und Seelingstädt zurück- gebaut.	
9	Karte 3-1	597-556-012	Anmerkung zu Karte 3-1 In der Karte 3-1 wird die Verbindung zwischen der Stadt Ru- dolstadt und der A 71 im hier relevanten Bereich – also von der Ankerwerkskreuzung in Rudolstadt bis zur Grenze der Regiona- len Planungsgemeinschaft Ostthüringen – als regional bedeut- same Landesstraßenverbindung dargestellt. Tatsächlich handelt es sich wohl um einen Teil der B 90 (n), sodass dieser Straßen- abschnitt als Bundesstraßenverbindung darzustellen ist.	entsprochen Die Änderung in der Karte 3-1 wird vorgenommen (nächster Plan- entwurf).
10	Karte 3-1	713-238-004	Mit dem Landratsamt Greiz gibt es jährlich die Abstimmung zur Investitionsplanung im Bereich Nahverkehrsplanung. Seit einiger Zeit wird hier ein ÖPNV-Verknüpfungspunkt für den Bahnhof Weida gemeldet, was jedoch mit enormen In- vestitionskosten verbunden ist. Dennoch halten wir an der Notwendigkeit fest und hoffen auf die Möglichkeit, dies in den nächsten Jahren umsetzen zu können. In den vorliegen- den Planunterlagen ist dieser Verknüpfungspunkt nicht ent- halten.	Kenntnisnahme Der Verknüpfungspunkt Weida wird in den Planunterlagen als „Bahn-Bahn“ gekennzeichnet. Es gibt in Weida keine „landesbedeutsamen Achsen im StPNV“ nach den Vorgaben des TMILs oder VDV. Auf Basis dieser Grund- lagen wurden die regional bedeutsamen Verbindungen des öffent- lichen StPNV für Ostthüringen bestimmt. Da Parallelverkehr zum SPNV grundsätzlich ausgeschlossen wird, ergeben sich per Defi- nition von Weida aus keine regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen StPNV.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
				Das für den örtlichen StPNV ein aufgewerteter Verknüpfungspunkt am Bahnhof Weida errichtet werden soll, ist zu begrüßen und findet Unterstützung im Grundsatz G 3-18 (im nächsten Planentwurf).
11	Karte 3-1	807-349-203	Hinweis zu Karte 3-1 Verkehr Die Darstellung von Weimar als Oberzentrum ist zu ändern in „Mittelzentrum“ bzw. ist die nachrichtliche Darstellung der Zentralen Orte in benachbarten Planungsregionen insgesamt abweichend von der Darstellung in den Karten 1-1 und 4-1. Es wird um Vereinheitlichung gebeten. Anstelle „Auma“ sollte der vollständige Gemeindename „Auma-Weidatal“ verwendet werden.	Teilweise entsprochen Grundsätzlich versucht der Plangeber seine Karten nachrichtlich gleich darzustellen. Jedoch ist dies bei der Karte 3-1 nicht 1:1 umsetzbar, da die Aussagekraft bezüglich der Anbindung zentraler Orte in den benachbarten Regionen nicht mehr gegeben wäre. So sind z. B. in der Karte 3-1 auch die Grundzentren dargestellt und zwecks Lesbarkeit die Beschriftung und die Beschriftungspositionen geändert worden. Des Weiteren ist Weimar kein Mittelzentrum, sondern ein Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums. Um das Inhaltsverzeichnis nicht weiter aufzublähen, wurden diese bei den Nachbarregionen mit den Oberzentren zusammengefasst. Diese Darstellung ist konform mit den Karten 1-1 und 4-1.
12	Karte 3-1	1880-1-008	Die Plankarte 3-1 Verkehr ist redaktionell an den Grundsatz G 3-15 anzupassen. Im Grundsatz G 3-15 werden regional bedeutsame Verbindungen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs thematisiert. In der Plankarte 3-1 Verkehr werden regional bedeutsame Verbindungen des öffentlichen Verkehrs dargestellt.	entsprochen Eine Korrektur wird vorgenommen.
13	Karte 3-1	1880-1-034	[Hinweis zur kapitelanhängigen] Karte 3-1 Verkehr. Die schematisch ausgewiesene Kreuzung B7/Eisenbahnstrecke zwischen Schmölln und Altenburg (siehe Anlage 1) ist in der Örtlichkeit nicht vorhanden (siehe Anlage 2). Es sollte eine entsprechende Korrektur der Karte erfolgen.	entsprochen Eine Korrektur wird vorgenommen.
14	allgemein	253-413-001	Belange des Landesbeauftragten für Eisenbahnaufsicht als Aufsichtsbehörde über die nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Thüringen sind vom Regionalplan Ostthüringen nicht unmittelbar betroffen. Aussagen zur künftigen Entwicklung des nichtbundeseigenen Schienennetzes im Freistaat Thüringen sind mir nicht möglich. Der Landesbeauftragte für Ei-	Kenntnisnahme

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			senbahnaufsicht fungiert in seiner Tätigkeit nicht als Eigentümer von Eisenbahninfrastruktur oder diesbezüglicher Anlagen, Grundstücke oder Bahnanlagen. Er hat auch keine körperliche Verfügungsgewalt über diese. Abstimmungen zur perspektivischen Entwicklung von nichtbundeseigener Eisenbahninfrastruktur sollten direkt mit den zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. mit den zuständigen Aufgabenträgern vorgenommen werden.	
15	allgemein	499-431-010	Im Wesentlichen finden die Planungsansätze zur Entwicklung der Ostthüringer Verkehrsinfrastruktur unsere ausdrückliche Zustimmung. Die im Vergleich zum LEP deutlich stärkere Orientierung der Schieneninfrastrukturentwicklung in Richtung der Metropolregion Mitteldeutschland, im Speziellen des Oberzentrums Leipzig trägt nicht nur den tatsächlichen Gegebenheiten Rechnung, sondern verspricht gerade für Altenburg und Gera auch positive Entwicklungsimpulse. Die Idee der (Weiter-)Entwicklung eines Mitteldeutschen S-Bahnnetzes entlang der Thüringer Städtekette sowie zwischen Leipzig und Gera bzw. Saalfeld, analog zu der bereits erfolgreichen Integration Altenburgs in das bestehende Mitteldeutsche S-Bahnnetz unterstützen wir ebenfalls ausdrücklich.	Kenntnisnahme
16	allgemein	631-544-016	G 3-1 bis 3-8 Die ausgeführten Verbesserungen der Schienensysteme in Ostthüringen mit der Realisierung des zweigleisigen Ausbaues und der Elektrifizierung ist notwendig für die überregionale Anbindung. Hierbei sollte jedoch der unter Pkt. 3.1 formulierte Grundsatz intelligente, integrale Kombination und Koordination aller Verkehrssysteme nicht vergessen werden. Wir sehen hier zukünftig Schnittstellen des ÖPNV inkl. des Schienenverkehrs, mit dem Individualverkehr aus? Wie können diese gestärkt und damit Angebote geschaffen werden, welche eine vereinfachte hemmschwellenreduzierte Nutzung bieten?	Kenntnisnahme Wie zukünftige Schnittstellen des ÖPNV aussehen können, wird in den verschiedenen Grundsätzen bereits kurz beschrieben. Schnittstellen zwischen ÖPNV und Individualverkehr können vornehmlich durch P+R sowie auch Fahrradparkplätzen bzw. Fahrradmitnahmemöglichkeiten gestärkt werden. All dies wurde bereits in den Begründungen der verschiedenen Grundsätze in Kapitel 3.1 erläutert. Eine weitere und detaillierte Ausgestaltung obliegt den Gemeinden sowie den jeweiligen Netzbetreibern.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
17	allgemein	730-135-011 724-136 725-138 726-141 727-144 728-146 729-142 825-143 826-145	Der Ausbau und die Stärkung der genannten Trassen führen zu einer Schwächung und Abkopplung des nördlichen Saaletales und damit der bedeutsamen Strecke zwischen Jena und Naumburg. Diese läuft der Prämisse S. 1, G 1-1, der Stärkung und Weiterentwicklung des innerthüringer Zentralraums zuwider. Pendler, Geschäftsreisende, Studenten, Schüler, Touristen sind auf einen attraktiven Ausbau und eine zeitlich enge Taktung angewiesen. Das Oberzentrum Jena bezieht seine Fachkräfte im großen Rahmen aus dem Umland. In den Stoßzeiten ist die B 88 in diesem Bereich überlastet. Dieses stellt eine enorme Belastung für Umwelt und Mensch dar. Eine bessere Versorgung im Schienennetzverkehr kann diesem nur begegnen. Die Region kann sich andernfalls nicht wunschgemäß entwickeln. Dieses sollte auch vor dem Hintergrund der prognostizierten Verflechtungszuwächse mit Sachsen-Anhalt geprüft werden. Eine hochwertige Verbindungsqualität mit dem nördlichen Saaletal bis nach Naumburg ist Grundvoraussetzung und ein wichtiger Standortfaktor gerade und auch für das Oberzentrum Jena, aber auch für das Grundzentrum Dornburg-Camburg mit seinen vielfältigen Verpflichtungen als Bindeglied. Die Anbindung der Stadt Dornburg-Camburg im Regio-S-Bahn-Angebot mit einer engen Fahrzeittaktung ist sinnvoll. Dieses entspricht auch den Bedürfnissen junger Familien mit schulpflichtigen Kindern. Das nördliche Saaletal hat kein Gymnasium. Unsere Kinder müssen mit dem Bus nach Eisenberg. Die damit verbundenen enormen Fahrtstrecken schrecken ab, so dass viele Kinder in Jena zur Schule gehen. Auch die Schulkinder, welche aus Camburg mit seinen Ortsteilen die Regelschule in Dorndorf-Steudnitz besuchen, sind auf ein Regio-S-Bahn-Angebot angewiesen.	Kenntnisnahme Dem Plangeber ist es nicht ersichtlich, warum eine zukunftsfähige Weiterentwicklung der Saalbahn (Grundsatz G 3-1 und G 3-3) zu einer Schwächung des nördlichen Saaletales führen soll. Das vorgeschlagene Regio-S-Bahn-System (Grundsatz G 3-7) aus der Metropolregion Leipzig kommend, was auch vom Einreicher angesprochen wird, trägt nicht zur Schwächung bei, sondern zur Stärkung aufgrund höherer Taktung von-und-zu Leipzig sowie allen Unterwegshalten. Des Weiteren wird u. a. im Grundsatz G 3-12 (folgender Planentwurf) auf die potenzielle Ortsumfahrung B 88 für Dorndorf-Steudnitz und Camburg eingegangen, was eine Entlastung bringen sollte.
18	allgemein	754-59-001	Langfristige Ausweitung des öffentlichen Nahverkehrs. Auf der Schiene die höhere Taktung von Personenzügen und den Ausbau der Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof Kahla von der Schiene auf den Bus. Auch mit der Schaffung eines größerem P+R Parkplatzangebotes könnte der Individualverkehr	entsprochen Mit den Zielen und Grundsätzen aus dem Kapitel 3.1 Verkehrsinfrastruktur sollen die vom Einreicher hier genannten Aspekte und

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			schon kurzfristig auf die Schiene verlagert werden. Beim Ausbau der Fahrzeittaktung könnte die Busanbindung direkt vom Bahnhof Kahla erfolgen, so könnte die derzeit parallel zu Schiene verlaufende Routenführung von Bahn und Bus nach und von Jena entfallen. Vorteil wäre hier, dass freiwerdende Kapazitäten für den Ausbau kleinerer und effektiverer Routen genutzt werden könnten. Das Ziel sollte sein, dass Verdichtungsräume um Jena mit unmittelbar anliegenden Städten die S-Bahn-Netze langfristig ausgebaut und die Haltepunkte in den Orten strukturell ausgebaut werden. In Anbetracht der vorhandenen Verkehrsströme und der zu erwartenden Verdichtung des Verkehrsaufkommens durch den Pendlerverkehr stehen zur Umweltentlastung die Verlagerung auf die Schiene und der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs besonders im Fokus. Um die Einbeziehung des ländlichen Raumes zu realisieren muss die Infrastruktur auf diesem Gebiet verstärkt werden. Dies wäre eine Alternative zum Individualverkehr und dient gleichzeitig dem Klimaschutz (Reduzierung des CO₂-Ausstoßes). Zudem würden die Städte wie Jena, Gera, Weimar und Erfurt eine deutliche Verkehrsentslastung des Individualverkehrs erfahren.	Anregungen (höhere Taktung, P+R, kein Parallelverkehr) umgesetzt werden. Weiterer Handlungsbedarf für den Plangeber lässt sich hier nicht rauslesen.
19	allgemein	761-3-057	Der SHK unterstützt den raschen zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Mitte- Deutschland-Verbindung (MDV). Weiterhin setzt sich der SHK dafür ein, die Strecke von Leipzig über Gera nach Hof auszubauen und zu elektrifizieren sowie perspektivisch ein S-Bahn ähnliches Angebot auf beiden Relationen zu schaffen. Weiterhin muss auch nach Fertigstellung der Hochgeschwindigkeitsverbindung VDE 8 die Verbindungsqualität des Schienenfern- und -nahverkehrs auf der Saalebahn zukünftig gesichert werden. Begründung: Für den SHK ist es von großer Bedeutung, dass auf der MDV die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden, um die Trasse mit Fernverkehr zu bedienen und den unmittelbaren Anschluss an den ICE-Knoten Erfurt, die Oberzentren Jena und	Entsprochen Mit den Zielen und Grundsätzen aus dem Kapitel 3.1 Verkehrsinfrastruktur sollen die vom Einreicher hier genannten Aspekte und Anregungen umgesetzt werden. Weiterer Handlungsbedarf für den Plangeber lässt sich nicht rauslesen.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Gera sowie weitere Wirtschaftsräume zu sichern. Eine verbesserte Anbindung und damit eine Verkürzung der Reisezeiten an den Verkehrsknoten Metropolregion Mitteldeutschland über die Relation Leipzig – Gera – Hof ist für den SHK ebenfalls von großer Bedeutung. Zudem sieht es der SHK als enorm wichtig an, die Verbindungsqualität auf der Saalebahn – nach Wegfall des ICE – Angebotes – wieder zu stärken.	
20	allgemein	807-349-063	Übergreifende Hinweise zu 3.1.1 Schienennetz, Seite 37 ff. Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass sich der Freistaat Thüringen für einen leistungsstarken, bedarfsgerechten und attraktiven Schienenverkehr einsetzt. Eine zielgerichtete Ertüchtigung des Streckennetzes, eine umweltgerechte Mobilität und eine optimale und effiziente Anbindung aller Landesteile erachtet auch die Thüringer Landesregierung als wesentliche verkehrspolitische Zielstellungen. Der Freistaat Thüringen ist als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zuständig für die Bestellung der Nahverkehrsleistungen. Vom TMIL wurde die Studie „Netzoptimierungsplan/ Zielkonzept Integraler Taktfahrplan (ITF) Thüringen 2024/2030“ beauftragt. Das erarbeitete SPNV-Zielkonzept soll für die kommenden Jahre als Planungsgrundsatz und bei Entscheidungen zur Entwicklung der Infrastruktur sowie für Ausschreibungen von SPNV-Leistungen als Leitlinie dienen. Der SPNV wird unter Beachtung der finanziellen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen kontinuierlich weiterentwickelt. Bereits heute verkehren die Züge in einem einheitlichen Taktgefüge mit Anschlüssen in den Knotenbahnhöfen gemäß den Grundprinzipien des integralen Taktfahrplans. Auf nahezu allen Strecken bestehen stündliche Verkehrsangebote.	Kenntnisnahme
21	allgemein	807-349-064	Es soll folgender Grundsatz ergänzt werden: „Bei Planung sowie Neu-, Um- und Ausbau der Schienen- und Straßenverkehrsinfrastruktur sollen langfristig die Möglichkeiten zur Elektrifizierung des Schienennetzes offen gehalten werden.“	entsprochen Die Aussagen des hier vorgeschlagenen Grundsatzes werden in den Grundsatz G 3-8 integriert (im nächsten Planentwurf).

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Im Zusammenhang mit einer zielgerichteten Ertüchtigung des Streckennetzes, einer umweltgerechten Mobilität (Stichworte: Klimawandel, Luftreinhaltung) und einer optimalen und effizienten Anbindung aller Landesteile ist die Elektrifizierung weiterer Streckenabschnitte im Thüringer Schienennetz von Bedeutung. Die Möglichkeiten für eine Elektrifizierung bestehender Bahnstrecken gilt es daher langfristig offen zu halten u. a. bei der Planung von Ortsumgehungen hinsichtlich erforderlicher Brückenbauwerke.	
22	allgemein	807-349-065	Anregung zu 3.1.1 Schienennetz, G 3-1, G 3-2, G 3-5, G 3-7, G 3-10, Seite 37ff. Die Grundsätze und deren Begründungen enthalten mehrfach und wiederholt Ausführungen, die eine Anbindung des Ostthüringer Raums mit den Kommunen Jena, Gera und dem Landkreis Altenburger Land an die „Metropolregion Mitteldeutschland bzw. den "Verkehrsknoten Metropolregion Mitteldeutschland" benennen. Die verwendeten Bezeichnungen sind nicht eindeutig räumlich zuordenbar, irreführend und sachlich inkorrekt, da die genannten Kommunen bereits in der Kulisse der EMMD liegen. Hier sollte konkretisiert und differenziert werden. Es wird angeregt, alternativ die SPFV-Knoten Halle und Leipzig begrifflich zu verwenden. Im Übrigen ist keine „Metropolregion Leipzig" existent (s. o.).	entsprochen Die Begrifflichkeiten werden, wie vom Einreicher gefordert, angepasst.
23	allgemein	819-656-001	Anmerkungen zum Abschnitt 3.1.1 Der Landkreis Altenburger Land ist Mitglied im Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV). Die Vorteile für die Fahrgäste aus dem Raum sind einheitliche Tarife und Planungsstandards. Eine Aussage zum Verbleib des Landkreises Altenburger Land im MDV sollte im Regionalplan verankert werden. Zwischen dem Landkreis Leipzig und dem Ostthüringischen Raum bestehen folgende SPNV Verbindungen: - S5/S5x Halle - Leipzig – Altenburg – Zwickau - EB22/EBx12 Leipzig – Zeitz – Gera – Saalfeld - RB 20 Leipzig – Naumburg – Erfurt – Eisenach	teilweise entsprochen Auf einzelne Tarifverbünde ist der Plangeber bewusst nicht eingegangen. Vielmehr ist es dem Plangeber wichtig, dass ein einheitliches System entwickelt wird und der Flickenteppich von Tarifverbünden aufgelöst wird. Dies hat er in der Begründung des Grundsatzes G 3-7 dargestellt. Eine leistungsstarke Schieneninfrastruktur für Ostthüringen und darüber hinaus ist dem Plangeber besonders wichtig. Die Treibstoffversorgung für potenzielle mit Brennstoffzellen betriebene Züge wurden bereits in der Begründung des Grundsatzes G 3-8 angesprochen, kann aber auf Ebene der Regionalplanung

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Eine leistungsstarke Schieneninfrastruktur ist auch im Interesse des Landkreises Leipzig. Die unter Punkt 3.1.1 Schienennetz geforderte Elektrifizierung der Bahnstrecke Leipzig-Gera-Hof unterstützt [der Einreicher der Stellungnahme]. Diese Maßnahme ist derzeit nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes. Aus diesem Grund soll diese Strecke zumindest für einen kurz- und mittelfristigen Einsatz alternativer Antriebe im SPNV ausgerüstet und vorgesehen werden. Aufgrund der Länge und Topografie der Strecke kommt dafür der Einsatz von Zügen mit Brennstoffzellen besonders in Betracht. Die Möglichkeit des Aufbaus von entsprechenden Betankungsanlagen für Wasserstoff incl. Pipelines zu deren Versorgung müssen gegeben sein. Insofern wird die Begründung G 3-2, G 3-5, G 3-7, G 3-8 unterstützt und sollte um die Treibstoffversorgung ergänzt werden. Der [Einreicher der Stellungnahme] ist der Auffassung, dass die Anbindung des Oberzentrums Gera an das Oberzentrum Leipzig über eine Regionalbahn bzw. Regionalexpress durchaus eine attraktive Lösung darstellt.	nicht weiter detailliert werden. Eine Tiefenprüfung von Wasserstoffbetankungsanlagen muss der (wissenschaftlichen) Fachplanung überlassen werden.
24	G 3-1 Begründung	154-658-001	Die Sicherung der Mobilität für alle Einwohner ist in der Bundesrepublik Deutschland mit ihren unterschiedlichen regionalen Bedingungen ein entscheidender Faktor für die Lebensqualität der Bevölkerung in allen Landesteilen. Daher begrüßen wir außerordentlich, dass die Planungsgemeinschaft Ostthüringen die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes erhalten und zukunftsfähig weiterentwickeln wird. Der rasche Vollzug des zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung sowie die Ertüchtigung auf der Sachsen-Franken-Magistrale werden vom [...] [Einreicher der Stellungnahme] daher voll inhaltlich unterstützt.	entsprochen
25	G 3-1 Begründung	807-349-066	Die Begründung zum Grundsatz [G 3-1] „Erreichbarkeit der Planungsregion“ ist zu präzisieren. Die Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) ist nur mit der Elektrifizierung im vordringlichen Bedarf des BVWP aufgenommen. Der	Kenntnisnahme Ein zweigleisiger Ausbau der Gesamtstrecke von Weimar bis Gößnitz wird tatsächlich ohne immensen Aufwand nicht möglich sein. Der Plangeber strebt daher einen zweigleisigen Ausbau zwi-

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			zweigleisige Ausbau in den Abschnitten Papiermühle - Hermsdorf-Klosterlausitz und Töppeln – Gera hat keinen Eingang in den Vordringlichen Bedarf gefunden.	schen Weimar und Gera an, auch wenn dies nicht im BVWP vordringlich festgelegt wurde. Im weiteren Streckenverlauf (zwischen Gera und Gößnitz) ist der zweigleisige Ausbau kaum mehr umsetzbar und wird daher auch vom Plangeber nicht gefordert.
26	G 3-1 Begründung	918-117-004	Hinsichtlich einer gewünschten verstärkten Inanspruchnahme der Saalebahnlinien im Abschnitt Rudolstadt – Jena, ist ein Ausbau der PKW- Parkmöglichkeiten (P+R) aus Kleinfeltersdorfer Sicht an den Haltepunkten Orlamünde und Kahla dringend geboten. Die Ausrichtung auf mehr freien Parkraum an den genannten Haltepunkten würde das Bahnfahren und insbesondere das Pendeln zum und vom Arbeitsplatz wesentlich attraktiver machen. Dabei ist darauf hinzuwirken, dass dies kein kommunales Problem ist, sondern eine verkehrspolitische Aufgabe des Bundes und der Länder.	Kenntnisnahme Auf einzelne P+R Plätze geht der Plangeber nicht ein, da ihm für eine ganzheitliche Planung die Datengrundlage fehlt. Hier muss eine detaillierte Planung auf anderer Ebene stattfinden. Wie der Einreicher bereits feststellt, ist dies u. a. Aufgabe auf Landesebene in Zusammenarbeit mit den einzelnen Kreisen und Gemeinden. In der Begründung des Grundsatzes G 3-18 wird jedoch allgemein die Thematik der Notwendigkeit des Ausbaus von Pendlerparkplätzen erläutert (im nächsten Planentwurf).
27	G 3-2 Begründung	8-695-001	Zu allem möchten wir dazu auch sagen, dass so auch ein mit Interesse, durch die regionalen Planungsgemeinschaft Ostthüringen davon zeigt, wie wichtig diese Strecke [Leipzig - Gera] ist. Wo somit auch wir dazu sagen müssen, dass eine Elektrifizierung im Großraum von Zeitz gemacht werden sollte, gleichwohl sollte somit auch, unsere Idee für ein Großprojekt, für diese Region und auch, für die Stadt Gera, Jena und Zeitz besser vernetzt werden. Darüber denken wir ernsthaft inständig, dass somit alle Verkehrszüge hier fahren könnten, aber auch beim Fernverkehr, sind somit in allen Richtungen so hier gegeben, dazu stärkt man die Infrastruktur und so hätte hier, ein jeder was davon. Damals hatte auch ein Herr Weidauer (Fachgebietsleiter Verkehrsplanung Stadtverwaltung Gera) gesagt, wo so hier eine S-Bahn Qualität von Gera nach Leipzig fahren soll, wo so die Anfrage damit nie bearbeitet wurde bzw. man so dieses nicht weiterverfolgte. Jedoch sehen wir immer noch einen vordringlichen Bedarf für die Region, aber auch, sollte so die Landesregierung Sachsen-Anhalt auch bestrebt sein, sich für eine Elektrifizierung	teilweise entsprochen Die meisten genannten Maßnahmen im Kapitel 3.1 des Entwurfs des Regionalplanes vom 30.11.2018 stützen bereits die Aussagen des Einreichers. Auch sieht der Plangeber einen notwendigen Bedarf der Verbesserung des Schienennetzes in Ostthüringen sowie den weiteren Ausbau von Fernverkehrsverbindungen. Ein Wiederaufbau einer Bahnverbindung zwischen der zur Rede stehenden Trasse Zeitz – Camburg wird perspektivisch nicht geschehen. Die üblichen Güternutzer (z. B. Brikettfabriken) sind nicht mehr vorhanden und es gibt bereits parallellaufende Busverbindungen, welche den Schüler- und Pendlerverkehrsbedarf decken. Auch erkennt der Plangeber keine enge Verflechtung zwischen Zeitz und dem Oberzentrum Jena. Des Weiteren werden Engpässe entlang der Saalbahn nicht durch eine Reaktivierung der Trasse Zeitz – Camburg verringert, sondern durch eine Modernisierung und Elektrifizierung der Trasse Leipzig – Gera – Hof. Dies strebt der Plangeber an.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			mit einzusetzen und es kann so auch nicht sein, wo so alles hier schleppend es läuft. Die Landesregierung Sachsen-Anhalt und Thüringen, werden sehr schnell erleben, das so auf der Saalebahn zu Kapazitätsengpässen kommen wird, wessen so man keine alternative sucht! Insoweit ist ein Streckenneubau von Zeitz nach Jena auch deshalb ein Vorteil, da so Fernzüge in dieser Region Rollen könnten und Gera und Jena, hätten dabei ein mit Nutzen dazu. In allem, kann somit man wieder auf InterRegiozüge wiederkommen und auch ICE's, könnte ein Knotenpunkt für Zeitz sein, da so durch Flügelung viele Städte erreicht werden kann, wie z.B. Frankfurt Main und Karlsruhe, da ein Teil über Gera weiterfahren kann. Zudem können die Vielfalt und auch die Wirtschaftlichkeit, für die Region besser werden und auch, sollte so die Landesregierung offen, für mehr Wettbewerb der Bahn sein sollte, da ein Zuwachs durch Konkurrenz! auch auf der Schiene kommen wird. Wenn somit die Möglichkeiten, für eine Elektrifizierung, zur Strecke Leipzig - Gera kommen soll, sollte somit die Gleise neu ausgerichtet werden, dem so auch Neigezüge zum Einsatz kommen können, wo dann auch hier, eine vmax bis zu 200 Kmh machbar ist. In dem können so die Betreiber Fahrzeuge sich beschaffen, die so nicht nur schnell beschleunigen können, sondern auch viel mehr Komfort für die Fahrt Anbieten.	Die hier zur Rede stehende Trasse berührt zudem 90 % die Planungsgemeinschaft Halle, welche jedoch auch keine Planaussagen zu dieser Trasse trifft. Schlussendlich ist auf der ehemaligen Bahntrasse Zeitz – Camburg ein Radweg entstanden, der den regionalen Tagestourismus dient.
28	G 3-2 Begründung	807-349-067	Die Begründung zum Grundsatz [G 3-2] zum „Netz des Schienenpersonenfernverkehrs“ ist zu präzisieren. Der Schienenpersonenfernverkehr wird eigenwirtschaftlich von der Deutschen Bahn AG betrieben, sodass keine direkte staatliche Einflussnahme auf die Taktungen erfolgen kann. Der Einsatz von Brennstoffzellentriebwagen unterliegt speziellen Rahmenbedingungen, die im Einzelfall geprüft werden müssen. Dies zählt jedenfalls nicht zum Regelungsbereich der Regionalplanung. Ggf. wäre eine Leitvorstellung geeignet.	nicht entsprochen Der Plangeber kann Verhaltensanforderungen vorsehen, wenn für diese eine raumordnerische Regelungserfordernis besteht und die Möglichkeit, dass die Aussagen im Grundsatz in der nachfolgenden Planungs- und Abwägungsentscheidung Berücksichtigung finden kann, nicht von vornherein unter jedem denkbaren Gesichtspunkt ausgeschlossen ist. Ohnehin wird die Aussage zum Einsatz von Triebzügen mit Brennstoffzellen nicht im Grundsatz, sondern in der Begründung als eine Möglichkeit erwähnt. Kompetenziell dürfen Grundsätze der Raumordnung Forderungen an die Fachplanung enthalten. Die Fachplanung kann derweilen

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
				Forderungen – beziehungsweise Einfluss – auf die Entscheidungen der Deutschen Bahn AG nehmen (siehe IC-Verbindung Ruhrgebiet – Gera). Die Forderung nach einer Stärkung der Taktfrequenz im Fernverkehr ist daher legitim und nicht von vornherein, unter jedem denkbaren Aspekt ausgeschlossen. Siehe hierzu auch die Abwägung zu dem Hinweis mit Anreg.-Nr.: 807-349-072 und der lfd.-Nr.: 53 in dieser Tabelle. Der Einsatz von Brennstoffzellentriebwagen wird nicht gefordert, sondern der Einsatz modernster Züge, welche über alternative, umweltfreundliche Antriebsarten verfügen. Siehe hierzu auch die Abwägung zu dem Hinweis mit Anreg.-Nr.: 807-349-073 und der lfd.-Nr.: 55 in dieser Tabelle. Zwar sind Leitvorstellungen gemäß § 1 Abs. 3 Thüringer Landesplanungsgesetz (ThürLPlG) keine Grundsätze der Raumordnung, da es sich hierbei aber dennoch um grundlegende unverbindliche Orientierungsvorgaben der Landesplanung für eine künftige Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes handelt, mit denen sich nachfolgende Entscheidungsebenen auseinanderzusetzen haben (so: Gesetzesbegründung, Landtagsdrucksache 5/4297, S. 19), sind Leitvorstellungen ähnlich zu behandeln wie Grundsätze der Raumordnung. Der Plangeber hat sich entschieden, keine Leitvorstellungen auszuweisen, sondern stattdessen Maßgaben für die künftige Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes als Grundsätze zu formulieren.
29	G 3-3 Begründung	619-13-003	Unter G 3-3 (S. 39) wird die hier dargelegte Zielsetzung zur Stärkung und Qualitätsverbesserung der Bahnanbindung des Städtedreiecks am Saalebogen ausdrücklich befürwortet.	Kenntnisnahme
30	G 3-3 Begründung	807-349-068	Grundsatz [G 3-3] und Begründung zur "Verbindungsqualität" sind, sofern ein Regelungserfordernis aus fachübergreifender und überörtlicher Sicht besteht, zu präzisieren. Der Punkt stellt auf einen IC Knoten in Jena-Göschwitz ab. Die Untersuchungen zu einem potenziellen Zentralbahnhof bzw. zur	Kenntnisnahme Warum fordert die Regionale Planungsgemeinschaft einen Standort im Stadteil Göschwitz?: Der zum Redaktionsschluss aktuellste Stand bezüglich IC-Knoten Jena war (nach Prof. Dr. M. Gather), dass, wenn überhaupt, ein

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			zukünftigen optimalen Anbindung Jenas an den Fernverkehr laufen noch. Ein Zentralbahnhof würde in Burgau entstehen. Warum fordert die Regionale Planungsgemeinschaft einen Standort im Stadtteil Göschwitz?	IC-Knoten nur in Jena Göschwitz entstehen sollte. Ein Zentralbahnhof in Jena Burgau wird als nicht sinnvoll erachtet, da auch dieser nicht innenstadtnah gelegen ist. Eine weitere Zugangsstelle in Jena Burgau ist jedoch denkbar, um Umsteigerelationen zum Stadtbahnverkehr zu akquirieren. Dies wird der Plangeber in der Begründung des Grundsatzes G 3-3 noch einmal klar formulieren (nächster Planentwurf).
31	G 3-3 Begründung	873-598-001	Der Einreicher der Stellungnahme sieht in der Verkehrsstation Jena-Göschwitz eine angemessene Zugangsstelle zum Schienenpersonenverkehr. Der Bau eines weiteren Eisenbahnknotens am Gleisdreieck bei Jena-Göschwitz soll die Verbindungsqualität auf der Saalebahn stärken. Unter Berücksichtigung des Trassenverlaufs der NBS VDE 8 wird eine weitere Zugangsstelle in Jena nicht zwangsläufig zur gewünschten Mehrung des Fernverkehrs führen. Der Einreicher der Stellungnahme hat begonnen die Verkehrsstation Jena-Göschwitz umfangreich umzubauen. Die Gleise entlang der Mitte-Deutschland-Verbindung wurden 2014 neu gebaut, der Neubau der Gleise entlang der Saalebahn steht kurz vor der Umsetzung.	entsprochen Siehe auch die Stellungnahme zur Anregung mit der Anreg. Nr.: 807-349-068, lfd.-Nr.: <u>30</u> in diesem Dokument.
32	G 3-4 Begründung	620-688-002	Hinweis zu Punkt G 3-4 Im Punkt G 3-4 werden Ausbaumaßnahmen der Schieneninfrastruktur in Bereich Altenburg gefordert. Dieses unterstützt der ZVNL, Die Maßnahmen bitten wir um direkt erreichbare Abstellmöglichkeiten für Züge im SPNV zum Enden bzw. zum Stärken und Schwächen der Leistungen zu ergänzen. Dieses ist derzeit nicht ausreichend vorgesehen.	entsprochen Ein entsprechender Vermerk wird in der Begründung zum Grundsatz G 3-4 gemacht (im nächsten Planentwurf).
33	G 3-4	819-656-002	Unterstützung des Grundsatzes G 3-4 Im Punkt G 3-4 werden Ausbaumaßnahmen der Schieneninfrastruktur in Bereich Altenburg gefordert, um direkt erreichbare Abstellmöglichkeiten für Züge im SPNV zum Enden bzw. zum Stärken und Schwächen der Leistungen zu ergänzen. Diese Maßnahme unterstützt der Landkreis Leipzig. Der Landkreis Leipzig bittet um eine entsprechende Ergänzung in den Planunterlagen.	

