

Abwägung zum 1. Entwurf des Regionalplans Südwestthüringen

Regionalplan Südwestthüringen

Abwägungstabelle zum Kapitel 3 – Infrastruktur (Teil 1)

- 3. Infrastruktur
 - 3.1 Verkehrsinfrastruktur
 - 3.1.1 Schienennetz
 - 3.1.2 Straßennetz
 - 3.1.3 Netz des öffentlichen Verkehrs
 - 3.1.4 Güterverkehr
 - 3.1.5 Luftverkehr
- Karte 3-1

Anlage 4 zum Beschluss der Planungsversammlung am 25.03.2026 (Beschluss-Nr. 04/444/2026)

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
----------	---------	---------	-----------	--------	--------------------------------------	------------------------------	----------------------

3. Infrastruktur

1	249-1.pdf	12	-	Biotopverbundplanung fehlt. Neben den abgestimmten Planungen zur Verkehrsinfrastruktur, Energieversorgung usw. bedarf es auf allen Ebenen der Regionalplanung auch einer verbindlichen Biotopverbundplanung'. Dazu ist die Planungsgemeinschaft durch § 20 BNatSchG verpflichtet - zu schaffen ist ein Netz verbundener Biotope auf mind. 10% der Landesfläche. Entsprechende Maßnahmen (flächenkonkret mit Benennung der angestrebten Nutzung) sind textlich, zeitlich und kartografisch darzustellen und zu bilanzieren. Der Biotopverbundplan soll als eigenständige Fachplanung rechtsverbindlicher Bestandteil des Raumordnungsplanes werden. Das Grüne Band (Gliederungspunkt G 4-3) kann dabei ein wichtiger Baustein sein.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten, sach- oder gebietsbezogenen Forderungen zu den einzelnen Festlegungen des ERP SWT 2018. Die Regionalplanung in Thüringen erfolgt nicht auf mehreren Ebenen. Maßgeblich für die Integration der naturschutzfachlichen Biotopverbundplanung sind die entsprechenden ländergesetzlichen Regelungen (vgl. § 8 ThürNatG i.V.m. § 3 Abs. 2 ThürNatG); danach sind die raumbedeutsamen Inhalte der Landschaftsrahmenplanung (zu der auch die Biotopverbundplanung gehört) nach Maßgabe des § 5 Abs. 1 Satz 3 ThürLPlG unter Abwägung mit den anderen Belangen (soweit erforderlich) in die Regionalpläne aufzunehmen. Die Integration erfolgt auf der Basis der durch das LEP TH 2025 formulierten Vorgaben (z.B. durch Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Freiraumsicherung) und unter Berücksichtigung des maßstabsbedingten Detaillierungsgrades des Regionalplans (M 1:100.000). Der kartografische Detaillierungsgrad von Inhalten, die in der Raumnutzungskarte dargestellt werden können, tritt maßstabsbedingt gegenüber dem Detaillierungsgrad von z.B. fachrechtlichen Darstellungen oder Darstellungen der Bauleitplanung deutlich zurück. Eine flurstücksgenaue Abgrenzung entzieht sich darüber hinaus dem Regelungszweck und in Teilen der Darstellbarkeitsgrenze des		
---	-----------	----	---	--	---	--	--

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					Regionalplans. Durch die Festlegungen des Regionalplans werden fachrechtliche Vorschriften nicht außer Kraft gesetzt.		
2	197-16.pdf	4	-	Im Entwurf des Regionalplans ist durchgehend auf den LEP 2025 Bezug zu nehmen. Dies bedeutet auch, dass in den betroffenen Plansätzen inklusive Begründung anstatt auf den ländlichen Raum, auf die Raumstrukturgruppen gemäß LEP, Grundsätze G 1.1.2 bis 1.1.4 abzustellen ist. Dies betrifft im vorliegenden Entwurf u.a. die Plansätze G 1-1, G 3-13, G 3-15, G 3-33, G 3-37, G 3-38, G 3-41, G 3-47, G 3-48, G 4-11, G 4-12 sowie G 4-42.	nicht entsprochen Der Plangeber erachtet es als für grundsätzlich zulässig, auf die ländliche Prägung der Planungsregion Südwestthüringen als Basis notwendiger Entwicklungserfordernisse hinzuweisen. Dabei wird eine raumübergreifende Zustandsbeschreibung vorgenommen und keine neue Planungskategorie "Ländlicher Raum" eingeführt. Die im LEP TH 2025 definierten Raumstrukturgruppen/Raumstrukturtypen beschreiben insoweit nicht den raumübergreifenden Charakter der regionalplanerischen Regelung. Demzufolge würde ein Verweis auf die Raumstrukturtypen die beabsichtigte Steuerungswirkung der genannten Plansätze bzw. die inhaltliche Qualität der zugehörigen Begründungen nicht verbessern. Unter den o.g. Voraussetzungen ist derzeit kein verändertes Darstellungserfordernis erkennbar.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
----------	---------	---------	-----------	--------	--------------------------------------	------------------------------	----------------------

