



# REGIONALE PLANUNGSGEMEINSCHAFT SÜDWESTTHÜRINGEN

Körperschaft des öffentlichen Rechts  
VORSITZENDER DES PLANUNGS-AUSSCHUSSES

Regionale Planungsstelle Südwestthüringen  
Karl-Liebknecht-Straße 4 • 98527 Suhl

Bundesministerium für Verkehr und digitale  
Infrastruktur  
Referat G 12  
Stichwort „BVWP 2030“  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen (Bitte bei Antwortschreiben angeben)

Hildburghausen  
19.04.2016

## **Stellungnahme der Regionalen Planungsgemeinschaft (RPG) Südwestthüringen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2030 (Stand März 2016)**

Bezug: Unterlagen gemäß Veröffentlichung unter [www.bmvi.de](http://www.bmvi.de)  
(Beschluss-Nr.: PLA 03/308/2016)

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eröffnet für alle natürlichen und juristischen Personen mit Wohn- bzw. Geschäftssitz in Deutschland die Möglichkeit, im Zeitraum vom 21.03.2016 bis 02.05.2016 zum Entwurf des BVWP 2030 Stellung zu nehmen.

Seitens der RPG Südwestthüringen wurden die im Internet bereitgestellten Planunterlagen geprüft und mit folgendem Ergebnis beraten:

### **Allgemeines**

**Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist Grundlage wirtschaftlicher Entwicklungsmöglichkeiten, Garant für ein hohes Maß an Mobilität von Personen und Gütern und nicht zuletzt ausschlaggebend für die Standort- und Lebensqualität. Für die Planungsregion Südwestthüringen, die sich seit der politischen Wende zu einem vitalen und leistungsfähigen Wirtschaftsraum im Osten Deutschlands entwickelt hat, ist deshalb die Sicherung des erreichten Niveaus und die Beseitigung noch bestehender Lücken/Engpässe im bestehenden und geplanten Bundesstraßen- und Schienennetz eine entscheidende Voraussetzung zur Sicherung von wirtschaftlicher Prosperität und Lebensqualität.**

**Die nachstehenden Verkehrsinfrastruktur-Vorhaben sind in diesem Kontext für die Planungsregion Südwestthüringen von grundlegender Bedeutung, da sie sowohl die innerregionale Erschließung und Verkehrsbündelung verbessern als auch eine überregionale leistungsfähige Verkehrsvernetzung gewährleisten. Sie sind insofern unverzichtbare Bausteine von Verkehrsachsen mit überregionaler Ausrichtung.**

### **Anregungen/Forderungen**

**Mit Blick auf den in der Planungsregion Südwestthüringen notwendigen weiteren Ausbau des Bundesstraßen- wie auch des Schienennetzes fehlen im vorgelegten Entwurf des BVWP 2030 wichtige Vorhaben. Darüber hinaus sind bestimmte, die Leistungsfähigkeit**

Landratsamt Hildburghausen • Landrat Thomas Müller • Vorsitzender des Planungsausschusses der RPG Südwestthüringen  
Wiesenstraße 18 • 98646 Hildburghausen  
Telefon: 03685 / 445 - 101 • Telefax: 03685 / 445 - 500

Regionale Planungsgemeinschaft Südwestthüringen • Regionale Planungsstelle • Karl-Liebkechtstr. 4 • 98527 Suhl  
Telefon: 03681 / 73 - 2301 • Telefax: 03681 / 73 - 2302 • E-Mail: [Regionalplanung-sued@tlvwa.thueringen.de](mailto:Regionalplanung-sued@tlvwa.thueringen.de)  
[www.regionalplanung.thueringen.de](http://www.regionalplanung.thueringen.de)

des Straßennetzes verbessernde Vorhaben in ihrer verkehrlichen Dringlichkeit nicht hinreichend eingestellt. Demzufolge werden seitens des Trägers der Regionalplanung in Südwestthüringen folgende Forderungen geltend gemacht:

#### 1. Aufnahme der Vorhaben

- **Bahnlückenschluss (Werrabahn) zwischen Eisfeld und Coburg,**
  - **OU Wasungen im Zuge der B 19 sowie**
  - **OU Stockhausen im Zuge der B 19 / B 84**
  - **OU Dorndorf/Merkers im Zuge der B 62**
- in den vordringlichen Bedarf und Forcierung der Planungen,

#### 2. Aufstufung der Vorhaben

- **OU Etterwinden im Zuge der B 19,**
  - **B 19 Abschnitt Wilhelmsthal – Eisenach,**
  - **OU Hildburghausen im Zuge der B 89 sowie**
  - **OU Harras im Zuge der B 89**
- in den vordringlichen Bedarf und Forcierung der Planungen.