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
34	G 3-4 Begründung	807-349-069	Die Begründung zum Grundsatz [G 3-4] „Infrastrukturmaßnahmen“ ist zu präzisieren. Die Strecke Altenburg – Meuselwitz – Zeitz ist vollständig aktiv. Der Abschnitt Altenburg – Meuselwitz ist als Anschlussbahn von Waggonbau Altenburg in Betrieb und die Strecke Meuselwitz – Zeitz ist als nicht bundeseigene Strecke der Bayerischen Regio-naleisenbahn in Betrieb.	Kenntnisnahme
35	G 3-7 Begründung	8-695-003	Zu dem ein Ausbau beim Gleisoberbau von Zeitz nach Weißenfels kann sogar zweigleisig gefahren werden, da somit einige stellen zum Befahren dieses zulassen, insoweit müsste auch hier die Elektrifizierung her, wessen dazu auch von Naumburg zur Elektrifizierung nach Zeitz angeschlossen werden müsste. 1.) Eine S-Bahn der Linie S22 sollte so von Halle Neustadt, über Merseburg - Weißenfels - Zeitz, weiter nach Gera fahren, mit Wagentdurchlauf nach Greiz in 30 Minuten Takt. 2.) Eine S-Bahn der Linie S21 von Leipzig nach Gera, mit Wagentdurchlauf nach Erfurt, über Saalfeld, mit Flügelung in Zeitz, wo so dann als S23, der zweite Zugteil weiter nach Arnstadt, über Eisenberg, Jena, Erfurt fährt. 3.) Eine S-Bahn der Linie S25 von Altenburg nach Altenburg Ringbahn, über Meuselwitz - Zeitz - Jena - Weimar - Erfurt - Arnstadt - Gräfenroda - Ohrdruf - Gotha - Erfurt - Weimar - Apolda - Großheringen - Jena - Gera - Schmölln, zu dem müsste so in Thüringen, von Gotha bis nach Neudietendorf, über Arnstadt eine Elektrifizierung ermöglichen.	nicht entsprochen Die hier gestellten Anregungen des Einreichers Betreffen nur im geringen Teil die Planungsregion Ostthüringen, und viel mehr den gesamten Mitteldeutschen Raum. Auf der Ebene der Regionalplanung sind diese deutlich regionsübergreifenden Anregungen / Maßnahmen nicht richtig platziert. Des Weiteren existiert keine Schienenverbindung Zeitz – Eisenberg – Jena. Eine Reaktivierung der Bahntrasse Crossen – Eisenberg – Bürgel – Jena ist aufgrund nicht mehr vorhandener Eisenbahnstrukturen (Überbauungen und Nutzung als Fahrradweg) nicht mehr möglich. Bezüglich einer Reaktivierung der Trasse Zeitz – Camburg siehe Abwägung mit der Anreg.-Nr. 8-695-001 und der Lfd.-Nr.: 27 in diesem Dokument. Die dort getroffenen Aussagen treffen auch bei der Trasse Crossen – Eisenberg – Bürgel – Jena zu. Zu 3.) Dem Plangeber erschließt sich die Sinnhaftigkeit einer solch gigantischen Ringbahn für einen potenziellen S-Bahn-Verkehr nicht. Zum einen werden einige Haltepunkt im Zickzack zweimal bedient, zum anderen beträgt die Streckenlänge rund 350 km. Zum Vergleich, die Berliner Ringbahn verkehrt auf einer Streckenlänge von 37 km und die erst kürzlich neu eröffnete Moskauer Ringbahn verkehrt auf einer Streckenlänge von 54 km.
36	Z 3-1 Begründung	8-695-002	[Hinweis] Die Haltepunkte Bornitz, Haynsburg und Reuden, sollten so hier, durch die Landesregierung für eine Wiederinbetriebnahme, zur Fahrplan Einbindung aufgenommen werden und ist auch, sach-	nicht entsprochen Die hier zur Rede stehenden Zugangsstellen betreffen nicht die Planungsregion Ostthüringen. Wenn, dann muss diese Anregung an die Planungsgemeinschaft Halle gerichtet werden.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			lich für die Pendler dieses besser. Jedoch wo somit der Verkehrs- halt von Bornitz, Haynsburg und Reuden abbestellt wurde, konn- ten wir dieses somit es nicht nachvollziehen, nur weil!, an mangels von Fahrgästen, es so keine Rolle gespielt haben kann. Wir se- hen somit aber auch, dass es dringend erforderlich ist, wo so der Zeitzer Bahnhof und die Bahnsteige saniert werden müssten, zu- mal dieser Bahnhof nicht richtig barrierefrei ist und auch, sagen wir auch, dass dieser Bahnhof für das Warten auf seinem Zug, derzeit kein schönes Licht für diese Stadt zeigt. In dem auch wir uns vorstellen können, das ein Supermarkt für diesem Bahnhof und auch für weitere Geschäfte, dann mehr leben bringen könnte und auch ein Servicepoints, wo somit Reisende oder Tagesgäste da sich informieren können!, was so in Zeit man erleben kann.	
37	G 3-6 Begründung	922-121-005	Der Bereich der Anbindung der Orlabahn an die Saalebahn muss wesentlich verbessert werden hinsichtlich der Bedingungen für den Schienenersatzverkehr und Umsteiger Bus-Bahn.	Kenntnisnahme Bedingungen für den Schienenersatzverkehr und die Anbindung örtlicher ÖPNV-Verbindungen sind nicht Aufgabe des Plangebers.
38	Z 3-1 Begründung	131-1666-002	Im Folgenden ergeben aus Sicht [...] [des Einreichers] Hinweise zu Zielen und Grundsätzen im Kap 3.1 Verkehrsinfrastruktur mit der Bitte um entsprechende Beachtung. Z 3-1 in Verbindung mit der Raumnutzungskarte: Soweit erkennbar können folgende Festlegungen nur dann ihre vollständige raumordnerische Wirksamkeit entfalten, wenn eine raumordnerische Sicherung entsprechend auch auf sächsischer Seite erfolgt: - (Schönberg) - Schleiz (nach LEP Sachsen - Karte 4 noch Bestand) - (Schönberg) - Hirschberg (nach LEP Sachsen - Karte 4 Vorbehaltsgebiet verkehrliche Nachnutzung von stillgelegten Eisenbahnstrecken) - Wünschendorf - (Werdau) (nach LEP Sachsen - Karte 4 Vorbehaltsgebiet verkehrliche Nachnutzung von stillgelegten Eisenbahnstrecken)	Kenntnisnahme Der Plangeber hat sich dazu entschlossen, den tatsächlichen Bestand der Bahntrassen zu nehmen, um über diese Aussagen für deren Zukunft zu treffen. Das LEP Sachsen ist auf das Jahr 2013 datiert und kann daher nicht mehr für alle Trassen treffende Aussagen machen. Die Trasse Schönberg – Schleiz ist von der DRE gepachtet. Ein ständiger SPNV findet seit Ende 2006 nicht mehr statt. Sie ist daher als Trasse, welche es zu sichern gilt, zu behandeln. Im Regionalplanentwurf Region Chemnitz ist die Trasse im Ziel Z 3.1.3.10 als stillgelegte Bahntrasse, welches es zur erhalten gilt, erwähnt. Damit konterkarieren sich die Ziele aus den beiden Entwürfen (Region Chemnitz und Ostthüringen) diesbezüglich nicht. Die Trasse Meuselwitz – Regis-Breitingen ist eine museal genutzte Schmalspurbahn, welche es zu erhalten gilt, um den Tourismus in der Region der Altenburger Seenlandschaft zu fördern. Diese ist nicht in der Karte 4 des LEP Sachsens eingezeichnet. Daher wird

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			- Meuselwitz - (Regis-Breitingen) (nach LEP Sachsen - Karte 4 nur überregionale Strecke nach Altenburg als Bestandsnetz enthalten, keine raumordnerische Sicherung) Abweichende Festlegungen sollten aus landesplanerischer Sicht nur in enger Abstimmung mit den bereits genannten sächsischen Planungsverbänden mit einer entsprechenden raumordnerischen Sicherung auf sächsischer Seite vorgenommen werden. Wir weisen darauf hin, dass in Sachsen derartige Schienenverbindungen für eine generelle verkehrliche Nutzung gesichert werden. In Sachsen ist damit auch eine verkehrliche Nachnutzung z.B. als Radverkehrsweg möglich. Im Regionalplanentwurf Leipzig Westsachsen (Stand: 14.12.17) ist etwa eine raumordnerische Sicherung nach Regis Breitingen bisher nicht ersichtlich. Auch im Regionalplanentwurf Region Chemnitz (Stand: 15.12.15) sind vergleichbare raumordnerische Sicherungen für die sächsischen Streckenabschnitte derzeit nicht ersichtlich.	bisher keine Aussage auf sächsischer Seite bezüglich der Trasse getroffen. In folgender Stellungnahme mit der Lfd. Nr.: 39 ist jedoch ersichtlich, dass die Planungsregion Leipzig Westsachsen die Trasse in Zukunft berücksichtigen wird. Die verkehrliche Nachnutzung der anderen beiden Bahntrassen nach dem LEP Sachsen konterkarieren nicht die Trassensicherung des Ziels Z 3-1 im Regionalplan Ostthüringen mit dem Ziel Z 3.1.3.9 aus dem Regionalplanentwurf der Region Chemnitz. Auch in Thüringen ist eine Radverkehrswegenutzung entlang stillgelegter Trassen möglich, sogar teilweise gewünscht (z. B. Wünschendorf – Werdau).
39	Z 3-1	593-322-002	Der [Einreicher] hat zu den übermittelten Planunterlagen keine grundsätzlichen Bedenken. Die Festlegungen sind geeignet, Planungs- und Entwicklungsabsichten entlang der Landes- und Regionsgrenze im Sinne einer guten Nachbarschaft miteinander zu harmonisieren und Planungsbrüche zu vermeiden. Um die Berücksichtigung der nachfolgenden Hinweise im Detail wird gebeten. Nach Z 3-1 ist die ehemalige Grubenbahn und mittlerweile für Museumsbahnfahrten genutzte Schienenverbindung Meuselwitz – Regis –Breitingen (Kammerforstbahn) durchgängig zu erhalten. Dies begründet sich aus der Zweckdienlichkeit der Trasse für eine touristische Nutzung (Anbindung des Freizeitareales Haselbacher See) und der möglichen Anbindung als Zubringer an das S-Bahn-Netz Mitteldeutschland am Haltepunkt Regis-Breitingen. Das Anliegen wird im Rahmen der laufenden Gesamtfortschreibung des Regionalplans Westsachsen berücksichtigt, so dass eine länderübergreifende Trassensicherung für diese traditionsreiche Kohlebahn auch als Zeugnis der Industriegeschichte und des Bergbaus gewährleistet wird.	entsprochen

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
40	Z 3-1	819-656-003	Hinweis zu Z 3-1 Die im Z 3-1 beschriebene Schmalspurbahn zwischen Meuselwitz und Regis-Breitingen endet im Landkreis Leipzig. In Regis-Breitingen ist die Verknüpfung zwischen S-Bahn und Buslinien möglich. Es sollte daher geprüft werden, ob die Schmalspurbahn von der Museumsbahn „Kohlebahn“ zum öffentlichen Personen-nahverkehr aufgewertet werden kann. Im Einzugsbereich der „Kohlebahn“ leben ca. 13.000 Einwohner. Bei attraktiver Gestal-tung der Reisekette in Richtung Leipzig können neue Fahrgäste gewonnen werden. Nutznießer sind sowohl die Einwohner der Region als auch Gäste aus Leipzig und Umgebung, für die damit das Gebiet um Meuselwitz und den Haselbacher See gut zu er-reichen ist.	Kenntnisnahme Schmalspurbahnen sind nur bedingt geeignet für einen getakteten SPNV. Dennoch hat der Plangeber entschieden, in der Begrün-dung zu Z 3-1 eine Prüfung der Eignung der Trasse zum SPNV anzuregen. Darüber hinaus ist Trasse für eine Teststrecke des au-tonomen Schienenpersonennahverkehrs interessant.
41	Z 3-1 Begründung	499-431-011	Gemäß des raumordnerischen Zieles Z 3-1 sind bestimmte nicht mehr oder nur temporär genutzte Bahntrassen zu si-chern. Dieses ist im Sinne der politisch formulierten und auch wirtschaftlich sinnvollen Zielstellung, mehr Güterver-kehr auf die Schiene zu bringen, positiv zu bewerten. Insbe-sondere die Höllentalbahn ist dabei von herausgehobener Bedeutung für die regionale Wirtschaft.	entsprochen
42	Z 3-1 Begründung	731-619-005	Sehr wichtig: weitere Trassensicherung von Schienenverbin-dungen und Bemühungen um Lückenschlüsse	entsprochen
43	G 3-1	532-689-001	Die in Punkt G 3-1 auf Seite 37 beschriebene zukunfts-fähige Weiterentwicklung der Mitte-Deutschland-Verbindung (Met-ropolregion Rhein-Ruhr – Erfurt) – Jena – Gera – (Chemnitz – Dresden) bedarf gleichzeitig einer Erhöhung der Leistungs-fähigkeit. Mit der in G 3-7 genannten Zielstellung einer Taktverdichtung bis unter 15 Minuten zwischen Eisenach und Altenburg muss gleich-zeitig sichergestellt werden, dass aus dem Raum Chemnitz – Zwickau möglichst umsteigefrei und mit deutlich kürzeren Reise-zeiten die Region Gera – Jena – Erfurt im Schienenpersonenver-kehr erreicht werden kann.	teilweise entsprochen Auch wenn die Aussage für sinnvoll erachtet wird, kann der Plan-geber aus Ostthüringen keine Planaussagen treffen, welche den angrenzenden Raum betreffen. In den Begründungen zu G 3-2 und G 3-7 werden die Formulierungen leicht angepasst, so dass deutlich wird, dass auch die Verbindungen über die Regionsgren-zen hinaus dichter vertaktet werden sollten (im nächsten Planent-wurf).

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Für die Sachsen-Franken-Magistrale strebt der VMS an, dass ab Dezember 2025 mit dem neu zu schließenden Verkehrsvertrag eine Flügelung der Verkehrsleistungen der Linie S5X in Werdau mit den Zielen Hof bzw. Zwickau erfolgt. Außerdem wird eine bedarfsgerechte Einbindung der Strecke Gößnitz — Glauchau (derzeit RB 37) angestrebt.	
44	G 3-1	620-688-001	Eine leistungsstarke Schienen-Infrastruktur ist auch im Interesse des ZVNL. Der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) ist der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Raum Westsachsen mit den Landkreisen Nordsachsen und Leipzig sowie der Stadt Leipzig. In dieser Funktion bestellt er SPNV-Leistungen, deren Linien Ihre Fortführung auch im Freistaat Thüringen finden und so einerseits das Mitteldeutsche S-Bahnnetz bilden und andererseits mit Regionalbahn und Regionalexpresslinien ein dichtes Nahverkehrsnetz darstellen. Es handelt sich hierbei und mit Blick auf Ostthüringen insbesondere um die SPNV-Linien (Stand 2019): - S5/S5x Halle - Leipzig - Altenburg - Zwickau - EB22/EBx12 Leipzig - Zeitz - Gera - Saalfeld - RB 20 Leipzig - Naumburg - Erfurt – Eisenach Die unter Punkt 3.1.1 Schienennetz geforderte Elektrifizierung der Bahnstrecke Leipzig-Gera-Hof unterstützt der ZVNL. Diese Maßnahme ist derzeit nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes. Aus diesem Grund soll diese Strecke zumindest für einen kurz- und mittelfristigen Einsatz alternativer Antriebe im SPNV ausgerüstet und vorgesehen werden. Aufgrund der Länge und Topografie der Strecke kommt dafür der Einsatz von Zügen mit Brennstoffzellen besonders in Betracht. Die Möglichkeit des Aufbaus entsprechende Betankungsanlagen für Wasserstoff incl. Pipelines zu deren Versorgung müssen gegeben sein. Insofern wird die Begründung G 3-2/G 3-5/G 3-7/G 3-8 unterstützt und sollte um die Treibstoffversorgung ergänzt werden.	Kenntnisnahme Eine Elektrifizierung des Teilabschnitts (Gera – Leipzig) der Trasse Leipzig – Gera – Hof wird nach dem Investitionsgesetz Kohleregionen (Anlage 4, Abs. 2, Lfd.-Nr. 34 zu den §§ 20 und 21 InvKG) gefördert. Der weitere Abschnitt zwischen Gera und Hof ist derzeit nicht für eine Elektrifizierung vorgesehen, wenngleich eine Elektrifizierung auch hier stattfinden muss. Der Plangeber geht im Grundsatz G 3-2 sowie G 3-8 auf weitere notwendige Maßnahmen zur Dekarbonisierung entlang der genannten sowie weiteren Trasse(n) ein.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Wir sind jedoch der Auffassung, dass die Anbindung des Oberzentrums Gera an Leipzig über eine Regionalbahn bzw. Regionalexpress durchaus eine attraktive Lösung darstellt.	
45	G 3-1	624-2-044	Die für das funktionale Schienennetz im Landkreis Greiz benannten Ergänzungen/Änderungen sind erfolgt. Positiv wird die zusätzliche Aufnahme der Linie Gera-Zeulenroda-Marktredwitz-Regensburg (G 3-1) als Fernverkehrsstrasse zur Verbesserung der überregionalen und internationalen Erreichbarkeit der Planungsregion Ostthüringen, die als durchgängige Elektrifizierung geplant ist, gesehen. Durch diese Maßnahme wird ein Lückenschluss für eine durchgehende elektrifizierte Fernverkehrsverbindung von Berlin bis Regensburg über Gera möglich.	teilweise entsprochen Der Plangeber hat entschieden, die Trasse als Verbindung des schnellen Schienenpersonennahverkehrs einzuordnen. Jedoch geht der Plangeber im Grundsatz G 3-2 auf die Bedeutung der Trasse für den Bahnknoten Gera ein und schlägt eine Ertüchtigung zu einer Eignung für den SPFV vor. Somit kann die Trasse als Entlastungsstrecke für den Fern- und Güterverkehr der SFM und Saalbahn fungieren, dies jedoch nur sporadisch (Stoßzeiten). Damit sind die geforderten Aufwertungsmaßnahmen gleichwertig, wie die Betrachtung der Trasse als Fernverkehrsverbindung.
46	G 3-1	731-619-004	Hinweis zu G 3-1 wenn möglich, bitte noch die Anbindung auf dem Schienenweg in Richtung Norden – Halle/Leipzig/Berlin und sogar Rostock/ Hamburg (betrifft hauptsächlich Jena) mit als notwendige Verbindung aufführen	entsprochen Die hier geforderten Ergänzungen werden im Grundsatz G 3-1 und G 3-3 erfolgen (im nächsten Planentwurf).
47	G 3-1	761-3-046	Punkt 3.1: sowie den Unterpunkten 3.1.1 und 3.1.3 wird vollumfänglich zugestimmt, beim Ausbau bzw. der höher frequenten Nutzung der Bahntrassen (G 3-1 bis G 3-3) sind aber unbedingt ausreichende Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme Die hier gestellte Anregung sollte in der Genehmigungsphase bei Streckenausbau- und/oder –neubaumaßnahmen angebracht werden. Auf der Ebene der Regionalplanung findet keine detaillierte Lärmschutzplanung statt.
48	G 3-22 Neu: G 3-10	253-413-014	Der ehem. Gleisanschluss in Rothenstein wird in meinen Unterlagen als stillgelegt geführt. Das Stahlwerk Thüringen schließt gleismäßig am Bahnhof Könitz an.	entsprochen Der ehemalige Gleisanschluss Rothenstein wird zukünftig nicht mehr im Regionalplan Ostthüringen benannt.
49	G 3-3	631-544-015	Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur als Gesamtsystem mit einer Anbindung an nationale und internationale Streckensysteme in Nord-Süd- und West-Ost-Richtung zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und zum anderen die Anbindung des ländlichen Raums mit Subsystemen, welche auf Grundlage der ÖPNV-Systeme aufbauen, sind gezielt mit innovativen Angeboten zu erweitern.	Kenntnisnahme Die Maßnahmen für die Umlandanbindungen werden in einer Vielzahl der Grundsätze des Abschnittes 3.1 Verkehrsinfrastruktur ausführlich dargestellt.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			- Zu G 3-3 Verkehrsknotenpunkte zur Verdichtung von Umland und nationalen Verkehrsweganbindung und allgemein für die Verbesserung des Fern- als auch Nahverkehrs InterCity-Knoten bei Göschwitz mit ICE Anbindung. - Gera Knotenpunkt Nord-Süd und West-Ost mit ICE? Städteketten Thüringen? Anbindung Richtung Leipzig, Zwickau, Hof und nach Thüringen.	Voraussichtlich wird es einen IC-Knoten am Bahnhof Göschwitz geben. Vereinzelte ICE-Züge werden auch weiterhin in Jena Paradies halten. Aufgrund der Nähe zur VDE 8, welche durch ihre Geradlinigkeit sehr gut geeignet ist für Hochgeschwindigkeitszüge wie den ICE, und der Streckenbeschaffenheit entlang der Saalbahn sowie entlang der Bahntrasse Leipzig – Gera – Hof ist ein ICE-Verkehr oder gar ein ICE-Knoten in Jena Göschwitz oder Gera nicht wirtschaftlich sinnvoll. IC-Verbindungen werden daher als die sinnvollste Alternative als Fernverkehr in dieser Region betrachtet.
50	G 3-5	807-349-004	Allgemeiner Hinweis zur Gemeindebezeichnung Generell wird empfohlen, falls die Verwendung von Ortsteilnamen erforderlich ist, wie beispielsweise Rottenbach oder Blankenstein (G 3-5/G 3-6; Seiten 40/41), ergänzend dazu die dazugehörigen Gemeindennamen, wie "Königsee" oder „Rosenthal am Rennsteig" zu nennen. Die korrekte Schreibweise von „Saalfeld" lautet „Saalfeld/Saale". [siehe auch G 3-1]	entsprochen Die vom Einreicher angesprochenen Veränderungen werden vorgenommen.
51	G 3-5	807-349-070	Grundsatz und Begründung zu "Verbindungen des schnellen Schienenpersonennahverkehrs" sind zu präzisieren. Im Abschnitt Leipzig-Knauthain – Zeitz der Strecke Leipzig - Gera soll bis 2020 die Geschwindigkeit auf 120 km/h erhöht werden. Zudem sind sicherheitstechnische Anpassungen zwischen Berga und Greiz vorgesehen. Im Planungshorizont bis 2030 soll die Elektrifizierung und Geschwindigkeitserhöhung (Saalfeld/Hof) – Gera – Leipzig erfolgen. Ein darüberhinausgehender Ausbau der benannten Strecken ist im Handlungskonzept des Nahverkehrsplans bis 2022 aktuell nicht eingeplant. Ungeachtet dessen wird eine weitere Ertüchtigung des Thüringer Streckennetzes verkehrspolitisch unterstützt. Bezüglich der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland soll eine einheitliche Bezeichnung Verwendung finden (s. o.). Hier wird auf Seite 41 vom „Metropolgebiet" gesprochen.	entsprochen Die hier angesprochenen Änderungsvorschläge werden für den nächsten Planentwurf übernommen.
52	G 3-6	807-349-071	Anregung zu 3.1.1 Schienennetz, G 3-6, Seite 41 f.	entsprochen

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Die Reihenfolge der Stationen der im zweiten Anstrich genannten Bahnstrecke ist zu korrigieren. Richtig ist "Saalfeld-Hockeroda [richtig] -Bad Lobenstein-Hockeroda [streichen] -Blankenstein".	Der vom Einreicher angesprochene Hinweis wird übernommen.
53	G 3-7	807-349-072	Der Plansatz [G 3-7] zur Schaffung eines Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes ist zu streichen oder in eine Leitvorstellung umzuwandeln. Der Plansatz entspricht eher einer Leitvorstellung denn einem Grundsatz der Raumordnung. Ein Grundsatz der Raumordnung gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 3 Raumordnungsgesetz ist eine Aussage zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen. In welchen Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen sollte Plansatz G 3-7 Berücksichtigung finden? Er geht in der vorliegenden Form eher eine Verhaltensanforderung bzw. beschreibt er ein gewünschtes Leistungsangebot. Als solches hat er vielmehr den Charakter einer (rechtlich unverbindlichen) Leitvorstellung bzw. eines einordnenden Rahmens für die zuvor aufgeführten (infrastrukturellen) Rahmenbedingungen schienengebundener Personen- und Güterverkehre. Raumordnerisch von Bedeutung wäre es an dieser Stelle vielmehr, die Rahmenbedingungen für eine künftige Elektrifizierung offenzuhalten (s. o.) [siehe Anreg.-Nr. 0807-349-070].	nicht entsprochen Der Plangeber kann „Verhaltensanforderungen“ dann vorsehen, wenn für diese eine raumordnerische Regelungserfordernis besteht und die Möglichkeit, dass die Aussagen im Grundsatz in der nachfolgenden Planungs- und Abwägungsentscheidung Berücksichtigung finden kann, nicht von vornherein unter jedem denkbaren Gesichtspunkt ausgeschlossen ist. Die gestellte Forderung im Grundsatz G 3-7 eines Regio-S-Bahn-Angebotes sowohl entlang der Städteachse als auch entlang der Trasse Leipzig – Gera knüpft an eine klassische Kompetenz der Raumordnung an, nämlich die überfachliche und raumübergreifende Ordnung des Schienenverkehrs. Es gilt, dass auch die Planung und Benutzung von Schienenwegen einen überfachlichen, überörtlichen Koordinationsbedarf auslöst, zu dessen Bewältigung auch die Raumordnung beiträgt, was der Plangeber u. a. mit diesem Plansatz zum Ausdruck bringen möchte. Deutlicher wird diese Erfordernis auch in Hinblick auf den § 2 Abs. 2 Nr. 3 S. 6 ROG, dass eine gute Erreichbarkeit der Teilräume untereinander durch schnellen und reibungslosen Personenverkehr hinzuwirken ist. Eine gute Erreichbarkeit lässt sich durch Verdichtung, Verbesserung und Hinzunahme von Zugangsstellen im Zugverkehr bewerkstelligen. Auch der Plansatz G 3-8 stellt keinen völlig ausschließbaren Gesichtspunkt dar. Vielmehr untermauert dieser Grundsatz die bundespolitischen Leitlinien (Klimaschutzprogramm) eines klimaneutralen Verkehrs. Das Ende 2018 in Kraft getretene Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren wird wenig daran ändern, dass alle Ostthüringer Bahntrassen in einer absehbaren Zeitspanne elektrifiziert werden. Übergangsweise sollten daher Bahntrassen und Zugmaterial für den Betrieb von klimaneutraler Zugtechnik umgerüstet werden, da dies teilweise mit
54	G 3-8	807-349-073	Der Plansatz [G 3-8] zur Ausstattung „von Bahntrassen mit modernsten Zügen“ ist zu streichen oder in eine Leitvorstellung umzuwandeln. Grundsätzlich gibt es gegen den Einsatz alternativer Antriebe bei Strecken ohne Aussicht auf Elektrifizierung keine Einwände. Die konkreten Rahmenbedingungen und die Machbarkeit müssen jedoch im Einzelfall stets abgeprüft werden. Der Plansatz entspricht in seiner bisherigen Form jedoch eher einer Leitvorstellung denn einem Grundsatz der Raumordnung. Ein Grundsatz der Raumordnung gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 3 Raumord-	

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			nungsgesetz ist eine Aussage zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen. In welchen Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen sollte Plansatz G 3-8 Berücksichtigung finden? Er ist in der vorliegenden Form eher eine Verhaltensanforderung und hat vielmehr den Charakter einer (rechtlich unverbindlichen) Leitvorstellung. Die Frage des einzusetzenden Zugmaterials liegt zudem außerhalb der Regelungskompetenz der Regionalplanung.	deutlich geringerem Planungs-, Verwaltungs- und Personalaufwand bewerkstelligt werden kann und zu einer vergleichsweise raschen Reduzierung von Treibhausgasen im Bahnverkehr führt. Dies sind Gesichtspunkte, welche nahbar und eben nicht unmöglich sind. Die Verhaltensanforderung im genannten Grundsatz ist demnach statthaft. Zwar sind Leitvorstellungen gemäß § 1 Abs. 3 Thüringer Landesplanungsgesetz (ThürLPlG) keine Grundsätze der Raumordnung. Da es sich hierbei aber dennoch um grundlegende unverbindliche Orientierungsvorgaben der Landesplanung für eine künftige Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes handelt, mit denen sich nachfolgende Entscheidungsebenen auseinanderzusetzen haben (so: Gesetzesbegründung, Landtagsdrucksache 5/4297, S. 19), sind Leitvorstellungen ähnlich zu behandeln wie Grundsätze der Raumordnung. Der Plangeber hat sich entschieden, keine Leitvorstellungen auszuweisen, sondern stattdessen Maßgaben für die künftige Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes als Grundsätze zu formulieren.
55	G 3-7	908-107-007	Unsere Forderung: Langfristige Ausweitung des S-Bahn-Netzes und Schaffung von zusätzlichen Haltepunkten. Insbesondere betrifft dies in unserem Raum: Gemeinde Laasdorf Gemeinde Schöps Gemeinde Großpörschütz Gemeinde Großseutersdorf Das Ziel sollte sein, dass Verdichtungsräume um Jena mit unmittelbar anliegenden Städten die S-Bahn-Netze langfristig ausweitet und Haltepunkte in den jeweils dazwischenliegenden Orten geschaffen werden. In Anbetracht der vorhandenen Verkehrsströme und der zu erwartenden Verdichtung des Verkehrsauf-	teilweise entsprochen Entlang der MDV werden u. a. die Zugangsstellen Laasdorf und entlang der Saalbahn die Zugangsstellen Schöps (Gewerbegebiet/Jägersdorf) sowie Großseutersdorf in der neugefassten Begründung des Grundsatzes G 3-7 aufgenommen (im nächsten Planteilwurf). Aufgrund der Nähe zum Bahnhof Kahla und dem potenziellen Haltepunkt Schöps, erachtet der Plangeber einen weiteren Haltepunkt bei Großpörschütz als nicht erforderlich. Ein ausgebauter Radweg zwischen Kahla Bahnhof und Saalebrücke bei Großpörschütz

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			kommens durch den Pendlerverkehr stehen zur Umweltentlastung die Verlagerung auf die Schiene und der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs besonders im Focus. Um die Einbeziehung des ländlichen Raumes zu realisieren muss die Infrastruktur auf diesem Gebiet verstärkt werden. Dies wäre eine Alternative zum Individualverkehr und dient gleichzeitig dem Klimaschutz (Reduzierung des CO ₂ -Ausstoßes). Zudem würden die Städte eine deutliche Verkehrsentslastung des Individualverkehrs erfahren.	kann den Bedarf einer Anbindung decken. Bushaltestellen in Großspürschütz (Linie 494 von Kahla) und Gewerbepark Carmisch ergänzen dies.
56	G 3-7	919-118-003	Haltepunkt in Laasdorf In Anbetracht der vorhandenen Verkehrsströme und der zu erwartenden Verdichtung des Verkehrsaufkommens durch den Pendlerverkehr stehen zur Umweltentlastung die Verlagerung auf die Schiene und der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs besonders im Focus. Um die Einbeziehung des ländlichen Raumes zu realisieren muss die Infrastruktur auf diesem Gebiet verstärkt werden. Ein Haltepunkt in Laasdorf auf Höhe des Gewerbegebietes würde eine enorme Entlastung bringen und wäre ein Zeichen für den respektvollen Umgang mit unseren Ressourcen.	
57	G 3-7	914-113-001	Unsere Forderung: Langfristige Ausweitung des S-Bahn-Netzes und Schaffung von zusätzlichen Haltepunkten. Insbesondere betrifft dies in unserem Raum: Gemeinde Großbeutendorf. Das Ziel sollte sein, dass Verdichtungsräume um Jena mit unmittelbar anliegenden Städten die S Bahn-Netze langfristig ausgeweitet und Haltepunkte in den jeweils dazwischen liegenden Orten geschaffen werden. In Anbetracht der vorhandenen Verkehrsströme und der zu erwartenden Verdichtung des Verkehrsaufkommens durch den Pendlerverkehr stehen zur Umweltentlastung die Verlagerung auf die Schiene und der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs besonders im Focus. Um die Einbeziehung des ländlichen Raumes zu realisieren muss die Infrastruktur auf diesem Gebiet verstärkt werden. Dies wäre eine Alternative zum	entsprochen Unter anderem im Grundsatz G 3-7 werden die Anregungen des Einreichers aufgenommen und weitere Haltepunkt entlang der Trassen benannt (im nächsten Planentwurf) (siehe auch Lfd. Nr.: 55)

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Individualverkehr und dient gleichzeitig dem Klimaschutz (Reduzierung des CO ₂ -Ausstoßes). Zudem würden die Städte eine deutliche Verkehrsentslastung des Individualverkehrs erfahren.	
58	G 3-5 Begründung	8-695-005	Forderung: Ausbau der Strecke Leipzig-Gera-Saalfeld Die Strecke Leipzig-Gera-Saalfeld, auch die obere Bahn genannt, verbindet Saalfeld, die Orlasenke und ab Gera das Elstertal mit die Stadt Leipzig. Es sind über 210.000 Einwohner angebunden. Sie ist eine Achse, die die südwestliche Metropolregion Mitteldeutschland miteinander verbindet. Derzeit ist die Strecke, im Kursbuch Nummer 550 Leipzig-Gera und Nummer 555 Gera-Saalfeld im Dieselbetrieb genutzt. Es verkehren hier stündlich Züge der Erfurter Bahn, die nördlich von Gera stündlich die Stationen bedienen. Südlich von Gera wird in den kleineren Stationen nur 2-stündlich gehalten, die Expresszüge der Bahn fahren hier durch. Dieses von Thüringen bestellte Angebot ist leider unzureichend. Weiterhin ist auch die Strecke in einem baulich schlechten Zustand, es gibt mehrere Langsamfahrstellen und marode Bahnhöfe. Die dadurch resultierenden Fahrgeschwindigkeiten betragen 66 km/h bei Zügen der Bahn und 69 km/h bei den Expresszügen. Diese sind mit ihren Fahrzeiten von über einer Stunde zwischen Leipzig, Gera und Saalfeld für einen Taktverkehr ungeeignet und machen einen Ausbau erforderlich. Die entstehenden neuen Fahrzeiten machen die Strecke attraktiver und können so wieder mehr Kunden gewinnen – eine Einbindung nach Leipzig ins Mitteldeutsche Stadtschnellbahnnetz und eine Express-Verkehr Leipzig-Gera ist sinnvoll und kundenorientiert: - durch die RE-Beschleunigung rücken Leipzig, Zeitz, Gera und das Orlatal näher aneinander - es entstehen ITF-Knoten, die weitere Anschlüsse an Bahn und Busverkehr ermöglichen - Leipzig wird als mitteldeutsche Metropole direkt oder bahnsteiggleichen Umstieg bis zum Markt angefahren	teilweise entsprochen Aufgrund der Hinweise des Einreichers werden Ergänzungen in der Begründung des Grundsatzes G 3-5 gemacht, welche auf die Langsamfahrstellen und maroden Bahnhöfe zielen (im nächsten Planentwurf). Eine Geschwindigkeitserhöhung auf einer Trasse des Schienenpersonennahverkehrs auf bis zu 120 km/h sollte vorerst ausreichen in Hinblick der momentanen Situation, welche der Einreicher in Zahlen sehr gut darlegt. Die Hinweise bezüglich der potenziellen Möglichkeit der Errichtung neuer Zugangsstellen werden vom Plangeber ergänzt und in der Begründung des Grundsatzes G 3-7 übernommen (im nächsten Planentwurf). Einzig der vom Einreicher benannte Haltepunkt Gera Nord wird als nicht sinnvoll erachtet (lediglich 600 m von Gera Hauptbahnhof entfernt). Der potenzielle Lückenschluss zwischen Oppurg und Pößneck unterer Bahnhof wird in die Begründung des Grundsatzes G 3-6 übernommen sowie im Ziel Z 3-1 als Trasse gesichert (im nächsten Planentwurf). Alle weiteren Anregungen des Einreichers Betreffen nicht die Planungsregion Ostthüringen.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			- der Bahnverkehr zu den Städten Gera und Zeitz wird wieder aufgewertet - in Saalfeld gibt es den direkten Anschluss zum Fernverkehr nach Nürnberg Ausbau: Die Strecke von Leipzig-Plagwitz bis Saalfeld (120 km) wird elektrifiziert und weitgehend auf eine Geschwindigkeit von 160 km/h ertüchtigt, mit Ausnahmen der Streckenabschnitte Haynsburg- Wetterzeube, Röppisch-Niederpöllnitz und Neunhofen-Oppurg aufgrund der engen Kurven. Reaktivierungen: Die Erhöhung der Geschwindigkeit erlaubt zusätzliche, teilweise aufgegebene Halte um Fahrzeit zu sparen, für die Stadtschnellbahn vor allem im Raum Leipzig-Zeitz. Diese sind: Kleinzschocher (ehemals Schwarztestraße), Knautnaundorf, Reuden, Bornitz und Haynsburg. Hierbei sollen vor allem die Leipzig-Pendler wieder auf die Schiene 'gebracht' werden. Neue Stationen: Um weitere Orte zu erschließen, sind einige neue Stationen vorgesehen: - Caaschwitz, einer Ortschaft mit über 600 Einwohnern - Gera Nord, Wohn- und Gewerbegebiet im Bereich der IHK - Pößneck Ost, Wohn- und Gewerbegebiet sowie der Ortschaft Bodelwitz - Rockendorf, einer Ortschaft mit über 600 Einwohnern mögliche Stationsumbauten: Ein Umverlegung eines Bahnhofes oder Bahnsteiges kann weitere Fahrgäste gewinnen, wenn er näher am Zentrum liegt oder die vor allem im Bereich Saale-Orla vernachlässigten Verknüpfungen zum Busverkehr herstellt, hierbei sollten folgende Stationen geprüft werden: Triptis, Neustadt an der Orla und Oppurg. Ziel:	

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Der Ausbau der Strecke Leipzig-Gera-Saalfeld soll neue Impulse schaffen, die dort verkehrenden Bahnen öfter zu nutzen und den südwestlichen Teil der Metropolregion Mitteldeutschland schnell und intelligent miteinander verbinden. Hierbei fungiert die Stadtschnellbahn als zügiges Verkehrsmittel, um die Leipziger Innenstadt, den Flughafen und natürlich den Bahnhof mit seinen weiteren Anschlüssen an den Ostthüringer Raum anzubinden. Das hervorgehobene Angebot ist die Express-Stadtschnellbahn, die besonders schnelle Verbindungen zwischen Leipzig, Zeitz und Gera herstellt und weiter bis nach Saalfeld führt. Knoten: Durch die angepasste Geschwindigkeit und die Stationsfolge werden neue Knoten geschaffen, in denen weitere gute Anschlüsse und Zubringer geplant werden können: Leipzig-Plagwitz ÖPNV-Knoten, Abzweig der S1 nach Miltitzer Allee, mögliche Reaktivierung und Neubau entlang der Fernwärmeleitung nach Leipzig-Stötteritz und Liniendurchbindung der S2 Bitterfeld-Connewitz-Plagwitz(-Miltitzer Allee) Zeitz ÖPNV-Knoten RB nach Weißenfels, mögliche Reaktivierungen nach Naumburg und Altenburg Gera Hbf ÖPNV-Knoten, Vollknoten in alle Richtungen Oppurg Halbknoten mit möglicher Reaktivierung der Orlabahn nach Jena, Übergang zu regionalen Buslinien (Ziegenrück-Schleiz?) Saalfeld ÖPNV-Knoten, Vollknoten in alle Richtungen möglich Reaktivierung nach Neuhaus oder Sonneberg (mit der Linie Erfurt-Saalfeld) Angebot Option 1: S1x Stötteritz-Citytunnel-Gera-Saalfeld und zurück	

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Diese stündliche Verbindung hat in Leipzig Anschluss von / an den ICE Richtung Berlin-Hamburg. Die kürzere Fahrzeit zwischen Gera und Saalfeld erlaubt eine Anbindung an in der Bahnoffen-sive genannte neue IC-Linie Leipzig-Jena-Nürnberg. Durch die Beschleunigung im Abschnitt Gera- Leipzig rücken Gera, Zeitz und alle Stationen im Orlatal um 30min an die sächsische Metro-pole heran. Die S1x ist das hervorgehobene Angebot zwischen Gera-Leipzig und unterstreicht damit die Zugehörigkeit Geras an die mitteldeutsche Metropolregion. Die Züge sind dem Standard der SBahn Mitteldeutschland angepasst. oder Option 2: SE Leipzig Hbf-Gera-Saalfeld Diese Linie entspricht im Abschnitt Saalfeld – Leipzig-Plagwitz dem Angebot der Linie S1x, verkehrt aber ab Leipzig-Plagwitz weiter beschleunigt bis zum Hauptbahnhof. Ein kurzer bahnsteig- gleicher Übergang zur S1 ist in Leipzig-Plagwitz möglich und er-möglicht so eine Fahrt in die Leipziger Innenstadt. Hier wird die verkürzte Fahrzeit Gera-Plagwitz bis zum Hbf weitergetragen, es entstehen aber zusätzliche Fahrten zwischen Plagwitz und Hbf (Kosten- Nutzen-Analyse). Die Züge sind dem Standard der S-Bahn Mitteldeutschland angepasst. S1 Stötteritz-Citytunnel-Grünau/-Zeitz-Gera und zurück Die Stadtschnellbahn S1 verkehrt von Stötteritz durch den City-tunnel und über den Hbf bis Plagwitz in Doppeltraktion und wird dort in Richtung Grünau und Zeitz geteilt, bzw. aus der Gegen- richtung miteinander verbunden. Die Züge stündlich bis Gera und stellen das Grundangebot der Strecke dar und sind dem Standard der S-Bahn Mitteldeutschland angepasst. Option 1: Verbinden und Flügeln von S1 und S1x in Leipzig-Plag- witz [weiter Streckenkarten beigelegt] [Diplomarbeit Christoph Kautter beigelegt]	

