



REGIONALE PLANUNGSGEMEINSCHAFT SÜDWESTTHÜRINGEN

Körperschaft des öffentlichen Rechts
PRÄSIDENT

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

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und
Landwirtschaft
Referat 44
Werner-Seelenbinder-Straße 8
99096 Erfurt

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom
44-3601/17-5-27044/18

Unser Zeichen (Bitte bei Antwortschreiben angeben)

Bad Salzungen
27.09.2018

Stellungnahme der Regionalen Planungsgemeinschaft (RPG) Südwestthüringen im Rahmen der Behördenbeteiligung zum Entwurf des Landesstraßenbedarfsplanes 2030 für den Freistaat Thüringen einschließlich Umweltbericht

Bezug: Unterlagen (Entwurf Stand Mai 2018) gemäß Veröffentlichung unter www.lstrbpl2030.de

Mit Schreiben vom 11.07.2018 beteiligt das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft die RPG Südwestthüringen in o.g. Verfahren. Der Träger der Regionalplanung in Südwestthüringen bedankt sich für die Beteiligung und die Möglichkeit, Stellung bis 01.10.2018 beziehen zu können.

Die bereit gestellten o.g. Entwurfsunterlagen wurden mit folgendem Ergebnis geprüft und beraten:

Aus Sicht der RPG Südwestthüringen fungiert der Landesstraßenbedarfsplan 2030 als strategische Planungsgrundlage zur Anpassung des Netzes der Landesstraßen an künftige Anforderungen. Mit Blick auf den Mitteleinsatz wird der dabei verfolgte planerische Grundsatz begrüßt, wonach die Substanzerhaltung des Bestandsnetzes Vorrang vor Aus- und Neubaumaßnahmen hat. Dennoch bleibt auch weiterhin ein bestimmter Bedarf an Aus- und Neubaumaßnahmen, vor allem bei Ortsumfahrungen zur Entlastung der Anwohner vom Durchgangsverkehr und zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit des Landesstraßennetzes.

Auch die Ausgestaltung des Landesstraßenbedarfsplanes als Vorhaben- und Investitionsrahmenplan in Analogie zum Bundesverkehrswegeplan findet Zustimmung.

Zu folgenden Punkten wird seitens des Trägers der Regionalplanung in Südwestthüringen Ergänzungs-/Qualifizierungsbedarf gesehen:

1. Das Landesstraßennetz des Freistaates Thüringen bedarf zweifelsfrei einer Differenzierung, die gemessen an der verkehrlichen Bedeutung von Streckenabschnitten und weiteren Kriterien im Ergebnis zur Herausarbeitung eines Leistungsnetzes führen muss. Allerdings wird es dem Anspruch eines Landesstraßenbedarfsplanes 2030 nicht gerecht, auf eine für das Jahr 2015 ermittelte Karte 3 (siehe S. 14 und Anhang A-4) zurückzugreifen, sowohl was die inhaltliche Seite als auch die kartografische Darstellung angeht.

Landratsamt Wartburgkreis • Präsident und Landrat Reinhardt Krebs o.V.i.A.
Erzberger Allee 14 • 36433 Bad Salzungen
Telefon: 03695/61 51 00 • Telefax: 03695/61 51 99

Regionale Planungsgemeinschaft Südwestthüringen • Regionale Planungsstelle • Karl-Liebknecht-Straße 4 • 98527 Suhl
Telefon: 0361/57 331-5301 • Telefax: 0361/57 331-5302 • E-Mail: regionalplanung-sued@tlvwa.thueringen.de
www.regionalplanung.thueringen.de

Karte 3 zeigt kein schlüssiges Leistungsnetz, welches das notwendige Zusammenspiel von Landes- und Bundesfernstraßen (Bundesstraßen, Autobahnen) als Netz erkennen lässt. Es bedarf der Erstellung eines an den künftigen Anforderungen ausgerichteten „Leistungsnetzes 2030“ (Planungsziel).