Darüber hinaus wird Klärungs- bzw. Abstimmungsbedarf zu folgenden Punkten gesehen:

- Die im bisherigen BVWP 2003 im vordringlichen Bedarf enthaltene und raumgeordnete OU Neuhaus a. Rwg. im Zuge der B 281 ist nicht mehr im Entwurf des BVWP 2030 enthalten. Statt dieser nordwestlichen OU ist eine südöstliche Variante unter der Bezeichnung OU Neuhaus a. Rwg. (B 4n/B 281) mit einer Länge von 6,3 km im weiteren Bedarf gelistet. Diese Variante ist von den zuständigen Planungsträgern bisher nicht kommuniziert worden und somit regional nicht bekannt. Diese südöstliche OU-Variante für Neuhaus a. Rwg. kann nicht ohne das Neubauvorhaben OU Lichte/Schmiedefeld/Reichmannsdorf im Zuge der B 281 (ca.12,2 km) verkehrswirksam werden. Die RPG Südwestthüringen hat aufgrund dieser neuen Entwicklung Abstimmungsbedarf (betreffe laufendem Regionalplanänderungsverfahren) und erwartet, dass die beiden Vorhaben im BVWP 2030 verbleiben und die erforderlichen Planungsleistungen vorangetrieben werden.
- Betreffe der im weiteren Bedarf eingeordneten Vorhaben bzw. Abschnitte der geplanten B 87n ist klarzustellen, warum Abschnitte mit bereits abgeschlossenem Raumordnungsverfahren ebenso im Planungsstand mit „OP“ gekennzeichnet werden, wie Abschnitte, die bisher raumordnerisch ohne Anarbeitungsstand sind (OU Kaltenordheim, OU Diedorf).
- Generell ist unklar, warum in der Projektliste für Thüringen die Spalte „Raumordnerische Beurteilung“ weitgehend unkommentiert bleibt. Dies ist bei anderen Bundesländern nicht der Fall.

#### Begründung:

- **Bahnlückenschluss (Werrabahn) zwischen Eisfeld und Coburg**

Während die Planungsregion Südwestthüringen mit den realisierten Bundesautobahnen (BAB) A 71 und A 73 sowie der A 4 bereits eine gute Anbindung an das Bundesfernstraßennetz aufweist, besteht beim Schienenverkehr noch Nachholbedarf.

Mit Blick auf das raumordnerische Kriterium Erreichbarkeit von Oberzentren im Schienenpersonenverkehr ist festzustellen, dass Teilräume in der Planungsregion Südwestthüringen diesbezüglich Defizite aufweisen, welche im Raum des Landkreises Hildburghausen besonders erheblich sind.

Der Bahnlückenschluss der Werrabahn zwischen Eisfeld und Coburg hat für Südwestthüringen überregionale Effekte und stellt somit ein nutzbringendes Vorhaben und gewichtigen Standort-

faktor dar. Eine durchgängige Werrabahn schafft nicht nur einen Zugang zum vorgesehenen ICE-Halt Coburg, sondern auch eine für Südwestthüringen fehlende Bahnverbindung zwischen den ICE-Halten Eisenach und Coburg. Mit einer solchen großräumig wirksamen Schienenverbindung in Nordwest-Südost-Relation entlang des Thüringer Waldes ist für die Bevölkerung der Planungsregion Südwestthüringen durchaus eine neue Qualität im Hinblick auf den schienegebundenen Zugang zum Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn zu erreichen.

Die Reaktivierung dieser wichtigen Schienenverbindung zwischen Südwestthüringen und dem nordwestlichen Oberfranken ist jedoch nicht nur für den Personenverkehr von Vorteil, sondern eröffnet vor dem Hintergrund steigender Energiekosten und stark angewachsener Güterverkehrsströme auch Transportalternativen auf der Schiene. So können die Potenziale der Güterströme in und aus dem südthüringischen und nordwest-oberfränkischen Raum besser erschlossen und über diese neue Schienenverbindung unter Umgehung bereits hoch belasteter Bahnstrecken abgewickelt werden. Die Einbeziehung der Güterverkehre auf der Schiene bildet ein wichtiges Entscheidungskriterium für den Bahnlückenschluss zwischen Eisfeld und Coburg.