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
59	Z 3-1	8-695-004	Hiermit beantragen wir bei der Landesregierung Sachsen-Anhalt die Wiederinbetriebnahme zur Bahnstrecke Altenburg – Meuselwitz – Zeitz zu reaktivieren und für die Finanzierung auf Erweiterung zum Streckenverlauf in 30 Minuten Takt als Zubringer usw. in allen Richtungen. „Die Region braucht den Schienenanschluss, denn er ist ein wichtiges Stück Infrastruktur und ist wichtig für die wirtschaftliche Weiterentwicklung der Region. Und wir brauchen eine schnelle Entscheidung.“ Das war die Botschaft, die führende Vertreter der Region dem Thüringischen Ministerpräsidenten unbedingt noch einmal ans Herz legen wollten. „Mit diesem wichtigen Zwischenschritt erhält Thüringen und Sachsen-Anhalt eine große Chance, endlich bald wieder den so wichtigen Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr und damit eine direkte Anbindung an die dort verkehrenden Nahverkehrszüge in Altenburg oder Zeitz mit Anschlussmöglichkeiten zur schnelleren Erreichbarkeit der Oberzentren Leipzig und Erfurt“. In Abstimmung mit dem Eigentümer zum Bahnhof Meuselwitz und die Bahnhofflächen sollte das Land Thüringen ein „Städtebauliches Konzept zum Bahnhofsgelände“ zu entwickeln. Dem Bahnhof sollten die Planer vom modernen Bahnsteig über attraktive Warte- und Aufenthaltsbereiche bis hin zu ausreichenden Fahrradstellplätzen und Autoparkflächen eine angemessene Infrastruktur geben, wobei auch eine neue Nutzung des Bahnhofgebäudes durch Dienstleistung, Handel und Gastronomie möglich gemacht werden soll. Den Bahnhofsvorplatz wollen die Planer über seine Verkehrsfunktion hinaus für ankommende Touristen zum „Aushängeschild“ der Stadt Meuselwitz und zu einem einladenden Aufenthaltsort und Treffpunkt für Reisende bis zu deren Pendler machen. Altes Bahnhofsgelände: Von einem Neubau für das Bahnhofsgelände raten die Bewohner von Meuselwitz ab. Ihre Empfehlung, das alte Gebäude im Kern zu erhalten, dem historischen Gemäuer ergänzende bauliche Nutzungsmöglichkeiten zu geben und es respektvoll in das Umfeld zu integrieren. Das	Kenntnisnahme Ein Großteil der vom Einreicher gestellte Forderung richten sich an die Landesplanung in Sachsen-Anhalt bzw. Sachsen Im Zuge der Inbetriebnahme der Trasse Altenburg – Meuselwitz – [Zeitz] sollte der Bahnhof Meuselwitz für den SPNV sicherlich wieder entwickelt werden, dies obliegt jedoch nicht beim Plangeber. Im Regionalplan Ostthüringen wird die hier genannte Bahntrasse im Ziel Z 3-1 gesichert. Von Ostthüringen her wird die perspektivische Wiederinbetriebnahme demnach angestrebt. Eine Reaktivierung der Bahntrasse Leipzig Gaschwitz – Meuselwitz über Zwenkau, Groitzsch und Lucka ist kaum realisierbar, da aufgrund der vorhandenen Tagebauseen an einigen Stellen neue Streckenführungen geplant werden müssten. Das Weiter sind bereits neue Wohngebiete auf der ehemaligen Trasse entstanden. Eine neue Trassenführung ist extrem aufwendig, kosten- und zeitintensiv. Für eine Regionalbahn, die zudem parallel zu den Hauptstrecken Leipzig – Gera und Leipzig – Altenburg – Zwickau verläuft, wird das Ergebnis einer Kosten-Nutzen-Rechnung sehr gering sein. Der Fokus sollte vielmehr auf die Reaktivierung der Trasse Altenburg – Zeitz gelegt werden. Darüber hinaus berührt der Trassenverlauf zu 95 % nicht Ostthüringen.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			alte Gebäude stellt für Meuselwitz einen wichtigen Identifikationspunkt da, für den sich im Rahmen der Neuplanung die städtebauliche Qualität steigern lasse und sich neue Nutzungsmöglichkeiten ergeben würden. Bei Betriebsaufnahme geht man von einer Auslastung von 1700 Fahrgästen (vor allem Berufspendler) täglich aus, danach bis zu 2500 Fahrgästen am Tag. Für die etwa 13 Kilometer lange Strecke Altenburg Meuselwitz ergibt sich dann ein Zeitvorteil von weniger als 20 Minuten, neben dem großen volkswirtschaftlichen Wert durch zum Beispiel geringere Umweltbelastung als beim Busverkehr. Auch kann der vorhandene RE von Erfurt nach Altenburg genutzt werden zur Weiterführung nach Meuselwitz - Zeitz. Sollte eine Reaktivierung bzw. Neubau zur Bahnstrecke Meuselwitz – Groitzsch - Leipzig über Lucka bedacht werden, könnte zum Berufsverkehr und aber auch für viele Reisenden viele neue Vorteile genießen, da somit Meuselwitz die Chance zum Citytunnel Leipzig hätte, jedoch auch über eine Direktanbindung von Regis Breitingen nach Meuselwitz, womit die Kohlebahn in dieses mit einbezogen werden und so auch für die Gäste weiterfahren. Täglicher Personenverkehr mit der Bahn Wie? Ganztägig umsteigefreier Stundentakt von Altenburg bis Meuselwitz - Zeitz und zurück, auch am Wochenende. An Werktagen in der Hauptverkehrszeit Verdichtung im Abschnitt Altenburg – Meuselwitz - Zeitz zum Halbstundentakt. Moderne, sprintstarke Fahrzeuge mit ebenerdigem Zustieg. Erschließung der Seitentäler mit vertakteten Buszubringern. Moderne, attraktive Haltepunkte. Warum? Die Abwanderung junger Menschen aus dem ländlichen Raum muss verhindert werden. Voraussetzung hierfür ist eine gute Anbindung des Standorts Meuselwitz an den Ballungsraum Lucka. Die Standortqualität der Meuselwitz nimmt mit einer guten Bahnanbindung massiv zu. Zeitnahe, spürbare Entlastung vieler Orte	

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			im Kfz-Verkehr. Stressfreie Reise unserer Pendler zur Arbeit und nach Hause. „Die Region hat ihre Hausaufgaben für mehr SPNV ausgesprochen. Jetzt ist das Land am Zug“, Anlage. Ein schreiben von der Stadt Jena, wo so geantwortet wurde, für ein Tunnel zur Stadt Jena	
60	Z 3-1	38-655-004	Vorliegender Entwurf des Regionalplanes Ostthüringens enthält Ziele und Grundsätze der Raumordnung, die länderübergreifende Planungen und Maßnahmen beinhalten und Auswirkungen auf den Planungsraum des Regionalen Entwicklungsplanes Planungsregion Halle (REP Halle), insbesondere im Burgenlandkreis, haben können. Bei weiterführenden Planungen im Zusammenhang mit der Verwirklichung dieser Erfordernisse der Raumordnung besteht Abstimmungsbedarf. - Trassensicherung von Schienenverbindungen, hier: Altenburg-Meuselwitz-Zeitz	Kenntnisnahme In einer Stellungnahme im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum 2. Entwurf des Regionalen Entwicklungsplans der Planungsregion Halle wurde vom Plangeber Ostthüringen explizit gefordert, die Trasse Altenburg – Meuselwitz – Zeitz zur Trassensicherung aufzunehmen. In Hinblick auf eine weitere Stärkung des Tourismus- und Erholungsgebietes „Altenburger Wald- und Seenland“ sowie der Gemeinde mit überörtlich bedeutsamer Tourismusfunktion Meuselwitz sollte eine Reaktivierung der vorhandenen Bahntrasse erfolgen. Dann ist eine Verbindung des funktionsteiligen Grundzentrums Meuselwitz-Lucka mit dem übergeordneten Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrum Altenburg als auch mit dem Oberzentrum Gera, dem Mittelzentrum Zeitz (Sachsen-Anhalt) und mit der Metropolregion um Leipzig gegeben. Der industriekulturell geprägte Tourismusstandort „Altenburger Wald- und Seenland“ kann mit einer Anbindung des Schienenpersonennahverkehrs am Bahnhof Meuselwitz und der Umsteigemöglichkeit zur Museumsbahn am Kammerforst weiter aufgewertet werden. Die Bahntrasse sollte daher Berücksichtigung in der Fortschreibung des Regionalplanes Halle (REP Halle) finden und der Erhalt gesichert werden.
61	Z 3-1	764-321-003	Folgende im REP Ostthüringen festgelegte "Trassensicherung Schienenverbindung" ist in ihrem weiteren Verlauf in der Planungsregion Halle nicht als Regionale Schienenverbindung im REP Halle festgelegt: - Meuselwitz in Richtung Tröglitz und Zeitz. Zwischen Zeitz und Meuselwitz ruht seit 2002 der Personenschienenverkehr. Der Streckenabschnitt Tröglitz-Meuselwitz wurde Anfang 2013 auch für den Güterverkehr stillgelegt, da kein Betreiber gefunden wurde. Er befindet sich derzeit noch für den Güterverkehr zum Vorrangstandort in Zwischennutzung, da Mitte Juni 2013 eine Schienenbrücke auf dem Streckenteil Zeitz und Tröglitz durch das Hochwasser der Weißen Elster schwer beschädigt wurde. Die Reparatur ist zwar vorgesehen aber bisher nicht erfolgt. Aufgrund des fehlenden Bedarfs ist aus regionalplanerischer Sicht der RPG Halle die Festlegung der Schienenverbindung Tröglitz-Meuselwitz als regional bedeutsame Schienenverbindung gegenwärtig nicht erforderlich.	

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
62	Z 3-1	253-413-005	Die veröffentlichten Änderungen des Regionalplanes Ostthüringen habe ich zur Kenntnis genommen und nehme dazu nachfolgend Stellung. Triptis – Unterlemnitz Die Strecke 6683 wurde per 01.01.2005 betrieblich stillgelegt (§ 11 Allgemeines Eisenbahngesetz, AEG). Sie befindet sich im Eigentum der DB und ist nach meinem Kenntnisstand an die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE), Wilmersdorfer Straße 113-114, 10627 Berlin, verpachtet. Sie ist im Streckenverzeichnis der DRE mit Datenstand Mai 2018 enthalten. Im Abschnitt Triptis – Remptendorf wird lediglich Verkehrssicherungspflicht wahrgenommen. Da keine Betriebsgenehmigung bzw. Erlaubnis zum Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur vorliegt, besteht hier auch keine Eisenbahnaufsicht gem. § 5 AEG meinerseits. Im Abschnitt Remptendorf-Ebersdorf liegt für die DRE eine Erlaubnis zum Betrieb einer nichtbundeseigenen, nichtöffentlichen Eisenbahninfrastruktur (Anschlussbahn) vor, zum gegenwärtigen Zeitpunkt befindet sich diese Anschlussbahn im betrieblich gesperrten Zustand. Ziel ist eine mögliche Bedienung des Gleisanschlusses des Umspannwerkes der 50 Hertz Transmission GmbH in Remptendorf. Seitens der DRE gab es immer vereinzelt Bemühungen zum Betrieb der gesamten Strecke. Für den im Zuge des Ausbaues der BAB 9 notwendigen Rückbau eines Kreuzungsbauwerkes gab es Absprachen zu einem Ersatz mit der DEGES, zum aktuellen Sachstand kann ich keine Aussagen treffen. Ich weise vorsorglich darauf hin, dass es sich bei dem in diesem ehem. Streckenbereich in Teilabschnitten derzeit durch Tätigkeiten eines Vereines praktizierten Vergnügungsfahrten mit Draisinen um keine Erbringung einer Eisenbahnverkehrsleistung und somit um keinen Eisenbahnbetrieb im Sinne des AEG handelt, die Eisenbahnaufsichtsbehörden sind hierfür nicht zuständig.	Kenntnisnahme Eine Reaktivierung der Trasse Triptis – Unterlemnitz (Oberlandbahn) wird vonseiten des Plangebers dem Saale-Orla-Kreis sowie der DRE vorgesehen. Sie verbleibt daher im Ziel der Trassensicherung Z 3-1.
63	Z 3-1	253-413-006	Die veröffentlichten Änderungen des Regionalplanes Ostthüringen habe ich zur Kenntnis genommen und nehme dazu nachfolgend Stellung. Blankenstein – (Marxgrün)	Kenntnisnahme

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Nur ein sehr kurzer Abschnitt dieser Trasse befindet sich auf Thüringer Gebiet. Nach meinem Kenntnisstand gibt es Bemühungen zu einer möglichen Reaktivierung, speziell unter dem Gesichtspunkt des Güterverkehrs. Hierzu sind erstrangig politische Entscheidungen zu treffen.	
64	Z 3-1	253-413-007	Die veröffentlichten Änderungen des Regionalplanes Ostthüringen habe ich zur Kenntnis genommen und nehme dazu nachfolgend Stellung. Probstzella – Gräfenthal – Ernstthal Die Angabe in der Klammer „Neuhaus am Rennweg“ ist zu streichen. Der Abschnitt Ernstthal - Neuhaus am Rennweg wird als öffentliche, nichtbundeseigene Eisenbahn durch die Thüringer Eisenbahn GmbH (ThE) betrieben, die Angabe an dieser Stelle zu einer Trassensicherung sind in diesem Punkt unnötig. Der Abschnitt Probstzella - Gräfenthal - (Ernstthal) der Strecke 6688 im Eigentum der DB befindet sich im betrieblich stillgelegten Zustand (§ 11 AEG) und ist nach meinem Kenntnisstand an die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH in Berlin (DRE), Wilmersdorfer Straße 113-114, 10627 Berlin, verpachtet (von km 0,870 bis km 22,735). Der Abschnitt ist im Streckenverzeichnis der DRE mit Datenstand Mai 2018 enthalten. Es wird lediglich die Verkehrssicherungspflicht wahrgenommen. Da keine Betriebsgenehmigung bzw. Erlaubnis zum Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur vorliegt, besteht hier auch keine Eisenbahnaufsicht gem. § 5 AEG meinerseits. Ich weise vorsorglich darauf hin, dass es sich bei dem in diesem ehem. Streckenbereich in Teilabschnitten derzeit durch Tätigkeiten eines Vereines praktizierten Vergnügungsfahrten mit Draisinen um keine Erbringung einer Eisenbahnverkehrsleistung und somit um keinen Eisenbahnbetrieb im Sinne des AEG handelt, die Eisenbahnaufsichtsbehörden sind hierfür nicht zuständig.	entsprochen Neuhaus am Rennweg wird bei der Nennung dieser Trasse im Ziel Z 3-1 entfernt, da die tatsächlich zu sichernde Bahntrasse, wie vom Einreicher genannt, bei Ernstthal am Rennsteig endet.
65	Z 3-1	253-413-008	Die veröffentlichten Änderungen des Regionalplanes Ostthüringen habe ich zur Kenntnis genommen und nehme dazu nachfolgend Stellung. (Schönberg) – Schleiz	entsprochen Die Trassenführung im Ziel Z 3-1 wird im weiteren Planverlauf bis Schleiz/West aufgeführt.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Bitte ergänzen und Schleiz – Schleiz/West... Die Strecke 6656 Schönberg – Schleiz und die Teilstrecke 6658 Schleiz – Schleiz/West befinden sich im Eigentum der DB und sind an die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE) verpachtet. Die DRE hat per 15.06.2010 eine Genehmigung zum Betreiben dieser benannten Streckenteile als öffentliche, nichtbundes-eigene Eisenbahninfrastruktur erhalten. Die benannten Strecken-bereiche sind in Betrieb befindlich. Die Streckenbereiche Schön-berg — Schleiz — Schleiz/West sind als öffentlich zugängliche Eisenbahninfrastruktur im Streckenverzeichnis der DRE mit Da-tenstand Mai 2018 enthalten. Die benannten Streckenteile unter-liegen meiner Eisenbahnaufsicht. Die Teilstrecke Schleiz/West — Saalburg der Strecke 6658 wurde per 18.05.2009 von Zwecken des Bahnbetriebes gem. § 23 AEG freigestellt und wird mittler-weile als Radweg genutzt.	
66	Z 3-1	253-413-009	Die veröffentlichten Änderungen des Regionalplanes Ostthü- ringen habe ich zur Kenntnis genommen und nehme dazu nachfolgend Stellung. (Schönberg) – Hirschberg Der Teilabschnitt Anschlussstelle Rettenmeier in Ullersreuth – Hirschberg, Strecke 6657 km 17,325 bis 20,066, wurde per 10.01.2011 von Zwecken des Eisenbahnbetriebes gem. § 23 AEG freigestellt. Der Teilabschnitt Schönberg – Anschlussstelle Rettenmeier in Ullersreuth wurde per 16.05.2007 durch die Firma Rettenmeier Air & Rau Betriebs GmbH & Co.KG, Industriestraße 1, 91634 Wildburgstetten als nichtöffentliche, nichtbundeseigene Eisenbahninfrastruktur (Anschlussbahn) zur Bedienung des Gleisanschlusses der Fa. Rettenmeier Holzindustrie in Ullers-reuth in Betrieb genommen und unterliegt meiner Eisenbahnauf-sicht. Zwischenzeitlich erfolgte vom Betreiber in 2011 eine be-triebliche Sperrung dieser Eisenbahninfrastruktur, die bisher nicht aufgehoben wurde. Eine Wiederaufnahme des Betriebes ist je-derzeit möglich, wenn die Gründe zur betrieblichen Sperrung ent-fallen sind.	Kenntnisnahme

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
67	Z 3-1	784-149-002	Wir verweisen auf das Entwurfsverfahren des Bahnabschnittes Firma Rettenmeier – Hirschberg.	Kenntnisnahme
68	Z 3-1	253-413-010	Die veröffentlichten Änderungen des Regionalplanes Ostthüringen habe ich zur Kenntnis genommen und nehme dazu nachfolgend Stellung. Meuselwitz – Regis-Breitungen Durch den Verein Kohlebahnen e.V., Georgenstraße 46, 04610 Meuselwitz wird dieser Bahnabschnitt als Parkeisenbahn auf der Grundlage des Thüringer Bergbahn- und Parkeisenbahngesetzes (ThürBPBahnG) betrieben. Die Infrastruktur ist schmalspurig mit 900 mm Spur ausgeführt, im Wesentlichen werden Komponenten des ehem. Grubenbahnbereiches des Braunkohletagebaues eingesetzt.	Kenntnisnahme
69	Z 3-1	253-413-011	Die veröffentlichten Änderungen des Regionalplanes Ostthüringen habe ich zur Kenntnis genommen und nehme dazu nachfolgend Stellung. Altenburg – Meuselwitz – (Zeit) Die ehem. DB-Strecke 6814 wird in den Teilabschnitten Altenburg – Meuselwitz durch die Fa. Waggonbau Altenburg GmbH, Rasephaser Straße 8/10, 04600 Altenburg (Villmann Gruppe) als nicht-öffentliche, nichtbundeseigene Eisenbahninfrastruktur (Anschlussbahn) betrieben. Sie unterliegt meiner Eisenbahnaufsicht. Der Teilabschnitt Meuselwitz km 11,000 bis Betriebsstelle Bf. Tröglitz wird als Bahnhofsnebengleis des Bahnhofes Tröglitz durch die Bayerische Regionaleisenbahn GmbH (BRE), Wilhelmstr. 2, 95126 Schwarzenbach a. d. Saale betrieben. Bedingt durch die Hochwasserschäden zwischen Zeit und Tröglitz in 2013 an der dortigen öffentlichen, nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastruktur der BRE wird die Versorgung des Chemieparkes Tröglitz mit Eisenbahnfrachten seither über die Anschlussbahn in Altenburg geführt. Die Eisenbahninfrastruktur der BRE unterliegt im Bundesland Sachsen-Anhalt der dort zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde, diese ist auch zuständig bis zur Schnittstelle in Meuselwitz km 11,000.	Kenntnisnahme

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
70	Z 3-1	253-413-012	Die veröffentlichten Änderungen des Regionalplanes Ostthüringen habe ich zur Kenntnis genommen und nehme dazu nachfolgend Stellung. Wünschendorf – (Werdau) Der Abschnitt Werdau West – Landesgrenze – Wünschendorf befindet sich im Eigentum der DB und wurde stillgelegt entsprechend § 11 AEG. Im Bereich des ehem. Bf Seelingstädt wird ein Teilbereich als nichtöffentliche, nichtbundeseigene Eisenbahninfrastruktur (Anschlussbahn) durch die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE) betrieben. Die Nutzung beschränkt sich auf Bedürfnisse der in Seelingstädt anschließenden Anschlussbahn der Fa. Starkenberger Baustoffwerke GmbH. Für die gesamte Trasse, ausgenommen ehem. Bahnhof Seelingstädt, erfolgte die Freistellung von Zwecken des Eisenbahnbetriebes gem. § 23 AEG, dieser Entscheid hat aber bedingt durch Klageverfahren noch keine Rechtswirkung. Ich weise vorsorglich darauf hin, dass es sich bei dem in diesem ehem. Streckenbereich in Teilabschnitten derzeit durch Tätigkeiten eines Vereines praktizierten Vergnügungsfahrten mit Draisinen um keine Erbringung einer Eisenbahnverkehrsleistung und somit um keinen Eisenbahnbetrieb im Sinne des AEG handelt, die Eisenbahnaufsichtsbehörden sind hierfür nicht zuständig.	Kenntnisnahme
71	Z 3-1	532-689-002	Sofern sich nicht aus landesplanerischen Ansätzen neue Erkenntnisse ergeben, wird die in Z 3-1 genannte Trasse Wünschendorf – (Werdau) auf absehbare Zeit nicht für einen regulären Eisenbahnbetrieb benötigt.	Kenntnisnahme Eine wesentliche Aufgabe der Raumordnung ist es, Entwicklungsmöglichkeiten offen zu halten, 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.
72	Z 3-1	774-245-018 652-251 653-253 737-247 773-250 775-246 776-248 777-256 781-254	Die Trassensicherung für die perspektivische Wiederinbetriebnahme der Verbindung Wünschendorf – Werdau ist nicht begründet. Die Trasse ist nach den tatsächlichen Verhältnissen und den heutigen Anforderungen für eine Schienenverbindung geeignet. Die Strecke ist seit Mai 1997, also seit 22 Jahren stillgelegt und seitdem als Trassensicherung im Regionalplan. Diese Trassensicherung ist unbegründet. Im Jahr 2014 wurde die Strecke verkauft und ein Entwidmungsverfahren eingeleitet. Zwar ist der Käufer	Gerade das zukünftige Potenzial der Trasse zur Nutzung als Rad- und Wanderweg sowie in Teilabschnitten für Draisinenfahrten bewegt den Plangeber zur Wiederaufnahme der ehemaligen Trasse in das Ziel Z 3-1 Trassensicherung. Daher wählt der Plangeber für diese Trasse die Kategorie: „[...] <i>Tourismusverkehr und touristische (Nach-)Nutzung</i>“. Dementsprechend unterstützt das Ziel Z 3-

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
		932-249	2016 vom Vertrag zurückgetreten, weil ein Klageverfahren läuft. Die grundsätzliche Entscheidung zum Verkauf und zur Entwicklung zeigt jedoch, dass die Trasse nicht mehr benötigt wird. Für eine touristische Nutzung als Draisine oder als Rad- und Wanderweg ist die Trassensicherung als Schienenweg nicht erforderlich. Vielmehr sollte bei einem erneuten Verkauf der Erwerb durch die Kommunen ermöglicht werden, um die touristische Nutzung zu ermöglichen. Vor der touristischen Nutzung steht gleichermaßen auch die Nutzung für den zwischengemeindlichen Radverkehr in Ergänzung zum ÖPNV.	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 sowie eine Reaktivierung als Schienenverbindung die Entwicklungen konterkarieren würde, erst dann erfolgt eine Herausnahme der Trasse aus dem Ziel Z 3-1.
73	Z 3-1	631-544-017	Die Trassensicherung von ehemaligen Schienenverbindung ist bezogen auf eine Anbindung des ländlichen Raums ein Anfang und wird daher positiv bewertet. Weiterführende Verknüpfungen zur Verbesserung der Reichweite dieses System können mit neuen alternativen Fortbewegungskonzepten ergänzt werden wie z.B. Sharing-Angeboten von E-Bikes, Verkehrskonzepte für die letzten Kilometer usw.	entsprochen Die vom Einreicher gebrachten Vorschläge werden bereits unter anderem in den Grundsätzen G 3-18 bis G 3-23 (im nächsten Planteilwurf) unterschiedlich thematisiert.
74	Z 3-1	807-349-074	Ziel [Z 3-1] und Begründung zur „Trassensicherung Schienenverbindung“ sind zu präzisieren. Der Lückenschluss Höllentalbahn kann die Ortschaften vom straßengebundenen Schwerlastverkehr entlasten, nicht komplett „befreien“. Die Verlagerungspotenziale des Güterverkehrs liegen nicht bei 100 Prozent. Gegen die Trassensicherung der benannten Strecken ist nichts einzuwenden. Eine Reaktivierung setzt einen Betreiber voraus, der die erforderlichen Genehmigungen einholt und die Strecken Instand setzt. Angesichts der nur sehr begrenzt verfügbaren Mittel zur Finanzierung der SPNV-Leistungen und der geringen Verkehrsnachfrage ist eine Bestellung von Nahverkehrsleistungen auf den benannten Strecken nicht vorgesehen. Die Wiederinbetriebnahme ehemals genutzter Schienenverbindungen auch für den Güterverkehr ist grundsätzlich sinnvoll, da hierdurch auch die Möglichkeit besteht, über diese Schienenver-	entsprochen 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. Die Reparatur und Instandsetzung eines Schienenwegs nach einer Streckenstilllegung stellen selbst dann keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne des § 1 Abs. 2 S. 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, der Verfall der Bahnanlagen und ihre Überwucherung durch Vegetation begründen keine Funktionslosigkeit, wenn sie rückgängig gemacht werden können. Das Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich 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. In Absprache mit Vertretern des Eisenbahnbundesamtes hat der Plangeber

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			bindungen Holz und Holzprodukte zu transportieren. Voraussetzung dafür ist, dass zumindest einzelne Bahnhöfe im Einzugsbereich eine Rundholzverladung baulich-technisch zulassen. Dadurch wird die Belastung des öffentlichen Straßennetzes durch Holztransporte reduziert. Dabei sollte aber darauf geachtet werden, dass durch diese Vorhaben kein Wald dauerhaft in Anspruch genommen werden muss (Bsp.: Bahnlinie Meuselwitz - [Regis-Breitungen]). Die Umweltauswirkungen einer Wiederaufnahme des Betriebs sollen in der Begründung sowie im Umweltbericht dargelegt werden.	vier Bahntrassen identifiziert, welche eine Vorprüfung auf Ebene der Regionalplanung bedürfen: - Abschnitt Rettenmeier – Hirschberg - Blankenstein (Rosenthal am Rennsteig) – [Marxgrün] (FFH Schutzgebiet), - Oppurg – Pößneck unterer Bahnhof (Entwidmung unbekannt), - Wünschendorf – [Werdau] (Entwidmung im Verfahren befindlich) Die vier Trassen wurden im nachfolgendem Entwurf des Umweltberichts auf ihre erheblichen Umweltauswirkungen sowie, wenn notwendig, auf die Verträglichkeit zu den Natura 2000-Gebieten geprüft.
75	Z 3-1	1880-1-006	Die ehemalige Bahnstrecke „Nobitz – Kotteritz – Langenleuba-Oberhain (Sachsen)“ (s. Abb. 3) ist in das Ziel Z 3-1 "Trassensicherung Schienenverbindung" aufzunehmen. Aktuell werden Maßnahmen ergriffen, vor allem auf Initiative des Viaduktradweg e.V. und des NABU Altenburger Land e.V., die ehemalige Bahnstrecke zu einem Rad- und Wanderweg (Viadukt-Radweg) umzuwandeln. Einzelne Vorhaben wurden bereits realisiert. Die Nachnutzung der fünf historischen Viadukte auf Thüringer Seite ist eines der Ziele. Länderübergreifend soll der künftige Viadukt-Radweg ausgebaut werden. Für die gesamte Region wäre dies eine große Chance, denn der Fahrradtourismus stellt einen aufstrebenden Wirtschaftsfaktor dar. Profitieren könnten davon die Hotel- und Gastronomiebranche. Um diese Trasse für die zukünftige touristische Erschließung des Altenburger Landes zu sichern sowie eine Verbindung zu weiteren überregionalen Radverkehrswegen (z.B. Muldentäl- oder Pleiße-Radweg) zu ermöglichen, ist die Trassensicherung als Zielsetzung aufzunehmen. Ebenfalls ist die Strecke des zukünftigen Viadukt-Radweges aufgrund seiner überregionalen touristischen Bedeutung für das Altenburger Land in den Grundsatz G 4-38 aufzunehmen.	nicht entsprochen Der Viaduktradweg wird im Grundsatz G 4-33 bereits hinreichend gesichert. Eine weitere Nutzung als Schienentrasse wird vom Plangeber nicht erwogen. Die Entwicklung als touristischer Radweg ist, wie vom Einreicher dargestellt wird, bereits vollzogen. Eine Aufnahme in das Ziel Z 3-1 Trassensicherung Schienenverbindungen ist dementsprechend nicht fach- und sinngemäß.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
76	G 3-9 Begründung Neu: G 3-11	486-129-006	Der Einreicher der Stellungnahme gibt [zum G 3-9] nachfolgende Bedenken, Anregungen und Hinweise als Stellungnahme ab. In der Begründung zu G 3-9 wird angegeben, dass ein entsprechend zu installierender Lärmschutz beim Ausbau des Hermsdorfer Kreuzes A 4/A 9 zu einer Reduzierung der Lärmbelästigung der umliegenden Gemeinden führt. Dies ist in der vorgesehenen Ausführung der Lärmschutzmaßnahmen fraglich. Ein aktiverer Lärmschutz zum Schutz der angrenzenden Orte ist erforderlich.	Kenntnisnahme Grundsätzlich können durch den Plangeber Anforderungen an die höhere Planungsebene gestellt werden (Bundesautobahnen = Bundesebene). In diesem Fall hat der Plangeber in seiner Begründung zum Ausbau des Hermsdorfer Kreuzes auch die Problematik des Lärmschutzes angesprochen. Inwieweit diese Anforderungen dann abgewogen und umgesetzt werden, oder auch nicht, obliegt der zuständigen Planungsebene (hier Bund mit Bundesverkehrswegeplan und Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG)).
77	G 3-9 Begründung Neu: G 3-11	791-1318-001 528-133-007 555-128 673-257 679-130 738-131	In der Begründung zu G 3-9 wird angegeben, dass ein entsprechend zu installierender Lärmschutz beim Ausbau des Hermsdorfer Kreuzes A 4/A 9 zu einer Reduzierung der Lärmbelästigung der umliegenden Gemeinden führt. Dies ist in der vorgesehenen Ausführung der Lärmschutzmaßnahmen fraglich. Ein aktiverer Lärmschutz zum Schutz der angrenzenden Orte ist zwingend erforderlich.	
78	G 3-9 Neu: G 3-11	731-619-006	Hinweis zu G 3-9 -Der 6 spurige Ausbau des Hermsdorfer Kreuzes führt zu einer wesentlich höheren Lärmbelästigung der Anwohner. Die Lärmschutzmaßnahmen müssen dem mehr als bisher vorgesehen erhöht werden. -Das betrifft auch die weiteren Anliegergemeinden besonders an der A 4, aber auch A 9. Der bisherige Lärmschutz ist für das prognostizierte und derzeit schon sehr gewachsene Verkehrsaufkommen nicht mehr ausreichend.	
79	G 3-9 Neu: G 3-11	807-349-075	Der Grundsatz [G 3-9] zum „Bundesautobahnnetz“ soll gestrichen oder als nachrichtliche Wiedergabe gekennzeichnet werden. Das Wort "grundlegend" ist im Zusammenhang mit dem Ausbau des Hermsdorfer Kreuzes in jedem Fall zu streichen. Die Bundesautobahnen liegen in der Zuständigkeit des Bundes.	teilweise entsprochen Grundsätze der Raumordnung, die Anforderungen an eine Überarbeitung der Fachplanung formulieren, sind grundsätzlich im Regionalplan zulässig. Denn § 7 Abs. 4 ROG 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

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Der Ausbau des Hermsdorfer Kreuzes ist als fest disponiertes Vorhaben im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 eingeordnet. Nachrichtliche Übernahmen und Wiederholungen aus Fachplanungen und Fachgesetzen sind möglich, soweit sie zum Verständnis oder für die raumordnerische Beurteilung von Planungen und Maßnahmen erforderlich oder zweckmäßig sind.	Grundsätze der Raumordnung gesichert werden können. Grundsätze der Raumordnung sind auch dann zulässig, wenn sie Anforderungen an die Überarbeitung von Fachplanungsinhalten enthalten. Dabei kommt es nach alledem auch nicht darauf an, ob die Bundesstraßen in der Zuständigkeit des Bundes oder des Landes liegen, wie hier der Einreicher meint. Bisher hat sich der Ausbau des Hermsdorfer-Kreuzes aufgrund verschiedener Belange verschoben. Die Priorität der Notwendigkeit eines Ausbaus des Hermsdorfer Kreuzes ist weiterhin hoch. Über geeignete Lärmschutzmaßnahmen weist der Plangeber zusätzlich hin. Damit wird eine Anforderung an die Fachplanung formuliert, die nicht unberücksichtigt bleiben darf. Das Wort „grundlegend“ wird aus der Formulierung entfernt.
80	3.1.2 allgemein	24-354-029	Bei den unter Punkt 3.1.2 „Straßennetz“ genannten Bauvorhaben bitte ich im weiteren Verlauf um Beteiligung, da durch die geplanten Maßnahme Belange der Bundeswehr berührt werden. Im betreffenden Bereich kann das Militärstraßengrundnetz berührt sein.	Kenntnisnahme Detaillierte Planungen und die Umsetzung der Baumaßnahmen erfolgt nicht über die Regionalplanung sondern auf der Ebene der betroffenen Straßenbauämter in Thüringen.
81	3.1.2 allgemein	51-387-004	Es fehlt die Darstellung der Maßnahme „B 88 Wiesenstraßenverlängerung Jena-Nord“. Bundesstraßenbedarfsplan 2030: Alle Maßnahmen des BVWP 2030 sind enthalten. Es sind auch die entfallenen Maßnahmen enthalten. Diese können aber durchaus weiter im Regionalplan enthalten sein zur Trassensicherheit für zukünftige Generationen.	entsprochen Im weiteren Planverlauf wird die Maßnahme B 88 Verlängerung der Wiesenstraße in Jena Nord im Grundsatz G 3-12 aufgezählt sowie im Grundsatz G 3-15 der Trassenverlauf freigehalten.
82	3.1.2 allgemein	763-7-017	Von besonderer Bedeutung für die Stadt Jena sind im Bereich Infrastruktur (Verkehrsinfrastruktur / Straßennetz) die Vorhaben a) Umverlegung der Bundesstraße B 88 im Stadtnorden b) Ortsumgehung Isserstedt (L 1060) c) Ortsumgehung Ilmnitz (L 1075)	entsprochen Im weiteren Planverlauf werden die vom Einreicher genannten Maßnahmen an entsprechender Stelle aufgenommen. Die Trassenverläufe werden textlich im Grundsatz G 3-15 definiert sowie kartografisch auf der RNK freigehalten.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			zu benennen. a) Für die Verlegung der B 88 im Norden der Stadt liegt bereits eine abgeschlossene Vorplanung sowie einen Stadtratsbeschluss einschließlich der Auswahl von zwei zu bevorzugenden Trassenvarianten vor. Die Planungen dazu sollen beschleunigt werden, da die Straße als bevorzugte Umleitungstrasse für den Weiterbau der Straßenbahn zwischen Zwätzen und dem Himmelreich dienen soll. b) Die Ortsumgehung Isserstedt ist sowohl textseitig erwähnt als auch als Freihaltetrasse in der Raumnutzungskarte dargestellt, so dass keine weiteren Hinweise notwendig werden. c) Die Ortsumfahrung Ilmnitz ist textseitig auf S. 49 unter Punkt G 3-12 sowie auf S. 51 unter Punkt G 3-13 aufgeführt. Eine Darstellung des möglichen Trassenkorridors in der Raumnutzungskarte, wie in der Begründung zu G 3-13 erläutert, wird jedoch vermisst. Wir bitten um Aufnahme der Freihaltetrasse. Wir bitten um Prüfung der Zuordnung und Benennung oben genannter drei Vorhaben zum Z 3-2 bzw. zum G 3-13. Aktuell ist lediglich die Ortsumfahrung Isserstedt in Z 3-2 genannt. In G 3-13 ist derzeit lediglich die Ortsumfahrung Ilmnitz genannt. Die Umverlegung der B 88 im nördlichen Teil des Stadtgebietes fehlt bei beiden.	
83	3.1.2 allgemein	97-412-001	Wie aus einschlägiger Fachliteratur zu entnehmen ist, wird in den nächsten Jahren mit einer weiteren starken Zunahme des Schwerlastverkehrs gerechnet. Für die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Fahrverkehrs bedarf es eines guten ausgebauten Straßennetzes. Von Bedeutung für die einzelnen Regionen ist nicht nur der Neu- und Ausbau von Bundesstraßen. Auch Landstraßen mit einer bedeutsamen Verbindungsfunktion müssen so ausgebaut sein, dass der zu erwartende Mehrverkehr schwerer Lkw ohne Probleme möglich ist. Insbesondere sind hier die erforderlichen Fahrbahnbreiten sowie der Ausbau von Kurven zu betrachten und gegebenenfalls zu überplanen.	Kenntnisnahme

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			In den vorliegenden Unterlagen sind mehrere vorgesehene Maßnahmen zum Neu- und Ausbau von Bundes- und Landstraßen aufgeführt. Aus polizeilicher Sicht sollten diese Maßnahmen wie geplant zur Ausführung kommen und werden an dieser Stelle ausdrücklich befürwortet.	
84	3.1.2 allgemein	237-367-004	Die bereits bestehenden Straßenverbindungen führen teilweise durch die Schutzzone II oder III von 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 Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen an bestehenden Straßen in Trinkwasserschutzgebieten ist dem Trinkwasserschutz, insbesondere in der Schutzzone II, ein hohes Gewicht beizumessen.	Kenntnisnahme Eine Prüfung der Umweltbelange (hier: Trinkwasserschutzgebiete) findet im Rahmen der Umweltprüfung statt. Details, Trassenkonkretisierungen und andere Maßnahmen werden auf der nächsten Planungsebene erörtert.
85	G 3-10 Begründung Neu: G 3-15	237-367-005	Ein Teil der geplanten Trassen führt durch die Schutzzone II von Wasserschutzgebieten für öffentliche Trinkwasserversorgungsanlagen. Dies betrifft z. B. Ortsumfahrung Reichmannsdorf-Schmiedefeld-Lichte sowie die Ortsumfahrung Königsee-Dörnfeld-Pennewitz. [Karte: Ortsumfahrung Reichmannsdorf-Schmiedefeld-Lichte] [Karte: Ortsumfahrung Königsee-Dörnfeld-Pennewitz] 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. Eine Gefährdung geht aber auch von den bereits vorhandenen Straßen aus. Bei einem Verkehrsunfall, 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. Gemäß § 10 Abs. 3 Thüringer Straßengesetz vom 7.	Kenntnisnahme Beide genannten Trassen sind unter G 3-15 Trassenfreihaltung Straße (nächster Planentwurf) gelistet und somit nur vorbehaltlich gesichert. Änderungen der Trassenverläufe sind somit wahrscheinlich. Erst auf der nachfolgenden Ebene kann diesem Aspekt detailliert Rechnung getragen werden. Im Umweltbericht, werden die Trassen benannt und eine Berührung mit WSG der SZ II festgestellt. Der vom Einreicher vorgeschlagene Satz wurde im folgenden Umweltbericht-Entwurf im Abschnitt 3.1.3 unter dem Schutzgut Wasser ergänzt.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Mai 1993 (GVBl. 1993, 273), das zuletzt durch Artikel 45 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (GVBl. S. 731, 763) 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 engere Schutzzone (II, IIA oder IIB), innerhalb derer die Fließdauer des Wassers bis zu den Gewinnungsanlagen regelmäßig weniger als 50 Tage beträgt, ist nach Abschnitt 5.2 der RiStWag grundsätzlich von Straßen freizuhalten. Ziel des Regionalplans sollte es daher sein, bestehende Trassen in den engeren Schutz zonen vom Verkehr zu entlasten und neue Trassen so zu planen, dass diese zu keiner zusätzlichen Gefährdung für die öffentliche Trinkwasserversorgung führen. Eine gangbare Alternative zu einer Trassenverlegung kann im Einzelfall auch der Ersatz der betreffenden Wassergewinnungsanlagen durch andere Dargebote sein. Dies ist in der Regel aber nur bei Wassergewinnungsanlagen mit einer geringen Entnahmemenge möglich. Inwieweit die in dem Regionalplan freigehaltenen Trassen, welche durch die engere Zone von Wasserschutzgebieten führen, letztlich tatsächlich realisierbar sind, hängt vom Ausgang der für den Bau der Straßen erforderlichen Planfeststellungsverfahren ab. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 sowie im Landesstraßenbedarfsplan 2030 wurde die Belange des Trinkwasserschutzes nicht oder nur unzureichend betrachtet. Dies gilt insbesondere für den Entwurf des Landesstraßenbedarfsplans 2030. Soweit im vorliegenden Entwurf des Regionalplans bei der Betrachtung der Umweltauswirkungen auf diese Pläne verwiesen wird, ist dies zumindest für den Bereich des Trinkwasserschutzes nicht ausreichend. Es wird vorgeschlagen, die Begründung bei den durch engere Schutz zonen führenden Trassen um folgenden Satz zu ergänzen:	