Die gewählte Größe bzw. der Maßstab der Karte Leistungsnetz werden als nicht geeignet angesehen, das entsprechende Straßennetz erkenn- und nachvollziehbar darzustellen. Im Landesstraßenbedarfsplan 2030 sollte die notwendige Entwicklung des Landesstraßennetzes differenziert nach Leistungsnetz und restlichem Landesstraßennetz in der Maßstabsebene 1:200.000 analog der Straßenkarte des Thüringer Landesamtes für Bau und Verkehr aufgezeigt werden. Das gewährleistet nicht nur eine bessere Lesbarkeit der Karte, sondern trägt auch dazu bei, notwendige Netzabläufe/-entwicklungen besser zu verstehen.

2. Ein wesentliches Kriterium bei der Erstellung des Leistungsnetzes ist die Sicherstellung der Erreichbarkeit aller Zentralen Orte.

Mit Blick auf die Karte 3 – Leistungsnetz 2015 ist dies für die Planungsregion Südwestthüringen nicht in ausreichendem Maße gegeben. Dazu im Einzelnen:

- Das Grundzentrum Schleusegrund ist bisher nicht in das Leistungsnetz eingebunden. Dieser Mangel ist zu beheben.
- Auch für das Grundzentrum Mihla fehlt eine entsprechende Anbindung an das Leistungsnetz im Raum Eisenach.
- Der Streckenabschnitt Dermbach – Oechsen wurde aus der zum Leistungsnetz gehörenden Verbindungsachse zwischen den Zentralen Orten Geisa, Dermbach und Schmalkalden ausgeklammert. Dies erschließt sich nicht und sollte behoben werden.
- Der Streckenabschnitt Oberkatz – Kaltensundheim als Bestandteil der Verbindungsachse der Zentralen Orte Wasungen und Kaltennordheim fehlt ebenfalls.
- Auch in der Relation Suhl/Zella-Mehlis – Schmalkalden fehlt zwischen Viernau und Steinbach-Hallenberg ein Baustein im Leistungsnetz.
- Das Grundzentrum Bad Colberg – Heldburg sollte an das Mittelzentrum Hildburghausen durchgängig über das Leistungsnetz angebunden werden. Hier fehlt der Streckenabschnitt Streufdorf – Steinfeld.
- Gleiches gilt für die Verbindung des Grundzentrums Römhild mit dem Mittelzentrum Hildburghausen, in welcher der Streckenabschnitt Zeilfeld – Hildburghausen fehlt.

3. Unter Verweis auf die auf S. 6 des Planentwurfes getroffene Aussage „... Die Erweiterung des Landesstraßennetzes, d.h. der Bau von Ortsumfahrungen oder Zubringern soll sich auf die Überhänge aus den Programmen des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) und auf Vorhaben aus den Regionalplänen für Thüringen beschränken ...“ besteht Klärungs- bzw. Ergänzungsbedarf dahingehend, wie die im gültigen Regionalplan Südwestthüringen enthaltenen Freihaltekorridore und –trassen für Ortsumfahrungen

- von Schmalkalden, Steinbach-Hallenberg und Viernau im Zuge der L 1118
 - Obermaßfeld-Grimmenthal im Zuge der Landesstraße L 1131
 - von Walldorf, Melkers, Herpf, Stepfershäuser, Dörrsolz und Oberkatz im Zuge der Landesstraßen L 2624 und L 1124
 - von Steinfeld im Zuge der L 1134 (Vorhaben bereits planfestgestellt)
- vorhabensspezifisch Eingang in den Landesstraßenbedarfsplan 2030 finden und welche Absichten seitens der Landesstraßenbauverwaltung bestehen, den Planungsprozess für diese Vorhaben weiterzuführen / einzuleiten bzw. diese umzusetzen.

4. Im Kontext der Entwicklung und Darstellung eines Leistungsnetzes 2030 spielt auch das umzusetzende Umstufungsprogramm bei Landesstraßen eine Rolle.

Insofern sieht es die RPG Südwestthüringen für sinnvoll an, die zur Umstufung anstehenden Landesstraßen bzw. betroffenen Streckenzüge selbiger in tabellarischer und kartografischer Form im Landesstraßenbedarfsplan 2030 aufzuzeigen und ggf. zu erläutern,

warum diese erfolgen. Diese Anregung bezieht sich sowohl auf Abstufungen von Landesstraßen zu Kreisstraßen als auch auf geplante/angestrebte Aufstufungen von Landesstraßen zu Bundesstraßen.