Das LEP Thüringen 2025 führt dazu unter 4.5.5 G aus:

„Im Schienennetz soll die Verbindungsqualität nachfolgender Verbindungen bevorzugt erhöht werden: ... - Eisenach – (Coburg) - ...“

(siehe auch Regionalplan Südwestthüringen, G 3-5).

#### • **Bedeutung der B 19 für Südwestthüringen und darüber hinaus**

Die B 19 hat als Nord-Süd-Achse eine herausgehobene verkehrliche Bedeutung für die Planungsregion Südwestthüringen. Sie verbindet nicht nur die BAB A 4 im Raum Eisenach mit der BAB A 71 bei Meiningen miteinander, sondern schafft damit auch sinnvolle verkehrliche Anschlussbezüge und Verknüpfungen über die Planungsregion hinaus an das großräumige Straßennetz:

- Meiningen – Eisenach – Bad Langensalza – Mühlhausen (B 19/B 84)
- Bad Salzungen – Eisenach – Gotha – Oberzentrum Erfurt (B 19/BAB A 4)
- über BAB A 4 (geplante Anschlussstelle Wommen) verbesserte Anbindung an künftige BAB A 44 nach Kassel und weiter ins Ruhrgebiet sowie in die Wirtschaftsräume Hannover und Hamburg
- über BAB A 71 und BAB A 70 Weiterführung der B 19 in den Raum Schweinfurt/Würzburg.

Auch ihre regionale Erschließungs- und Verbindungsfunktion sowie der Leistungsaustausch zwischen Wirtschaftsräumen bzw. Zentralen Orten im Werratal ist raumordnerisch hervorzuheben, z.B. für die Wirtschaftsräume Meiningen, Schmalkalden und Bad Salzungen sowie die Anbindung an den Wirtschaftsraum Eisenach und den Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel.

Da die Ziele der Raumordnung und Verkehrsnetzplanung über das System der Zentralen Orte eng verzahnt sind, bedarf es dabei auch der Betrachtung von räumlichen Ausprägungen von Erreichbarkeitsdefiziten. Dabei stellt man fest, dass raumordnerische Mindeststandards der Erreichbarkeit von Autobahnen und von Oberzentren aus dem Raum des Werratales nördlich von Meiningen bis Eisenach nicht bzw. nur teilweise erfüllt werden.

Grund dafür ist die unzureichende durchgängige Leistungsfähigkeit der B 19. So wird aus diesem Raum eine PKW-Fahrt von mehr als 30 min. bis zur nächsten Autobahnanschlussstelle und bis zum nächsten Oberzentrum von mehr als 45 min., teilweise sogar mehr als 60 min. benötigt.

Nur ein ortsdurchfahrtsfreier Ausbau der B 19 zwischen der BAB A 71 bei Meiningen und der BAB A 4 bei Eisenach trägt zu einer erheblichen Qualitätsverbesserung des Bundesstraßenverkehrs bei, verkürzt die Reisezeiten erheblich und führt so zu der beabsichtigten leistungsfähigen B 19 mit Bündelungswirkung für den Verkehr.

Die RPG Südwestthüringen erachtet es deshalb für erforderlich, die nachgenannten Vorhaben im Zuge der B 19 in den vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 einzuordnen und damit zu gewährleisten, dass der leistungsfähige Aus- und Neubau der B 19 bis 2030 realisiert werden kann.

- **OU Wasungen im Zuge der B 19**

Das Vorhaben war im BVWP 2003 im vordringlichen Bedarf eingeordnet. Insofern ist die Nichtaufnahme im vorliegenden Entwurf des BVWP 2030 nicht nachvollziehbar und inakzeptabel.

Aufgrund der vorhandenen straßenbaulichen Gegebenheiten, der städtebaulichen Situation und der hohen Verkehrsbelastungen (Lärm, Erschütterungen, Schadstoffe) für die Bürger haben sich im Zuge der Ortsdurchfahrt von Wasungen Verkehrsverhältnisse eingestellt, die den Bau einer Umgehungsstraße dringend notwendig machen.