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			„Ob Trassen, die durch Schutzzonen von öffentlichen Trinkwassergewinnungsanlagen führen, auch realisiert werden können, ist vom Ausgang der jeweiligen Planfeststellungsverfahren abhängig. Grundsätzlich sind die Fassungszone (Schutzzonen I) und engeren Schutzzonen (Schutzzonen II) von festgesetzten und geplanten Wasserschutzgebieten von neuen Straßen freizuhalten.“	
86	3.1.2 allgemein	499-431-012	Hinweise zum Abschnitt 3.1.2 Straßennetz Die Straßeninfrastruktur in Ostthüringen hat in den vergangenen Jahren eine enorme Aufwertung erfahren und zeigt sich heute in einem im Bundesvergleich sehr guten Zustand. Die Erreichbarkeit und auch der Zustand der Bundesautobahnen sind gut und den Strukturen der Region angemessen. Der im Grundsatz G 3-9 geforderte sechs-streifige Ausbau des Hermsdorfer Kreuzes findet grundsätzlich unsere Zustimmung. Allerdings lässt sich das Verkehrsaufkommen aktuell und wohl auch perspektivisch noch einige Zeit in den bestehenden Strukturen abbilden. Erhaltungsbaumaßnahmen an den vorhandenen Brückenbauwerken haben in den letzten Jahren deutlich gemacht, dass jegliche Einschränkungen des Verkehrsflusses sich erheblich negativ auf die Funktionsfähigkeit des Kreuzes auswirken. Aus diesem Grund sehen wir die Priorität im Bereich Bundesfernstraßen in den kommenden Jahren eher beim Aus- und Neubau von Bundesstraßen. Hier besteht gerade in Regionen ohne unmittelbare Autobahnnähe weiterhin Verbesserungsbedarf. So konnten zwar auch eigentlich autobahnferne Räume, wie das Städtedreieck am Saalebogen, bereits vom Bundesstraßen ausbau profitieren, dennoch bleibt die Erschließung der Fläche in den ländlich geprägten Räumen Ostthüringens die vordringliche Aufgabe. Oftmals befinden sich - historisch gewachsen oder durch wenig gesteuerte Ansiedlung nach 1990 entstanden - wertschöpfungs- und beschäftigungsintensive Unternehmen in peripheren Räumen mit schlechter Verkehrsanbindung. Vor diesem Hintergrund beurteilen wir die im Grundsatz G 3-10 vorgeschlagenen Aus- und Neubaumaßnahmen an Bundesstraßen grundsätzlich als positiv.	Kenntnisnahme

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Gleiches gilt für die regional bedeutsamen Landesstraßenverbindungen (G 3-11), die für die Erschließung der Fläche und damit die Anbindung zahlreicher Unternehmen ebenso große Bedeutung besitzen wie viele Bundesstraßen. Im Vergleich zur Fachplanung des Landesstraßenbedarfsplans werden im Grundsatz G 3-12 weitere Ausbauvorhaben ergänzend aufgeführt. Dagegen bestehen unsererseits keine Einwände. Im Sinne einer bedarfs- und verkehrsgerechten Ertüchtigung des Landesstraßennetzes erachten wir eine Priorisierung der Vorhaben entsprechend des Landesstraßenbedarfsplans jedoch als zielführend. Die bei der Trassensicherung von Straßenbauvorhaben erfolgte Unterteilung der Maßnahmen zum Ziel 3-2 bzw. zum Grundsatz G 3-13 anhand der jeweiligen Planreife ist zweckmäßig und auch der Bedeutung der einzelnen Vorhaben angemessen.	
87	3.1.2 allgemein	594-244-002	Hinweise zum Abschnitt 3.1.2 Straßennetz Die Bundesautobahnen A9 und A4 haben überregionale Bedeutung und weisen erhebliche Belegungen auf. Diese sind dringend den entsprechenden Erfordernissen anzupassen. Hinsichtlich der Erschließung des ländlichen Raumes sind Bundes-, Landes- und Kreisstraßen unumgänglich. Dabei sind bei Neu- und Ausbaumaßnahmen sinnvolle Umgehungsstraßen zur Entlastung des Durchgangsverkehrs umzusetzen. Bei den regionalbedeutsamen Landesstraßenverbindungen ist für das Gemeindegebiet Mohlsdorf-Teichwolframsdorf nur die Landesstraße L 1086 (Greiz – Landesgrenze Sachsen) benannt. Die Landesstraßen L 1085 von Langenwetzendorf – Daßlitz – Teichwolframsdorf bis Landesgrenze Sachsen und die L 2337 Teichwolframsdorf – Seelingstädt sind ebenfalls als regionalbedeutsam einzustufen.	nicht entsprochen Im Vergleich zur L 1086 sind die Verkehrsmengenzahlen (Verkehrsmengenkarte 2015) entlang der L 1085 und der L 2337 nicht einmal halb so hoch. Des Weiteren verbinden sowohl die L 1085 als auch die L 2337 keine zentralen Orte. Die L 1086 hingegen fungiert als direkte Verbindung zwischen Greiz und Werdau. Auch im Regionalplan Südwestsachsen werden die anschließenden Landesstraßen (L 1085 = S 314 und L 2337 = K 9370) nicht als „Verbindungsachse“ interpretiert. Der Forderung des Einreichers, die Aufnahme der L 1085 sowie L 2337 als regional bedeutsame Landesstraßenverbindung, wird daher nicht entsprochen.
88	3.1.2 allgemein	624-2-048	Für das funktionale Straßennetz im Landkreis Greiz bedarf es folgender Ergänzung: - als überregional bedeutsame Straßenverbindung, die Zentrale Orte, Gemeinden mit überörtlich bedeutsamer Gemeindefunktion	teilweise entsprochen Es werden bei den regional bedeutsamen Landesstraßenverbindungen keine Unterscheidung zwischen „überregional bedeutsam“ und „regional bedeutsam“ gemacht, wie vom Einreicher postuliert.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			und Teilräume der Planungsregion an das höherrangige Verkehrsstraßennetz anbinden, die Landesstraßen L 1075, L 1079, L 1083, L 1084, L 1085, L 1294, L 1295, L 1296, L 1362. - als regional bedeutsame Straßenverbindung, die Zentrale Orte, Gemeinden mit überörtlich bedeutsamer Gemeindefunktion und Teilräume der Planungsregion an das höherrangige Verkehrsstraßennetz anbinden, die Landesstraßen L 2323, L 2326, L 2330, L 2331, L 2332, L 2334, L 2336, L 2337, L 2342, L 2344, L 2346, L 2349, L 2350.	Was die Anforderungen einer regional bedeutsamen Landesstraßenverbindung sind, kann im Grundsatz G 3-13 nachgelesen werden. L 1075 = war bereits aufgenommen (siehe G 3-13 Saale-Holzland-Kreis und Stadt Jena) L 1079 = verbindet keine zentralen Orte, nicht entsprochen L 1083 & L 1362 = bereits im Regionalplan L 1084 & L 1085 = verbinden keine zentralen Orte, nicht entsprochen L 1294 & L 1296= verbinden keine zentralen Orte, nicht entsprochen L 1295 = parallel zur B 94, nicht entsprochen L 2323 = mit L 1070 aufgenommen, entsprochen L 2326 & L 2330 = verbinden keine zentralen Orte, nicht entsprochen L 2331 = sehr geringe Verkehrsmengenzahlen und parallele Verbindung B 175 – B 2 – L 3002 zwischen Weida und Auma-Weidatal, nicht entsprochen L 2332, L 2334, L 2336, L 2337, L 2342, L 2344 & L 2346 = verbinden keine zentralen Orte, nicht entsprochen L 2349 & L 2350 = sehr geringe Verkehrsmengenzahlen und keine Verbindung zentraler Orte, nicht entsprochen
89	3.1.2 allgemein	624-2-021	[Hinweis] Bei Planungen im Berührungsbereich von Kreisstraßen ist das Thüringer Straßengesetz (ThürStrG vom 07.05.1993) Abschn. 3, §§ 24 – 27, Abs. 4, §§ 28 – 34 sowie alle derzeit geltenden Gesetze und Richtlinien in Bezug Straßenbau zu beachten. Alle Maßnahmen, welche im Bereich der Kreisstraßen bzw. unmittelbar neben den Kreisstraßen durchgeführt werden sollen, sind mit dem Landratsamt Greiz, SG Tiefbau abzustimmen und die Zustimmung bzw. Genehmigung gem. Thüringer Straßengesetz (ThürStrG) zu beantragen.	Kenntnisnahme Detaillierte Planungen und die Umsetzung der Baumaßnahmen erfolgt nicht über die Regionalplanung, sondern auf der Ebene der betroffenen Straßenbauämter in Thüringen. Hier sind Betroffenheiten an Kreisstraßen anzumelden, wenn ein baureifer Planungsstand der Maßnahme vorliegt.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
90	3.1.2 allgemein	624-2-045	Für den Ausbau von Landesstraßen sollte jedoch in diesem Zusammenhang der Neubau von straßenbegleitenden Radwegen geprüft und in weitere Planungen einbezogen werden.	entsprochen Zu dem hier angesprochenem Thema „straßenbegleitende Radwege“ wird für den nächsten Planentwurf ein neuer Grundsatz (G 3-23) formuliert.
91	3.1.2 allgemein	624-2-046	Die Flächenneuanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrszwecke soll entsprechend LEP weiterhin kontinuierlich reduziert werden mit dem Ziel, bis 2025 die Neuanspruchnahme durch aktives Flächenrecycling (in der Summe) auszugleichen (siehe 2.4 LEP). Für Thüringen ist und bleibt es wichtig, die vorhandenen Naturgüter sinnvoll zu nutzen und zugleich zu bewahren.	Kenntnisnahme Beispielsweise kann durch die Reaktivierung von Bahntrassen (z. B. aus dem Ziel Z 3-1) eine Reduzierung der straßengebundenen Verkehrsmengen herbeigeführt werden. Dies wiederum reduziert die Notwendigkeit des Ausbaus von Bundes- und Landesstraßen entlang bergischer Strecken, wo sonst ein weiterer Fahrstreifen als LKW-Überholstreifen geplant wäre.
92	3.1.2 allgemein	639-4-021	Der Regionalplan Ostthüringen und die damit verbundene Absicht zur Errichtung von Ortsumfahrungen und Durchführung von Maßnahmen zum Straßenausbau sowie den damit folgenden Bauarbeiten stellen einen Eingriff in die Natur und deren Flora und Fauna und somit auch in den Lebensraum der vorhandenen Wildarten dar. Die Errichtung von Trassen und Schaffung von Bauflächen bedeuten eine Belastung für die Natur und das heimische Wild. Eine Schadensbegrenzung kann unserer Ansicht nach nur durch eine Vermeidung der Errichtung der Trassenkorridore und der Straßenbauflächen in den vorhandenen Waldgebieten gewährleistet werden, um die damit verbundene Rodung des Waldes zu verhindern. Diese würde erheblichen Schaden anrichten und den langsam nachwachsenden Lebensraum und wichtige Äsungsflächen des Wildes vor Ort nachhaltig zerstören. Die Eingriffe in den Lebensraum und deren Folgen durch den Straßenneubau und Straßenausbau können nur durch die Berücksichtigung der Brunft- und Setzzeiten des heimischen Wildes und Verhinderung der Rodung des Waldes minimiert werden, um somit den Fortbestand der vorhandenen Wildarten zu sichern.	Kenntnisnahme Der Plangeber gibt dem Einreicher der Stellungnahme insofern recht, dass der Neubau von Umgehungsstraßen stets einen Eingriff in die Natur bedeutet. Daher werden auch nur notwendige Maßnahmen in den Regionalplan aufgenommen. Diese sollen Gemeinden und deren Bewohner entlasten (Feinstaub, CO ₂ , Lärm) und haben dementsprechend für das Schutzgut Mensch ebenso einen hohen Stellenwert. Aber auch für das Schutzgut Natur und Landschaft werden, wie vom Einreicher gefordert, genauere Untersuchungen durchgeführt. So ist bei Rücksprache mit Mitarbeitern der Stadt Zeulenroda-Triebes die Entscheidung gefällt worden, die nördliche OU aus dem Ziel der Trassenfreihaltung zu streichen und dafür vorrangig kleinere Lückenschlüsse aufzunehmen. Diese verringert deutlich den Eingriff in den Lebensraum von Pflanzen und Tieren. Des Weiteren werden die Auswirkungen in den jeweiligen Umweltberichten (Bundesverkehrswegeplan, Landesstraßenbedarfsplan) sowie auch im Umweltbericht des Regionalplans dargestellt und beurteilt. Sobald das Projekt konkret wird (Raumordnungs- und später Planfeststellungsverfahren), werden Umweltaspekte nochmals detailliert beleuchtet, welche auf der Ebene der Regionalplanung aufgrund der planerischen Unschärfe noch nicht erkannt wurden.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
93	G 3-12 Neu: G 3-14	645-240-006	G 3-12: Vorrangige Umsetzung von Verkehrsvorhaben Regional bedeutsamer Landesstraßen / Z 3-2: Trassenfreihaltung Straßen / L 1087 Auma - Braunsdorf - Zeulenroda- Landesgrenze Sachsen. Die genannten Grundsätze betreffen die L 1087 von der B 281 bei Triptis über Braunsdorf, Auma und Zeulenroda bis zur Landesgrenze Sachsen. Die Trassenführung umfasst auch Umgehungsabschnitte für die Ortslagen Braunsdorf, Auma und Zeulenroda (G 3-12). Die Stadt Zeulenroda-Triebes lehnt die geplante Trassenführung östlich des Stadtgebietes ab. Die in der Planung angedachte Trasse zur Anbindung der L 1087 und der B 94 südlich der Brücke über die Talsperre ist so nicht durchführbar und wird abgelehnt. Dies wurde bereits dem TMIL im Rahmen der Landesstraßenbedarfsplanung 2030 mitgeteilt. In dem geplanten Bereich wurden nach Wegfall des Schutzstatus Trinkwassertalsperre umfangreiche Baumaßnahmen für eine touristische Nutzung durch die Stadt und von privaten Investoren durchgeführt. Diese Maßnahmen sind vom Freistaat Thüringen mit mehreren Millionen Euro gefördert worden. Mit dem Bau einer Umgehungsstraße an dieser Stelle wären die Anstrengungen aller Beteiligten zur touristischen Entwicklung der Talsperren-Region gefährdet. Auch stehen keine sinnvollen Flächen in östlicher Richtung zur weiteren Anbindung des klassifizierten Straßennetzes mehr zur Verfügung. Hier wurde kürzlich ein weiterer B-Plan zur Erweiterung des bestehenden Gewerbegebietes genehmigt. Als alternative Lösung schlagen wir einen Ausbau der L 1087 auf der bestehenden Trasse durch das Stadtgebiet von Zeulenroda-Triebes vor. Hier ist ebenso eine Anbindung an die B 94 vorhanden. In diesem Zusammenhang sollte der endgültige Ausbau der L 1087 in Richtung Landesgrenze zu Sachsen mit dem Oberzentrum Plauen und weiterführend nach der Tschechischen Republik mit durchgeführt werden. So bestehen bereits Planungen zur Fortführung der in den 90-iger Jahren begonnen Plauener Straße als Umgehung von Teilen im südlichen Stadtgebiet von Zeulenroda. Die hierfür notwendige Trasse ist bereits im Entwurf des Flä-	entsprochen Die vom Einreicher genannten Änderungen wurden übernommen. Die festgelegte Trassenführung aus dem Landesstraßenbedarfsplan 2030 wird vom Ziel in den Grundsatz der Trassenfreihaltung Straße übertragen. Dadurch bleibt der Fachplanung die Möglichkeit der weiteren Variantenanalysen. Wie vom Einreicher vorgeschlagen, werden die geforderten Straßenverbesserungsmaßnahmen (L 1083 bis L 1087 Binsichtweg), Lückenschlüsse (L 1087 Pausaer und Plauener Straße) und Ortsumfahrungen (B 94 Untere Haardt) hinzugefügt. Diese werden in der Raumnutzungskarte sowie im Textteil des Regionalplans dann entsprechend dargestellt und erläutert (im nächsten Planentwurf).

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			chennutzungsplans der Stadt enthalten. Dieser kurze Lückenschluss würde den Verkehrsfluss in Nord-Süd-Richtung und umgekehrt erheblich verbessern. Auch führt dies zu einer Entlastung der problematischen Kreuzung von Pausaer Straße/ Leitlitzer Straße/ Meistersweg in der Ortsdurchfahrt Zeulenroda. Darüber hinaus wäre das derzeit praktizierte Einbahnstraßensystem in Nord-Süd-Richtung und entgegengesetzt in der Ortsdurchfahrt Zeulenroda nicht mehr erforderlich und eine angedachte Aufstufung nach § 5 Abs. 5 Thüringer Straßengesetz entbehrlich. Die Verkehrsplanung der Stadt Zeulenroda-Triebes sieht des Weiteren als Alternative zu einer östlichen Ortsumgehung den innerörtlichen Ausbau der Streckenführung über den Binsichtweg vor. So soll im Anschluss an die bereits gebaute innenstadtnahe Umgehung (Zur alten Gießerei) diese Trasse über den Binsichtweg verlängert, und somit eine Verbindung zur L 1087/B 94 ermöglicht werden. Durch diese Trassenführung wird gleichzeitig die B 94 entlastet und die Verkehrssituation an der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt B 94/Lohweg/Poststraße entspannt. Ein Ausbau der bestehenden Trasse der L 1087 mit einer Fortführung in Richtung Sachsen, sowie ein Ausbau der Trasse durch das Gewerbegebiet zur Anbindung der L 1083 und der B 94 ist schon auf Grund der topographischen Lage nicht annähernd so anspruchsvoll wie die in der Landesstraßenbedarfsplanung angedachte Trassenführung, da hier keine aufwendigen Brücken/ Geländeeinschnitte erforderlich werden. Auch ist der zusätzliche Flächenbedarf unerheblich und vermeidet umfangreiche negative Auswirkungen auf ökologische Aspekte und minimiert somit auch die dadurch notwendigen Ausgleichsmaßnahmen. Außerdem sollten die straßenbegleitenden Radwege B 94 Zeulenroda-Triebes-Neuärgernis und L 1087 Zeulenroda - Auma Berücksichtigung finden.	
94	G 3-10 Begründung	645-240-005	Die Grundsätze [3-10 & 3-13] umfassen eine geplante Umgehungsstraße südlich des Stadtgebietes von Zeulenroda mit ihrem Trassenfreihaltebereich. Seitens der Stadt wurde die	

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
	Neu: G 3-12		vorliegende Trassenführung einer verlegten Bundesstraße bereits mehrfach abgelehnt. Die Stadt hält daran fest, dass eine großräumige Ortsumgehung im Zuge der B 94 vom Abzweig Niederböhmersdorf bis südlich der Ortslage Langenwolschendorf nicht den städtischen Entwicklungsabsichten entspricht. Eine entsprechende Trassenführung wird daher nicht befürwortet. Eine Teilortsumgehung der B 94 „Untere Haardt (ab Kurvenbereich ca. 150 m vor der aktuellen Bahnquerung bis Anbindung Schopperstraße in Höhe Gustav-Schreck-Straße) wird angestrebt, da diese weder den Südraum mit seinen umfassenden Freiraumfunktionen beeinträchtigt, noch zu einem Attraktivitätsverlust der Innenstadt führt. Die Stadt Zeulenroda-Triebes hat in ihrem Flächennutzungsplan durch die Darstellung dokumentiert, dass der Südraum von Zeulenroda vorrangig der Naherholung (Kleingärten) dienen soll bzw. als Freifläche zu erhalten ist. Dieser Bereich soll von weiteren Beeinträchtigungen freigehalten werden. Da eine Ortsumgehung in diesem Bereich zu erhöhten Belastungen (Lärm- und Schadstoffimmission) führen würde, lehnt die Stadt die vorliegende Planung ab. Des Weiteren würde eine große Ortsumgehung die Vorteile des Durchgangsverkehrs hinsichtlich der touristischen und wirtschaftlichen Entwicklung beeinträchtigen.	
95	G 3-12 Neu: G 3-14	624-2-047	[L 1087 Neubau Ortsumfahrung Zeulenroda auf gewählter Trasse nicht nachvollziehbar] Vor dem Hintergrund das Straßennetz entsprechend nach der raumordnerischen Bedeutung maßvoll, umweltschonend und den sich veränderten Verkehrsbedingungen auszubauen ist vor allem das geplante Aus- und Neubauprojekt L 1087 Neubau Ortsumfahrung Zeulenroda (unter G 3-10, G 3-12) auf der gewählten Trasse im Landkreis Greiz nicht nachvollziehbar. Durch den geplanten Neubau dieser Ortsumgehung L 1087/L 3002 ist mit sehr hohen Umweltauswirkungen des Teilvorhabens zu rechnen. Der Ausbau an dieser Stelle ist hinsichtlich der Ziele/Grundsätze nicht nachvollziehbar, zumal die Trasse durch das Landschaftsschutzgebiet	

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			"Weidatalsperre", Wasserschutzzone II und III sowie ein Bebauungsplangebiet (VEP "Bauerfeind") geführt werden soll.	
96	G 3-10 Begründung Neu: G 3-12	97-412-002	Von großer Bedeutung für den Landkreis Saalfeld-Rudolstadt ist aus polizeilicher Sicht eine schnelle Verbindung über die B 88 zur A 9. Der begonnene Bau der Ortsumfahrung Zeutsch ist ein wichtiger Bestandteil des Gesamtkonzepts. Ohne die Ortsumfahrungen für Kirchhasel, Etzelbach und Uhlstädt wird sich die Fahrzeit zur A 9 jedoch nicht wesentlich verkürzen. Hier bedarf es einer weiteren Forcierung der Planung und Umsetzung.	teilweise entsprochen Die Gemeinde Kirchhasel ist bereits inbegriffen bei der OU Rudolstadt-Ost (siehe Raumnutzungskarte und Grundsatz G 3-10, 1. Planentwurf). Für die Gemeinde Etzelbach war keine OU geplant. Auch in der Liste der nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommenen Projekte erscheint Etzelbach nicht. Somit wurde hier keine OU beantragt. Ohnehin gestaltet sich eine OU um Etzelbach sehr schwierig (Norden = Berge, Süden = Saale, Hochwasserschutzgebiet und Bahntrasse). Der Plangeber sieht es daher für nicht sinnvoll eine OU für Etzelbach zu benennen. Die Gemeinde Uhlstädt ist bereits inbegriffen bei der OU Uhlstädt Kirchhasel (siehe Raumnutzungskarte und Grundsatz G 3-10 ,1. Planentwurf).
97	G 3-10 Begründung Neu: G 3-12	97-412-003	Auch die Planung und Umsetzung der Ortsumfahrungen Pflanzwirbach und Teichel im Zuge der B 85 von Rudolstadt Richtung Weimar zur A 4 sind für die Region aus polizeilicher Sicht von großer Bedeutung und sollten entsprechend zur Ausführung kommen. Der Ausbauzustand der B 85 zwischen Rudolstadt und Saalfeld entspricht aus unserer Sicht nicht mehr dem Stand der Technik. Auf Grund der hohen Verkehrsbelastung kommt es zeitweise zu zähfließendem Verkehr mit einem hohen Schwerverkehrsanteil. Kommt es hier zu Verkehrsraumeinschränkungen (Verkehrsunfall/Baumaßnahme) hat dies unverzüglich lange Staus zur Folge. Ausweichmöglichkeiten für Umleitungen für dieses Verkehrsaufkommen sind nicht vorhanden. Da die B 85 zwischen Saalfeld und Rudolstadt eine wichtige Verbindungsfunktion mit überregionaler Bedeutung hat und mit Blick auf die prognostizierte weitere Erhöhung des Verkehrsaufkommens, muss der angedachte 4-streifige Ausbau forciert werden.	teilweise entsprochen Ein entsprechender Abschnitt bezüglich des Ausbaus der B 85 zwischen Schwarza und Rudolstadt wird in den Grundsatz G 3-12 aufgenommen sowie die Trasse im Ziel Z 3-2 freigehalten (im nächsten Planentwurf). Dementsprechend wird diese Maßnahme auch in der Raumnutzungskarte dargestellt. Jedoch ist nach Kenntnissen des Plangebers in Rücksprache mit der Fachplanung lediglich ein 3-spuriger Ausbau angedacht.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
98	G 3-10 Begründung Neu: G 3-12	97-412-004	Wie aus den vorliegenden Unterlagen zu entnehmen ist, findet die B 90 von Hockeroda bis Leutenberg keine Berücksichtigung. Die Auswertung der Verkehrsunfälle der letzten Jahre ergab, dass es in diesem Bereich häufig zu Verkehrsunfällen kommt. Die Fahrbahnbreite sowie der Kurvenverlauf entsprechen an verschiedenen Stellen aus hiesiger Sicht nicht dem Stand der Technik. Zudem ist ein hoher Schwerverkehrsanteil vorhanden. Es wird angenommen, dass Lkw die B 90 als eine kurze Verbindung zur A 9 AS Bad Lobenstein nutzen. Hinzu kommt eine Vielzahl Holztransporter Richtung Friesau. Für eine wesentliche Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Fahrverkehrs muss aus polizeilicher Sicht dieser Bereich der B 90 in die vorliegende Planung mit aufgenommen und entsprechend ausgebaut werden, um zukünftig dem stetig weiter ansteigenden Verkehrsaufkommen gerecht werden zu können.	Kenntnisnahme Zu dieser geforderten Maßnahme liegen dem Plangeber keine weiteren Informationen vor. Weder im Maßnahmenverzeichnis des Bundesverkehrswegeplanes 2030 noch im Rahmen einer Forderung des Landkreises wurde solch ein Projekt benannt. Ohnehin ist die B 90 innerhalb des Sormitztals einer der am wenigsten befahrenen Bundesstraßen Deutschlands. Des Weiteren wurden die parallel verlaufenden Landesstraßen L 1095 und L 1099 ausgebaut, um die B 90 im Sormitztal zu entlasten. Weitere Maßnahmen sind somit in diesem Teilbereich der B 90 nicht vorgesehen. Lediglich weiter Richtung BAB 9 bei Saaldorf ist nach neusten Kenntnissen des Plangebers ein streckenbezogener Ausbau geplant. Dieser wird im weiteren Planverlauf aufgenommen.
99	G 3-10 Begründung Neu: G 3-12	97-412-005	Für die Sicherheit und Leichtigkeit des Fahrverkehrs ist es aus polizeilicher Sicht von großer Bedeutung, dass in entsprechenden Abständen drei Fahrstreifen zur Verfügung stehen, um wechselseitig ein gefahrloses Überholen der Lkw zu ermöglichen. Gerade bei der zu erwartenden starken Zunahme des Schwerverlastverkehrs und fehlenden Überholmöglichkeiten werden durch riskantes Überholen Verkehrsunfälle provoziert. Diese Problematik muss aus polizeilicher Sicht eine stärkere Beachtung finden. Ein weiterer Aspekt bei der Sicherheit und Leichtigkeit des Fahrverkehrs sind fehlende Parkmöglichkeiten entlang der Bundesstraßen mit bedeutsamer Verbindungsfunktion zu den Bundesautobahnen. So gibt es z. B. an der B 88 zwischen Rudolstadt und Jena oder der B 281 von Saalfeld nach Triptis keine Möglichkeit für Lkw-Fahrer, ihrer gesetzlich vorgeschriebenen Lenk und Ruhezeit nachzukommen. Als Beispiel sei der gegenwärtige Bau der Ortsumfahrung der B 88 Zeutsch bis Orlamünde genannt. Der vorhandene Parkplatz	Kenntnisnahme Detaillierte Planung wie Überholstreifen für PKW's und weitere LKW-Stellplätze sind nicht auf der Ebene der Regionalplanung zu lösen. Für Bundesstraßen und Autobahnen ist in der Regel das Bundesverkehrsministerium zuständig, für Detailplanungen kann aber auch das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft als Anlaufstelle für die vom Einreicher genannten Gedanken genutzt werden.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			am OA Zeutsch wird zurückgebaut, ein Ersatz ist nicht vorgesehen.	
100	G 3-10 Begründung Neu: G 3-12	97-412-006	Im Landkreis Saale-Orla möchten wir auf ein Problem aufmerksam machen, welches aus unserer Sicht nochmals betrachtet werden muss. Der Polizei liegen massive Beschwerden der Anwohner entlang der B 2 Dobareuth – Gefell und weiter auf der L 3002 (alte B 2) Richtung Zollgrün – Schleiz vor, die ihre Lebensqualität auf Grund der massiven Zunahme des Schwerlastverkehrs mit einhergehender Lärmbelastung und Abgase bedroht sehen.	teilweise entsprochen Für eine OU um die Gemeinden Gefell und Dobareuth (B 2 und B 90) wurde bereits im ersten Regionalplanentwurf eine Trasse gesichert. Für die Gemeinde Zollgrün liegen dem Plangeber keine Informationen für eine OU vor. Jedoch scheinen bereits von der Fachplanung verkehrsberuhigende Maßnahmen vorgenommen zu werden.
101	Z 3-2	784-149-004	Interessant wäre für die Stadt Hirschberg, wenn die „B 90/ B 2/AS A 9 Ortsumfahrungen Gefell und Dobareuth“ Bestandteil der Liste der Trassenfreihaltungen ist, warum diese Maßnahmen weder Bestandteil des Bundesverkehrswege-netzes 2030 noch im Landesstraßenbedarfsplan 2030 sind.	Kenntnisnahme Für den im BVWP 2030 angemeldeten Trassenverlauf wurde kein Bedarf festgestellt, da kein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis ermittelt wurde. Nach Rücksprache mit der Fachplanung hält der Plangeber dennoch Maßnahmen zur Entlastung des Ortskerns Gefell für notwendig. Daher wird die vorgeschlagene Trassenvariante im Grundsatz G 3-15 der Trassenfreihaltung behandelt (im nächsten Planentwurf), um der Fachplanung die Möglichkeit zu geben, eine detaillierte Prüfung vorzunehmen.
102	G 3-11 Begründung Neu: G 3-13	97-412-007	Auch auf der L 1090 Tanna nach Unterkoskau und weiter in Richtung Plauen ist eine starke Zunahme des Schwerlastverkehrs zu verzeichnen. Konkrete Zahlen liegen uns nicht vor. Wir gehen davon aus, dass Lkw-Fahrer die A 72 an der Anschlussstelle Hof/Töpen verlassen und über die B 2/L 3002 in Richtung Schleiz fahren. So können mitunter Kilometer und Mautgebühren gespart werden. Aus den vorliegenden Unterlagen ist zu entnehmen, dass für eine Entlastung der Ortschaften Dobareuth und Gefell eine Ortsumfahrung geplant ist. Wir gehen jedoch davon aus, dass Lkw weiterhin dann die L 3002 in Richtung Schleiz nutzen werden. Um die Lkw-Fahrer möglichst zu zwingen, auf der A 72 und A 9 zu bleiben und eine spürbare Verbesserung für die Anwohner zu erreichen, wäre es, neben dem Neubau der Ortsumfahrung Dobareuth-Gefell, aus unserer Sicht erforderlich, dass die L 3002 wieder eine Rückstufung zur B 2 erfährt. Somit	teilweise entsprochen Die hier angesprochenen – wohl gemeinte L 1089 – wird als regional bedeutsame Landesstraßenverbindung, neben der vom Einreicher genannten L 1090 und L 3002, in den Grundsatz G 3-13 (im nächsten Planentwurf) aufgenommen. Auf regional bedeutsame Landesstraßenverbindungen konzentrieren sich die Aus- und Neubauvorhaben zur weiteren Optimierung der Verkehrswege schwerpunktmäßig. Eine Rückstufung der L 3002 wird keine größere Entlastung vom Schwerlastverkehr bringen, da der vom Einreicher erwähnte Streckenabschnitt Gefell – Gewerbegebiet Töpen in Bayern ohnehin bereits die B 2 ist und somit eine mautpflichtige Bundesstraße.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			könnten auf der gesamten Strecke Mautgebühren erhoben werden. Dadurch ist es für Lkw-Fahrer dann nicht mehr attraktiv, die A 72 zu verlassen und den genannten Bereich als Ausweichroute zu nutzen.	
103	G 3-10 Neu: G 3-12	784-149-003	Der bedarfsgerechte Aus- und Neubau der B 2, von Anschlussstelle A 9-Gefell-Landesgrenze Bayern mit Ortsumfahrungen Gefell und Dobareuth als Lückenschluss zwischen A 9 und A 72, ist nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegplan 2030. Die Stadt Hirschberg fordert den Aus- und Neubau einer geplanten Umgehungsstraße und Prüfung bezüglich Aufstufung der Gemeindestraßen als Umleitungsstecken für die B 90. Lediglich der punktuelle Ausbau der L 1091 im Bereich Hirschberg-Abzweig Ullersreuth (lt. Landesstraßenbedarfsplan 2030). Die Belastung der Ortslagen, einschließlich angrenzender Nachbargemeinden, durch LKW-Verkehr ist nicht mehr tragbar. Derzeit erfolgt z.B. der Ausbau der Anschlussstellen A 9 Abfahrten Blintendorf - Bad Lobenstein. Sämtlicher Umleitungsverkehr läuft über die angrenzenden ÖL Göriz, Ullersreuth, Gefell, Dobareuth. Kommunale Straßen- und Wegeverbindungen müssen als Umleitungsstrecken genutzt werden. Die angespannte finanzielle Situation der Städte im Oberland lässt eine solche Nutzung nicht zu und übersteigt die finanziellen Möglichkeiten zwecks Straßeninstandsetzungen.	Kenntnisnahme Die Notwendigkeit einer Ortsumfahrung für Gefell ist bereits im 1. Entwurf des Regionalplans vom 30.11.2018 im Grundsatz G 3-10 verankert sowie im Ziel Z 3-2 für die Notwendigkeit einer Trassenfreihaltung. Da die für den Bundesverkehrswegeplan angemeldete, jedoch nicht disponierte, Trasse noch weitere Varianten geprüft werden sollen, wird der Trassenverlauf im nächsten Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen als Grundsatz (G 3-15) behandelt, um der Fachplanung die Möglichkeit zur Findung einer verbesserten Trassenführung zu geben.
104	G 3-11 Neu: G 3-13	1458-1010-006	[Ablehnung zum] Ausbau B 90 Umgehung geplant zwischen Juchöh und Auffahrt Autobahn Blintendorf [Ich möchte] keine Realisierung des geplanten neuen Straßenbaus. Trotz des dringend notwendigen Einspruchs gegen den übermäßigen Schwerlastverkehr, der durch die Gefeller Ortslage fährt und unbedingt reduziert werden muss, bitte ich, dafür keinen neuen Flächenverbrauch und keine weitere Zerschneidung der Landschaftsräume anzustreben.	teilweise entsprochen Nach Abwägung aller Belange hat der Plangeber entschieden, die Trassenfreihaltung der Ortsumfahrung Gefell und Dobareuth (B 90 – B 2) in der Fortschreibung des Regionalplanes Ostthüringen beizubehalten, jedoch zurückgestuft als Grundsatz, um der Fachplanung die Möglichkeit zu geben, weitere Varianten zu prüfen. Der Flächenverbrauch der Maßnahme kann dadurch reduziert werden, wenn der Trassenverlauf sich entlang der L 1091 orientiert. Detaillierte Auswirkungen durch die Bodenversiegelungen und/oder Störungen bei der Versickerung können genauer auf

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Die geplante Umgehungsstraße würde durch ein Gebiet führen, das der Freiraumsicherung vorbehalten sein soll. Betroffen wären naturnahe Bachtäler, die selbst bei Überbrückung zu viele Schadstoffe absorbieren müssten, betroffen wäre auch das Naturschutzgebiet (FFH) Mödlareuth/Hirschberg, zumindest in relativ kurzer Entfernung, in welchem erhöhte Lärmbelastung zu rechnen wäre. Direkt betroffen wäre das kulturhistorisch interessante Gebiet von Dornholz, eine Streusiedlung, die aus politischen Gründen geschliffen worden ist. Der ganze zur Durchfahrung gedachte Bereich hat Kriterien eines möglichen Landschaftsschutzgebietes. Der gegebene Landschaftsraum der Region Gefell-Hirschberg wäre einer neuerlichen Verkehrsbelastung ausgesetzt, weitere Bodenversiegelung, die den Wasserhaushalt (Versickerung) stört, weiteren Verlust an potentiell und real wichtigen Flächen zur regionalen Nahrungsgütererzeugung und weitere Immissionsbelastung. Für die Entlastung der Ortslagen vom durchfahrenden Gütertransport bitte ich andere Forderungen, die von der Bürgerinitiative vorgebracht werden, umzusetzen. Wichtige Verkehrsregelungen innerhalb des Stadtgebietes fehlen, zum Beispiel Regulierung des Rechtsabbiegeverkehrs von der B 90 auf die Schleizer Straße oder Fußgängerüberwege.	Fachplanungsebene untersucht werden und gehören aus rechtlichen und tatsächlichen Gründen nicht zu den Aufgaben des Plangebers. Weder ein FFH-Gebiet noch ein anderes Naturschutzgebiet Mödlareuth/Hirschberg gibt es in diesem Bereich. Tangiert werden der Naturpark Thüringer Schiefergebirge, Auen- und Feuchtbiootope (Wetterau und Ehrlichbach) (ca. 350 m) und besonders geschützter Wald im Überschwemmungsgebiet (Ehrlichbach) (ca. 150 m). Die Eingriffe sind als gering einzustufen, da der übrige Trassenkorridor entlang bereits bestehender Straßenverbindungen (ca. 1 km), Wirtschaftswald (circa 600 m) und landwirtschaftlich genutzter Fläche (ca. 4,5 km) verläuft. Die Vorteile der Schutzgüter Mensch (Sicherheit und Immissionsentlastung der Ortskerne) sowie Klima (CO₂-Immissionen Reduktion) überwiegen den angeführten Nachteile der Schutzgüter Boden, Wasser, Landschaft und Biologische Vielfalt, da hier die Einwirkungen nur minimal sind.
105	G 3-10 Begründung Neu: G 3-12	642-20-010	Ergänzung im letzten Punkt und im letzten Absatz der Begründung G 3-10: B 281 (Planungsregion Südwestthüringen) Könitz (Gemeinde Unterwellenborn) Der Ortsteil Könitz gehört zur Gemeinde Unterwellenborn. Ortsunkundige können dies dem vorliegenden Text nicht entnehmen.	entsprochen Eine Änderung wird entsprechend des Hinweises des Einreichers vorgenommen.
106	G 3-10 Begründung Neu: G 3-12	730-135-012 724-136 725-138 726-141 727-144 728-146	Zutreffender Weise können die Wohngebiete im nördlichen Stadtteil Jenas durch die Neutrassierung der B 88 entlastet werden. Ein Ausbau der B 88 in ihrem weiteren Verlauf bis Naumburg ist jedoch nur dann sinnvoll, wenn die Engstelle im Ortsteil Camburg bedacht wird.	teilweise entsprochen Eine OU – wie vom Einreicher angesprochen – für Camburg sowie eine Querung der Bahntrasse in Dorndorf-Steudnitz sind bereits im Grundsatz G 3-10 vorgesehen und die jeweiligen Trassen im Grundsatz G 3-13 freigehalten (1. sowie 2. Planentwurf).