5. Mit dem bisherigen Ausbau des Autobahnnetzes in der Planungsregion Südwestthüringen konnte eine wesentliche Bündelung von Verkehrsströmen und damit eine Entlastung vieler Ortschaften vom Durchgangsverkehr erzielt werden. Allerdings ist auch für den Fall Sorge zu tragen, dass bei notwendigen Vollsperrungen von Autobahnabschnitten bedingt durch Unfälle/Havarien das nachgeordnete Straßennetz von Autobahnanschlussstellen in der Lage ist, zumindest temporär umzuleitende Autobahnverkehre aufzunehmen, ohne dass es zu unverhältnismäßigen Belastungen betroffener Siedlungsbereiche und der dort lebenden Bevölkerung und/oder Funktionseinschränkungen dieser Straßen führt. Insofern regt die RPG Südwestthüringen an, dieser Problematik im Landesstraßenbedarfsplan 2030 dahingehend Rechnung zu tragen, dass für bestimmte Teilräume Umleitungsstrecken bestimmt werden. Notwendigerweise sollten dies Landesstraßen sein, welche zum Leistungsnetz 2030 gehören.
6. Da eine Realisierung der Ortsumfahrung Eisenach im Zuge der B 19 zur AS Eisenach-Ost der BAB A 4 nicht absehbar ist, bedarf es mit Blick auf den laufenden Neubau der BAB A 44 und der daraus resultierenden Zunahme der Verkehrsströme auf der BAB A 4 mit Zielrichtung Wirtschaftsraum Bad Salzungen/Schmalkalden einer Landesstraßenverbindung im Leistungsnetz zwischen den genannten Autobahnen und den Bundesstraßen B 84 und B 19 südlich von Eisenach. Die dafür in Frage kommenden Teilstrecken der L 1020 (Gerstungen - Oberellen - Förtha/B 84) und der L 1023 (Marksuhl - Ettenhausen a.d.Suhl - Möhra - Waldfish/B 19) unter Einbeziehung der B 84 von Förtha nach Marksuhl erfordern einen entsprechend leistungsfähigen Ausbau.
7. Generell ist zum Lärmsanierungsbedarf eine bessere Erläuterung und Begründung der dargestellten Maßnahmen für Südwestthüringen notwendig.

Begründung:

Zu 1.:

Ein gut ausgebautes, leistungsfähiges und verkehrssicheres Straßennetz ist Grundlage der Mobilität von Menschen und Voraussetzung für wettbewerbsfähige Standortbedingungen für Wirtschaft, Handel und Tourismus. Insbesondere der hohe Grad an Arbeitsteilung und die damit einhergehenden Austauschbeziehungen erfordern eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Diese ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und im Bereich der Landesstraßen Aufgabe des Landes.

Bei der Herausarbeitung eines für das Land Thüringen und seine Planungsregionen notwendigen Leistungsnetzes von Landesstraßen, welches gemeinsam mit den Bundesstraßen und Autobahnen in der Lage ist, die landesbedeutsamen Verkehre aufzunehmen, sollten nachstehende Kriterien Berücksichtigung finden:

- Sicherstellung der Erreichbarkeit aller Zentralen Orte
- raumordnerische Bedeutung der Verbindungsfunktion von Straßen
- Verbesserung der Verbindungsqualitäten bei gleichzeitiger Entlastung von Ortslagen (Neubau von Ortsumfahrungen)
- Erhöhung des Sicherheitsniveaus des Straßennetzes
- Umsetzung angemessener und konsistenter Ausbaustandards entsprechend der Funktionalität/Bedeutung der Straße.

Darüber hinaus sind neben streckenbezogenen Kriterien auch standortbezogene Kriterien bei der Differenzierung der Landesstraßen heranzuziehen (z.B. gewerblich-industrielle Vorranggebiete aus Raumordnungsplänen, die Anbindung wichtiger Bahnhöfe/Verkehrsumschlagplätze sowie von Kur- und Erholungsorten).