Für die B 19 als wichtige verkehrliche Schlagader in Nord-Süd-Ausrichtung stellt die derzeitige Ortsdurchfahrt Wasungen eine den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit erheblich einschränkende Schwachstelle dar. Daraus ergeben sich auch Probleme hinsichtlich der leistungsfähigen verkehrlichen Anbindung des Wirtschaftsraumes Schmalkalden an die BAB A 71 bei Meiningen. Deshalb hat der weitere Ausbau der B 19 mittels OU Wasungen große verkehrliche Bedeutung, da eine leistungsfähige Bundesstraße zwischen Schmalkalden und der BAB A 71 bei Zella-Mehlis (konzipierte B 62neu) fehlt.

Der Planungsabschnitt der OU Wasungen ist Teil des Gesamtkonzeptes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der B 19 im Werratal mit dem Ziel der Herausnahme dieser Bundesstraße aus allen Ortslagen und der leistungsfähigen Anbindung dieser an das großräumige Verkehrsnetz.

Das Landesentwicklungsprogramm (LEP) Thüringen 2025 führt dazu unter 4.5.8 G aus:

„Im Straßennetz soll insbesondere die Verbindungsqualität nachfolgender Verbindungen durch Neu- und Ausbaumaßnahmen verbessert werden: ... A 4 – Eisenach – Meiningen – A 71 ...“

(siehe auch Regionalplan Südwestthüringen, G 3-7).

- **OU Etterwinden im Zuge der B 19**

Die durch Etterwinden (Gemeinde Moorgrund) verlaufende B 19 weist so erhebliche Durchgangsverkehrsströme auf (6.400 bis 7.350 Kfz/24 h mit einem Durchgangsverkehrsanteil von 96 %), dass die Grenze der Ortsverträglichkeit schon heute erreicht ist (Prognose 2025: 10.500 Kfz/24 h).

Vor allem der Schwerlastverkehr (Verkehrsanteil 10 – 11 %), der eine enge und kurvenreiche, etwa 1 km lange Ortsdurchfahrt mit sehr begrenztem Straßenseitenraum passieren muss, trägt entscheidend dazu bei, dass für die Anwohner hohe Belastungen durch Verkehrslärm, Erschütterungen und Abgase die Regel sind. Hinsichtlich Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Verkehrsablaufs bestehen erhebliche Mängel, die nicht länger zu tolerieren sind.

Deshalb wird eine Einordnung des Vorhabens OU Etterwinden in den vordringlichen Bedarf und eine Forcierung der Planungsleistungen gefordert.

Das Landesentwicklungsprogramm (LEP) Thüringen 2025 führt dazu unter 4.5.8 G aus:

„Im Straßennetz soll insbesondere die Verbindungsqualität nachfolgender Verbindungen durch Neu- und Ausbaumaßnahmen verbessert werden: ... A 4 – Eisenach – Meiningen – A 71 ...“

(siehe auch Regionalplan Südwestthüringen, G 3-8).

- **Abschnitt Wilhelmsthal – Eisenach im Zuge der B 19**

Das Vorhaben war im BVWP 2003 im vordringlichen Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag eingeordnet. Im Übrigen liegt das Ergebnis des durchgeführten Raumordnungsverfahrens vor (Landesplanerische Beurteilung vom 22.09.2014). Danach entspricht das Neubauvorhaben in der Variante 4 unter Beachtung entsprechender Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung. Der Abstufung in den weiteren Bedarf des BVWP 2030 wird seitens der RPG Südwestthüringen nicht zugestimmt.

Auf der derzeitigen B 19 besteht ab Etterwinden in Richtung Norden ein hoher Streckenwiderstand, der sich aus der bereits dargelegten Ortsdurchfahrtsproblematik von Etterwinden und im weiteren der Ortsdurchfahrt von Eisenach sowie aus der unübersichtlichen, kurvenreichen Trassenführung mit markanten Steigungs- und Gefällestrrecken nördlich von Wilhelmsthal ergibt.

Infolge dessen, wie auch durch den vorhandenen Schwerlastverkehrsanteil, bestehen signifikante Probleme für die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs in diesem Abschnitt. Aufgrund der topographischen Gegebenheiten sowie unter Berücksichtigung des Natur- und Landschaftsschutzes kann eine bedarfsgerechte Straßenverbindung nur über eine veränderte Trassenführung ermöglicht werden.