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
		729-142 825-143 826-145	Ein Begegnungsverkehr ist maximal zwischen PKWs im Stadtgebiet möglich. Für LKWs ist dies ausgeschlossen. Ein Ausbau macht dieses Problem zwangsläufig größer. Im Ortsteil Camburg kann diesem Verkehr nicht begegnet werden. Soweit eine Umgehungsstraße für Dorndorf-Steudnitz und Camburg angedacht wird, muss geprüft werden, ob und wenn ja welche wirtschaftlichen und anderen Nachteile den Ortsteilen durch den Wegfall des konsumierenden und transportierenden Verkehrs entstehen, bzw. wie diesem begegnet werden kann. Ein Ausbau des Regio-S-Bahn-Angebotes erscheint auch vor diesem Hintergrund als sinnvolle und umweltverträgliche Alternative.	Ein Ausbau des Regio-S-Bahn-Angebotes soll natürlich zu einer Entlastung entlang der B 88 führen. Eine andersartige Bahnquerung bei Dorndorf-Steudnitz wird – aufgrund der engen Zugtaktung – umso wichtiger und eine OU bei Camburg nicht obsolet.
107	G 3-10 Begründung Neu: G 3-12	755-54-004	1. In die Raumnutzungskarte ist die Trassenfreihaltung der Ortsumfahrung Bürgel der B 7 analog der weiteren dort dargestellten Ortsumfahrunskorridore anderer Gemeinden darzustellen. In gleicher Flächengröße sind die derzeit dort ausgewiesenen Vorbehaltsgebiete Freiraumsicherung fs-56 und landwirtschaftliche Bodennutzung lb-58 zu reduzieren (sh. Kartendarstellung lt. Anlage). 2. In der Begründung G 3-10 ist der Satz „Eine Ortsumfahrung für das Grundzentrum Bürgel wird deshalb zu prüfen sein.“ zu ändern in „Eine Ortsumfahrung für das Grundzentrum Bürgel ist deshalb erforderlich.“ In G 3-10 ist zutreffend u. a. die vorrangige erforderliche Umsetzung der Ortsumfahrung Bürgel der B 7 aufgrund deren Auslastung festgeschrieben um einem bedarfsgerechten und den Anforderungen der Entwicklung der Gemeinden und deren Infrastruktur entsprechenden Aus- und Umbau der Bundesstraße 7 mit Entlastungen für die Anwohner zu entsprechen. Das der sechsstreifige Ausbau der A 4/A 9 für die Belastung der B 7 zwischen Jena und Eisenberg keine Verbesserung herbeigeführt hat, da sie nach wie vor als Abkürzung zur Umfahrung des Hermsdorfer Kreuzes genutzt wird, wurde von der Stadt Bürgel bereits in früheren Stellungnahme beschrieben. Eine aktuell durchgeführte elektronische Verkehrszählung vom 28.03.2019 im Ortsteil Droschka der Stadt Bürgel (sh. Anlage), hat erneut den dringenden Handlungsbedarf	teilweise entsprochen Die Ortsumfahrung Bürgel – wie vom Einreicher gefordert – wird im Grundsatz G 3-12 aufgenommen und die Trasse im Grundsatz G 3-15 freigehalten (im nächsten Planentwurf). Da es sich hier jedoch um eine Trasse handelt, welche nicht im Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wurde, und somit auch kein Variantenvergleich und/oder Umweltverträglichkeitsprüfung bisher stattgefunden hat, bedarf es vorläufig keiner Reduzierung der Flächen des Vorbehaltsgebietes Freiraumsicherung oder landwirtschaftlicher Bodennutzung. Eine Forderung zur Aufnahme in die Bundesfachplanung wird nicht vom Plangeber gewährleistet.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			für eine Ortsumfahrung Bürgel, wegen der Auslastung der Straße und der damit verbundenen Emissionen für die Anwohner verdeutlicht: Täglich frequentieren die Ortslage Bürgel durchschnittlich insgesamt 8.600 Fahrzeuge/Tag aus beiden Fahrtrichtungen mit Belastungsspitzen von 10.500 Fahrzeugen/Tag. Ebenso verdeutlicht die Stellungnahme der Stadt Bürgel zum Bundesverkehrswegeplan 2030 vom 22.04.2016 (sh. Anlage) die nicht vorhandene Möglichkeit eines vorschriftengerechten Straßenausbaus mit Verbesserung des Belastungszustandes in der Ortslage, infolge der historischen Straßenführung durch das dicht bebaute denkmalgeschützte Stadtzentrum Bürgels. Aus diesen Gründen sind die oben beschriebenen Änderungen und Ergänzungen im Entwurf des RPO für eine Sicherung der Fläche vor anderen Vorbehaltsnutzungen zwingend erforderlich.	
108	G 3-10 Neu: G 3-12	761-3-037	Eine Ortsumfahrung Bürgel ist auch aus unserer Sicht dringend erforderlich. Aus unserer Sicht sollte daher eine entsprechende Ortsumgehung nicht nur „geprüft“ werden, sondern es sollte eine erneute Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan gefordert werden. Die B 7 ist in den letzten Jahren umfassend zwischen Eisenberg und Jena ausgebaut worden. Schwachpunkt ist und bleibt die fehlende Ortsumfahrung für Bürgel. Hier ist für uns nicht nachvollziehbar, weshalb die Stadt Bürgel die bereits vorhandenen Vorhabenplanungen in den 1990er Jahren nicht weiterverfolgt hat, sodass diese Ortsumfahrung aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen wurde. Aus unserer Sicht sollte daher eine entsprechende Ortsumgehung nicht nur „geprüft“ werden, sondern es sollte eine erneute Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan gefordert werden.	
109	G 3-10 Begründung	768-6-007	Grundsatz G 3-10 4-spuriger Ausbau der B 2 zwischen Kreuz Gera und der Landesgrenze Sachsen-Anhalt	entsprochen

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
	Neu: G 3-12		In der Begründung [des Grundsatzes G 3-10] bitte ergänzen, dass beim Ausbau die Errichtung einer neuen Brücke über das Brahmatal notwendig würde.	
110	G 3-10 Begründung Neu: G 3-12	774-245-019 652-251 653-253 737-247 773-250 775-246 776-248 777-256 781-254 932-249	Die Kreuzung B 175 und B 92 (Fortuna) in der Gemeinde Teichwitz ist seit langem ein Unfallschwerpunkt. An dieser Stelle muss ein wichtiges raumordnerisches Ziel für eine geeignete Lösung des Verkehrsknotens eingeordnet werden.	entsprochen In der Begründung des Grundsatzes G 3-12 wird eine entsprechende Passage aufgenommen (im nächsten Planentwurf).
111	G 3-10 Neu: G 3-12	713-238-005	Der Kreuzungsbereich B 175/B 92 (Fortuna) bildet einen Unfallschwerpunkt, der dringend eines Um- bzw. Ausbaus bedarf um zukünftig die Verkehrsführung sicherer zu gestalten.	
112	G 3-11 Begründung Neu: G 3-13	731-619-007	Es ist durch geeignete verkehrsrelevante Maßnahmen zu verhindern, dass Landesstraßen (vor allem mit vielen Ortsdurchfahrten) als Mautausweichmöglichkeiten für fast parallel laufende Bundesstraßen und Autobahnen genutzt werden.	Kenntnisnahme
113	G 3-11 Begründung Neu: G 3-13	764-321-005	Folgende im REP Ostthüringen festgelegten regional bedeutsamen Landesstraßenverbindungen sind in ihrem weiteren Verlauf in der Planungsregion Halle nicht als regional bedeutsame Straßen im REP Halle festgelegt: - Pölzig in Richtung B 2 - Schkölen in Richtung Aue - Schkölen in Richtung Osterfeld - Crossen an der Elster in Richtung Wetterzeube. Die fehlende angrenzende Festlegung ist durch die Anwendung abweichender Festlegungskriterien begründet. So dienen die regional bedeutsamen Landesstraßenverbindungen im REP Ost-	Kenntnisnahme Pölzig in Richtung B 2 (L 1081): Diese Landesstraße ist als regional bedeutsam eingestuft, da unter anderem die im Ziel Z 2-3 festgesetzte großflächige Industrieansiedlung IG-2 über die L 195 (Sachsen-Anhalt) angebunden wird. Darüber hinaus verknüpft diese regional bedeutsame Landesstraße die Bundesstraßen B 175 im Süden sowie die B 2 und die B180 (über L 1080) im Norden über das Grundzentrum Ronneburg. Schkölen Richtung Aue (L 1071): Hierbei handelt es sich um eine bedeutsame Verbindung der beiden Mittelzentren Eisenberg und Naumburg. Schkölen Richtung Osterfeld (L 1372 / L 2306):

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			thüringen auch der Gewährleistung der Erreichbarkeit von Vorbehaltsgebieten für Tourismus und Erholung. Sie sind darüber hinaus als Grundsätze der Raumordnung festgelegt. Für die Straßenverbindung Meuselwitz in Richtung Kayna wird die Festlegung als regional bedeutsame Landesstraßenverbindung angeregt. Die dazugehörigen Teilabschnitte Pölzig Landesgrenze und Landesgrenze-Brückau-Kayna-Spora-Landesgrenze (L 194) sind bereits entsprechend festgelegt.	Diese werden im weiteren Planungsverlauf nicht mehr als regional bedeutsame Landestraßenverbindung eingestuft. Crossen a. d. Elster Richtung Wetterzeube (L 1374): Diese regional bedeutsame Landesstraßenverbindung hat eine erschließende Funktion der Grundzentren Bad Köstritz – Crossen a. d. Elster mit dem Mittelzentrum Zeitz und hat zudem eine touristische Bedeutung für das Elstertal. Meuselwitz – Kayna – Pölzig (L 194 (SA) – L 1080): Die L 1080 ist als regional bedeutsame Landesstraßenverbindung gekennzeichnet, da sie, wie vom Einreicher erkannt, in Verbindung mit der L 1081 eine erschließende Funktion für zentrale Orte hat. Jedoch gibt es keine Landesstraßenverbindung von Meuselwitz nach Süden zur L 194 (SA). Hier handelt es sich lediglich um eine Kreisstraße. Eine mögliche Anbindung an die L 194 (SA) kann jedoch mit der Umsetzung der geplanten OU B 180 Meuselwitz entstehen (siehe G 3-12 im folgendem Planentwurf).
114	G 3-11 Neu: G 3-13	1880-1-035	[Hinweis zum Grundsatz G 3-11 Regional bedeutsame Landesstraßenverbindungen.] Im Kapitel 3.1.2 Straßennetz unter dem Punkt G 3-11 "Regional bedeutsame Landesstraßenverbindungen" ist die L 1357 wie folgt aufgeführt: "B 180 bei Klausä – (Landesgrenze Sachsen) (L 1357)" Die L 1357 hat die Funktion als Zubringer für die BAB 72/ Anschlussstelle Penig auf dem Gebiet des Freistaates Sachsen. Diese Zubringerfunktion zum übergeordneten Straßennetz, der BAB 72/Anschlussstelle Penig, kann die L 1357 auf dem Gebiet des Freistaates Sachsen gegenwärtig nicht erfüllen. Auf Grund von Tonnageeinschränkungen von Brückenbauwerken und ungenügender Ausbaubreiten ist die L 1357 auf dem Gebiet des Freistaates Sachsen nicht in der Lage, den Schwerverkehr aufzunehmen und der BAB 72 Anschlussstelle Penig zuzuleiten. Dem Einreicher der Stellungnahme sind keine Planungen des Freistaates Sachsen zum Ausbau und damit der Ertüchtigung der L 1357 als Autobahnzubringer bekannt.	Kenntnisnahme Eine vergleichbare, deckungsgleiche Zuordnung der sächsischen Landesstraßen (hier Staatsstraßen (S 57)) in regional bedeutsam und nicht regional bedeutsam zum Regionalplan Ostthüringen gibt es nicht. Sächsische Staatsstraßen werden als diese behandelt und in Entwicklungsachsen (überregional und regional) definiert. Es gibt keine Entwicklungsachse zwischen Penig und Altenburg. Regional bedeutsame Landesstraßenverbindungen werden nicht ernannt, wenn diese bereits einen bedarfsgerechten Ausbau erfahren haben, sondern vielmehr anhand ihrer erschließenden Bedeutung/ vernetzenden Funktion. Aus- und Neubauvorhaben sollen vorrangig auf die genannten Landesstraßenverbindungen fokussiert werden. Die L 1357 ist die einzige alternative West-Ost-Achse von der B 180 zwischen B 7 im Norden von Altenburg und der BAB 4 im Süden. Sie unterstützt dahingehend den hier ländlich geprägten Raum und bindet diesen an die höhere Netzebene sowie an zent-

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Nur bei einem durchgängigen regel- und bedarfsgerechten Ausbau, sowohl auf dem Gebiet des Freistaates Thüringen als auch auf dem Gebiet des Freistaates Sachsen, kann die L 1357 der ihr im Regionalplan Ostthüringen zugewiesenen Funktion einer regional bedeutsamen Landesstraßenverbindung erfüllen. Daraus ergibt sich die Frage, ob auch der Freistaat Sachsen die L 1357 als regional bedeutsame Landesstraßenverbindung einstuft und der vorliegende Regionalplan Ostthüringen diesbezüglich mit dem Freistaat Sachsen abgestimmt wurde?	ralen Orten an. Die Begründung zum Grundsatz G 3-13 liefert zugleich eine Definition der regional bedeutsamen Landesstraßenverbindungen.
115	G 3-11 Begründung Neu: G 3-13	1880-1-036	Seitens des Einreichers der Stellungnahme wird gefordert, die Klassifizierung der L 2460 vom Abzweig B 180/OD Klausä über den Leinawald bis zur Einmündung B 95/OD Altmöbbitz/ Freistaat Sachsen entsprechend § 3 Abs. 1 Nr. 1 ThürStrG zu überprüfen. In diesem Zusammenhang wird die durchgängige Einstufung in eine Landesstraße 1. Klasse gefordert und die Aufnahme als regional bedeutsame Landesstraßenverbindung in die Raumnutzungskarte des Regionalplanes Ostthüringen. Weil die L 1357, wie vorstehend erläutert, nicht in der Lage ist die Zubringerfunktion zur BAB 72/Anschlussstelle Penig zu erfüllen, hat die L 2460 vom Abzweig B 180/OD Klausä über den Leinawald bis zur Einmündung B 95/OD Altmöbbitz/ Freistaat Sachsen diese wichtige Zubringerfunktion übernommen (siehe Anlage 3). Diese Verbindung hat eine Zubringerfunktion für BAB 72/Anschlussstelle Penig, BAB 72/Anschlussstelle Frohburg und B 95 in Richtung B 93/Borna/Leipzig. Zusätzlich dient die L 2460 der verkehrlichen Erschließung des Verkehrslandeplatzes am Standort Altenburg-Nöbitz. Der Verkehrslandeplatz Altenburg-Nöbitz wird unter Punkt 3.1.5 Luftverkehr, als überregional bedeutsamer Verkehrslandeplatz mit standörtlicher Entwicklung der Wirtschaft, ausgewiesen. Eine leistungsstarke überregionale verkehrliche Anbindung ist unter diesem Aspekt zwingend notwendig.	entsprochen Im § 3 Abs. 1 Nr. 1 ThürStrG wird lediglich die Zuordnung der Thüringer Straßen nach Verkehrsbedeutung festgelegt. Eine Klassifizierung in regional bedeutsame Landesstraßenverbindungen ergibt sich daraus nicht. Diese wurde vom Plangeber selbst definiert (siehe G 3-11, 1. Planentwurf). Eine B 95 bei Altmöbbitz gibt es nicht mehr. Diese wurde herabgestuft und ist in Sachsen nun die S 51 und in Thüringen die L 3095. Der Plangeber hat sich dazu entschlossen, den Anregungen des Einreichers zu folgen und stuft die L 2460 in Verbindung mit der L 3095 als regional bedeutsam ein. Der Grundsatz G 3-13 (im nächsten Planentwurf) wird dementsprechend angepasst.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
116	G 3-12 Begründung Neu: G 3-14	159-237-004	Wir beziehen uns hier auf den Schwerpunkt B 92/ L 1081/ K 113/ A 4 Anschlussstelle Gera – Leumnitz – Großenstein mit Ortsumfahrung Korbußen. Wie richtig in der Begründung bemerkt, besteht die Notwendigkeit des Baues von Ortsumfahrungen aufgrund der gewachsenen Verkehrsströme. Hohes Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Schadstoffbelastungen müssen problemorientiert gelöst werden. Deshalb begrüßen wir den Ausbau der Verbindung Gera-Korbußen-Ronneburg. Gleichzeitig geben wir zu bedenken, dass der von der Stadt Ronneburg erarbeitete Lärmaktionsplan die Maßnahme der Verbannung des Schwerlastverkehrs aus der Innenstadt Ronneburg vorsieht. Eine Ortsumgehung ab Ortseinfahrt Ronneburg in der Verlängerung der Anbindung ab Industrie- und Gewerbestandort Korbußen sollte in den Landesbedarfsplan aufgenommen werden und durch die Führung der verlängerten Landesstraße zum Industriegebiet Ronneburg-Ost würde dieses eine Aufwertung erfahren und gleichzeitig eine große Entlastung vom Schwerlastverkehr sein. Einerseits würden durch die Landesstraßenverbindungen die Wegebeziehung der Grundzentren gesichert sein und andererseits höherwertige funktionale Straßennetze entstehen.	entsprochen Im Grundsatz G 3-14 sowie im Grundsatz der Trassenfreihaltung G 3-15 wird eine OU im Norden von Ronneburg, wie vom Einreicher dargestellt, im nächsten Entwurf des Regionalplans aufgenommen.
117	G 3-12 Begründung Neu: G 3-14	491-72-003	Im Netz der regional bedeutsamen Landesstraße soll u. a. die Ortsumfahrung Quirla nach Pkt. G 3-12 vorrangig umgesetzt werden, auch wenn diese im Landesstraßebedarfsplan nicht mehr enthalten ist. Die Erkenntnis des Plangebers deckt sich mit unseren Erkenntnissen aus der Lärmaktionsplanung. Die Ortslage Quirla ist aufgrund der parallel zur BAB 4 verlaufende Landesstraße L 1076 stark vom Schwerlastverkehr belastet und aufgrund der Enge der Ortsdurchfahrt für den Fußgängerverkehr und dem Begegnungsverkehr LKW/LKW sehr problematisch.	Entsprochen Im Grundsatz G 3-14 sowie im Grundsatz der Trassenfreihaltung G 3-15 wird eine OU Quirla im nächsten Entwurf des Regionalplans aufgenommen.
118	G 3-12 Begründung	761-3-022	Die dargestellten Straßennetze der Raumnutzungskarten für den Bereich des Saale-Holzland-Kreises sind bereits im Bestand, im Bau bzw. planfestgestellt. Der Regionalplan selbst bezieht sich hierbei hauptsächlich auf die Festlegungen des	Kenntnisnahme Eine Bewertung der Trasse erfolgt im separaten Umweltbericht zum Regionalplanentwurf. Die meisten Betroffenenheiten konnten, wie vom Einreicher benannt, festgestellt werden. Die angewendete

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
	Neu: G 3-14		Landesentwicklungsprogramms 2025. Zum Ausbau L 1070 zwischen B 7 Trotz und A 9 AS Bad Klosterlausnitz • FFH-Gebiet DE 5037-302 „An den Ziegenböcken“ direkt betroffen • NSG Nr. 154 „Sümpfe und Wälder bei Bad Klosterlausnitz“ direkt betroffen • FND Nr. 63 „An den drei grauen Ziegenböcken“ direkt betroffen • Hohe Flächeninanspruchnahme von 5,26 ha, davon 2,68 ha schutzwürdige Böden (lehmgiger Sand des mittleren Buntsandsteins) • Verlust von 0,65 ha Wald mit Klimaschutzfunktion • Zwei Kompensationsmaßnahmen (Vorhaben: BAB 9 Eisenberg – Bad Klosterlausnitz, Maßnahmen E 7 Bach- und Teichrenaturierung sowie E 8 Teichsanierung, Grünland und Streuobstwiese sichern) direkt betroffen	Methodik in den Umweltberichten der Regionalpläne ist jedoch nicht Deckungsgleich mit der Methodik des Umweltberichts für den Landesstraßenbedarfsplan. Zum Beispiel konnte die hohe Betroffenheit von schutzwürdigen Böden vom Plangeber nicht festgestellt werden, obgleich dies im Umweltbericht des Landesstraßenbedarfsplan so angegeben ist. Da es sich hierbei um eine Ausbaumaßnahme handelt, welche überwiegend auf der vorhandenen L 1070 entlang führt, ist eine Dauerhafte (Neu-)Beanspruchung von 2,68 ha schutzwürdigen Böden eher unrealistisch.
119	G 3-12 Begründung Neu: G 3-14	761-3-023	Zum Aus- und Neubau L 3007 Verlegung der Ortsdurchfahrt Eisenberg: Aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde ist von dem Vorhaben Ortsumfahrung Eisenberg Abstand zu nehmen. Bei einer geplanten Verlegung der L 3007 entlang der alten Bahntrasse wäre mit folgenden erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen: • Zerschneidung von Funktionsräumen entlang des Malzbaches auf einer Länge von 2 km • Verlärmung des bisher ruhigen Tales, Grenzwertüberschreitung der § 16. BImSchV möglich • Hohe Flächeninanspruchnahme von 12,38 ha, davon 0,92 ha schutzwürdige Böden (Tone und Anmoorgleye) • Verlust von 0,19 ha Wald mit Klima- und Flussuferschutzfunktion • Verlust und Beeinträchtigung von nach § 18 ThürNatG geschützten Streuobstwiesen	Entsprochen Auch der Plangeber favorisiert andere Lösungen als die im Landesstraßenbedarfsplan 2030 als „vordringlicher Bedarf“ verankerte Ortsumfahrung Eisenberg (L 3007). Er sichert die Trasse daher nur im Grundsatz der Trassenfreihaltung, um der Fachplanung die Möglichkeit zu geben, neue Varianten zu analysieren. Im Grundsatz G 3-14 (nächster Planentwurf) wird ausführlich auf die hier vom Einreicher aufgezählten Problematiken hingewiesen. Bezogen auf die Maßstabsebene der Regionalplanung, wurden ebenso aufgezählte Aspekte im Rahmen der Umweltprüfung festgestellt. Hinweise dazu wird es im folgenden Umweltberichts-Entwurf geben.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			• mögliche Beeinträchtigung eines nach § 30 BNatSchG geschützten strukturreichen Fließgewässers und dessen naturnahes Ufergehölz • das Vorhaben liegt innerhalb eines großflächig ausgewiesenen Fledermaus- Sommerquartiers • Nachweise von zwei Zauneidechsen (<i>Lacerta agilis</i>) im ehemaligen Bahntrassenbereich von 2010 (siehe spezielle artenschutzrechtliche Prüfung für B 7 Radweg Eisenberg) • Verlust eines geplanten Naturdenkmals (Feldhorn an der ehemaligen Bahnstrecke) • Verlust von Kompensationsmaßnahmen, hier zwei Steinhäufen am Radweg • Überbauung des vorhandenen Radweges Aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde ist von dem Vorhaben Ortsumfahrung Eisenberg Abstand zu nehmen. Der naturnahe Radweg beeinflusst positiv das Landschaftsbild und unterstützt die Entwicklung leistungsfähiger Naturgüter an der stillgelegten Bahntrasse. Eine Rückstufung der L 3007 zur B 7 wird begrüßt, der entsprechenden Begründung zugestimmt.	
120	G 3-12 Begründung Neu: G 3-14	829-1327-003	Mit der Bodenversiegelung im Gewerbegebiet (ca. 30 ha) sowie der Einleitung des Niederschlagswasser von der Autobahn in die Großensteiner Sprotte hat sich das Verhalten des Gewässers nachteilig verändert. Jeder Regenschauer macht sich sofort im Steigen des Wasserspiegels bemerkbar. Mit dem Bau der neuen L 1081 und der ebenfalls geplanten Einleitung des Oberflächenwassers in die Sprotte würde sich diese Situation noch verschärfen. Da mein Hofgrundstück unmittelbar an der Sprotte liegt bitte ich die Niederschlagswasserableitung von Bauwerken oberhalb des Dorfes neu zu planen bzw. zu gestalten. Ein Hektar Ackerboden ist durch kein Regenrückhaltebecken ersetzbar. Aus diesem Grund lehne ich einen Straßenneubau durch unsere Felder prinzipiell ab. Ein Ausbau der vorhandenen Landstraße würde dem	nicht entsprochen Bei der hier genannten Maßnahme wurde laut Landesstraßenbedarfsplan das Umweltrisiko als „mittel“ eingestuft. Die alte Verbindung (K 113) wird zurückgebaut, sodass auch Verkehrsfläche entsiegelt wird. Ohnehin wird die hier erwähnte Maßnahme (OU Korbußen) nicht mehr weiterverfolgt, da diese bereits zum 2. Entwurf fertiggestellt wurde. Hinweise bezüglich detaillierter Niederschlagswasserableitung sind aufgrund rechtlicher und tatsächlichen Gründen nicht dem Plangeber zu stellen, sondern bei der Fachplanung (hier Straßenbauamt Ostthüringen).

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			von der Bundes- sowie der Landesregierung geforderten sparsamen Verbrauch von Landwirtschaftsflächen entsprechen und wäre daher zu bevorzugen und würde sich nicht zusätzlich auf das Verhalten des Gewässers auswirken.	
121	G 3-12 Neu: G 3-14	809-1312-001	Für den Straßenbau sind in unserer Region genügend Straßen vorhanden, die nur entsprechend ausgebaut bzw. repariert werden müssten. Bsp. der Umbau/Bau des neuen Autobahnzubringers Korbußen zur A 4 bedeutet für Korbußen längere Fahrtwege bei gleichzeitigem Versiegeln riesiger landwirtschaftlicher Flächen. Ein Rückbau des alten Zubringers ist nur bedingt möglich, da auf diesem immer noch Anwohner zu ihren Grundstücken gelangen müssen. Diese Planung bedarf einer erneuten intensiven Prüfung auf ihren Sinn oder doch Unsinn.	
122	G 3-12 Neu: G 3-14	204-1145-002	Hier ist die neue Anbindung des Gewerbegebietes an die A4-Leumnitz im Plan enthalten, zu verhindern ist hier nichts mehr. Sicher abträglich für die Landwirtschaft, aber es sollte auch positive Auswirkungen für Ruhe und Sicherheit im Ort geben. Hier muss von Seiten der Behörde auf sinnvolle Ausgleichsmaßnahmen hingewirkt werden!	Kenntnisnahme
123	G 3-12 Neu: G 3-14	528-133-008 555-128 673-257 679-130 738-131 791-1318-002	Die Weitsicht des Plangebers an dieser Stelle wird gewürdigt. Eine Ortsumfahrung der Ortschaft St. Gangloff wird weiterhin als notwendig erachtet.	Entsprochen
124	G 3-13 Begründung Neu: G 3-15	639-4-004	Der Trassenkorridor kollidiert mit Bereichen der Stadt Saalburg, die aufgrund aktueller Planungsabsichten Entwicklungsbereiche für touristische Nutzungen sieht. Inwieweit deshalb in Würdigung wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Belange der Trassenverlauf besonders geeignet sein soll, erscheint fraglich.	Kenntnisnahme Die OU Gräfenwarth, Saalburg, Pöritzsch (L 1095) werden im gegenwärtigen Landesstraßenbedarfsplan nicht weiterverfolgt, da bereits umfangreiche Ertüchtigungsmaßnahmen an der parallel laufenden B 90 erfolgten sowie die Brücke des Friedens (Bleiloch-talsperre) kürzlich ertüchtigt wurde. Zusammen mit der Fachplanung erkennt der Plangeber hier jedoch einen zukünftigen Bedarf

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			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.	für die OU. Der bisher geplante Trassenkorridor wird daher für weitere Untersuchungen lediglich im Grundsatz gesichert. Grundsätze haben nicht die Bindungswirkung wie Ziele der Raumordnung. 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 Brücke des Friedens (Bleilochtal-sperre) mit der Sicherung der Trasse gegeben.
125	G 3-10 Neu: G 3-12	673-257-003	Hinweis zu G 3-10 Die B 92 Gera-Greiz mit Ortsumfahrung Wolfsgefärth ist eine für die Region wichtige Verkehrsachse. Mit Nachdruck fordern wir die Umsetzung des Vorhabens, da hier auch zahlreiche Anwohner in der Ortslage Wolfsgefärth durch Lärm beeinträchtigt werden und die Lärmkartierung dies nachweist. Die B 175/A 9 mit den Ortsumfahrungen Burkersdorf, Frießnitz und Grobebersdorf kann nicht weiterhin in den Amtsstuben verzögert werden. Die Region fordert eine zügige Umsetzung des Vorhabens.	Kenntnisnahme Die OU Wolfsgefärth (B 92) ist als „Weiterer Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan aufgenommen (siehe auch Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG). Auf den zeitlichen Ablauf hat der Plangeber leider keinen Einfluss. Die OU Burkersdorf, Frießnitz und Grobebersdorf sind als „Vordringlichen Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan (siehe auch Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG) eingestuft. Auch hier hat der Plangeber auf den zeitlichen Ablauf leider keinen Einfluss. Der Plangeber hat alle vom Einreicher genannten Maßnahmen in das Ziel Z 3-2 der Trassenfreihaltung aufgenommen, um auf die Dringlichkeit aufmerksam zu machen. Projektdetails können beim Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr erfragt werden.
126	G 3-10 Neu: G 3-12	720-334-013	[Die im Plansatz G 3-10 enthaltene] Trassierung für die Ortsumfahrungen Lichte/Schmiedefeld/Reichmannsdorf der B 281 ist abzulehnen und zu streichen. B 281 [Planungsregion Südwestthüringen] – Städtedreieck Saalfeld/Rudolstadt/Bad Blankenburg – Pößneck Anschlussstelle A 9 mit Ortsumfahrungen Lichte/Schmiedefeld/Reichmannsdorf/Saalfeld/Könitz/Rockendorf/Krölpa/Pößneck Die Umwelt- bzw. Naturbetroffenheit ist aufgrund der gravierenden Eingriffe in Natur und Landschaft sehr hoch. Das Vorhaben	Kenntnisnahme Die Trassierung der OU für Reichmannsdorf bis Neuhaus am Rennweg (B 281) ist lediglich im Grundsatz G 3-13 (1. Planentwurf) der Trassenfreihaltung aufgenommen. Damit ist die potenzielle Trasse freigehalten, jedoch nicht verbindlich gesichert. Der Terminus „verbindlich“ wird in der nächsten Entwurfsfassung des Regionalplans im Grundsatz nicht mehr verwendet. Auch im Bundesverkehrswegeplan (siehe auch Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG) ist die Trassierung lediglich im „Weiteren Bedarf“ eingestuft. Die bisherigen Pläne zur Trassierung stellen

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			ist entschieden abzulehnen! Forderung: Streichung aus dem Bundesverkehrswegeplan (verwiesen sei zudem auf das sehr geringe Kosten-Nutzen-Verhältnis). 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.	daher bisher nur eine Lösungsmöglichkeit dar und sind nicht als verbindlich zu verstehen.
127	G 3-10 Neu: G 3-12	745-358-052	B 85: Die Nennung der Ortsumfahrung Saalfeld ist zu streichen. Begründung: Eine Ortsumfahrung Saalfeld im Zuge der B 85 ist in der Raumnutzungskarte (anders als im rechtskräftigen Plan) nicht verzeichnet, in der Begründung zum Plansatz nicht erwähnt und auch bei den Trassenfreihaltungen (Z 3-2 , G 3-13) nicht enthalten.	entsprochen
128	G 3-10 Neu: G 3-12	764-321-004	Hinweise zu G 3-10 Auf der Bundesstraße 2 von Gera nach Zeitz ist im Bereich des Ortes Giebelroth im 2. Entwurf zur Planänderung des REP Halle (Stand 30.11.2017) die Ortsumfahrung Giebelroth (Planung, Neubau) gemäß lfd. Nr. 1202 FStrAbG festgelegt. Eine entsprechende Aufnahme in den REP Ostthüringen wird angeregt, da das Erfordernis einer grenzüberschreitenden Trassenführung der Ortsumfahrung notwendig ist, da der Ort Giebelroth räumlich unmittelbar an die Landesgrenze angrenzt. Bei der geplanten B 180 Ortsumfahrung Meuselwitz sollte auf die Bundesländergrenzen überschreitende Trassenführung hingewiesen werden und eine Abstimmung mit der RPG Halle erfolgen.	entsprochen Die OU Giebelroth wird im nächsten Entwurf des Regionalplan Ostthüringen berücksichtigt und in der Raumnutzungskarte zeichnerisch dargestellt sein. Dass die Trasse der OU Meuselwitz Bundesländer grenzüberschreitend ist, wird nun in der Begründung des Grundsatzes G 3-12 erwähnt aufgenommen (im nächsten Planentwurf).

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
129	G 3-10 Neu: G 3-12	807-349-076	Der Grundsatz [G 3-10] zu "Bundesstraßenverbindungen" ist zu streichen oder als nachrichtliche Übernahme zu kennzeichnen. Die Bundesstraßen liegen in der Zuständigkeit des Bundes. Nachrichtliche Übernahmen und Wiederholungen aus Fachplanungen und Fachgesetzen sind möglich, soweit sie zum Verständnis oder für die raumordnerische Beurteilung von Planungen und Maßnahmen erforderlich oder zweckmäßig sind. Es wird grundsätzlich angeregt, nicht auf den vom Bundeskabinett beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2030 Bezug zu nehmen, sondern auf den Bedarfsplan (BPL) für die Bundesfernstraßen, der Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) vom 23. Dezember 2016 ist, das am 31. Dezember 2016 in Kraft getreten ist. Der BPL 2016 ist als gesetzliche Grundlage verbindlich (nicht der BVWP). Die Straßenbauverwaltung treibt keinen 4-spurigen Ausbau der B 2 von A 4 (Kreuz Gera) bis Landesgrenze Sachsen-Anhalt voran. Ein 4-spuriger Ausbau der B 2 ist weder in Thüringen noch in Sachsen-Anhalt im BPL 2016 enthalten, somit gibt es dafür keine gesetzliche Grundlage. Planungsabsichten bestehen für einen Um- und Ausbau des Straßenzuges mit abschnittsweiser Anordnung von Überholfahrstreifen (d.h. zweistreifiger Querschnitt mit Überholfahrstreifen). Bezüglich der Ortsumfahrung (OU) B 2 Gefell sollte darauf verwiesen werden, dass diese im BPL 2016 nicht enthalten ist, aber aufgrund der hohen Belastung der B 2 auf Regionalplanebene an der Forderung nach Umsetzung der geplanten und planfestgestellten Ortsumgehung festgehalten wird. Bezüglich der B 7 OU Bürgel ist darauf zu verweisen, dass diese nicht im BPL 2016 enthalten ist, der Prüfauftrag kann sich nur auf eine Fortschreibung des Bedarfsplans Bundesfernstraßen ausrichten.	teilweise entsprochen Grundsätze der Raumordnung, die Anforderungen an eine Überarbeitung der Fachplanung formulieren, sind grundsätzlich im Regionalplan zulässig. Regionalpläne dürfen Forderungen an die Fachplanung richten. Die entsprechenden Grundsätze sind dann vom Fachplanungsträger bei seiner Entscheidung zu berücksichtigen – müssen aber nicht zwingend beachtet werden, können als unter Begründung – dem im Einzelfall zukommenden Gewichts – weggewogen werden. Denn § 7 Abs. 4 ROG 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. Demnach dürfen Grundsätze der Raumordnung kompetenziell grundsätzlich Forderungen an die Fachplanung enthalten. Daraus folgt, dass Grundsätze der Raumordnung auch dann zulässig sind, wenn sie Anforderungen an die Überarbeitung von Fachplanungsinhalten enthalten. Dabei kommt es nach alledem auch nicht darauf an, ob die Bundesstraßen in der Zuständigkeit des Bundes oder des Landes liegen, wie hier der Einreicher meint. Vierspuriger Ausbau B 2 bei Gera: Der Plangeber hält an der Forderung des Ausbaus der B 2 fest. Jedoch wurde mit der Fachplanung ein 3-spuriger Ausbau abgestimmt. B 7 Ortsumfahrung Bürgel: Der Plangeber hält an dieser notwendigen Maßnahme fest. B 85 Ortsumfahrung Probstzella: Wird im weiteren Verlauf der Fortschreibung des Regionalplans Ostthüringen nicht weiter berücksichtigt. B 85 Ortsumfahrung Saalfeld:

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Für die B 85 OU Probstzella hat der Bund nach Prüfung des angemeldeten Vorhabens keinen Bedarf festgestellt. Die Nennung der Ortsumfahrung Saalfeld ist zu streichen, da eine Ortsumfahrung Saalfeld im Zuge der B 85 in der Raumnutzungskarte (anders als im rechtskräftigen Plan) nicht verzeichnet, in der Begründung zum Plansatz nicht erwähnt und auch bei den Trassenfreihaltungen (Z 3-2, G 3-13) nicht enthalten ist. Für die B 88 OU Dorndorf-Steudnitz wurde nach Anmeldung ebenfalls kein Bedarf festgestellt. Grundsätzlich kann jedoch mit Blick auf künftige Entwicklungen eine raumordnerische Sicherung von Trassen(-korridoren) für Maßnahmen, die gegenwärtig nicht Teil des BVWP 2030 sind, in Erwägung gezogen werden.	Wird gestrichen beziehungsweise ergänzt als Ausbaumaßnahme der B 85 zwischen Schwarza und Saalfeld/Saale sowie Ortsumfahrung Saalfeld/Saale entlang der B 281. B 88 OU Dorndorf-Steudnitz: Der Plangeber hält an dieser Maßnahme fest, denn wie der Einreicher bereits richtig erkennt: „Grundsätzlich kann jedoch mit Blick auf künftige Entwicklungen eine raumordnerische Sicherung von Trassen(-korridoren) für Maßnahmen, die gegenwärtig nicht Teil des BVWP 2030 sind, in Erwägung gezogen werden.“ Der Plangeber erkennt aufgrund der örtlichen Situation hier eine Notwendigkeit für eine OU.
130	G 3-11 Neu: G 3-13	807-349-077	Der Grundsatz [G 3-11] zu „regional bedeutsamen Landesstraßenverbindungen“ ist zu streichen, zu präzisieren oder als Leitvorstellung zu kennzeichnen. Die textlich aufgeführten „Regional bedeutsamen Landesstraßenverbindungen“ sind mit den Darstellungen in Karte 3-1 Verkehr abzugleichen. Die Landesstraßen liegen in der Zuständigkeit des Landes, was in der Begründung selbst zum Ausdruck gebracht wird. Die Bestimmung von „Regional bedeutsamen Landesstraßenverbindungen“ ist vom LEP 2025 übrigens nicht gefordert. Hier ist somit ausdrücklich auf die Nutzungshinweise des LEP 2025 zu verweisen („Die Vorgaben bzw. Arbeitsaufgaben für die Regionalplanung sind hinsichtlich der zu verwendenden Instrumente (wie z. B. Zentrale Orte, Gemeindefunktionen oder Vorrang- und Vorranggebiete) abschließend formuliert. Abweichungen von den Vorgaben bedürfen des Einvernehmens mit der obersten Landesplanungsbehörde vor deren Anwendung.“) Gibt es Querbezüge zu den „Regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs“ (vgl. G 3-15) bzw. zum Landesbedeutsamen Busnetz?	teilweise entsprochen Eine Reduzierung des Planungsumfanges auf die im LEP 2025 geforderten Bestimmungen ist nicht rechtmäßig. Eine solche Beschränkung des Plangebers findet weder im Raumordnungsgesetz des Bundes noch im Thüringer Landesplanungsgesetz eine rechtlich stütze. Vielmehr ergibt eine entsprechende Auslegung der raumordnungsrechtlichen Vorschriften des Bundes sowie des Landes Thüringen, dass die Befugnisse des Plangebers dahingehen, alle raumordnungsrechtlich erforderlichen Festlegungen vorzunehmen – ohne Rücksicht darauf, ob sich der Änderungsbedarf am Regionalplan aus dem Landesplanungsgesetz, aus dem LEP 2025 oder aus einer geänderten Sachlage im Planungsraum ergibt, die eine planerische Reaktion erfordert. Ein Regelungserfordernis bezüglich der Einstufung der Landesstraßen in regional bedeutsam und nicht regional bedeutsam ergibt sich dahingehend, dass es eine Vielzahl von Landesstraßenverbindungen in Thüringen gibt, sich aber Aus- und Neubauvorhaben schwerpunktmäßig auf stärker frequentierte und zentrenerschließende regional bedeutsamen Landesstraßen konzentrieren sollen. Ein ähnliches Vorgehen ist beim Landesstraßenbedarfsplan 2030