3.1 Verkehrsinfrastruktur

1	189-5.pdf	7	-	Abschnitt 3.1 Verkehrsinfrastruktur Ein wichtiges raumordnerisches Erfordernis in den Änderungen/Fortschreibungen der Thüringer Regionalpläne sollte der zukunftsfähige Ausbau der öffentlichen Nah- und Fernverkehrssysteme sowie der schienengebundenen Güterverkehrssysteme sein. Insbesondere vor dem Hintergrund der Energiewende und der damit verbundenen Notwendigkeit der CO2 Reduzierung kommt diesen Transportsystemen eine immense Bedeutung zu. Diesem Aspekt wird im Regionalplan Südwestthüringen zu wenig Bedeutung beigemessen. Es wird zwar auf die Attraktivität beziehungsweise notwendige Steigerung der Attraktivität dieser Transportsysteme hingewiesen, jedoch fehlen in den jeweiligen Begründungen der Ziele und Grundsätze zu diesem Thema die sich ergebenden Vorteile für die Umwelt (u. a. die Reduktion von CO2-Emissionen, wenn durch Attraktivitätssteigerungen mehr Personen die Bahn wählen und Güter über den Schienenweg transportiert werden). In dem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob auf eine mögliche Elektrifizierung von weiteren Bahnstrecken auch in Südwestthüringen regionalplanerisch hingewirkt werden kann.	entsprochen Der Anregung folgend werden in den Begründungen zu den Plansätzen G 3-1, G 3-3 und G 3-5 entsprechende Änderungen und Ergänzungen aufgenommen.	Die Begründung zu G 3-1 wird nach dem 1. Absatz wie folgt geändert (neue Fassung): "Mit der erfolgten infrastrukturellen Erhöhung der Strecke Erfurt – Suhl – Schweinfurt/Würzburg (für den Einsatz von Neigetechnikzügen) ist eine Verbesserung der Anbindung der Planungsregion Südwestthüringen, insbesondere für die höherstufigen Zentralen Orte Suhl/Zella-Mehlis und Meiningen an das Transeuropäische Schienennetz (TEN-V) in den Oberzentren Erfurt und Würzburg erreicht worden. Dieses verbesserte Angebot gilt es für den Leistungsaustausch mit den benachbarten Planungsregionen Mittelthüringen und Main-Rhön auch nach der angekündigten Beendigung des Einsatzes von Neigetechnikzügen zu sichern. Die weitere Streckenerhöhung im Sinne eines zeitgemäßen Verkehrssystems schließt auch eine mögliche Streckenelektrifizierung oder	
---	-----------	---	---	--	---	---	--