Mit der prognostizierten Steigerung des Verkehrsaufkommens und des Anteils an Schwerlastverkehr in den nächsten Jahren wird der Bedarf des Neubauabschnittes von Wilhelmsthal nach Eisenach immer dringlicher.

Diese neue B 19 - Trasse ermöglicht durch ihre Verknüpfung mit der als Bundesstraße eingestuften ehemaligen BAB A 4 auch die Umleitung überregionaler Verkehre sowie eine bessere Verteilung der Quell- und Zielverkehre von Eisenach und somit eine verkehrliche Entlastung des Stadtgebietes.

(Erfordernisse der Raumordnung vgl. LEP Thüringen 2025, 4.5.8 G sowie Regionalplan Südwestthüringen, G 3-8)

- **OU Stockhausen im Zuge der B 19 / B 84**

Das Vorhaben war im BVWP 2003 im vordringlichen Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag eingeordnet. Insofern ist die Nichtaufnahme im vorliegenden Entwurf des BVWP 2030 nicht nachvollziehbar und inakzeptabel.

Die Ortsdurchfahrt Stockhausen ist wegen der neuen Zubringerfunktion der B 84 für die Stadt Eisenach zur Anschlussstelle (AS) Eisenach-Ost der BAB A 4 (derzeit ca. 7.000 Kfz/24 h bei einem Schwerlastverkehrsanteil von 11 %) bereits über die Ortsverträglichkeit hinaus belastet (analog Ortsdurchfahrt Etterwinden).

Mit Blick auf die geplante Verlegung der B 19 im Abschnitt zwischen Wilhelmsthal und Eisenach stellt die OU Stockhausen im unmittelbaren Anschluss daran den letzten notwendigen Neubauabschnitt dar, um die B 19n und die B 84 gemeinsam auf kurzem Weg zur AS Eisenach-Ost der BAB A 4 zu führen.

Durch die östliche Umfahrung von Stockhausen wird neben der deutlichen Verkehrsentlastung dieser Ortslage vor allem eine durchgängige Verbesserung des Verkehrsflusses im Zuge der B 19 als wichtiger Nord-Süd-Verkehrsachse im Bundesfernstraßennetz erreicht. Als Bündelungsstrecke mit prognostizierten Verkehrsstärken von ca. 11.500 Kfz/24 h im Jahr 2025 und einem Schwerlastverkehrsanteil von über 13 % ist deren dringender Bedarf gegeben.

(Erfordernisse der Raumordnung vgl. LEP Thüringen 2025, 4.5.8 G sowie Regionalplan Südwestthüringen, G 3-8)

- **Bedeutung der B 89 für Südwestthüringen**

Die B 89 hat als West-Ost-Verbindungsachse zwischen der BAB A 71 AS Meiningen-Süd und der BAB A 73 AS Eisfeld-Nord (über B 281) eine bedeutsame verkehrliche Bündelungsfunktion in der Planungsregion Südwestthüringen. Sie verbindet die Mittelzentren Meiningen und Hildburghausen miteinander und gewährleistet als Autobahnzubringer den Zugang dieser Wirtschafts- und Siedlungsräume zum Bundesfernstraßennetz. Nach Inbetriebnahme der BAB A 71 und BAB A 73 ist ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der B 89 in diesem Abschnitt zu verzeichnen.

Allerdings kann die B 89 die ihr zugewiesene Verkehrsbündelungsfunktion durchgängig nicht so leistungsfähig wie nötig erfüllen, da die Ortsdurchfahrten Hildburghausen, Heßberg, Schackendorf und Harras sowie die mehrfache niveaugleiche Querung der Werrabahn den Verkehrsfluss erheblich beeinträchtigen.

Nur ein ortsdurchfahrtsfreier Aus- und Neubau der B 89 zwischen Hildburghausen und der BAB A 73 bei Eisfeld führt zu der notwendigen Qualitätsverbesserung des Verkehrs auf dieser Bundesstraße.

Die RPG Südwestthüringen erachtet es für erforderlich, die nachgenannten Vorhaben im Zuge der B 89 in den vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 einzuordnen und damit den leistungsfähigen Aus- und Neubau der B 89 bis 2030 zu realisieren.