Was die auf S. 12 des Planentwurfes getroffene Aussage „... Zielvorstellung ist es, Streckenzüge zu identifizieren, welche unter raumordnerischen und verkehrlichen Randbedingungen in besonderem Maße landesbedeutsame Verkehre aufnehmen ...“ anbelangt, bleibt festzustellen, dass dieses Ziel mit der Karte 3 – Leistungsnetz 2015 nicht erreicht wird.

Zu der auf S. 13 des Planentwurfes enthaltenen Aussage „... Die Entwicklung des Leistungsnetzes berücksichtigt dabei raumordnerische Vorgaben, welche sich aus der Analyse der Entfernungsverteilung der Grundzentren, Mittelzentren und Oberzentren des Freistaates Thüringen auf Grundlage des Landesentwicklungsprogrammes (LEP) Thüringen 2025 ergeben ...“ muss einschränkend angemerkt werden, dass die dazu im LEP Thüringen 2025 getroffenen raumordnerischen Vorgaben Defizite aufzeigen. So enthält die dortige Karte 3 (Zentrale Orte und Infrastrukturen) keine Grundzentren. Auch das in dieser Karte enthaltene Landesstraßennetz wird lediglich im Ist-Zustand ohne Differenzierung seiner jeweiligen Verkehrsbedeutung wiedergegeben. Im zugehörigen Textteil 4.5 Verkehrsinfrastruktur wird ebenfalls nicht deutlich, welche Streckenzüge in besonderem Maße landesbedeutsame Verkehre aufnehmen sollen. Lediglich für die unter G 2.2.13 genannten Erreichbarkeiten eines Zentralen Ortes im öffentlichen Verkehr und im motorisierten Individualverkehr werden Orientierungswerte vorgegeben. Unter 2.2.11 wird mit Blick auf die Bestimmung der Grundzentren auf eine nachfolgende Änderung des LEP Thüringen 2025 verwiesen. Bis dahin gelten die in den Regionalplänen verbindlich vorgegebenen Grundzentren fort.

Aus Sicht der RPG Südwestthüringen bleibt festzuhalten, dass für die Ausarbeitung des erforderlichen Leistungsnetzes 2030 auch bestimmte raumordnerische Vorgaben aus den aktuellen bzw. in Änderung/Fortschreibung befindlichen Regionalplänen relevante Planungsgrundlagen darstellen, die berücksichtigt werden sollten.

Weitere diesbezügliche Aussagen finden sich in den Punkten 2. und 3.

Zu 2.:

Das in Karte 3 für 2015 aufgezeigte Leistungsnetz wird dem Anspruch der notwendigen Erreichbarkeit aller Zentralen Orte nicht ausreichend gerecht.

- Das Grundzentrum Schleusegrund ist derart in das Leistungsnetz zu integrieren, dass der fehlende Streckenabschnitt Waldau – Schönbrunn der L 1137 ergänzt wird.
- Für das Grundzentrum Mihla ist eine leistungsfähige verkehrliche Anbindung an den höherstufigen Zentralen Ort Eisenach funktional-räumlich bedeutsam. Deshalb sollte die L 1016 im Streckenabschnitt Mihla – Eisenach zum Leistungsnetz gehören.
- Die Landesstraße L 1026 ist eine wichtige West-Ost-Verkehrsverbindung in der Planungsregion Südwestthüringen, welche einige Grundzentren mit höherstufigen Zentralen Orten verbindet. Insofern sollte sie auch durchgängig zum Leistungsnetz gehören.
- Der Streckenabschnitt Oberkatz – Kaltensundheim der L 1124 ist nicht nur im Hinblick auf die Erreichbarkeit und Vernetzung von Zentralen Orten in der Rhön und im Werratal von Relevanz. Er ist auch Bestandteil einer überregional bedeutsamen Verkehrsverbindung zwischen Südwestthüringen und dem Raum Fulda (Hessen), welche im Bundesverkehrswegeplan 2030 als B 87neu im weiteren Bedarf gelistet ist. Insofern sollte dieses Teilstück in das Leistungsnetz aufgenommen werden.
- Der für die Planungsregion Südwestthüringen bedeutsame Wirtschaftsraum Schmalkalden ist nach wie vor unzureichend an das höherstufige Straßennetz angebunden. Diesbezüglich spielt die Landesstraße L 1118 zwischen Schmalkalden und der Anbindung an die B 62 bei Benshausen eine wichtige Rolle. Sie sollte in jedem Fall durchgängig dem Leistungsnetz zugeordnet werden, zumal nach erforderlichem Aus- und Neubau in der Perspektive eine Aufstufung als Bundesstraße B 62 anzustreben wäre.
- Die Landesstraße 1134 ist die wichtigste durchgehende Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Hildburghausen und dem Grundzentrum Bad Colberg – Heldburg. Für die weitere Entwicklung dieses ohnehin peripher gelegenen Grundzentrums bedarf es der Sicherstellung seiner straßenseitigen Erreichbarkeit über das Leistungsnetz, zu dem auch der Abschnitt Streufdorf – Steinfeld gehören sollte. Aufgrund der länderübergreifenden Ausrichtung der L 1134 zur Landesgrenze TH/BY und weiter über die L 2284 mit Anbin-