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Was ist mit (funktionsteiligen) Grundzentren, die nicht in das Bundesstraßennetz bzw. das Netz der „Regional bedeutsamen Landesstraßenverbindungen“ eingebunden sind (vgl. Hirschberg)? Beim sogenannten ländlichen Raum handelt es sich um keine Raumkategorie der Landes- und Regionalplanung in Thüringen. Insofern sollte ein Bezug zu den Raumstrukturtypen hergestellt werden. In der Karte 3-1 Verkehr ist u. a. die „Regional bedeutsame Landesstraßenverbindung“ Orlamünde – Pößneck dargestellt. Im Text ist sie nicht aufgeführt.	zu erkennen (Leistungsnetz). Die vom Plangeber gewählte Methodik konterkariert dahingehend nicht das Vorgehen der Landesplanungsbehörde. Obwohl die Herangehensweise der Landesplanung zur Erstellung des Leistungsnetzes teilweise zu unterschiedlichen Ergebnissen führte, ist der Grundgedanke sehr ähnlich zur gewählten Methodik der Kategorisierung der Landesstraßenverbindungen in der Regionalplanung. 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. Eine Streichung oder Umwandlung des Grundsatzes wird dahingehend nicht Entsprochen. Querbezüge zu „Regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs“: Die zeichnerisch dargestellten Regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs definieren keinen festen Streckenverlauf, sondern verstehen sich vielmehr als notwendige und raumbedeutsame Verknüpfung zwischen zwei oder mehreren zentralen Orten. Grundzentren, die nicht in das Bundesstraßennetz bzw. durch „Regional bedeutsamen Landesstraßenverbindungen“ eingebunden sind (vgl. Hirschberg): Hirschberg bildet eine Ausnahme. Die L 1092 und L 1093 sind zu kurz, um sie als regional bedeutsam darzustellen. Auch werden diese nicht im Landesstraßenbedarfsplan 2030 (zu mindestens
131	G 3-12 Neu: G 3-14	807-349-078	Der Grundsatz [G 3-12] zur „vorrangigen Umsetzung von Maßnahmen im Landesstraßennetz“ ist zu streichen, zu präzisieren oder als Leitvorstellung zu kennzeichnen. Ebenfalls zu präzisieren ist die Begründung. Die Landesstraßen liegen in der Zuständigkeit des Landes, was in der Begründung selbst zum Ausdruck gebracht wird. Zu einzelnen Landesstraßen: - L 1075 OU Ilmnitz ist nicht im Landesstraßenbedarfsplan (LStrBPI) enthalten, das Vorhaben soll jedoch im Hinblick auf technische Machbarkeit, Umweltauswirkungen und Wirtschaftlichkeit geprüft werden. - L 1076 OU Quirla und St. Gangloff sind nicht im LStrBPI enthalten und werden planerisch nicht verfolgt. - L 1095 OU Gräfenwarth, Saalburg und Pöritsch sind nicht im LStrBPI enthalten und werden planerisch nicht verfolgt. - L 1108 OU Freienorla ist nicht im LStrBPI enthalten, das Vorhaben wurde bereits geprüft und als nicht umsetzbar eingestuft. - Rückstufung der L 3007 zur B 7 bei Eisenberg aufgrund festgestellter Verkehrsbedeutung nicht möglich. Für den letzten Absatz der Begründung ist festzustellen, dass keine Aufstufung der L 3007 zur B 7 erfolgen wird, um Mautsäulen zu errichten. Das ist keine Begründung, um eine Straße zur	

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Bundesstraße aufzustufen. Ausschlaggebend ist die Verkehrsbedeutung. Die Straße hat nicht die Verkehrsbedeutung einer Bundesstraße.	nicht erkennbar) im Leistungsnetz dargestellt. Im Zuge der Umgehungsstraße Gefell (B 90 – B 2) wäre jedoch eine Anbindung der L 1093 interessant und somit eine bessere Anbindung Hirschbergs an das höherstufige Netz sowie an andere zentrale Orte gegeben. Der Plangeber hat mit Rücksprache der Fachplanung diese Option in den Grundsatz zur Trassenfreihaltung aufgenommen. Orlamünde – Pößneck (L 1108) Diese Verbindung wird im nächsten Entwurf des Regionalplans ordnungsgemäß aufgenommen. L 1076 OU Quirla und St. Gangloff Wie oben bereits ausführlich erläutert, sieht der Plangeber bei diesen Maßnahmen ein Regelungserfordernis und hält in einem Grundsatz eine potenzielle Trasse frei. L 1095 OU Gräfenwarth, Saalburg und Pöritsch sind nicht im LStrBPI: Folgende Randbemerkung aus dem LStrBPI: <i>Das Vorhaben L 1095 Aus- und Neubau zwischen Zoppoten und A 9 AS Schleiz (OU Pöritzsch - Saalburg, OU Gräfenwarth) weist gemäß der Darstellung in Tabelle 18 einen Nutzen-Kosten-Verhältnis größer eins auf. Gegenwärtig wird die Brücke über die Bleilochtsperre im Zuge der L 1095 grundhaft instandgesetzt. Im Weiteren existiert mit der ausgebauten B 90 zwischen Saaldorf und der BAB A 9 AS Bad Lobenstein und der BAB A 9 zwischen AS Bad Lobenstein und BAB A 9 AS Schleiz eine leistungsfähige, parallel verlaufende Straßenverbindung. Auf Grund der Ertüchtigung der bestehenden Infrastruktur und durch die Existenz einer Alternativroute erfolgt zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Aufnahme des Vorhabens in den Landesstraßenbedarfsplan 2030. Mit Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans ist eine erneute Überprüfung der Notwendigkeit des Vorhabens zweckmäßig.</i>

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
				Dementsprechend hatte der Plangeber vorrausschauend die geplante Trasse in den Grundsatz zur Trassenfreihaltung aufgenommen. Nach Rücksprache mit der Fachplanung wird dies auch im nächsten Planentwurf beibehalten. L 1108 OU Freienorla: In der Abwägung zu den Stellungnahmen/Hinweisen zum ersten Entwurf des LStrBPI stellt die Fachplanung fest: <i>In die Abwägung zu Aus- und Neubauvorhaben sind die Erkenntnisse aus der Analyse insbesondere zu Verkehrsbelastungen, Netzzugehörigkeit (Leistungsnetz), Verkehrssicherheiten, Lärmbetroffenheiten, Erreichbarkeiten, Raumwirksamkeit und Wirtschaftlichkeit eingegangen.</i> Der Plangeber stellt hierzu fest, dass die L 1108 laut LStrBPI zum Leistungsnetz gehört, dass durch die Bahnquerung nahe an der B 88 die Verkehrssicherheit eingeschränkt ist und zum Beispiel die Lärmbetroffenheit der Anwohner in Freienorla hoch ist. Eine Nichtumsetzbarkeit einer Straßen-(neu)baumaßnahme kann ohne ein Beteiligungsverfahren gar nicht konstatiert werden. Das ist abwägungsfehlerhaft. Auch wurde Rücksprache mit der Fachplanung bezüglich einer OU Freienorla gehalten, mit dem Ergebnis, dass ein Trassenkorridor im Grundsatz freigehalten werden sollte. Rückstufung der L 3007 zur B 7 bei Eisenberg: Mit der Begründung der Verkehrsbedeutung einer Straße müssten konsequenterweise einige Landesstraßen zu Bundesstraßen werden (z.B. L 1083 bei Zeulenroda-Triebes) und einige Bundesstraßen zu Landesstraßen (z.B. B 85 und B 90 im Thüringer Schiefergebirge). Tatsache jedoch ist, dass die B 7 bis zur AS BAB 9 Eisenberg und die L 3007 ab der AS BAB 9 bis zur L 1071 im Ortskern nahezu gleich hohe Verkehrsmengenzahlen aufweisen (rund 10.000 Kfz/24h). Der Argumentation des Einreichers gefolgt, hätte die B 7 mindestens bis zum Ortskern Eisenberg nie herabgestuft werden dürfen. Eine vollständige OU Eisenberg, wie sie im LStrBPI dargestellt ist, wird sowohl von den Verantwortlichen der Stadt Eisenberg als

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
				auch vom Plangeber abgelehnt. Der Landkreis hingegen befürwortet eine vollständige OU. Der Plangeber versucht diesbezüglich als Mediator einen Kompromiss zu finden und schlägt im weiteren Planungsverfahren eine Teilortsumfahrung ab der AS BAB 9 Eisenberg bis zur L 1073 Königshofer Straße mit Querung der L 1071 Bahnhofstraße vor. Eine Trassenführung durch das Malzbachtal wird nicht als sinnvoll erachtet. Daher erfolgt, mit Rücksprache, eine Aufnahme der OU Eisenberg im weiteren Planungsverlauf in den Grundsatz zur Trassenfreihaltung. Somit ist der Fachplanung die Möglichkeit gegeben, weitere Varianten zu vergleichen. Ländlicher Raum Der im Grundsatz verwendete Ausdruck „ländlicher Raum“ wird nicht im Sinne eines Raumstrukturtypes verwendet, sondern ist vielmehr als eine übliche, allgemeingültige Unterscheidung von städtisch- und ländlich geprägt zu verstehen. Auf die Raumstrukturtypen nach 1.1.1 G LEP 2025 wird an geeigneter Stelle in den unterschiedlichen Kapiteln des Regionalplanes Ostthüringen hingewiesen.
132	G 3-12 Neu: G 3-14	761-3-039	Weshalb man hier nun von einer erneuten „Rückstufung“ spricht, erschließt sich uns nicht. Es ist ja eigentlich eine Forderung nach einer „Höherstufung“. Der eigentliche Fachausdruck ist jedoch die „Umstufung“. Dieser Begriff sollte demnach auch gewählt werden. Die Rückstufung der B 7 zwischen Eisenberg und der Anschlussstelle A 4 Gera- Langenberg zum 01.01.2015 ist aus unserer Sicht eine Fehlentscheidung gewesen. Nicht nachvollziehbar ist, weshalb die Stadt Eisenberg damals nicht rechtlich gegen die entsprechende Allgemeinverfügung vom 02.07.2014 vorgegangen ist. Auch ist bis heute nicht geklärt, ob unser Landrat jemals zu dieser Rückstufung angehört worden ist. In unserer Straßenverkehrsbehörde liegen hierzu jedenfalls keinerlei Unterlagen vor.	teilweise entsprochen Nach Rücksprache mit der Fachplanung sowie einer weiteren Anhörung der Stadt Eisenberg und dem Landkreis hat der Plangeber entschieden, die vorgeschlagene Trassenvariante aus dem Landesstraßenbedarfsplan 2030 im Grundsatz der Trassenfreihaltung zu belassen. Somit wird eine potenzielle OU Eisenberg – obwohl im Landesstraßenbedarfsplan 2030 im vordringlichen Bedarf eingestuft – im folgenden Planentwurf der Trassenverlauf im Grundsatz behandelt, um die bisher vorgeschlagene Streckenführung raumordnerisch zu sichern, aber der Fachplanung die Möglichkeit der Prüfung weiterer Trassenalternativen zu geben. Gerade aufgrund des touristisch sowie ökologisch wertvollen Malzbachtals, ist der im Landesstraßenbedarfsplan dargestellte Trassenverlauf ab der L 1073 bis zur

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Weshalb man hier nun von einer erneuten „Rückstufung“ spricht, erschließt sich uns nicht. Es ist ja eigentlich eine Forderung nach einer „Höherstufung“. Der eigentliche Fachausdruck ist jedoch die „Umstufung“. Dieser Begriff sollte demnach auch gewählt werden. Offensichtlich hat man bei der Begründung die Stellungnahme der Stadt Eisenberg zum Landesstraßenbedarfsplan 2030 wortwörtlich übernommen. Die Alternative „Mautsäulen“ statt Ortsumfahrung stellt sich aus unserer Sicht nicht. Als Straßenverkehrsbehörde des Landkreises halten wir eine Ortsumfahrung der Stadt Eisenberg sehr wohl für dringend erforderlich. Insofern ist aus unserer Sicht die Aufnahme einer Ortsumgehung in den Landesstraßenbedarfsplan 2030 (anstelle der vorherigen Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan) eine richtige Entscheidung von Seiten des Landes gewesen. Die Begründung zur „Rückstufung“ stützt sich wohl ausschließlich auf die einseitige Sichtweise der Stadt Eisenberg. Bei allen anderen Vorhaben hat man sich dagegen „neutral“ verhalten und das Vorhaben lediglich ohne jegliche Wertung kurz sachlich mit ein paar Sätzen beschrieben. Dass eine Ortsumfahrung im Regionalplan „lediglich als Grundsatz behandelt“ wird, während die fachspezifische Landesplanung in Form des Landesstraßenbedarfsplanes 2030 hier einen „vordringlichen Bedarf“ sieht, stellt für uns einen offensichtlichen Widerspruch dar, der nicht sachlich nachvollziehbar ist. An anderen Stellen wird ja auch ohne jegliche Abstriche auf die Festsetzungen im Landesstraßenbedarfsplan 2030 verwiesen.	L 3007 kritisch zu prüfen. Hingegen ist der nördliche Teil der geplanten OU, basierend auf dem Trassenverlauf des Landesstraßenbedarfsplan, bis zur L 1073 (Königshofer Straße) unstrittig. Auf das Thema Rückstufung oder Umstufung zur B 7 wird nicht mehr eingegangen, obgleich die Möglichkeit sicherlich nicht gänzlich ausgeschlossen ist.
133	G 3-12 Neu: G 3-14	807-349-079	Anregung zu 3.1.2 Straßennetz, G 3-12 und G 3-13, S. 49 f. Für das Straßennetz sollte die Wiedervernetzung an bestehenden wie an auszubauen oder neu zu errichtenden Verkehrswegen gemäß des Fachgutachtens Biotopverbund für den Freistaat Thüringen als Grundsatz Eingang finden.	teilweise entsprochen Im eigentlichen Abschnitt „Verkehrsinfrastruktur“ im Regionalplan Ostthüringen wird nicht spezifisch auf das Biotopverbundsystem eingegangen. Die Bewertung und Würdigung des Biotopverbunds findet im Umweltbericht statt.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
134	G 3-11 Neu: G 3-13	157-318-002	Die Erforderlichkeit der regional bedeutsamen Straßenverbindung zwischen der B 88 bei Schöps über Milda zur Anschlussstelle der A 4 bei Bucha (L 2309) soll geprüft werden (G 3-11). Die genannte Straßenverbindung führt zum Teil durch Mittelthüringen. Im Regionalplan Mittelthüringen ist die L 2309 nicht als regional bedeutsame Straßenverbindung festgelegt. Eine Aufnahme im Zuge der Änderung des Regionalplanes ist nicht vorgesehen. 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 höher-rangigen Zentralen Orte und Netzebenen ist unmittelbar erkennbar. Für die Erreichbarkeit des Saaletales als Vorbehaltsgebiet Tourismus und Erholung ist sie von untergeordneter Bedeutung.	Kenntnisnahme Die L 2309 wurde als regional bedeutsame Landesstraßenverbindung aufgenommen, da diese eine entlastende Funktion bei Zwischenfällen auf der BAB 4 (Jagdbergtunnel) hat. Sie ist daher nicht in ihrem gesamten Verlauf als regional bedeutsame Landesstraßenverbindung gekennzeichnet, sondern lediglich von der AS B 88 Schöps bis zur AS BAB 4 Bucha. Unter Betrachtung der hohen Verkehrsmengenzahlen entlang des genannten Teilstückes, wird diese Entscheidung des Plangebers unterstützt.
135	G 3-11 Neu: G 3-13	642-20-011	Ergänzung zu G 3-11: Landkreis Saalfeld-Rudolstadt • L 1105 bei Kamsdorf (Gemeinde Unterwellenborn) – B 85 bei Kaulsdorf (L 1106) • B 281 bei Könitz (Gemeinde Unterwellenborn) – Bucha (L 1105) Der Ortsteil Kamsdorf gehört zur Gemeinde Unterwellenborn. Ortsunkundige können dies dem vorliegenden Text nicht entnehmen. Die Bedeutung der Gemeinde als Verkehrsknotenpunkt mehrerer überörtlicher Straßen wird dadurch nicht hinreichend dargestellt.	teilweise entsprochen Das Teilstück B 281 bei Könitz (Gemeinde Unterwellenborn) – Kamsdorf (Gemeinde Unterwellenborn) ist lediglich eine Kreisstraße (K 185) und gehört nicht zu L 1105 oder L 1106. Der Gemeindenamen wurde, wo es sinnvoll erschien, an den Ortsteilnamen angehängt.
136	G 3-11 Neu: G 3-13	761-3-047	Zu Punkt 3.1.2 wird auch aus umweltmedizinischer Sicht dringend der Ausbau von Ortsumgehungen für Bürgel, Quirla, St. Gangloff, Großeutersdorf, Camburg und Dorndorf Steudnitz (G 3-11, G 3-12 und G 3-13) angeraten sowie die Rückstufung der L 3007 zur B 7 in Eisenberg befürwortet, um	teilweise entsprochen Nach Rücksprache mit der Fachplanung wird eine Rückstufung der L 3007 zur B 7 nicht favorisiert.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			für die anliegenden Bewohner die Schadstoff- (Feinstaub, Rußpartikel) und Lärmbelastungen zu reduzieren.	Daher erfolgt, nach Rücksprache, eine Aufnahme der OU Eisenberg im weiteren Planungsverlauf in den Grundsatz der Trassenfreihaltung. So ist der Fachplanung die Möglichkeit gegeben, weitere Varianten zu vergleichen und eine eventuelle Rückstufung nicht gänzlich ausgeschlossen.
137	G 3-13 Neu: G 3-15	761-3-016	Unter Punkt 3.1.2 Straßennetz werden die hier angegebenen Freihaltezonen zur Planung der Ortsumgehungen der B 88 Großeutersdorf, Domdorf-Steudnitz und Camburg, sowie der L 1076 Quirla befürwortet.	entsprochen
138	G 3-12 Neu: G 3-14	761-3-038	L 1070 Straßenausbau Hermsdorf/Bad Klosterlausnitz zwischen Anschlussstelle A 9 Bad Klosterlausnitz und Anschlussstelle B 7 bei Klengel Wir empfehlen trotzdem, hier die gleiche Bezeichnung wie im Landesstraßenbedarfsplan 2030 zu verwenden. Die hier gewählte Formulierung ist in mehrfacher Hinsicht nicht korrekt. Eine „Anschlussstelle B 7 bei Klengel“ gibt es nicht. Hermsdorf/Bad Klosterlausnitz ist vom geplanten Ausbau in keiner Weise betroffen. Der Landesstraßenbedarfsplan 2030 spricht von „L 1070 Ausbau zwischen B 7 Trotz und A 9 Anschlussstelle Bad Klosterlausnitz“. Tatsächlich handelt es sich aber „nur“ um den Abschnitt Abzweig Waldeck/Bobeck bis zur Kreuzung 37/L 1070.	entsprochen Die Änderung werden entsprechend der Hinweise des Einreichers vorgenommen.
139	G 3-12 Neu: G 3-14	761-3-040	Ortsumfahrungen auf der L 1070 zwischen B 7 und B 88 Leider fehlt dieser Streckenabschnitt komplett im Entwurf des Regionalplanes. Aus unserer Sicht besteht hier Nachbesserungsbedarf. Auch diese Verbindungsstrecke zwischen den beiden Bundesstraßen ist stark befahren, insbesondere auch mit LKW-Verkehr. Die Ortslage Rauschwitz erfordert aus unserer Sicht daher eine Ortsumfahrung. Auch die Ortslage Rodameuschel der Gemeinde	entsprochen Die hier zugesendeten Trassenverläufe potenzieller Ortsumfahrungen für Rauschwitz und Rodameuscheln wurden geprüft und werden im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt. Sie werden im Grundsatz zur Trassenfreihaltung aufgenommen und zeichnerisch in der Raumnutzungskarte dargestellt.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Frauenprießnitz lässt sich nur durch eine Ortsumfahrung dauerhaft entschärfen.	
140	G 3-12 Neu: G 3-14	774-245-020 652-251 653-253 737-247 773-250 775-246 776-248 777-256 781-254 932-249	Bei den Ortsumfahrungen für die L 1081 ist Rückersdorf durch Reust zu korrigieren bzw. zu ergänzen. Die L 1081 ist Zubringer zur Anschlussstelle Ronneburg der A 4 (siehe G 3-11). Der Ortsteil Reust der Gemeinde Rückersdorf ist davon ebenso betroffen, wie Vogelgesang und Chursdorf. Die Stellungnahme wurde bei der Landesstraßenbedarfsplanung so abgegeben. Die L1081 ist auch Hauptzubringer für Schwerlasttransporte zur Swecon GmbH nach Zwitzschen.	entsprochen Im Bericht zur Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit (Landesstraßenbedarfsplan) gibt es keine Abwägung bezüglich einer OU Reust. Demnach lag keine Stellungnahme bezüglich einer OU Reust dem TLBV vor. Auch dem Plangeber in Ostthüringen liegen keine Informationen, Trassenverlauf oder ähnliches bezüglich einer OU Reust vor. Aufgrund der hohen Verkehrsmengenzahlen hat der Plangeber entschieden, eine grobe Trassenvariante für eine potenzielle OU Reust vorzuhalten. Damit ist die Fachplanung verpflichtet sich im Rahmen der Bewertung der Maßnahme „Aus- und Neubau zwischen Rückersdorf und Chursdorf (OU Vogelgesang, OU Chursdorf)“ auch mit einer OU Reust zu befassen.
141	G 3-12 Neu: G 3-14	908-107-008 913-112-001 922-121-006	Wir fordern eine vorrangige Behandlung der Ortsumgehung Freienorla, die von den Kommunalvertretern beschlossene Ostvariante, damit das Nadelöhr B 88 in Orlamünde und in Freienorla entschärft wird. Infolge des gegenwärtigen Neubaus der Ortsumgehungen in Rotenstein und Zeusch und den stetig zunehmenden Verkehrsströmen entlang der Landesstraße L 1108 Pößneck – Freienorla entsteht ein Nadelöhr insbesondere am Knotenpunkt Freienorla/Orlamünde mit direkter Anbindung an die B 88. Im Landesstraßenbedarfsplan wurde die Ortsumgehung Freienorla nicht disponiert. Der Plangeber erkennt hier jedoch einen notwendigen Bedarf einer Ortsumfahrung.	teilweise entsprochen Eine Ortsumfahrung für die Gemeinde Freienorla mit verbesserter Querung der Saalebahn und Anbindung an die B 88 (L 1108) hat es nicht in den Landesstraßenbedarfsplan 2030 geschafft, obgleich die aktuelle Bahnquerung in Orlamünde (OT Naschhausen) zu und von der B 88 keine optimale Lösung darstellt. Mit Blick auf die Vielzahl von Maßnahmen entlang der B 88 soll das Kosten-Nutzen-Verhältnis unterschiedlicher Trassenverläufe von der Fachplanung geprüft werden und eine Neubewertung der OU Freienorla erfolgen. Dementsprechend ist diese Maßnahme, auch aufgrund der Rücksprache mit der Fachplanung, in den Regionalplan aufgenommen wurden und verbleibt auch in den weiteren Planungen im Grundsatz der Trassenfreihaltung mit zeichnerischer Darstellung eines potenziellen Trassenkorridors in der Raumnutzungskarte. Eine „vorrangige Behandlung“ der Maßnahme – und damit die Einordnung als Ziel – ist jedoch nicht hinreichend begründet (vgl. Z 3-2 mit G 3-15).

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
142	G 3-13 Neu: G 3-15	352-51-002	Der im Vorentwurf des gemeinsamen Flächennutzungsplanes der Stadt Hermsdorf und der Gemeinde Bad Klosterlausnitz vorgesehene Trassenkorridor für eine südliche Umgehungsstraße ist unter Würdigung wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Belange zu prüfen und ggf. unter G 3-13 L 1073/L 1075 südliche Ortsumfahrung Hermsdorf – Bad Klosterlausnitz aufzunehmen. Unter Punkt G 3-13 weist der Entwurf verbindlich vorgegebene Trassen für Straßenbauvorhaben aus. Gemäß G 1-9 wird für das Mittelzentrum Hermsdorf-Bad Klosterlausnitz die Optimierung der Verkehrsströme durch Schaffung einer südlichen Ortsumgehung definiert.	entsprochen Die zugearbeitete Trassenvariante einer möglichen südlichen OU von Bad Klosterlausnitz wurde geprüft und wird im nächsten Planentwurf im Grundsatz der Trassenfreihaltung aufgenommen und in der Raumnutzungskarte dargestellt.
143	G 3-13 Neu: G 3-15	599-572-002	Hinweis zu G 3-13 - Fernwasserleitung Ib, DN 400 St/GGG - Fernwirkkabel - Funktionsbauwerke Im Zusammenhang mit dieser geplanten Maßnahme möchten wir auf einen aktuellen Vorgang hinweisen. Das Straßenbauamt Ostthüringen beteiligte uns am Planfeststellungsverfahren für die Maßnahme "Ausbau der B 7 Ortsdurchfahrt Großstöbnitz bis Ortslage Gleina". Hier besteht final die Notwendigkeit, die strategisch für die Region sehr bedeutsame Fernwasserleitung 1b im Zuge der Maßnahme des Ausbaus der B 7 zu verlegen. Nicht nur ein immenser Kostenaufwand für die Straßenbauverwaltung, sondern auch eine planerisch und in der Umsetzung komplizierte und komplexe Maßnahme für die Thüringer Fernwasserversorgung. Wir geben zu bedenken, ob bei einer perspektivisch geplanten Ortsumfahrung von Großstöbnitz weiterhin das Erfordernis des Ausbaus der B 7 inklusive Verlegung der Fernwasserleitung 1b mit dieser hohen Priorität besteht.	Kenntnisnahme Der Plangeber erkennt hier die Notwendigkeit einer Ortsumfahrung Großstöbnitz an und hält einen Trassenkorridor im Grundsatz der Trassenfreihaltung sowie in der Raumnutzungskarte fest. Die Detailplanung findet aus rechtlichen und sachlichen Gründen in der Fachplanung statt. Das vom Einreicher angesprochene Straßenbauamt Ostthüringen wird die Hinweise zur Fernwasserleitung fachgerecht abgewogen haben.
144	G 3-13 Neu:	765-365-009	G 3-13 Trassenfreihaltung Straße (Korridorsicherung): B 88 Ortsumfahrungen ... Uhlstädt: Prüfung der Festlegung und Abstimmung mit TMIL und TMUEN wird dringend empfohlen.	nicht entsprochen

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
	G 3-15		Der festgelegte Korridor durchquert auf längeren Teilstücken eine Waldfläche, die laut Beschluss der Landesregierung vom 04.12.2018 Bestandteil der festgelegten Flächen ist, die zukünftig als forstliche Flächen vollständig ohne Nutzung bleiben sollen (Prozessschutzflächen im Sinne des 2-%-Ziels der Nationalen Biodiversitätsstrategie). Eine Querung mit einer Straßentrasse würde dieses Ziel konterkarieren. Eine rechtliche Sicherung der Flächen, die über ein Fällverbot Bauvorhaben ausschließt, ist über Artikel 6 des im Entwurf vorliegenden „Thüringer Gesetzes zur Neuordnung des Naturschutzrechts“ (Ltgs.-Ds. 6/6500 v. 5.12.2018) vorgesehen. Eine Realisierung des Straßenbaus auf den mit dem Ziel der Aufgabe der forstlichen Nutzung festgelegten Flächen scheint ausgeschlossen. Eine Prüfung der Festlegung und Abstimmung mit TMIL und TMUEN wird daher dringend empfohlen. Nähere Auskünfte zum Sachverhalt gibt das TMUEN, Abteilung 4. Weitere Hinweise zum Thema der Nutzungsaufgabe in Kapitel 4.1 Freiraumsicherung.	Die Bedenken der Einreicher sind weitestgehend unbegründet. Eine Abstimmung detaillierter Planungen und Beeinflussung einzelner Waldflächen ist mit der Fachplanung abzusprechen. Da es sich hierbei überwiegend um einen Tunnelbau handelt, wird eine Beeinflussung der „Prozessschutzfläche“ ohnehin nicht gesehen. Wenn überhaupt, müssen bei dieser Maßnahme Bäume nur im geringsten Maße gefällt werden.
145	G 3-13 Neu: G 3-15	807-349-082	Bedenken zu 3.1.2 Straßennetz, G 3-13, Seite 51 i. V. m. RNK Grundsatz und Kartendarstellung zur „Trassenfreihaltung“ sind zu präzisieren. Bezüglich der Trassenfreihaltung für das Straßenbauvorhaben „B 88 Ortsumfahrungen Großeutersdorf und Uhlstädt“ besteht aus forstfachlicher Sicht ein erheblicher Zielkonflikt. Die Trassenfreihaltung für das Straßenbauvorhaben betrifft auch Waldflächen nördlich von Uhlstädt-Kirchhasel, bei denen die forstliche Nutzung im Rahmen des Flächenstilllegungsprogramms eingestellt wurde.	
146	G 3-13 Neu: G 3-15	765-365-010	G 3-13 Trassenfreihaltung Straße (Korridorsicherung): B 94 / Anschlussstelle B 282 / B 2 Ortsumfahrung Schleiz: Der festgelegte Korridor verläuft im Nordosten nahe am FFH-Gebiet Nr. 181 „Wisenta und Zeitera“ und quert dabei ein als naturschutzfachlich hochwertig eingestuftes Fließgewässer in einem vorrangig zu entwickelnden Auenbereich. Der südwestliche Korridorverlauf wird nah an das FFH-Gebiet 182 „Wettera“ herangeführt. Die mit dem Straßenbauvorhaben	entsprochen Die Hinweise des Einreichers bezüglich der Querung beziehungsweise Beeinflussung der beiden Natura 2000-Gebiete (Wisenta und Zeitera sowie Wettera) wird im nachfolgendem Umweltbericht-Entwurf aufgenommen. Hierzu wurde ein FFH/SPA-Prüfprotokoll erstellt, welches der Oberen Naturschutzbehörde vorliegt. Folgende Beurteilung wurde getroffen (Ausschnitt):

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			möglicherweise verbundenen Umweltauswirkungen und evtl. Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes sind im Umweltbericht Kap. 3.1.2 und Kap. 4.3 zu erörtern, damit die Information in die weitere Planung des Vorhabens eingestellt wird. Der festgelegte Korridor quert im nordöstlichen Bereich der Ortsumgehung Schleiz ein als naturnah eingestuftes Fließgewässer sowie einen naturschutzfachlich bedeutsamen Auenbereich nach dem in Erarbeitung befindlichen Biotopverbundkonzept des Landes. Wirkungen eines Straßenbauvorhabens in diesem Raum können durch bauliche und anlagenbedingte Eingriffe in den Wasserhaushalt Erhaltungsziele des angrenzenden FFH-Gebietes beeinträchtigen. Es ist anzunehmen, dass im Auenbereich ein Zerschneidungskonflikt neu ausgelöst werden kann, naturschutzfachliche Zielstellungen einer Wiedervernetzung können dadurch möglicherweise Weise behindert werden. Im Genehmigungsverfahren sollten die möglichen Auswirkungen auf das FFH-Gebiet und die Zerschneidungswirkungen untersucht werden.	<i>Das Vorhaben liegt außerhalb der beiden Schutzgebiete. Mittelbare Betroffenheiten für den Lebensraum „Natürliche nährstoffreiche Stillgewässer“ (FFH-Gebiet Wettera) sowie für das „Fließgewässer“ Wisenta (FFH-Gebiet Wisenta und Zeitera) sind während der Bauphase möglich. Die Erheblichkeit wird nicht höher eingeschätzt als die bereits vorhandene, da bereits durch bestehende Bundesstraßen Beeinträchtigungen vorhanden sind. Ebenso ist der Habitatbereich des Fischotters entlang der Wisenta bei Wüstendittersdorf auf der nachfolgenden Ebene genauer zu betrachten, da hier Vorkommen vermutet werden (FFH-Gebiet Wisenta und Zeitera). Auf Ebene der Regionalplanung kann keine erhebliche Beeinträchtigung, als die bereits durch die vorhandenen Bundesstraßen gegebene, festgestellt werden.</i> Die Trasse ist unter G 3-15 als Vorbehalt eingestuft. Es kann demnach zu Änderungen/Anpassungen des Trassenverlaufs kommen. Konkrete Projektparameter lagen zum Zeitpunkt der Erstellung des Umweltberichts dem Plangeber nicht vor.
147	G 3-13 Neu: G 3-15	765-365-011	G 3-13 Trassenfreihaltung Straße (Korridorsicherung): B 85, Ortsumgehung Probstzella: Redaktioneller Hinweis: Das Straßenbauvorhaben ist in der RNK dargestellt, aber im Text nicht als Festlegung aufgeführt. Da für das Vorhaben nach dem BVWP kein Bedarf festgestellt wird, ist anzunehmen, dass die zeichnerische Darstellung ein redaktionelles Versehen ist.	entsprochen Die OU Probstzella B 85 wird im weiteren Verlauf der Fortschreibung des Regionalplans Ostthüringen nicht mehr berücksichtigt.
148	G 3-13 Neu: G 3-15	807-349-081	Der Grundsatz [G 3-13] ist zu präzisieren. Die Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung stellt keine hinreichende Begründung dar. Sofern nicht auf durchgeführte Verfahren verwiesen werden kann, sind die Trassenkorridore jeweils zu begründen.	teilweise entsprochen Die Maßnahmen für die in G 3-13 jeweilig genannten OU sind bereits ausführlich in den Begründungen zu den Grundsätzen G 3-10 (Bundesstraßen) und G 3-12 (Landesstraßen) dargestellt. Auf eine Dopplung der Begründung für die Trassenfreihaltung der jeweiligen Ortsumfahrungen wird verzichtet. Hier würde der Plangeber lediglich die Fachplanung wiederholen. Im nächsten Planentwurf wird für eine Vielzahl von Maßnahmen der Begründungstext präzisiert.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
149	Karte 3-1	619-13-011	Hinweis zu Karte 3-1 In der Karte 3-1 wird die Verbindung zwischen der Stadt Rudolstadt und der A 71 im hier relevanten Bereich – also von der Ankerwerkskreuzung in Rudolstadt bis zur Grenze der Regionalen Planungsgemeinschaft Ostthüringen – als regional bedeutsame Landesstraßenverbindung dargestellt. Tatsächlich handelt es sich wohl um einen Teil der B 90 (n), sodass dieser Straßenabschnitt als Bundesstraßenverbindung darzustellen ist.	entsprochen Eine Änderung diesbezüglich wird vorgenommen.
150	Z 3-2	131-1666-003	Im Folgenden ergeben aus Sicht der obersten Raumordnungs- und Landesplanungsbehörde des Freistaates Sachsen Hinweise zu Zielen und Grundsätzen im Kap 3.1 Verkehrsinfrastruktur mit der Bitte um entsprechende Beachtung. Soweit erkennbar können folgende Festlegungen nur dann ihre vollständige raumordnerische Wirksamkeit entfalten, wenn eine raumordnerische Sicherung entsprechend auf sächsischer Seite erfolgt: - B 7 Bundesautobahnzubringer nach Frohburg/A 72 Im Landesentwicklungsplan Sachsen 2013 ist diese Maßnahme bereits als Vorranggebiet Trasse Neubau gesichert. Soweit die unterschiedliche maßstäbliche Festlegung eine Beurteilung zulässt, bestehen zur Festlegung keine Abweichungen und insoweit keine Bedenken.	Kenntnisnahme
151	Z 3-2	599-572-001	Hinweis zu Z 3-2 L 1087 – L 3002 Ortsumfahrung Zeulenroda, Auma und Braunsdorf - Fernwasserleitung 2, DN 500 Ge - 3 Fernwirkkabel, teilweise außer Betrieb - Entleerungsleitungen - Funktionsbauwerke - Fernwasserleitung 5b, DN 500 St - 2 Fernwirkkabel, Fernwirkkabel außer Betrieb	Kenntnisnahme In diesem Hinweis sind keine weiteren Anforderungen für die Raumplanung erkennbar. Detailplanungen obliegen der Fachplanung.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			- Entleerungsleitungen - Funktionsbauwerke - Fernwasserleitung 6, DN 300 GG/GGG - Entleerungsleitungen - Funktionsbauwerke	
152	Z 3-2	765-365-007	Z 3-2 Trassenfreihaltung Straße (Trassensicherung): L 1070 Anschluss A 9 Bad Klosterlausnitz bis Anschluss B 7 Klengel: Der Trassensicherungsabschnitt fehlt als Darstellung in der Raumnutzungskarte (RNK). Im Umweltbericht, Kap. 4.3 ist auf die Notwendigkeit einer FFH-Verträglichkeitsprüfung im Genehmigungsverfahren hinzuweisen. Der festgelegte Trassenabschnitt quert auf längerem Teilstück das FFH-Gebiet 136 „An den Ziegenböcken“, das NSG 154 „Sümpfe und Wälder bei Bad Klosterlausnitz“. Zusätzlich wird nach dem Wiedervernetzungs-konzept des Bundes und nach dem in Erarbeitung befindlichen Biotopverbundkonzept des Landes ein bundesweit bedeutsamer Korridor für den naturnahen und kohärenten Waldverbund vom Straßenbauvorhaben gequert, es ist daher anzunehmen, dass das Vorhaben einen Zerschneidungskonflikt auslösen kann und naturschutzfachliche Zielstellungen einer Wiedervernetzung in besonderer Weise behindern kann. Im Genehmigungsverfahren ist daher eine Verträglichkeitsprüfung erforderlich, auf die Zerschneidungswirkung für Arten naturnaher Waldlebensräume ist ebenfalls einzugehen. Darauf wurde von der ONB bereits im Beteiligungsverfahren zum Landesstraßenbedarfsplan hingewiesen. Dies ist im Hinblick auf die für die Zulässigkeit der Festlegung notwendige „Abschichtung“ im Umweltbericht ebenfalls zu erörtern, damit dies in der weiteren Planung des Vorhabens sicher berücksichtigt wird.	entsprochen Die vom Einreicher der Stellungnahme eingebrachten Hinweise wurden im folgendem Umweltbericht-Entwurf aufgenommen. Hierzu wurde u. a. ein FFH/SPA-Prüfprotokoll erstellt, welches der Oberen Naturschutzbehörde vorliegt. Folgende Beurteilung wurde getroffen (Ausschnitt): <i>Der Bereich der geplanten Ausbautätigkeit der L 1070 ist bereits durch die vorhandene Trasse vorbelastet. Die Zielvorgabe Z 3-1 Trassenfreihaltung Straße im Regionalplan Ostthüringen übernimmt lediglich nachrichtlich den geplanten Trassenverlauf aus dem Landesstraßenbedarfsplan Thüringen 2030 (vordringlicher Bedarf). Erhebliche Beeinträchtigungen durch mögliche Neuinanspruchnahme von Flächen sind auf der Ebene der Regionalplanung nicht zu erwarten. In der nachfolgenden Planungsebene kann detaillierter auf die o. g. Konfliktpotenziale eingegangen werden. Aufgrund der Detailunschärfe der Regionalplanung geht der Plangeber davon aus, dass der textliche Bezug zum FFH-Gebiet im entsprechenden Plansatz ausreichend ist und es keiner tiefergreifenden FFH-VP bedarf.</i> Der Hinweis der möglichen Prüferfordernis bezüglich der Verträglichkeit zum Natura 2000-Gebiet wird im G 3-14 im nächsten Plamentwurf vorgenommen. Auf eine Darstellung der Maßnahme in der Raumnutzungskarte wird hingearbeitet.
153	Z 3-2	765-365-008	Z 3-2 Trassenfreihaltung Straße (Trassensicherung): L 1087 – L 3007 Ortsumfahrungen ...Auma...: Im Umweltbericht sind die mit der Querung eines Fließgewässers und	entsprochen Die vom Einreicher der Stellungnahme eingebrachten Hinweise wurden im folgendem Umweltbericht-Entwurf im Prüfprotokoll aufgenommen. Das Biotopverbundkonzept wird, wie vom Einreicher