- **OU Hildburghausen im Zuge der B 89**

Das Vorhaben war im BVWP 2003 im vordringlichen Bedarf eingeordnet. Der erfolgten Abstufung in den weiteren Bedarf des BVWP 2030 wird seitens der RPG Südwestthüringen nicht zugestimmt.

Durch den teilweise im Einbahnstraßensystem geführten Verlauf der B 89 durch Innenstadtbereiche von Hildburghausen mit häufigen Verknüpfungspunkten und Zufahrten in den eng bebauten Straßenzügen bestehen auch im Hinblick auf die verkehrliche Belastung der Anwohner kritische Zustände. Auch die im Zuge der B 89 liegenden drei schienengleichen Bahnübergänge der Werrabahn wirken sich sehr ungünstig auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit aus. Die Verkehrsstärken liegen zwischen 4.600 und 9.100 Kfz/24 h.

Gleichermaßen davon betroffen ist die benachbarte Ortsdurchfahrt von Heßberg. Bedingt durch ihre Funktion als Autobahnzubringer Richtung BAB A 73 wird für die B 89 ausgehend von der gewerblichen Entwicklung im Raum Hildburghausen für 2025 ein Verkehrszuwachs auf 10.300 Kfz/24 h mit einem Schwerlastverkehrsanteil von über 11 % prognostiziert.

Mittels der Verlegung B 89 an den südlichen Stadtrand von Hildburghausen und die Umfahrung der Ortslage Heßberg werden die Erreichbarkeiten in Richtung BAB A 73 sowie die Verkehrssicherheit in den bebauten Ortslagen von Hildburghausen und Heßberg deutlich verbessert. Darüber hinaus ergeben sich mit der OU Hildburghausen verkehrsgünstige Verknüpfungspunkte mit den Gewerbe- bzw. Industriegebieten „Nordost“ und „Schraube“ sowie Öffnungsmöglichkeiten des derzeitigen Einbahnstraßenringes in der Innenstadt von Hildburghausen.

Das LEP Thüringen 2025 führt dazu unter 4.5.8 G aus:

„Im Straßennetz soll insbesondere die Verbindungsqualität nachfolgender Verbindungen durch Neu- und Ausbaumaßnahmen verbessert werden: ... Meiningen – Hildburghausen – A 73 – Eisfeld ...“

(siehe auch Regionalplan Südwestthüringen, G 3-9).

- **OU Harras im Zuge der B 89**

Im Zuge der leistungsfähigen Straßenanbindung des Mittelzentrums Hildburghausen an die BAB A 73 bei Eisfeld beeinträchtigen die Ortsdurchfahrten von Schackendorf und Harras in erheblichem Maß die Verkehrsqualität auf der B 89. Durch enge Kurven, teils fehlende Gehwege, einmündende Straßen und Grundstückszufahrten in diesen Ortslagen sowie den schienengleichen Bahnübergang in Harras i.V.m. der Steigungsstrecke am Harraser Berg ist der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit auf der B 89 auch in diesem Abschnitt eingeschränkt.

Bei derzeitigen Verkehrsstärken von ca. 7.000 Kfz/24 h (Prognose 2025: 9.500 Kfz/24 h) und der schlechten Verkehrsqualität der B 89 mit unzureichender Verkehrsbündelung ist der Bau der Ortsumgehungen für Schackendorf und Harras und damit auch die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs unerlässlich.

(Erfordernisse der Raumordnung vgl. LEP Thüringen 2025, 4.5.8 G)

- **Bedeutung der B 62 für Südwestthüringen**

Die B 62 hat als Ost-West-Verbindungsachse zwischen der B 19 und der BAB A 4 in Hessen eine bedeutsame Bündelungsfunktion für regionale und überregionale Verkehrsströme. Sie bindet auch das Mittelzentrum Bad Salzungen an das Bundesfernstraßennetz an. Allerdings ist festzuhalten, dass die B 62 die ihr zugewiesene Verkehrsbündelungsfunktion aufgrund verkehrsbehindernder Ortsdurchfahrten durchgängig nicht so leistungsfähig wie nötig erfüllen kann.