dung an die leistungsfähige B 279 sollte deren durchgängige Zuordnung zum Leistungsnetz 2030 geprüft werden.

- Auch für das Grundzentrum Römhild ist die Anbindung an das Mittelzentrum Hildburghausen über die L 1132 und L 1133 eine bedeutsame Verkehrsrelation, die durchgängig dem Leistungsnetz zugeordnet werden sollte.

Da die im LEP Thüringen 2025 unter 2.2.11 angekündigte Überprüfung und ggf. Neubestimmung der Grundzentren zeitlich noch nicht absehbar ist, hält die RPG Südwestthüringen zunächst an den derzeit gültigen Grundzentren und ihrer leistungsfähigen Einbindung in das Leistungsnetz der Landesstraßen fest. Dem Träger der Regionalplanung ist bewusst, dass im Falle der landesplanerischen Neubestimmung der Grundzentren eine nochmalige Überprüfung der Netzstruktur im Landesstraßennetz erforderlich wird, zumal dies auch durch den weiteren Ausbau der wichtigsten Bundesstraßen gemäß der fest disponierten und vordringlichen Vorhaben des Bedarfsplanes 2016 (entsprechend Fernstraßenausbaugesetz) begründbar ist. Welche Konsequenzen aus einer praxistauglichen Weiterentwicklung der Methodik der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) erwachsen, bleibt abzuwarten.

Die RPG Südwestthüringen ist daran interessiert, sich in diesen Prozess konstruktiv einzubringen mit dem Ziel, eine möglichst weitgehende Konsistenz zwischen den Inhalten des Regionalplans und des Landesstraßenbedarfsplans herzustellen.

Zu 3.:

Da, wie auf S. 14 des Planentwurfes ausgeführt, die Erforderlichkeit von Aus- und Neubauvorhaben ausschließlich im Leistungsnetz 2015 ermittelt wird, bedarf es betreffs der im gültigen Regionalplan Südwestthüringen enthaltenen Vorhaben zur Sicherung von Freihaltekorridoren und –trassen einer Zuordnung dieser zum Leistungsnetz 2030.

Darüber hinaus bedingen die genannten Aus- und Neubauvorhaben weitere Planaussagen im Landesstraßenbedarfsplan 2030. Da die RPG Südwestthüringen nicht nur im gültigen Regionalplan auf die drängende Lösung der unzureichenden Verkehrsanbindung des Wirtschaftsraumes Schmalkalden an das übergeordnete Fernstraßennetz (A 71 im Raum Suhl/Zella-Mehlis) verwiesen hat, besteht dringender Bedarf, den erforderlichen Planungsprozess bis 2030 deutlich voranzubringen. Die RPG Südwestthüringen sieht es deshalb als zwingend erforderlich an, dieses Vorhaben in die Kategorie WB*- Weiterer Bedarf mit Planungsrecht einzustufen.