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Schwerpunkt-Auenbereiches sowie eines „Korridors landesweiter Bedeutung“ im kohärenten naturnahen Waldverbundsystem des Landes möglicherweise verbundenen Umweltauswirkungen zu erörtern. Der festgelegte Trassenabschnitt quert im Bereich der Ortsumgebung Auma einen landesweit bedeutsamen Korridor für den naturnahen und kohärenten Waldverbund sowie einen naturschutzfachlich bedeutsamen Auenbereich nach dem in Erarbeitung befindlichen Biotopverbundkonzept des Landes. Es ist daher anzunehmen, dass ein Zerschneidungskonflikt vergrößert und neu ausgelöst werden kann bzw. durch entsprechende Maßnahmen vermieden werden muss, naturschutzfachliche Zielstellungen einer Wiedervernetzung können sonst in besonderer Weise behindert werden. Im Genehmigungsverfahren sollten diese Zerschneidungswirkungen berücksichtigt werden. Darauf wurde von der ONB im Beteiligungsverfahren zum Landesstraßenbedarfsplan hingewiesen. Dies sollte im Umweltbericht ebenfalls erörtert werden, damit die Information in die weitere Planung des Vorhabens eingestellt wird.	erkannt, tangiert, jedoch bereits durch die vorhandene L 3002 nördlich von Auma-Weidatal. Die mögliche Beeinträchtigung des Feuchtlebensraumverbunds kann eventuell durch ein Brückenbauwerk verringert werden. Aufgrund der topologischen Eigenschaft einer Trasse ist es jedoch nahezu unvermeidlich, dass Neu- und Ausbaumaßnahmen Biotopverbunds-Korridore tangieren. Bei den im Ziel genannten Trassenverläufen geht der Plangeber davon aus, dass die übergeordnete Prüfung abgeschlossen ist und andere Varianten zu weit aus höheren Umweltkonflikten geführt hätten. Geeignete Ausgleichsmaßnahmen sind auf der Genehmigungsebene zu prüfen.
154	Z 3-2	807-349-080	Für den Plansatz [Z 3-2] zur Trassenfreihaltung ist der Planungsstand zu aktualisieren, die Begründung ist zu qualifizieren. Die Ortsumfahrung Zeutsch ist planfestgestellt und bereits im Bau. Eine Trassenfreihaltung ist somit nicht erforderlich. Sofern für einzelne Vorhaben bereits ein Planfeststellungsbeschluss vorliegt, ist eine Trassenfreihaltung nicht mehr erforderlich. Der Verlauf kann in der Karte als Bestand aufgenommen werden. Sofern Raumordnungsverfahren (ROV) die Grundlage bilden, ist auf diese zu verweisen.	entsprochen Da das genannte Projekt OU Zeutsch (sowie auch das Projekt OU Rothenstein) bis zu einem abschließenden Regionalplan fertiggestellt ist, wird es im weiteren Planverlauf, wie vom Einreicher gefordert, nicht mehr berücksichtigt.
155	Z 3-2	854-554-001	Wir bestätigen hiermit die im Regionalplan eingetragenen Trassenfreihaltungskorridore der Maßnahmen, die von [...] bearbeitet werden. Wir gehen davon aus, dass die zuständige Straßenbauverwaltung Thüringens ebenfalls beteiligt wurde.	Kenntnisnahme

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
156	allgemein	161-559-002	Wir haben den Entwurf des Planwerks zur Kenntnis genommen und möchten Ihnen die Hinweise und Anregungen übermitteln. Der Abbau konkurrierender öffentlicher Verkehrsangebote zwischen Bus und SPNV ist seit jeher ein wesentliches Anliegen der Verkehrsplanung des MDV und wurde in den zurückliegenden Jahren weitestgehend umgesetzt, sodass im thüringischen Teil des Verbundes keine solchen Angebote (mehr) existieren.	Kenntnisnahme
157	allgemein	499-431-013	Die Planansätze zur Entwicklung des straßengebundenen ÖPNV sind zeitgemäß und den aktuellen Entwicklungstendenzen in diesem Verkehrsbereich angemessen. Eine Verbesserung der Qualität der ÖPNV-Angebote wird grundsätzlich auch seitens der Wirtschaft begrüßt. In den Begründungen der Grundsätze werden die angestrebten Verbesserungen des ÖPNV insbesondere mit Zielen wie Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Attraktivität und Zugänglichkeit des ÖPNV für junge Familien und Senioren begründet. Aber auch zahlreiche Mitarbeiter von Unternehmen legen ihren Arbeitsweg mit dem ÖPNV zurück. Die Anbindung von Industrie- und Gewerbegebieten ist dabei oftmals nicht ideal. Auch hier wären in vielen Fällen Verbesserungen der ÖPNV-Anbindung im Sinne der Unternehmen. Eine bedarfsgerechte Anbindung von beschäftigungsintensiven Industrie- und Gewerbegebieten sollte ebenfalls Zielstellung eines attraktiven und zeitgemäßen ÖPNV sein. Weiterhin gilt auch und gerade für Angebote der öffentlich finanzierten Daseinsvorsorge, wie den ÖPNV, das Gebot der Wirtschaftlichkeit. Die Verkehre sollen möglichst eigenwirtschaftlich betrieben werden. Dies sollte auch bei der sicher begründeten regionalplanerischen Forderung nach Verbesserungen im ÖPNV beachtet werden und ihren Niederschlag zumindest in den Begründungen der Grundsätze finden.	entsprochen Ein Absatz zur bedarfsgerechten Anbindung an Industrie- und Gewerbegebieten wird in der Begründung des Grundsatzes G 3-18 hinzugefügt (nächster Planentwurf). Auf das Gebot der Wirtschaftlichkeit weist der Plangeber bereits indirekt hin, indem er die Reduzierung der Busgrößen auf wenig genutzten Strecken plädiert (Begründung des Grundsatzes G 3-20) und auf die weitere Einführung von lokalen Managementzentralen setzt (siehe Begründung im Grundsatz G 3-19 im nächsten Planentwurf).
158	allgemein	594-244-003	Bedenken zum Abschnitt 3.1.3 Netz für den ÖPNV Die Aufgabe des ÖPNV soll den öffentlichen Nahverkehr gesamtheitlich absichern. Im Entwurf wird auf die Wirtschaftlichkeit des	Kenntnisnahme Bei dem Thema Wirtschaftlichkeit geht es dem Plangeber vor allem um die bedarfsgerechte „Reduzierung“ des ÖPNV (Bezug auf Busgrößen) und die Schaffung von lokalen Mobilitätszentralen (siehe hierzu die Hinweise bei der Anreg.-Nr.: 528-133-009 unter

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			ÖPNV verwiesen. Durch diese Betrachtungsweise wird die Absicherung des ÖPNV für den ländlichen Raum dauerhaft nicht gewährleistet.	der lfd.-Nr. 165). Der Plangeber hat dabei die teilweise überdimensionierten Busgrößen für wenig genutzte Verbindungen im Blick. Zur Aufrechterhaltung eines Taktfahrplanes sind diese, wirtschaftlich gesehen, ungeeignet und eine Reduzierung auf (elektrische) Midi- und Minibusse muss geschehen (siehe hierzu die Begründung zum Grundsatz G 3-20 im nächsten Planentwurf). Hier können z. B. die im Grundsatz G 3-19 (im nächsten Planentwurf) vorgestellten lokalen Mobilitätszentralen, welche bedarfsgerecht Personennahverkehr lokal koordinieren, Abhilfe schaffen.
159	allgemein	624-2-036	Insgesamt wird der bedarfsgerechte Ausbau des ÖPNV sowie die rasche Anbindung an schnelles Internet, die insbesondere für die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaftsstandorte und die Zukunftsfähigkeit des ländlichen Raumes unerlässlich ist, sowohl aus Sicht der Wirtschaftsförderung/Beteiligungsverwaltung als auch des Tourismus begrüßt.	Kenntnisnahme
160	allgemein	861-346-009	Hinweis im Abschnitt 3.1.3 Netz des öffentlichen Verkehrs erster Absatz Gemäß Landesentwicklungsprogramm 2025 soll das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf die Zentralen Orte ausgerichtet werden. Dabei ist es vorrangiges Ziel, den ÖPNV zu stärken, effektiv und bedarfsgerecht "und barrierefrei" zu gestalten und einer räumlichen Ausweitung des mobilisierten Individualverkehrs entgegenzuwirken... Barrierefreier ÖPNV ist Voraussetzung für gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen an der Gesellschaft. Gesetzesgrundlage: [...] [gem.] § 8 Abs. 3 [Personenbeförderungsgesetz (PBefG)] [...] [hat] der Nahverkehrsplan [...] die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.	teilweise entsprochen Bereits in der Einführung des Kapitels 3.1 wird auf die Barrierefreiheit an allen Zugangsstellen hingewiesen. Des Weiteren erfolgt eine Nennung der Barrierefreiheit im Grundsatz G 3-16 und G 3-60 sowie G 3-61 (im ersten Planentwurf). Eine Ergänzung zur Barrierefreiheit wird der Plangeber in der Einführung zum Kapitel 3.1.1 und 3.1.3 vornehmen (im nächsten Planentwurf). Damit wird dem Thema Barrierefreiheit im Regionalplan Ostthüringen genügend Rechnung getragen.
161	G 3-16 Neu:	861-346-010	Hinweis zur Begründung G 3-16 im letzten Absatz	

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
	G 3-18		Bei der Ausrichtung und Angebotsplanung für den ÖPNV sollen die Bedürfnisse junger Familien mit Kindern, "Menschen mit Behinderungen" sowie auch der älter werdenden Bevölkerung speziell berücksichtigt werden. Der Menschen- und verfassungsrechtliche Rahmen wird u. a. über Artikel 3 Abs. 3 Satz 2 des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland („Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.“) [i.V.m.] Artikel 2 Absatz 4 der Thüringer Verfassung („Menschen mit Behinderungen stehen unter dem besonderen Schutz des Freistaats. Das Land und seine Gebietskörperschaften fördern ihre gleichwertige Teilnahme am Leben in der Gemeinschaft.“) sowie über Artikel 1 Absatz 1 des Übereinkommens über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-BRK) der Vereinten Nationen („Zweck dieses Übereinkommens ist es, den vollen Genuss aller Menschenrechte und Grundfreiheiten durch alle Menschen mit Behinderungen zu fördern, zu schützen und zu gewährleisten und die Achtung der Ihnen innewohnenden Würde zu fördern.“) gesetzt. Als ein allgemeiner Grundsatz des Übereinkommens gilt gemäß Artikel 3 lit. f UN-BRK die Zugänglichkeit.	
162	allgemein	930-1371-008	Die Konzentration auf die Anbindung der zentralen Orte (S. 51) vernachlässigt jedoch die ländlichen Gebiete und die darin liegenden kleinen Gemeinden, welche prägend für die Region sind. In Kapitel 3.1.3 wird das Netz des öffentlichen Verkehrs betrachtet. Grundsätzlich stimmen wir damit überein, die zentralen Orte effektiv und bedarfsgerecht anzubinden, so eine flexible Alternative zum Individualverkehr anzubieten und darüber hinaus in den Fernverkehr eingebunden zu sein. Wir stimmen zu, die Infrastruktur für die Integration in den Fernbusverkehr in Eisenberg und Schleiz vorzuhalten. Die Konzentration auf die Anbindung der zentralen Orte (S. 51) vernachlässigt jedoch die ländlichen Gebiete und die darin liegenden kleinen Gemeinden, welche prägend für die Region sind. Nur durch den Ausbau des Radwegenetzes, für welches Verbesserungen außer Frage stehen und was	entsprochen Die im 1. Planentwurf im Grundsatz G 3-15 festgelegten regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen Personennahverkehrs sollen zwar die zentralen Orte verbinden, schließen den ländlich geprägten Raum zwischen den zentralen Orten jedoch nicht aus. Gerade in den folgenden Grundsätzen wird der Aspekt der Notwendigkeit des Anbindens des ländlichen Raums noch mal hervorgehoben. Dies hat auch der Einreicher anerkannt. Ein gut ausgebautes Radwegenetz ist bereits Thema in den Grundsätzen G 3-22, G 3-23 (im nächsten Planentwurf) sowie G 4-33 (im nächsten Planentwurf).

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			wir ausdrücklich befürworten, ist eine Alternative zum Individualverkehr nicht zu stemmen. Aus diesem Grund möchten wir die in G 3-16 und G 3-17 (S. 54) getroffenen Aussagen ausdrücklich unterstützen. Hier werden die Einbeziehung flexibler Angebotsformen sowie die Schaffung lokaler Managementzentralen angestrebt. Aus unserer Sicht sollte weiterhin eine einheitliche Ticketlösung für sämtliche Mobilitätsformen forciert werden, um die Angebote nutzerfreundlich zu gestalten. Darüber hinaus sollten Mobilitätsketten in die Oberzentren durch eine Verbesserung der Taktung an Knotenpunkten und des öffentlichen Angebots für Pendler ermöglicht werden, was in G 3-18 thematisiert wird. Auch aus unserer Sicht ist die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrsangebots für die Entwicklung des Umlands von entscheidender Bedeutung für die Entwicklung der Umlandregionen.	Eine einheitliche Ticketlösung befürwortet auch der Plangeber. Darüber hinaus müsste auch das Branding der regional bedeutsamen Busverbindungen einheitlich sein, um seine Wirksamkeit voll entfalten zu können.
163	G 3-14 Begründung Neu: G 3-16	623-477-001	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 Infrastrukturen für eine Fernbusanbindung vorhalten. Der verfolgte Ansatz wird als nicht zielführend betrachtet. Allein durch die Liberalisierung des Fernbusverkehrs entsteht keine Verbesserung für die betroffenen Mittelzentren. Unseren Zuständigkeitsbereich betreffend (Schleiz) liegen keine absehbaren Bemühungen vor, eine Anbindung an das Fernbusnetz einzurichten. Nichtsdestotrotz bestehen bereits adäquate Verbindungen, die zu einer deutlichen Qualitätssteigerung der Anbindung an das Schienenpersonenverkehrsnetz sowie an das Oberzentrum Jena geführt haben. Diese Verbindungen fußen auf dem landesbedeutsamen Busnetz (LBL). Aus unserer Sicht sollte das LBL als geeignetes Instrument zur Anbindung der Mittelzentren	Kenntnisnahme Der Grundsatz zum Fernbusverkehr zielt auf genau das, was der Einreicher beschreibt, eine mögliche, aber auch erforderliche Ergänzung zum Nahverkehr. Ein Fernbusverkehr soll den Nahverkehr nicht ersetzen, aber ein Fernbushalt kann für Mittelzentren ohne Verknüpfung an das Schienennetz eine überregionale Verkehrsknotenfunktion zukommen lassen. Das wird mit diesem Grundsatz ausgesagt.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			mit den genannten Funktionen dargestellt werden. Das Fernbusnetz ist zu wenig ausgebaut und ist lediglich als mögliche Ergänzung und nicht als vorrangig für eine überregionale Verbindung der Mittelzentren zu betrachten.	
164	G 3-14 Neu: G 3-16	761-3-058	Der [...] [Einreicher der Stellungnahme] unterstützt die Schaffung der Voraussetzung für einen Fernbushalt in Eisenberg. Begründung: Durch die Anbindung an den Fernbusverkehr erhält auch die Bevölkerung des Mittelzentrums und der Kreisstadt Eisenberg (ohne schienengebundenen Nah- und Fernverkehr) die Möglichkeit, kostengünstig und umweltfreundlich zu reisen. Dafür ist es notwendig, die dafür erforderliche Infrastruktur zu schaffen. Zudem liegt Eisenberg verkehrsgünstig an der BAB 9, wodurch sich keine wesentlich längeren Reisezeiten der Fernbuslinien ergeben. Die Nachfrage sollte durch entsprechende Marketingmaßnahmen der Anbieter von Fernbuslinienfahrten generiert werden.	entsprochen
165	G 3-14 Neu: G 3-16	807-349-083	Anregung zu 3.1.3 Netz des öffentlichen Verkehrs, G 3-14, Seite 52 i. V. m. Karte 3-1 Verkehr Plansatz [G 3-14] und Begründung zu „Fernbusanbindungen“ sollen präzisiert werden. Das eine Anbindung an den Fernbusverkehr eine Alternative für Mittelzentren ohne Anschluss an den schienengebundenen Nah- und Fernverkehr darstellen kann, wird nicht bestritten. Fernbusse sind ein eigenwirtschaftliches Mobilitätsangebot. Es ist daher nicht (Pflicht)Aufgabe einer Kommune, eine entsprechende Haltestelle bzw. einen „Fernbushalt“ zu errichten. Zudem ist nicht erläutert, was der Plangeber unter „erforderlichen Infrastrukturen für Fernbusanbindungen“ versteht? Sind besondere infrastrukturelle Voraussetzungen und/oder eine Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten gemeint? Der letzte Satz der Begründung „Potentiell geeignete Zentrale Orte für einen Fernbusbahnhof sind symbolhaft in der Karte 3-1	teilweise entsprochen Der Grundsatz zum Fernbusverkehr wird präzisiert, die erforderlichen Infrastrukturen erläutert. Die Symbole stellen keinen geografischen genauen Standort für einen Fernbushalt dar. Im Grundsatz G 3-16 des nächsten Planentwurfs wird ausführlicher geschildert, was ein geeigneter Standort für ein Fernbushalt ist. Hier wird angeregt, die Nahverkehrsbusbahnhöfe gegebenenfalls entsprechend auszubauen. In der Karte 3-1 werden nur die Mittelzentren mit einem Fernbushalt-Symbol dargestellt, wenn diese keinen Anschluss an den schienengebundenen Personennah- und Fernverkehr haben. Für bereits existierende Fernbushalte an Standorten mit Verbindungen zum Schienenpersonenverkehr sieht der Plangeber keine Notwendigkeit der Benennung, Erläuterung und kartografischen Darstellung.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			dargestellt." ist missverständlich, da in Schleiz bereits ein Fernbushalt besteht, wenn auch an anderer Stelle als in der Karte symbolhaft dargestellt. Inwiefern die Einrichtung eines Fernbushalts im Mittelzentrum Eisenberg in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem in St. Gangloff (Hermisdorfer Kreuz) bereits bestehenden Haltepunkt im Fernbusnetz realistisch ist, wäre zu prüfen. Insgesamt wird der von der Planungsträgerin beabsichtigte Handlungsbedarf aus dem Plansatz nicht ersichtlich. Unverständlich ist auch, warum die Thematik nur unvollständig aufgegriffen bzw. dargestellt wird. In Ostthüringen bestehen bereits mehrere Fernbushaltestellen, u. a. in den Oberzentren Gera und Jena, im Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums Saalfeld/Rudolstadt/Bad Blankenburg sowie im Mittelzentrum Schleiz. Warum diese nicht auch dargestellt werden, ist ebenfalls unverständlich.	
166	G 3-15 Neu: G 3-17	161-559-003	Wir haben den Entwurf des Planwerks zur Kenntnis genommen und möchten Ihnen die Hinweise und Anregungen übermitteln. ÖPNV-Projekt „Schmölln macht mobil“ In Kooperation zwischen Landkreis Altenburger Land, THÜSAC und Mitteldeutschem Verkehrsverbund wird derzeit der ÖPNV (Busverkehr) im südlichen Landkreis Altenburger Land überplant, mit dem Ziel, ab dem Jahr 2020 ein deutlich verbessertes Busnetz anzubieten. Das Konzept enthält weitere, in der Auflistung G 3-15 nicht aufgeführte, lokal bedeutsame Verbindungen: - Altenburg – Großstößnitz – Schmölln - Altenburg – Lumpzig – Gera - Schmölln – Crimmitschau	nicht entsprochen Wie der Einreicher bereits in der Stellungnahme formuliert, handelt es sich bei den aufgeführten Strecken um lokal bedeutsame Verbindungen. Die vom Plangeber definierten regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen Personennahverkehrs, sollen Zentren erschließen, wo keine Schienenverbindungen mehr vorhanden sind oder es keine zeitlich vernünftigen schienengebundenen Relationen vorhanden sind. Die vom Einreicher genannten Trassen verlaufen zwar nicht direkt parallel entlang einer Bahntrasse, dennoch verbinden sie zentrale Orte welche eine direkte Anbindung an den Schienenpersonenverkehr haben. Die genannten Verbindungen sind zwar unstreitig lokal bedeutsam, jedoch keine Verbindung für ein landesbedeutsames Busnetz (siehe Karte: „Darstellung des landesbedeutsamen ÖPNV-Netzes“ – TMIL, Referat 42).

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
167	G 3-15 Neu: G 3-17	161-559-005	Wir haben den Entwurf des Planwerks zur Kenntnis genommen und möchten Ihnen die Hinweise und Anregungen übermitteln. ÖPNV-Relation Altenburg – Meuselwitz – Zeitz (Lucka) Die Relation ist im Planentwurf bereits als regional bedeutsame Verbindung des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs ausgewiesen. Sofern bzw. solange eine Reaktivierung des SPNV in dieser Relation nicht umsetzbar ist, sollte die, seitens des Landes Sachsen-Anhalt und des Burgenlandkreises angestrebte umsteigefreie Verbindung zwischen Altenburg und Zeitz als gemeinschaftliches Vorhaben der betreffenden Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen weiterverfolgt und umgesetzt werden.	Kenntnisnahme
168	G 3-15 Neu: G 3-17	532-689-003	In 3.1.3 G 3-15 werden bedeutsame Verbindungen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs vorgegeben. Die nachfolgenden Verbindungen erreichen das Gebiet des VMS: 1. Altenburg – (Rochlitz) 2. Gera – Ronneburg – (Werdau) 3. Gera – Ronneburg – (Crimmitschau) 4. Greiz – (Zwickau) Die entsprechenden Linien sind dabei mit den betroffenen Landkreisen als Aufgabenträger abzustimmen. Wir gehen davon aus, dass auf diesen Linien innerhalb des Territoriums des VMS der Verbundtarif des VMS zur Anwendung kommt und diese Linien jedermann, d. h. auch dem Schülerverkehr, zur Verfügung stehen. Allerdings haben wir Bedenken zu den unter 2. und 3. genannten Linien. Sie stehen möglicherweise in Zukunft im Widerspruch zur Zielstellung der Aufwertung der Eisenbahnverbindungen aus dem Raum Zwickau – Werdau in den Raum Ronneburg – Gera, siehe G 3-1 i. V. m. G 3-7. Der einzige Vorteil der Busverbindungen würde in der deutlich besseren Flächenerschließung der bedienten Orte liegen. Dass außerhalb der Städte mit Eisenbahnanbindung liegende Potential allein dürfte nicht ausreichen, um eine „landesbedeutsame Buslinie“ zu beschreiben.	Kenntnisnahme Zwar sollen die Bahntrassen Altenburg – Zwickau sowie Gera – Gößnitz ausgebaut werden, aber wie der Einreicher bereits erkennen lässt, ist hier eine deutliche Flächenerschließung der Fall. Zudem gibt es keine umsteigefreie Bahnverbindung zwischen den jeweilig genannten Zentren (Altenburg – Rochlitz, Ronneburg – Werdau, Ronneburg – Crimmitschau, Greiz – Zwickau). Im weiteren Planverlauf werden jedoch folgende Achsen des regional bedeutsamen Straßenpersonennahverkehrs nicht mehr berücksichtigt: - Altenburg – Rochlitz (wird zu Altenburg – Geithain, da hier Zugang zum SPNV besteht) - Ronneburg – Werdau sowie Ronneburg – Crimmitschau (es bestehen schnelle SPNV Verbindungen über Gößnitz) Regional bedeutsame Verbindungen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs sind für alle Bevölkerungsgruppen geeignet.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Im Freistaat Sachsen werden gegenwärtig höherwertige Buslinien unter den Markennamen PlusBus und Taktbus geplant. Es ist jedoch keine die Landesgrenze überschreitende Linie aus den Kreisen Zwickau und Mittelsachsen vorgesehen.	
169	G 3-15 Neu: G 3-17	623-477-002	Im Rahmen der Auflistung der bedeutsamen Verbindungen im Straßenpersonennahverkehr an zentrale Orte, ist die Verbindung Schleiz-Neustadt/Orla-Stadtroda-[Jena] aufzunehmen. Die bereits dargestellte Verbindung Stadtroda-Neustadt/Orla-Schleiz ist nicht ausreichend, da eine starke Beziehung aus Schleiz an das Oberzentrum Jena besteht. Dies sollte in jedem Fall aufgeführt werden, um den touristischen und wirtschaftlichen Belangen (Pendler) sowie der Anbindung an den Schienenpersonenfernverkehr Rechnung zu tragen und die Bedeutung der Verbindung für das Mittelzentrum Schleiz hervorzuheben.	nicht entsprochen Die vom Einreicher geforderte Verlängerung der Achse Stadtroda – Neustadt a. d. Orla – Schleiz wird nicht bis Jena erweitert. In der Praxis wird der Busverkehr sicherlich bis nach Jena durchgeführt, aber im Grundsatz her geht es um regional bedeutsame Verbindungen des öffentlichen Verkehrs, welche keinen Parallelverkehr zum Schienenpersonenverkehr haben sollen und erst dadurch förderfähig für das Programm des TMIL „Landesbedeutsames Busnetz“ sind. Zwischen Stadtroda und Jena würde ein Parallelverkehr entstehen und somit dem Grundsatz widersprechen.
170	G 3-15 Neu: G 3-17	624-2-025	Konkret sollte hier [G 3-15] die Achse Gera – Münchenbernsdorf – Hermsdorf ergänzt werden. Im Abschnitt 3.1.3. Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs werden unter G 3-15 die regional bedeutsamen ÖPNV-Verbindungen aufgeführt. Dem ÖPNV kommt im ländlichen Raum eine wichtige Funktion zur Sicherung der Ortsanbindung an die Grund-Mittel- und Oberzentren zu. Konkret sollte hier die Achse Gera – Münchenbernsdorf – Hermsdorf ergänzt werden. Die Region um Münchenbernsdorf mit dem Gewerbegebiet Hopfenberg weist eine bilaterale Ausrichtung sowohl auf den Einzugsbereich des Oberzentrums Gera in östlicher Richtung als auch auf den Einzugsbereich des Mittelzentrums Hermsdorf/Bad Klosterlausnitz (und darüber hinaus bis zum Oberzentrum Jena) in westlicher Richtung auf (vgl. Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025). Bedingt durch historische Gebietsgliederung besteht zwar ein vergleichsweise gutes ÖPNV-Angebot auf der Achse Münchenbernsdorf <-> Gera, bedingt durch den Wechsel der Aufgabenträgerschaft zwischen dem Landkreis Greiz und dem Saale-Holzland-Kreis existiert jedoch kein ÖPNV-Angebot auf der Achse Münchenbernsdorf <-> Hermsdorf (<-> Jena). Gleichwohl hat die	nicht entsprochen Bei der vom Einreicher genannten Trasse Gera – Münchenbernsdorf – Hermsdorf handelt es sich zwar um eine lokal bedeutsame Verbindung, aber die vom Plangeber definierten regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs, sollen Zentren erschließen, wo keine bzw. zwischen denen keine Schienenverbindungen mehr vorhanden sind. Die vom Einreicher genannte Trasse verläuft zwar nicht direkt parallel entlang einer Bahntrasse, auch verfügt Münchenbernsdorf keinen Bahnanschluss, dennoch verbindet diese Achse zentrale Orte mit direkter Verbindung des Schienenpersonenverkehrs. Somit entsteht unweigerlich Parallelverkehr. Die hier genannte Verbindung ist zwar unstrittig lokal bedeutsam, jedoch keine Verbindung für das landesbedeutsame Busnetz. Damit wäre diese Achse auch nicht förderfähig nach dem TMIL Programm „Landesbedeutsames Busnetz“.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			ÖPNV Angebotsentwicklung auf dieser Achse für folgende Zwecke besondere Relevanz: - Erreichbarkeit der Firmen für Auszubildende, (Werk-)Studenten und Beschäftigte aus dem Saale-Holzland-Kreis bzw. Jena und damit Vergrößerung des Einzugsbereichs als Standortfaktor - Erreichbarkeit des Berufsschulstandorts Hermsdorf aus Richtung Münchenbernsdorf - Erreichbarkeit von Einrichtungen des Einzelhandels (u. a. Standort „GLOBUS“ mit ca. 15.000 m² Verkaufsfläche) am Standort Hermsdorf - multimodale, vom eigenen Pkw unabhängige Mobilität durch Verknüpfung von Bus und Bahn am Bahnhof Hermsdorf-Klosterlausnitz aus Richtung Münchenbernsdorf als maßgebender Schnittstelle SPNV/StPNV in Richtung Jena, Weimar und Erfurt Aktuell wird durch das Verkehrsunternehmen gemeinsam mit den Unternehmen im Gewerbegebiet und dem Aufgabenträger eine adäquate ÖPNV-Anbindung konzipiert.	
171	G 3-15 Neu: G 3-17	761-3-059	Der [...] [Einreicher der Stellungnahme] unterstützt die regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs als bedeutende Verbindung an Zentrale Orte bzw. Anbindung an den SPNV auf folgenden Relationen. Eisenberg – Hermsdorf/ Bad Klosterlausnitz Eisenberg – Bürgel – Jena Eisenberg – Crossen Begründung: Die drei oben genannten Relationen stellen das Hauptliniennetz des HK im ÖPNV dar. Sie sind an den Bahnhöfen Jena, Hermsdorf und Crossen mit dem SPNV verknüpft und werden mit einer angebotsorientierten Häufigkeit sowie barrierefrei bedient.	teilweise entsprochen Die Achse Eisenberg – Naumburg wird entsprechend dem TMIL Programm „Landesbedeutsames Busnetz“ ausgewiesen (siehe Karte: „Darstellung des landesbedeutsamen ÖPNV-Netzes“, Quelle TMIL, Referat 42). Der Plangeber folgt der Fachplanung und behält daher vorerst diese Achse im Regionalplan. Die Achse Eisenberg – Zeitz wird als regional bedeutsame Verbindung des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs im weiteren Planverlauf gestrichen.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Die folgenden beiden Relationen als regional bedeutsame Verbindung des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs werden nicht unterstützt Eisenberg – Schkölen – (Naumburg) Eisenberg – (Zeitz) Begründung: Auf der Relation Eisenberg – Schkölen – Naumburg besteht keine nennenswerte Pendlerverflechtung, so dass ein Angebot, welches den Kriterien einer landesbedeutsamen Linienverbindung entsprechen würde, hauptsächlich Aufwand und wenig Nutzen erzeugt, weshalb die Schaffung einer derartigen Verbindung durch den SHK als nicht zielführend eingeschätzt wird. Auf der Relation Eisenberg – Zeitz besteht ein attraktives und mit dem SPNV verknüpftes Angebot im StPNV auf der Strecke Eisenberg – Crossen/ Ort (landesbedeutsame Linie). Ab Crossen/ Ort besteht stündlich die Möglichkeit über den SPNV nach Zeitz zu gelangen. Auf der Relation Eisenberg – Zeitz eine zusätzliche Busverbindung einzurichten, wäre klassischer Parallelverkehr, der abzulehnen ist.	
172	G 3-15 Neu: G 3-17	819-656-004	Zustimmung der Verbindung Altenburg – Borna und Meuselwitz – Lucka – Borna des Grundsatzes G 3-15 Unter Punkt G 3-15 sind die Verbindungen Altenburg – Borna und Meuselwitz – Lucka – Borna als regional bedeutsam eingestuft. Dies wird vom [...] [Einreicher der Stellungnahme] unterstützt. Auf beiden Relationen gibt es landesübergreifend Busverbindungen. Auf der Strecke Lucka – Borna verkehrt die Linie 258 nach dem PlusBus Standard des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes mit Verknüpfung zur Bahn in Regis Breitingen.	Kenntnisnahme
173	G 3-15 Neu: G 3-17	911-110-002	Hinweis zu G 3-15 Aus Sicht [...] [des Einreichers der Stellungnahme] ist die bereits bestehende Verkehrsachse Jena – Bucha – Milda – Rothenstein – Jena auszubauen. Die gestiegene Nachfrage nach Bauland/Ge-	nicht entsprochen Bei der vom Einreicher genannten Trasse Jena – Bucha – Milda – Rothenstein – Jena handelt es sich zwar um eine lokal bedeutsame Verbindung, aber die vom Plangeber definierten regional be-

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			werbeflächen in der Nähe zu Jena sowie das Interesse an regionalen Produkten (Agrargenossenschaft) sowie der Schule in Milda würden die Attraktivität erheblich steigern.	deutsamen Verbindungen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs, sollen Zentren erschließen, wo keine Schienenverbindungen mehr vorhanden sind. Die vom Einreicher genannte Trasse verläuft zwar nicht direkt parallel entlang einer Bahntrasse, dennoch verbindet diese Achse Orte mit direkter Anbindung an den Schienenpersonenverkehr (Jena – Rothenstein). Somit entsteht unweigerlich Parallelverkehr. Die genannte Achse ist zwar unstreitig lokal bedeutsam, jedoch keine Verbindung für ein landesbedeutsames Busnetz. Damit wäre diese Achse auch nicht förderfähig nach dem TMIL Programm „Landesbedeutsames Busnetz“ (siehe Karte: „Darstellung des landesbedeutsamen ÖPNV-Netzes“, Quelle TMIL, Referat 42).
174	G 3-15 Begründung Neu: G 3-17	131-1666-004	Im Folgenden ergeben [sich] aus Sicht [...] [des Einreichers der Stellungnahme] Hinweise zu Zielen und Grundsätzen im Kap 3.1 Verkehrsinfrastruktur mit der Bitte um entsprechende Beachtung. Die Berücksichtigung von grenzübergreifendem ÖPNV bzw. ÖSPV ist aus landesplanerischer Sicht grundsätzlich zu begrüßen. Der straßengebundene ÖPNV fällt in Sachsen den kommunalen Verkehrsträgern zu. Aus raumordnerischer Sicht kommt hier den Stellungnahmen der berührten Verkehrsverbünde und der kommunalen Aufgabenträger besondere Bedeutung zu. Die regionalplanerische Abstimmung von Festlegungen zu grenzübergreifenden ÖPNV-Verbindungen wird auch hier nahe gelegt.	entsprochen Der Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen vom 30.11.2018 wurde im Zeitraum von 04.03.2019 bis einschließlich 10.05.2019 ausgelegt und auch alle Verkehrsträger, welche an die Planungsregion Ostthüringen angrenzen, zur Abgabe einer Stellungnahme gebeten.
175	G 3-16 Neu: G 3-18	528-133-009 774-245-021 555-128 673-257 679-130 738-131 652-251 653-253 737-247 773-250 775-246	Hinweise zu den Grundsätzen G 3-16 bis G 3-18 Die ländlichen Gemeinden sollen an die Grundzentren/Mittelzentren mit einem attraktiven, leistungsfähigen und bedarfsorientierten Netz für den ÖPNV angebunden werden. Die Angebotsplanung soll die Bedürfnisse junger Familien und der älteren Bevölkerung gerecht werden. Dieser Grundsatz fällt in G 3-17 zum Opfer. Hier heißt es: In den peripheren Landesteilen ist der gewöhnliche ÖPNV nur eingeschränkt geeignet. Nun sollen flexible Angebotsformen gesteuert von lokalen Managementzentralen eine	teilweise entsprochen Der vom Plangeber gewählte Begriff: "Lokale Managementzentrale" wird umbenannt zu „lokale Mobilitätszentralen“. Dies Terminus bezieht sich auf das Outsourcen von bestimmten Serviceleistungen größerer Busunternehmen auf kleine lokale Kooperationspartner – meist Taxiunternehmen – zur Durchführung von Sammeltaxi-, Rufbus-Services etc. Die Koordination der Rufbusse / Sammeltaxis, etc. wird nicht mehr von der Zentrale eines größeren Busunternehmens ausgeführt, sondern von den beauftragten Kooperationspartnern. Dadurch kann ein bedarfsgerechtes Angebot

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
		776-248 777-256 781-254 932-249	notwendige Mindestbedienung in der Fläche sicherstellen. Die lokalen Managementzentralen sind nicht näher definiert. Hier bitten wir um die Ausführungen, wie und wo die Landkreise als Aufgabenträger des ÖPNV lokale Managementzentralen aufbauen und betreiben. Ebenso gehen wir davon aus, dass die Landkreise für diese flexible Angebotsform das kreisübergreifend abgestimmte Verkehrsangebot vorhalten und die Preise im Vergleich zum gewöhnlichen ÖPNV-Angebot nicht einseitig zu Lasten der Bevölkerung des ländlichen Raumes außerhalb der zentralen Orte gehen. Zur Einschränkung nach G 3-17 folgt der notwendigen Mindestbedienung noch die Reduzierung der verkehrsbedingten und klimawirksamen Emissionsbelastung. Der ÖPNV als umweltfreundliches Beförderungsmittel sieht für die Schwachlaststrecken im ländlichen Raum kleinere Busse und einen Service von Rufbussen, Linien- oder Sammeltaxis als attraktive Alternative für Berufspendler vor. Hier verweisen wir auf den vorstehenden Absatz zu näheren Ausführungen der geplanten Managementzentralen. Wir schlagen vor, folgendes Ziel aufzunehmen: Schaffung eines gut ausgebauten Radwegenetzes im ländlichen Raum mit Anbindung an die Städte als wirksame und klimafreundliche Ergänzung der Infrastruktur. Dies ermöglicht eine Mobilität zu den Einrichtungen der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum unter der Voraussetzung, dass die Einrichtungen der Grundversorgung dezentral in der Fläche bleiben und damit in zumutbarer Entfernung erreichbar sind.	entstehen und es müssen keine Großraumbusse an jeglichem Bedarf vorbei, getaktet durch jedes Dorf geschickt werden, um ein Linienverkehr aufrechtzuerhalten. Bedarfsgerechter Linienverkehr ist in den ländlich geprägten Regionen (viele kleine Dörfer und kein zentraler Ort in näherer Umgebung) die bessere Alternative, denn er hat den Vorteil, die Flexibilität der Kunden zu bedienen und die Einsparung von CO₂ zu fördern. Eine genaue Definition der lokalen Mobilitätszentralen wird es im Glossar sowie in der Begründung des Grundsatzes des folgenden Regionalplanes Ostthüringen geben. Beispielsweise in Zeulenroda-Triebes übernimmt ein lokales Taxiunternehmen für den PRG die Bereitstellung von Rufbussen. Das beauftragte Taxiunternehmen fungiert somit als lokalen Mobilitätszentralen. Eine genaue Definition der lokale Mobilitätszentralen wird es im überarbeiteten Glossar des folgenden Regionalplanes Ostthüringen geben. Ein gut ausgebautes Radwegenetz ist bereits Thema in den Grundsätzen G 3-22, G 3-23 sowie G 4-33 (im nächsten Planentwurf).
176	G 3-16 Begründung Neu: G 3-18	730-135-013 724-136 725-138 726-141 727-144 728-146 729-142 825-143 826-145	Die ländlichen Gemeinden sollen an die Grundzentren mit einem attraktiven, leistungsfähigen und bedarfsorientierten Netz für den ÖPNV angebunden werden. Die Angebotsplanung soll die Bedürfnisse junger Familien und der älteren Bevölkerung gerecht werden. Dieser Grundsatz fällt in G 3-17 zum Opfer. Hier heißt es: In den peripheren Landesteilen ist der gewöhnliche ÖPNV nur eingeschränkt geeignet. Nun sollen flexible Angebotsformen gesteuert von lokalen Managementzentralen eine notwendige Mindestbedienung in der Fläche sicherstellen. Die lokalen	

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Managementzentralen sind nicht näher definiert. Hier bitten wir um die Ausführungen, wie und wo die Landkreise als Aufgabenträger des ÖPNV lokale Managementzentralen aufbauen und betreiben. Ebenso gehen wir davon aus, dass die Landkreise für diese flexible Angebotsform das kreisübergreifend abgestimmte Verkehrsangebot vorhalten und die Preise im Vergleich zum gewöhnlichen ÖPNV-Angebot nicht einseitig zu Lasten der Bevölkerung des ländlichen Raumes außerhalb der zentralen Orte gehen.	
177	G 3-17 Begründung Neu: G 3-19	623-477-003	Der Ansatz flexible Angebotsformen weiterzuentwickeln, um weitere Mobilitätsangebote im ländlichen Raum zu schaffen, ist zu begrüßen. Zur Koordinierung der Angebote wird auf die Schaffung lokaler Managementzentralen verwiesen. Hierfür sind aber weitere Erläuterungen notwendig, wodurch sich diese Zentralen auszeichnen und durch wen diese zu initiieren und zu betreiben sind, um dieses Angebot für mögliche Akteure greifbar zu machen.	
178	G 3-18 Begründung Neu: G 3-20	730-135-014 724-136 725-138 726-141 727-144 728-146 729-142 825-143 826-145	Zur Einschränkung nach G 3-17 folgt der notwendigen Mindestbedienung noch die Reduzierung der verkehrsbedingten und klimawirksamen Emissionsbelastung. Der ÖPNV als umweltfreundliches Beförderungsmittel sieht für die Schwachlaststrecken im ländlichen Raum kleinere Busse und einen Service von Rufbussen, Linien- oder Sammeltaxis als attraktive Alternative für Berufspendler vor. Hier verweisen wir auf den vorstehenden Absatz zu näheren Ausführungen der geplanten Managementzentralen. Wir schlagen [daher] vor, folgendes Ziel aufzunehmen: Schaffung eines gut ausgebauten Radwegenetzes im ländlichen Raum mit Anbindung an die Städte als wirksame und klimafreundliche Ergänzung der Infrastruktur. Dies ermöglicht eine Mobilität zu den Einrichtungen der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum unter der Voraussetzung, dass die Einrichtungen der Grundversorgung dezentral in der Fläche bleiben und damit in zumutbarer Entfernung erreichbar sind. Des Weiteren schlagen wir die Förderung von E-Bike Ausleihstationen vor.	