Nur ein weitgehend ortsdurchfahrtsfreier Aus- und Neubau der B 62 zwischen der B 19 und der Landesgrenze Thüringen/Hessen führt zu der notwendigen Qualitätsverbesserung des Verkehrs auf dieser Bundesstraße. Insofern wurden mit den realisierten/im Bau befindlichen Abschnitten der OU Bad Salzungen bereits wichtige Maßnahmen zur Ertüchtigung der B 62 ergriffen, welche mit dem im Entwurf des BVWP 2030 fest disponierten Neubauvorhaben Werraquerung (5.BA OU Bad Salzungen) ihren Fortgang nimmt.

Mit der perspektivisch konzipierten Verlängerung der B 62 über die B 19, den Neubauabschnitt der L 1026 von Niederschmalkalden nach Schmalkalden, weiter über die L 1118 Steinbach-Hallenberg, Viernau und Benshausen (Aufbindung auf vorhandene B 62) zur BAB A 71 AS Suhl/Zella-Mehlis wird sich die verkehrliche Bedeutung dieser Bundesstraße für die Planungsregion Südwestthüringen und ihre wirtschaftliche Entwicklung weiter erhöhen.

Die RPG Südwestthüringen erachtet es deshalb für erforderlich, das nachgenannte Vorhaben im Zuge der B 62 in den vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 einzuordnen und damit den leistungsfähigen Aus- und Neubau der B 62 bis 2030 zu realisieren.

- **OU Dorndorf/Merkers im Zuge der B 62**

Das Vorhaben war im BVWP 2003 im vordringlichen Bedarf eingeordnet. Insofern ist die Nichtaufnahme im vorliegenden Entwurf des BVWP 2030 nicht nachvollziehbar und inakzeptabel.

Die Ortsdurchfahrten Dorndorf und Merkers sind mit Verkehrsstärken von 9.900 Kfz/24h (9,1 % Schwerlastverkehrs-Anteil) schon heute nicht in der Lage, den Verkehr sicher und flüssig zu bewältigen. Die gegenwärtige Verkehrsführung ist durch einen kurvigen Verlauf, einen unzureichenden Straßenquerschnitt mit beidseitiger, teils unmittelbar angrenzender Wohnbebauung sowie durch zahlreiche Einmündungen (Anlieger-, Wohnstraßen, Grundstückszufahrten) gekennzeichnet. Dies führt zu Behinderungen im Verkehrsablauf und zur Erhöhung der Reisezeiten. Durch das Queren von Fußgängern und Radfahrern im Bereich der Ortsdurchfahrten sowie teilweise nicht vorhandener Gehwege besteht ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmer. Die Führung des Durchgangsverkehrs durch die Ortslagen bedingt zudem erhebliche Lärm- und Schadstoffbelastungen. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität ist durch die hohe Verkehrsdichte und die damit verbundenen großen Immissionsbelastungen schon heute gering. Mit einer Zunahme des Kfz-Verkehrsaufkommens bis zum Jahr 2025 werden sich einerseits die Lärm- und Schadstoffbelastungen weiter erhöhen und andererseits die Wohn- und Aufenthaltsqualität weiter verringern. Die vorhandene Trassenführung der B 62 in den Ortslagen Dorndorf und Merkers ist aus insgesamt verkehrlichen und städtebaulichen Gründen sowie aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit in den Randbereichen für die prognostizierte Kfz-Verkehrsbelegung nicht ausbaufähig. Ein Ausbau im Bestand entspricht zudem weder der erforderlichen Leistungsfähigkeit noch den landesplanerischen Zielsetzungen.

Mit der Neubautrasse wird eine Straße mit einer einheitlichen Strecken- und Verkehrscharakteristik angeboten, die das prognostizierte Kfz-Verkehrsaufkommen von 12.800 Kfz/24h (9,4 % Schwerlastverkehrs-Anteil) wirtschaftlich und sicher abwickeln kann. Die Ortsdurchfahrten werden entlastet sowie Engstellen und Mängel beseitigt.

Das Landesentwicklungsprogramm (LEP) Thüringen 2025 führt dazu unter 4.5.8 G aus:

„Im Straßennetz soll insbesondere die Verbindungsqualität nachfolgender Verbindungen durch Neu- und Ausbaumaßnahmen verbessert werden: ... (Bad Hersfeld) - A 4 - Bad Salzungen ...“

(siehe auch Regionalplan Südwestthüringen, G 3-10 und G 3-14).

**Müller**

Vorsitzender des Planungsausschusses

Landrat