Mit Blick auf die im Landestraßennetz noch notwendigen Aus- und Neubauvorhaben, welche bereits im gültigen Regionalplan enthalten sind bzw. in den Änderungs-/Fortschreibungsentwurf 2018 aufgenommen wurden, gibt es bereits in einigen Fällen Übereinstimmungen mit dem Landesstraßenbedarfsplan. Wenn die RPG Südwestthüringen den vom LEP Thüringen 2025 unter V 4.5.17 enthaltenen Planungsauftrag umsetzt, sollten auch für die noch offenen Probleme und Fragestellungen entsprechende Lösungsansätze und Klarstellungen im Landesstraßenbedarfsplan 2030 gefunden werden. Wie bereits ausgeführt, ist der Träger der Regionalplanung in Südwestthüringen bestrebt, eine größtmögliche Übereinstimmung zwischen den Regionalplaninhalten zur Entwicklung des Straßennetzes und denen des Landesstraßenbedarfsplanes 2030 herzustellen. Nur so kann es gelingen, Planungsprozesse zu harmonisieren und zu strukturieren.

Zu 4.:

Der Freistaat Thüringen ist gemäß Thüringer Landesstraßengesetz derzeit Baulastträger für ein Netz von etwa 4.100 km Landesstraßen. Nach vollständiger Umsetzung des Umstufungsprogrammes wird die Gesamtlänge des Landesstraßennetzes im Jahre 2030 noch etwa 3.900 km betragen (siehe S. 1 des Planentwurfes).

Im Hinblick auf eine sachgerechte Bewertung anstehender Umstufungen von Landesstraßen aus raumordnerischer Sicht bedarf es der Kenntnis dieser. Insofern wäre es sinnvoll, diese 200 km abzustufende Landesstraßen im Landesstraßenbedarfsplan 2030 in konkreter Form darzustellen. Auch wenn Aufstufungen von Landesstraßen zu Bundesstraßen eher den Ausnahmefall darstellen, wären entsprechende aktuelle Aussagen bezogen auf die Planungsregion für eine Beurteilung hilfreich.

Zu 5.:

Die Problematik der ausreichenden Leistungsfähigkeit notwendiger Umleitungsstrecken für Autobahnverkehre stellt sich für viele betroffene Räume. In Südwestthüringen betrifft das u.a. die A 4 zwischen den Anschlussstellen Gerstungen und Eisenach-Ost. Inwieweit die vorhandenen Landesstraßen L 1021/L 3251/L 1017/L 1021, L 2120/L 2113 ... den Anforderungen an solche Umleitungsstrecken genügen, sollte geprüft werden. Dieser Hinweis erfolgt auch vor dem Hintergrund, dass mit dem Bau der A 44 und dem Autobahndreieck Wommen die Autobahnverkehre in diesem Abschnitt der A 4 zunehmen werden.

Aber auch für die A 71 und die A 73 in Südwestthüringen sollte analog verfahren werden, da dortige in Frage kommende Landesstraßen durchaus Funktionsmängel aufweisen (z.B.

- AS Rentwertshausen der A 71 - Richtung Erfurt: Im Bedarfsfall wird der Verkehr über die L2627/K 62/L 3019/L 3089 zur AS Meiningen-Süd geführt. Die K 62 entspricht nicht dem Ausbaustandard, um diesen Verkehr uneingeschränkt aufnehmen zu können. Die L 2627 ab Rentwertshausen in Richtung Ritschenhausen ist nicht als Umleitungsstrecke ausgewiesen. Als solche bedürfte sie einer Ertüchtigung.

- AS Meiningen-Süd der A 71 - Richtung Erfurt / AS Meiningen-Nord der A 71 – Richtung Schweinfurt: Im Bedarfsfall wird der Verkehr von der jeweiligen AS über die L 3089/L 1124/L 1140/B 19 zur jeweils anderen AS durch die schon stark belastete Stadt Meiningen geführt (Überschreitung der zulässigen Immissionswerte laut aktuellem Lärmaktionsplan der Stadt Meiningen). Eine Ertüchtigung der L 1131 im Abschnitt Obermaßfeld – Rohr (einschließlich Neubau Werraquerung) wird im Landesstraßenbedarfsplan trotz Vorplanungen nicht thematisiert. Gerade mit Blick auf das ausgewiesene Vorhaben „Neubau OU Rohr“ ist eine solche Betrachtung jedoch geboten (siehe auch Punkt 3., 2.Anstrich).