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
179	G 3-18 Neu: G 3-20	774-245-022 652-251 653-253 737-247 773-250 775-246 776-248 777-256 781-254 932-249	Kritik und Ergänzung zu G 3-18 Zur Einschränkung nach G 3-17 folgt der notwendigen Mindestbedienung noch die Reduzierung der verkehrsbedingten und klimawirksamen Emissionsbelastung. Der ÖPNV als umweltfreundliches Beförderungsmittel sieht für die Schwachlaststrecken im ländlichen Raum kleinere Busse und einen Service von Rufbussen, Linien- oder Sammeltaxis als attraktive Alternative für Berufspendler vor. Hier verweisen wir auf den vorstehenden Absatz zu näheren Ausführungen der geplanten Managementzentralen. Wir schlagen vor, folgendes Ziel aufzunehmen: Schaffung eines gut ausgebauten Radwegenetzes im ländlichen Raum mit Anbindung an die Städte als wirksame und klimafreundliche Ergänzung der Infrastruktur. Dies ermöglicht eine Mobilität zu den Einrichtungen der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum unter der Voraussetzung, dass die Einrichtungen der Grundversorgung dezentral in der Fläche bleiben und damit in zumutbarer Entfernung erreichbar sind.	
180	G 3-16 Neu: G 3-18	161-559-004	Wir haben den Entwurf des Planwerks zur Kenntnis genommen und möchten Ihnen die Hinweise und Anregungen übermitteln. Hinsichtlich des unter G 3-16 formulierten Grundsatzes, die ÖPNV-Achsen an zentral gelegenen Verknüpfungspunkten miteinander zu verbinden, verweisen wir auf die beabsichtigte Aufwertung des Verknüpfungspunktes am Bahnhof Gößnitz im Rahmen des Projekts. Die angegebene maximale Wartezeit von 15 Minuten für die Fahrplanabstimmung von Buslinien an Stationen des Schienenverkehrs erscheint uns vergleichsweise lang, was auch durch eine im Auftrag des MDV durchgeführte Marktforschung bestätigt wurde. Aus diesem Grund wurde für die hochwertigen Busangebote (PlusBus und TaktBus) im MDV eine maximale Wartezeit von regelmäßig 10 Minuten festgelegt.	Kenntnisnahme
181	G 3-16	807-349-084	Der Plansatz zum Netz für den ÖPNV ist zu kürzen und zu konkretisieren oder in eine Leitvorstellung umzuwandeln.	teilweise entsprochen

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
	Neu: G 3-18		Die Regelungsabsichten in Satz 2 und 3 des Plansatzes (Leistungsangebote der Nahverkehrsträger regionsübergreifend, integral und taktgenau abstimmen, ÖPNV-Angebotsplanung u. a.) überschreiten den Regelungsbereich der Regionalplanung. Diese Punkte sind zudem im Thüringer Gesetz über den öffentlichen Verkehr geregelt (vgl. u. a. §§ 2 und 4 ThürÖPNVG). Bisher wird zudem nicht dargelegt, inwiefern die infrastrukturellen Voraussetzungen für einen Verknüpfungspunkt an den in Karte 3-1 gekennzeichneten Gemeinden erfüllt sind oder Handlungsbedarf besteht (z. B. Park-and-Ride, Bike-and-Ride). Auch wäre es unter Verweis auf G 3-14 (Fernbusanbindung) folgerichtig, wenn in Zentralen Orten ohne SPNV-Anbindung ein Verknüpfungspunkt (Fern-)BUS-BUS besteht. Im Übrigen ist die in Karte 3-1 dargestellte Kategorie „Verknüpfungspunkt Bahn - Bahn“ für Jena nicht zutreffend. So bilden u. a. die Standorte Jena-Göschwitz und Jena-Paradies Verknüpfungspunkte zwischen Bahn, Straßenbahn, Bus und Fernbus.	Gerade weil die Regelungsabsichten im Grundsatz G 3-16 (erster Planentwurf) Punkte aus dem ThürÖPNVG ansprechen und erläutern, überschreiten sie nicht die Regelungsbefugnis, sondern folgen vielmehr den landesrechtlichen Zielen. Grundsätzlich hat dieser Plansatz einen inhaltlichen Raumbezug und trägt zu dessen Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes bei. Zum Beispiel regelt § 2 Abs. 2 Nr. 3 S. 6 ROG, dass auf eine gute Erreichbarkeit der Teilräume untereinander durch schnellen und reibungslosen Personenverkehr hinzuwirken ist. Nach der Denkweise des Einreichers müssten alle Plansätze, welche auf die gute Erreichbarkeit der Teilräume untereinander hinweisen, die Regelungsbefugnis des Plangebers überschreiten. Der Grundsatz zielt nicht darauf, die Erreichung/Erfüllung von bestimmten infrastrukturellen Voraussetzungen an Verknüpfungspunkten zu analysieren. Vielmehr werden bestimmte Anforderungen gestellt und in der Begründung genauer erläutert, um die Ziele und Grundsätze, die gesetzliche Festlegung nach § 2 ThürÖPNVG raumordnerisch/fachlich darzustellen. Der Vorschlag des Verknüpfungspunktes (Fern)Bus-Bus wird vom Plangeber übernommen. Jena Göschwitz wird als Verknüpfungspunkt Bahn-Bahn betrachtet. Jena Paradies/ Jena Zentrum mit dem ZOB Jena wird als Bahn-Bahn & Bahn-(Fern)Bus Verknüpfungspunkt betrachtet. Aufgrund der historisch gewachsenen infrastrukturellen Besonderheit macht es lediglich im Oberzentrum Jena Sinn, diese Zweiteilung der Verknüpfungspunkte zu unternehmen.
182	G 3-17 Begründung Neu: G 3-19	761-3-060	Der SHK setzt sich für den Beitritt der Ostthüringer Gebietskörperschaften (Aufgabenträger für den ÖPNV) außer LK Altenburger Land zum Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) ein. Begründung: In der Planungsregion Ostthüringen sind derzeit der SHK und die kreisfreien Städte Jena und Gera Mitglied im Verkehrsverbund	Kenntnisnahme Tatsächlich ist ein thüringenweites, einheitliches System am wirksamsten, um den ÖPNV gegenüber den motorisierten Individualverkehr attraktiver zu machen.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Mittelthüringen. Eine bessere Abstimmung zu Verkehrskooperationen und flexiblen Angebotsformen im Ostthüringer Raum könnte am einfachsten über die entsprechenden Gremien beim VMT erfolgen, weshalb darauf hinzuwirken ist, dass auch die Landkreise Greiz, Saale-Orla-Kreis und Saalfeld Rudolstadt dem Verbund beitreten. Über den VMT könnte dann auch eine Abstimmung zu o.g. Punkten mit dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) bzw. dem Landkreis Altenburger Land erfolgen.	
183	G 3-18 Neu: G 3-20	763-7-018	Im Kapitel Verkehrsinfrastruktur/Netz des öffentlichen Verkehrs wird auf S. 54 unter Punkt G 3-18 auf die Straßbahnsysteme in Gera und Jena eingegangen. Hierzu bitten wir in der Begründung um ausführlichere Erläuterungen, was unter „integralen Stadtbahnsystemen“ zu verstehen ist. Im Entwurf des Regionalplans ist bereits der Ausbau der Strecke nach Zwätzen mit einem Anschluss zum Wohngebiet Himmelfreich (siehe Begründung G 3-18) erläutert. Für mögliche Erweiterungen des ÖPNV-Netzes sollen darüber hinaus weitere Trassenkorridore in das Gewerbegebiet „Lobeda-Süd“ (Ringschluss) sowie als Erweiterung in Richtung Jenaprießnitz gesichert werden, um diese – gegebenenfalls auch für eine andere Art der Nahverkehrerschließung – perspektivisch als mögliche Option nutzen zu können. Konkrete Planungen liegen derzeit nicht vor.	teilweise entsprochen Die vom Einreicher genannten Erweiterungen für das Stadtbahnsystem Jena wurden in der Begründung zum Grundsatz G 3-20 (im nächsten Planentwurf) übernommen. Eine Sicherung von Trassenkorridoren von Stadtbahnen wird im Regionalplan nicht vorgenommen, da hier zu detailliert und weitreichend in die kommunale Planungshoheit eingegriffen wird. Ein integrales Stadtbahnsystem beruht auf dem Prinzip des integralen Taktfahrplans und beachtet die Abstimmung aller öffentlichen Verkehrsträger (von Stadtbus bis hin zum SPNV und SPfV an den Bahnhöfen) in den beiden Oberzentren Ostthüringens. Eine kurze Erläuterung wird in der Begründung des Grundsatzes erfolgen.
184	allgemein	843-266-002 844-274 845-271 846-272	[...Zitate aus dem Regionalplan bezüglich Verkehrsinfrastrukturvorhaben...] Für uns bedeutet das: Beim Planfeststellungsverfahren für die Erneuerung der Landesstraße L 1081 und nach Altenburg wurde die Radwegverbindung zu unserem Bedauern nicht berücksichtigt. Obwohl der Trend gerade mit Elektrofahrrädern stetig zunimmt. Die stark befahrenen Landstraßen machen es für Radfahrer lebensgefährlich, die Landstraße zu benutzen, wie tödliche Unfälle belegen. Ohne den Lückenschluss zwischen Großenstein und Pölzig fehlt uns der Anschluss an alle bedeutenden Radwege der Region (Elsterradweg usw.) und Hauptradwege.	teilweise entsprochen Einzelne Radwege, deren Maßnahmen oder der Neubau von Radwegen werden im Regionalplan nicht aufgenommen. Es gibt einen allgemeinen Grundsatz (in der Entwurfsfassung des Regionalplans vom 30.11.2018 Grundsatz G 3-19), der auf die Notwendigkeit der dringenden Investitionen auf das kommunale Radwegnetz hinweist. Einzelne Radwegeverbindungen wären zu kleinteilig und nicht darstellbar auf der Ebene der Raumplanung, daher kann der Grundsatz auf dieser Ebene nur sehr allgemein gehalten werden.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
				Dennoch wird der Plangeber einen weiteren allgemeinen Plansatz aufnehmen (G 3-23 im nächsten Planentwurf), um auf die Notwendigkeit eines Ausbaus des Radwegenetzes entlang viel befahrener Straßen hinzuweisen.
185	G 3-17 Neu: G 3-19	807-349-085	Der Plansatz [G 3-17] "Verkehrskooperation, flexible Angebotsformen, Mobilitätsangebot u. a." ist zu streichen oder in eine Leitvorstellung umzuwandeln. Der Plansatz geht nicht über die Leitvorstellungen 2 und 5 sowie Grundsatz 4.5.13 des LEP 2025, Abschnitt 4.5 Verkehrsinfrastruktur hinaus. Der Plansatz entspricht zudem eher einer Verhaltensanforderung und Leitvorstellung denn einem Grundsatz der Raumordnung. Ein Grundsatz der Raumordnung gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 3 Raumordnungsgesetz ist eine Aussage zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen. In welchen Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen sollte Plansatz G 3-17 Berücksichtigung finden? Als Verhaltensanforderung hat er vielmehr den Charakter einer (rechtlich unverbindlichen) Leitvorstellung. Die Begründung nimmt Bezug zu den „Ländlichen Räumen in der Planungsregion Ostthüringen“ während der Plansatz auf „periphere Landesteile“ abstellt. Eine Definition, welche Teile Ostthüringens konkret gemeint sind, ist jedoch nicht ersichtlich. Beim sogenannten ländlichen Raum handelt es sich um keine Raumkategorie der Landes- und Regionalplanung in Thüringen. Es sollte ein Bezug zu den Raumstrukturtypen hergestellt werden. Für eine räumliche Konkretisierung kann zudem ergänzend auf die Erreichbarkeitsberechnung des TMIL für die Mittelzentren im öffentlichen Nahverkehr verwiesen (vgl. Landesentwicklungsbericht 2018, S. 34 ff.) werden.	nicht entsprochen Der vom Einreicher genannte Grundsatz soll vielmehr das Konzept der lokalen Managementzentralen, als regional orientierte Anlaufstelle für verschiedene ÖPNV-Anfragen, vorstellen. Er hat damit nicht den Charakter einer Leitvorstellung. Zudem sind Grundsätze, in denen der Plangeber „Verhaltensanforderungen“ definiert, nicht anders zu bewerten, als andere Grundsätze. Siehe hierzu auch die Abwägung zur Stellungnahme mit der Anreg.-Nr.: 807-349-072 unter der lfd.-Nr. 53. Zwar sind Leitvorstellungen gemäß § 1 Abs. 3 Thüringer Landesplanungsgesetz (ThürLPiG) keine Grundsätze der Raumordnung. Da es sich hierbei aber dennoch um grundlegende unverbindliche Orientierungsvorgaben der Landesplanung für eine künftige Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes handelt, mit denen sich nachfolgende Entscheidungsebenen auseinanderzusetzen haben (so: Gesetzesbegründung, Landtagsdrucksache 5/4297, S. 19), sind Leitvorstellungen ähnlich zu behandeln wie Grundsätze der Raumordnung. Der Plangeber hat sich entschieden, keine Leitvorstellungen auszuweisen, sondern stattdessen Maßgaben für die künftige Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes als Grundsätze zu formulieren. Ländlicher Raum Der im Grundsatz verwendete Ausdruck „ländlicher Raum“ wird nicht im Sinne eines Raumstrukturtypes verwendet, sondern ist vielmehr als eine übliche allgemeingültige Unterscheidung von städtisch und ländlich geprägt zu verstehen. Auf die Raumstrukturtypen nach 1.1.1 G LEP 2025 wird an geeigneter Stelle in den unterschiedlichen Kapiteln des Regionalplanes Ostthüringen hingewiesen.
186	G 3-19 Neu: G 3-22	807-349-086	Der Plansatz [G 3-19] „Investition in das kommunale Radwegenetz“ ist zu kürzen oder zu streichen und in eine Leitvorstellung umzuwandeln. Der Plansatz ist hinsichtlich der	

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Anwendung der Raumstrukturen gemäß LEP 2025 zu präzisieren. Der Plansatz überschreitet in weiten Teilen den Regelungsbe- reich der Regionalplanung (Serviceangebote wie Ladestationen, Fahrrad2go etc.). Auch wenn diese Aspekte für die Steigerung der Attraktivität des Radfahrens von Bedeutung sind, so sind sie jedoch nicht durch die Regionalplanung steuerbar. Große Teile des bisherigen Plansatzes haben zudem Begründungscharakter. Im Übrigen nimmt der Plansatz Bezug zu ländlichen Räumen. Beim sogenannten ländlichen Raum handelt es sich um keine Raumkategorie der Landes- und Regionalplanung in Thüringen.	Der Grundsatz G 3-19 (G 3-22 im nächsten Planentwurf) wird an- hand der berechtigten Kritik des Einreichers präzisiert.
187	G 3-19 Neu: G 3-22	811-243-003	Im ländlichen Raum soll der Ausbau des Radwegenetzes dazu beitragen, Mobilitätsdefizite zu reduzieren. Diesen Punkt erachten wir als sehr wichtig, da insbesondere die weitere Erschließung mit fahrradtauglichen Wegen abseits des Hauptstraßenverkehrs zur Verbindung der einzelnen Orte und der Grundzentren dringend notwendig ist. Die zunehmende Verbrei- tung auch von Pedelecs und E-Bikes führt im Zusammenhang mit der touristischen Erschließung der Region zu weiterem dringen- dem Bedarf an gefahrlos zu befahrender Infrastruktur für Radfah- rer. Insbesondere weisen wir auf die Initiative ‚Radwegverbindung Auma-Zeulenroda‘ hin, die für unsere Region eine zentrale Be- deutung hat und erhebliche Entlastung für alle Radfahrer auf die- ser Strecke der L1087 brächte. Außerdem wäre so auch ein drin- gend benötigtes Bindeglied zwischen den bestehenden Radnetz- wegen II-1 (Orla Radwanderweg), II-39 (Triptis-Weida-Wün- schendorf) und I-13 (Euregio-Egrensis Radfernweg) zu schaffen.	Kenntnisnahme Eine detaillierte Radwegenetzplanung kann der Plangeber nicht leisten. Daher werden keine einzelnen Maßnahmen für Radwege in den Regionalplan aufgenommen.
188	G 3-19 Begründung Neu: G 3-22	763-7-019	Bitte um Ergänzungen in G 3-19 Investitionen in das kommunale und "regionale Radwegenetz" auch an "Bundes- und Landesstraßen" sollen unter Berücksichti- gung der Luftqualitätsziele und der Luftreinhalteplanung dazu bei- tragen, die Feinstaubbelastung in den Zentralen Orten weiter zu reduzieren. Begründung:	teilweise entsprochen Die hier angebrachten redaktionellen Änderungsvorschläge wer- den zum Teil in den entsprechenden Grundsatz übernommen. Der Plangeber weist darauf hin, dass es einen weiteren Grundsatz zum Thema Radverkehr geben wird (G 3-23 im nächsten Planentwurf). Hier soll vor allem der weitere Ausbau von Radwegen entlang der

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Um dieses Potential stärker zu nutzen, ist es notwendig, das kommunale und regionale Radwegenetz anzupassen und auszubauen. Der Ausbau einer sicheren und angepassten Infrastruktur regt weitere Pendler an, auch für längere Strecken auf das Fahrrad oder Pedelec umzusteigen. Dies gilt auch für die Radverkehrsinfrastruktur an Bundes- und Landesstraßen, soweit sie die im Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen beschriebene Verbindungsfunktion erfüllen (Kapitel B.1.3.) Im Speziellen betrifft dies die Erschließung des Radverkehrspotentials entlang der Bundesstraße B7 zwischen Jena und Weimar durch die Schaffung geeigneter Fahrradinfrastruktur in Anlehnung an die in großen Ballungsräumen bundesweit geplanten und teilweise umgesetzten Radschnellverbindungen.	Straßen thematisiert werden, wie vom Einreicher gefordert, sowie die Anknüpfung an Industrie- und Gewerbegebieten.
189	G 3-19 Begründung Neu: G 3-22	624-2-049	Die unter G 3-19 getroffenen Aussagen der Nutzung des kommunalen Radwegenetzes (Nutzung Pedelecs) sind sehr allgemein getroffen und berücksichtigen nicht die Zielsetzung entsprechend Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen, den Radverkehrsanteil bis 2025 auf 12% und 2030 auf mindestens 15% zu erhöhen unter zunehmender Beachtung auch des Alltagsradverkehrs. Die im Radverkehrskonzept 2.0 dargestellten Radwege sind bereits vorhandene Wege, welche bei Notwendigkeit ertüchtigt werden sollen. Zur Fortentwicklung, auch im Hinblick auf den Stellenwert Thüringens im Bundesdurchschnitt fehlen, auch im Regionalplan 2018, umzusetzende Maßnahmen, die Festlegung von regional bedeutsamen Radwegen und Entwicklungsprioritäten. Wo eine Radroutenführung konfliktfreier nicht anders umsetzbar ist, muss der Radfahrer teilweise noch immer die Bundes- und Landesstraßen im Landkreis Greiz benutzen. Hier wäre der Ansatzpunkt für einen weiteren Ausbau, um das Radroutennetz an Landes- und Bundesstraßen entsprechend zu verdichten und zu schließen. Folgende Entwicklungserfordernisse als regional bedeutsame Radwege entlang von Bundes und Landesstraßen werden prioritär im Landkreis Greiz gesehen:	teilweise entsprochen Der Ausbau des Radwegenetzes wurde im Grundsatz G 3-19 sowie G 4-38 bereits behandelt. Ein weiterer Grundsatz zum Thema Radwegenetz wird hinzukommen (G 3-23 im nächsten Planentwurf). Hier soll vor allem der weitere Ausbau entlang der Straßen thematisiert werden, wie vom Einreicher gefordert, sowie die Anknüpfung an Industrie- und Gewerbegebiete. Regional bedeutsame bzw. touristische Radhaupttrouten wurden bereits im Grundsatz G 4-38 vorgestellt. Die detaillierte Festlegung prioritär auszubauender Radwege (entlang von Bundes- und Landesstraßen) überlässt der Plangeber der Fachplanung.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			B 92 – Gera Leumnitz – Korbußen (geplante L 1081 neu, Anbindung Gewerbegebiet) – Ronneburg B 92 – Weida – Gera B 92 – Greiz – Richtung Elsterberg (Landesgrenze Sachsen) B 94 – Neuärgetniß – Zeulenroda-Triebes L 1076 – Großsaara – Kleinsaara – St. Gangloff L 1082 – Seelingstädt – Landesgrenze Thüringen/Sachsen L 1083 – Triebes – Hohenleuben – Hohenölsen L 1086 – Greiz – Mohlsdorf – Reudnitz – Landesgrenze Thüringen/Sachsen (Nachnutzung der ehemaligen Bahntrasse Greiz-Neumark) L 1087 – Zeulenroda – Auma	
190	G 3-19 Begründung Neu: G 3-22	631-544-018	Der Ausbau des kommunalen Radwegenetzes und die Verzahnung sollten als Ergänzung zu den zuvor genannten Punkten verstanden werden. Potentiale hierfür gibt es in ländlichen und städtischen geprägten Gebieten in differenzierter Form. Diese können mit elektrifizierten alternativen Verkehrsinfrastruktur kombiniert und ergänzt werden.	Kenntnisnahme
191	G 3-19 Begründung Neu: G 3-22	713-238-006	[Der Einreicher] sieht im Ausbau des Radwegenetzes ein großes Potenzial, da zunehmend das Interesse der Bevölkerung für den Radverkehr wächst. Außerdem ist es voranzutreiben da eine körperliche Betätigung durch das Rad fahren gefördert wird und Abgase von Automobilen somit reduziert werden können.	entsprochen
192	G 3-20 Begründung Neu: G 3-21	623-477-004	Der Verweis auf die Passage G 4-21 in Abschnitt G 3-20 ist zu überprüfen, da die beiden Abschnitte inhaltlich in keinem erkennbaren Zusammenhang stehen.	entsprochen
193	allgemein	761-3-048	Den Punkten 3.1.4 und 3.1.5 wird zugestimmt.	Kenntnisnahme

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
194	G 3-21 Begründung Neu: G 3-9	237-367-006	Die Güterverladestelle Hermsdorf/Bad Klosterlausnitz liegt im Einzugsgebiet (geplante Schutzzone III) von Trinkwassergewinnungsanlagen. Die Güterverladestellen Caaschwitz, Bad Blankenburg und Saalfeld liegen möglicherweise ebenfalls in geplanten oder festgesetzten Wasserschutzgebieten. Eine genaue Aussage zu diesen drei Stellen ist aufgrund der geringen Genauigkeit der Entwurfskarte nicht möglich. Bei einer Lage im festgesetzten oder geplanten Wasserschutzgebiet kann es zu Einschränkungen bei den Umschlagstellen im Hinblick auf die Zulässigkeit des Umschlags wassergefährdender Stoffe kommen. Es wird vorgeschlagen, die Begründung um folgenden Satz zu ergänzen: „Die Art und Intensität der Nutzung der Güterverladestellen, die sich in ausgewiesenen oder geplanten Wasserschutzgebieten befinden, regelt das Wasserrecht. Dies gilt insbesondere für Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen.“	Kenntnisnahme Die im Grundsatz G 3-21 (alter Planentwurf) und in der Karte 3-1 markierten Güterverladestellen im ersten Planentwurf sind lediglich räumlich schematisch dargestellt. Der genaue Standort liegt bei den genannten Güterverladestellen an den Bahnhöfen beziehungsweise im näheren Bahnumfeld und sind als im Bestand zu betrachten. Der angeregte Hinweis des Einreichers wird in der Begründung zum Grundsatz der Güterverladestellen übernommen. Güterverladestelle Hermsdorf/Bad Klosterlausnitz: nicht in Nutzung, befindet sich in einem WSG-SZ III Güterverladestelle Caaschwitz: in Nutzung, befindet sich in einem WSG-SZ III Güterverladestelle Bad Blankenburg: nicht in Nutzung, grenzt an einem WSG-SZ II Güterverladestelle Saalfeld: in Nutzung, keine angrenzenden WSG
195	1 G 3-21 Begründung Neu: G 3-9	253-413-013	Die veröffentlichten Änderungen des Regionalplanes Ostthüringen habe ich zur Kenntnis genommen und nehme dazu nachfolgend Stellung. Grundsätzlich ist die Forderung zum Erhalt ehem. Güterverkehrsstellen verständlich. Dem stehen jedoch häufig die unternehmerischen Interessen des Eigentümers der Infrastruktur entgegen. Dies betrifft neben den eigentlichen Umschlagsanlagen auch die dazu notwendigen Gleisanlagen. Zu vermerken ist, dass in den meisten der aufgeführten Orte Gleisanschlüsse im Anschlussbahnbetrieb bestehen.	entsprochen Ein entsprechender Vermerk wird im nächsten Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen in der Begründung des Grundsatzes G 3-10 gemacht.
196	G 3-22 Begründung Neu:	730-135-016 724-136 725-138 726-141 727-144	Im Ortsteil Dorndorf-Steudnitz ist die th-beton Gruppe auf ihren Güterverkehr angewiesen.	entsprochen Der Anschluss an das Zementwerk Dornburg bei Dorndorf-Steudnitz wird folgend in der Karte 3-1 dargestellt und im Grundsatz G 3-10 (im nächsten Planentwurf) mit aufgeführt.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
	G 3-10	728-146 729-142 825-143 826-145		
197	G 3-21 Begründung Neu: G 3-9	807-349-087	Der erste Satz des Plansatzes [G 3-21] zu „Güterverladestellen“ ist in die Begründung zu verlagern. Einzelne der aufgeführten Güterverladestellen sind zu streichen oder die Begründung ist zu ergänzen. Eine Übernahme in die Raumnutzungskarte, ggf. als Signatur, erscheint zweckmäßig. Die Begründung ist zu konkretisieren. Der Satz „Der Schienengüterverkehr soll ... weiter ausgebaut werden“ ist eine Verhaltensanforderung zu deren Umsetzung u. a. Sicherung und Erhalt von Güterverladestellen dienen. Es werden keine Standorte im Detail begründet. Sämtliche Standortbereiche oder Güterverladestellen sind qualifiziert und fachübergreifend zu begründen, um Bindungswirkung zu erlangen. Gegebenenfalls können auch Handlungserfordernisse aufgezeigt werden. Eine diesbezügliche Konzeption der RPG Ostthüringen ist nicht bekannt. Gibt es andere belastbare Belege für den (potenziellen) Bedarf an den aufgezeigten Güterverladestellen? Die Erhaltung und die vorsorgliche Sicherung von Güterverladestellen ist z. B. aus forstlicher Sicht sehr wichtig, um - vor allem in Kalamitätssituationen - größere Holzmengen über das Schienennetz aus den Schadgebieten zu den Holzkunden oder in Verladehäfen transportieren zu können. Die Notwendigkeit des Transportes über das öffentliche Straßennetz mit einer Tonnagebegrenzung für LKW wird dadurch vermieden bzw. zumindest reduziert. Der Begriff „Katastrophensituationen“ in der Begründung sollte durch den Begriff „Kalamitätssituationen“ ersetzt werden.	entsprochen Der Plansatz wird für den 2. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen vollständig überarbeitet (dann als G 3-9 ausgewiesen). Die Standorte für Güterverladestellen werden nun separiert und in verschiedene Funktionen oder Nutzungen gegliedert. Rücksprachen zu einer Vielzahl der neu genannten Güterverladestellen wurden mit den jeweiligen Akteuren auf verschiedener Ebene getroffen. Die Erhaltung und die vorsorgliche Sicherung von Güterverladestellen aus forstlicher Sicht in Bezug auf Kalamitätssituationen wird im Grundsatz weiter herausgearbeitet. Eine noch detailliertere Konzeption für die Güterverladestellen kann der Plangeber aus unterschiedlichen Gründen derzeit nicht leisten. Er nimmt lediglich eine (Vor-)Kategorisierung vor, welche die Fachplanung für mögliche Konzeptionen nutzen kann. Eine Spezifizierung der im Grundsatz angesprochenen Themen bzgl. Güterverladung obliegen dann der Fachplanung.
198	G 3-22 Neu:	807-349-088	Hinweis zu 3.1.4 Güterverkehr, G 3-22, Seite 56 f. Die Erhaltung und Sicherung von derzeit unregelmäßig genutzten Güterbahnstrecken ist sehr wichtig, um dort auch Holz und Holzprodukte transportieren zu können.	entsprochen

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
	G 3-10			
199	allgemein	1880-1-020	Summarisch ist festzuhalten, dass weitestgehend naturschutzrechtlich ausgewiesenen Schutzgebiete sowie auch wichtige Biotopvernetzungselemente in der ausgeräumten Agrarlandschaft bei den raumordnerisch bedeutsamen Vorhaben Beachtung fanden. Insbesondere die Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete wurden weitestgehend dargestellt. Jedoch im Hinblick auf die Entwicklung des Luftverkehrs ist die Betrachtung von naturschutzrechtlichen Prämissen (insbesondere Schutzgebiete) nur unzureichend erfolgt. Dahingehend sollte nochmals eine genauere Betrachtung erfolgen. Die Entwicklung des Luftverkehrs ist zu betrachten, bei welcher die naturschutzrechtlichen Auswirkungen bislang keinerlei Beachtung fanden. Der als überregional bedeutsam eingestufte Verkehrslandeplatz Leipzig Altenburg Airport wird im Regionalplan auf Grund seiner Standortvorteile in Ostthüringen und zu Westsachsen sowie wegen der Möglichkeit der Instrumentenflugbedingungen als Standort mit Entwicklungspotential aufgeführt. Gestärkt wird dies zudem noch durch die Fortentwicklung des Gewerbe- und Industrie-standortes (RIG-1) als Vorranggebiet bedeutsamer Industrie- und Gewerbeansiedlungen. Bereits jetzt kommt es durch die mit der Luftfahrt einhergehenden Vorschriften immer wieder zu Interessenkollisionen des angrenzenden Naturschutzgebiets Leinawald. Auf Grund von Lärmeinwirkungen durch den Flugbetrieb auf die Fauna im NSG sowie der luftfahrttechnisch begründeten Notwendigkeit der wiederkehrenden Trassenfreihaltung innerhalb der Waldflächen bestehen bereits zum jetzigen Zeitpunkt große Probleme hinsichtlich der Einhaltung der naturschutzrechtlichen Prämissen des Naturschutzgebietes. Da das Waldgebiet zugleich auch Teil der Natura 2000-Gebiete (Vogelschutzgebiet Nr. 44 und FFH-Gebiet Nr. 142) ist, wird der	nicht entsprochen Auf der Ebene der Regionalplanung bedarf es keine weitere Klärung der Umweltbelange bezüglich des Verkehrslandeplatz Altenburg Nobitz. Zum einen ist dieser bereits im Bestand und der Luftverkehr (Passagierzahlen) hat sich über die Jahre zurückentwickelt. Weitere naturschutzrechtliche Auswirkungen über die bereits im Bebauungsplan „Industriepark Nobitz – Am Flughafen“ hinaus angesprochen, sind nicht zu erwarten; auch vom Plangeber nicht gewollt. Die Aussagen im Grundsatz zum Luftverkehr sind sehr allgemein gehalten. Darüber hinaus wird der Verkehrslandeplatz Altenburg Nobitz im nächsten Entwurf des Regionalplans Ostthüringen nicht mehr als „überregional bedeutsam“ bewertet, sondern lediglich wie die anderen Luftverkehrsstandorte in Ostthüringen als „regional bedeutsam“. Der Terminus Entwicklungspotenzial wird nicht mehr verwendet. Vielmehr werden Eigenschaften des Verkehrslandeplatzes hervorgehoben. Unter anderem die Möglichkeit des Instrumentenfluges, der Anschluss an den Industrie- und Gewerbegebiet „Am Flugplatz Altenburg/Nobitz“, die Entwicklungen im Bereich Drohnen. Mit der Ausweisung des Verkehrslandeplatz Altenburg Nobitz als regional bedeutsamer Luftverkehrsstandort ist eine Beeinträchtigung des NSG Leinawald über die bereits im Bebauungsplan bekannten naturschutzrechtlichen Belange nicht zu erwarten. Eine vertiefende Prüfung fand bereits in der Fachplanung mit dem BPlan statt und eine andere Einschätzung würde der Plangeber auch nicht erlangen.

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
			Aspekt der naturschutzfachlichen Beeinträchtigung nochmals verstärkt.	
200	G 3-23 Neu: G 3-24	807-349-089	Grundsatz [G 3-23] und Begründung zum "Verkehrslandeplatz Leipzig-Altenburg" sind zu konkretisieren, zu streichen oder in eine Leitvorstellung umzuwandeln. Eine Zusammenführung mit G 3-24 wird empfohlen. Die Regelungsabsicht der Planungsträgerin wird nicht klar. Gemäß LEP 2025, Vorgabe 4.5.19 können in Regionalplänen „regional bedeutsame Luftverkehrsstandorte“ ausgewiesen werden. Die bisherige Formulierung Plansatzes lässt die Umsetzung dieses Auftrages nicht erkennen. Hier geht es um die Entwicklung des Verkehrslandeplatzes i. V. m. der standörtlichen Entwicklung der Wirtschaft. Die Darstellung von Leipzig-Altenburg in einem eigenen Plansatz i. V. m. der Bezeichnung „überregional bedeutsamer Verkehrslandeplatz“ lässt zudem den Schluss zu, dass für den Verkehrslandeplatz Leipzig-Altenburg eine neue Kategorie eingeführt wird. Das entspräche nicht dem o.g. Arbeitsauftrag. Im Sinne einer Normenklarheit sollen die Bezeichnungen des LEP 2025 Anwendung finden und die Plansätze G 3-23 und G 3-24 zusammengeführt werden.	entsprochen Die vom Einreicher angesprochenen Korrekturen werden vorgenommen. Beide Plansätze werden für den nächsten Entwurf vereint und anhand der Aussagen im LEP zusammengestellt. Zum Ist-Stand der Anbindung der Verkehrslandeplätze liegen dem Plangeber keine hinreichenden Informationen vor. Die allgemeine Aussage zum bestmöglichen Anschluss an das Netz des öffentlichen Verkehrs wird im nächsten Regionalplanentwurf mit einer standortbezogenen Begründung ergänzt. Ländlicher Raum Der im Grundsatz verwendete Ausdruck „ländlicher Raum“ wird nicht im Sinne eines Raumstrukturtypes verwendet, sondern ist vielmehr als eine übliche allgemeingültige Unterscheidung von städtisch und ländlich geprägt zu verstehen. Auf die Raumstrukturtypen nach 1.1.1 G LEP 2025 wird an geeigneter Stelle in den unterschiedlichen Kapiteln des Regionalplanes Ostthüringen hingewiesen.
201	G 3-24	807-349-090	Grundsatz [G 3-24] und Begründung zu „regional bedeutsamen Luftverkehrsstandorten“ sind zu qualifizieren oder zu streichen. Es fehlt jeweils eine standortbezogene sowie fachübergreifende Begründung unter Berücksichtigung aktueller Anforderungen des LEP 2025, wie z. B. Bezug zu Zentralen Orten, mittelzentralen Funktionsräumen oder Raumstrukturtypen, Vorranggebiete großflächige Industrieansiedlung etc. Die pauschale Aussage in der Begründung, die Verkehrs- bzw. Sonderlandeplätze „bestmöglich mit dem Netz des öffentlichen Verkehrs zu verbinden“, sollte mit Aussagen zum Ist-Stand und weiterem Handlungsbedarf ergänzt werden.	

Änderung des Regionalplanes Ostthüringen – Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung zum 1. Entwurf des Regionalplanes Ostthüringen mit integriertem 2. Entwurf des Abschnittes 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie (Beteiligungszeitraum 04.03. – 10.05.2019)

Abschnitt 3.1 – Verkehrsinfrastruktur

lfd. Nr.	Plansatz Begründung Karte	Anreg.-Nr.	Inhalt	Regionalplanerische Abwägung und Begründung
202	Karte 3-1	257-320-005	Der Verkehrslandeplatz Altenburg-Nobitz wird im Plansatz G 3-23 als überregional bedeutsam und in der Karte als regional bedeutsam eingestuft. Hier ist eine Anpassung erforderlich. Auch sollte die Bezeichnung in der Karte nicht „Flugplatz“, sondern „Luftverkehrsstandort“ lauten. Es handelt sich um Richtigstellungen/Herstellung der Übereinstimmung zwischen Text und Karte.	teilweise Entsprochen Als Benennung der Verkehrslandeplätze in der Karte 3-1 wird fortan die Begrifflichkeit aus dem LEP 2025 sowie Regionalplan verwendet: „Regional bedeutsamer Flugplatz“. Das „überregional“ wird im Plansatz entfernt.