Zu 6.:

Die zukünftige funktionale Bedeutung einzelner Strecken des Landesstraßennetzes muss auch in der verkehrsplanerischen Bewertung angemessen berücksichtigt werden. Ohne einen durchgängig leistungsfähigen Ausbau der B 19 als für die Planungsregion Südwestthüringen bedeutsame Bundesstraße in Nord-Süd-Relation müssen auch Teilstrecken des Landesstraßennetzes im Raum zwischen der A 4 und dem Wirtschaftsraum Bad Salzungen/Schmalkalden so ertüchtigt werden, dass sie in der Lage sind, den von der A 4 abfließenden Verkehr (insbesondere Schwerlastverkehr) teilweise aufzunehmen. Das betrifft besonders Verkehre von der AS Gerstungen der A 4 in Richtung Südosten zur B 84 und B 19.

Zu 7.:

Zur Verringerung von Lärmbetroffenheiten enthält der Landesstraßenbedarfsplan zwar eine ganze Reihe von Vorhaben in der Planungsregion Südwestthüringen. Allerdings tragen die unter 5.2.2 (S. 54-57) und 5.2.3 (S. 60-62) sowie den Tabellen 24-28 getroffenen Aussagen nur unzureichend zum Verständnis der angestrebten Problemlösungen für die in Südwestthüringen relevanten Vorhaben bei. Das bezieht sich u.a. auf fehlende Angaben zu konkreten Maßnahmen in den betroffenen Orten bzw. den jeweiligen Streckenabschnitten, die eine Lärmentlastung zur Folge haben sollen.

Ein methodischer Ergänzungsbedarf wird bei der Auswahl der Kriterien zur Ermittlung der Lärmbelastung gesehen. Nicht nur Funktion und Verkehrsbelastung sind hier maßgeblich zu berücksichtigen, sondern auch die Art der Ausgestaltung des Straßenraumes (beispielsweise Kopfsteinpflasterung), da diese die Lärmbelastung in erheblichem Maße mitbestimmt (z.B. bei der Ortsdurchfahrt Ettenhausen a.d.Suhl (Stadt Bad Salzungen) im Zuge der L 1023).

Fazit:

Die Planungsregion Südwestthüringen hat ein großes Interesse an der Entwicklung eines leistungs-/bedarfsgerechten Straßennetzes. Der Entwurf des Landesstraßenbedarfsplanes 2030 verfolgt einen methodisch-konzeptionell nachvollziehbaren Ansatz, der durch die o.g. Ausführungen weiter qualifiziert werden sollte.

Angesichts der vom Freistaat Thüringen selbst gesteckten Ziele und unter Berücksichtigung des mit dieser Stellungnahme vorgebrachten Ergänzungsbedarfes erscheint der vorgelegte

Budgetrahmen als nicht kostendeckend. Thüringen steht hier in der Pflicht, die notwendige Ertüchtigung des Landesstraßennetzes - besonders des Leistungsnetzes 2030 - angemessen gegen zu finanzieren. Dies sollte mit Blick auf zukünftige Haushaltsplanungen möglichst realitätsnah erfolgen, was voraussetzt, dass das Qualitätsszenario / der Finanzrahmen des Szenarios 2 (siehe S.10 und S.49) als Mindestbedarf definiert und die zukünftige Bedeutung einzelner Strecken durch eine verknüpfende Betrachtung mit übergeordneten Entwicklungen im Straßennetz (z.B. Neubau der A 44) entsprechend gewürdigt wird.

Die RPG Südwestthüringen spricht sich zudem dafür aus, dass der Freistaat Thüringen auch für die Landesstraßen, die sich nicht in seiner Baulastträgerschaft befinden, Finanzmittel bereit stellt (z.B. L 1140, L 3140 und L 3247 in der Stadt Suhl).

Reinhard Krebs

Präsident

Landrat