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						den Einsatz alternativer Antriebstechnik für den Umwelt-/Klimaschutz ein. Gerade für den schnellen Schienenpersonennahverkehr sind getaktete Umsteigebeziehungen zum Schienenpersonenfernverkehr sowie zum öffentlichen Personennahverkehr an den jeweiligen Zugangsstellen Voraussetzung, um die Attraktivität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu steigern. Zusätzliche Infrastruktureinrichtungen an den Zugangsstellen wie Pendlerparkplätze und Fahrradstellplätze reduzieren die Hemmschwelle zur Nutzung der Bahn als umweltverträgliches Verkehrsmittel. Zusätzlich zur Ertüchtigung dieser Verbindung des schnellen Schienenpersonennahverkehrs zwischen Würzburg und Erfurt wäre es für die Planungsregion Südwestthüringen von Bedeutung, diese Schienenverbindung als Teil einer neuen Fernverkehrsverbindung über Erfurt – Sömmerda – Sangerhausen nach Magdeburg zu etablieren. Mit einer Schienenfern-	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						verkehrsverbindung Würzburg – Erfurt – Magdeburg würde eine bestehende Verbindungslücke im Bahnnetz Mitteldeutschlands geschlossen.“ Die Begründung zu G 3-3 wird um folgenden 1. Absatz erweitert: "Diese für die Erschließung der Planungsregion bedeutsamen Schienenverbindungen bedürfen geeigneter Er-tüchtigungsmaßnahmen, insbesondere zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit. Im Sinne eines zeitgemä-ßen Verkehrssystems schließt das auch eine mög-liche Streckenelektrifizie-rung oder den Einsatz alter-nativer Antriebstechnik für den Umwelt-/Klimaschutz ein." Die Begründung zu G 3-5 wird im letzten Satz nach „im öffentlichen Interesse“ wie folgt ergänzt: "... , zumal die Verlagerung von Transporten auf die Schiene die CO2-Emissio-nen reduziert und damit dem Umwelt-/Klimaschutz dient."	
2	189-5.pdf	8	-	Im Umweltbericht zum Regionalplan Süd-westthüringen, Abschnitt 1.3, S.16, heißt	zur Kenntnis genommen		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				es u. a. "die Beeinflussbarkeit der Ursachen des Klimawandels ist mit den regionalplanerischen Instrumenten nur bedingt gegeben". Dennoch und auch deshalb sollte in den Begründungen zu den betreffenden Zielen und Grundsätzen auf die diesbezüglich mögliche regionalplanerische Steuerungswirkung hingewiesen werden. Auch fehlen im Kapitel Infrastruktur Verweise auf moderne und neue sowie individuelle Transportmöglichkeiten, welche bereits in vielen Regionen Standard beziehungsweise in Entwicklung sind. Da wären zu nennen, Ruf-, Linien-, Sammeltaxis oder Bürger-, Wander-, Radfahrer-, Expressbusse und Ladestationen für E-Autos sowie Pedelecs oder Fahrradparkhäuser, Bike-&-Ride sowie Fahrrad2Go-Angebote oder Brennstoffzellen-, Batterie-, Dual-Mode- und Last-Mile-Züge bzw. -Lokomotiven. Diese modernen (technischen) Entwicklungen, auch auf individuelle Bedürfnisse zugeschnitten, können zur Attraktivitätssteigerung für Einwohner und Touristen in den Regionen führen, und sollten soweit möglich räumlich initiiert und gesteuert werden.	Die Anregung enthält keine konkreten / sachbezogenen Forderungen oder Änderungsvorschläge zu den einzelnen Kapiteln bzw. Darstellungen des Umweltberichtes.		
3	253-1.pdf	28	-	Die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit in der Region sollte sich nicht nur auf die Verbindung von zentralörtlichen Strukturen und deren Anbindung an nationale und internationale Streckensysteme ausrichten. Ebenso wichtig ist die Betrachtung der Weiterverteilung in der Fläche. Ziel sollte auch hier, Minimierung der verkehrlichen	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten festlegungs- bzw. trassenbezogenen Forderungen. Der Regionalplan ist keine verkehrsbezogene Ersatzfachplanung (adäquat zum Nahverkehrsplan) und ersetzt auch kein		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Belastung u.a. infolge von Fern- und Pendlerverkehr sein. Möglichkeiten dazu bestehen neben der in der Verlagerung auf die Schiene vor allem in der Entwicklung und Stärkung alternativer innovativer Systeme.	Fachrecht. Inhaltlich hat die Anregung zudem eine starke fachpolitische Ausrichtung. Insofern entzieht sie sich der Regelungskompetenz und dem Regelungszweck des Regionalplans.		
4	253-1.pdf	30	-	Z 3-1 Die Trassensicherung von ehemaligen Schienenverbindungen ist bezogen auf eine Anbindung des ländlichen Raums ein Anfang und wird daher positiv bewertet. Weiterführende Verknüpfungen zur Verbesserung der Reichweite dieses Systems können mit neuen alternativen Fortbewegungskonzepten ergänzt werden wie z.B. Sharing-Angeboten von E-Bikes, Verkehrskonzepte für die letzten Kilometer usw.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten festlegungs- bzw. trassenbezogenen Forderungen. Die angesprochene, über die Trassensicherung Schiene hinausgehende Schaffung alternativer Mobilitätsangebote ist fachpolitisch ausgerichtet und gehört nicht zum Regelungsbereich des Regionalplans. Der Regionalplan ist keine verkehrsbezogene Ersatzfachplanung (adäquat zum Nahverkehrsplan) und ersetzt auch kein Fachrecht. Insofern entzieht sie sich der Regelungskompetenz und dem Regelungszweck des Regionalplans.		
5	796-1.pdf	22	-	Die spärliche Datenlage zur aktuellen Verkehrssituation und zur Prognose des Quell- und Zielverkehrs auch hinsichtlich bereits in Bau befindlicher Verkehrsprojekte ist nicht ausreichend berücksichtigt. Die notwendigen und bevorstehenden grundlegenden Veränderungen in der Verkehrs- und Klimapolitik sind nicht ausreichend in die Abwägungsprozesse eingeflossen.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten sachbezogenen Forderungen zur Änderung von Plansätzen oder deren Begründungen. Die Festlegungen des Regionalplanentwurfes zur Verkehrsinfrastruktur orientieren sich insbesondere an den durch das LEP TH 2025 vorgegebenen Kriterien bzw. Vorgaben und an den durch die zuständigen Behörden übermittelten Fachdaten.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					Raumbedeutsame Erfordernisse der Fachplanungen wurden nach Maßgabe des § 7 Abs. 4 ROG und § 5 ThürLPIG unter Abwägung mit anderen raumbedeutsamen Belangen und unter Berücksichtigung des maßstabsbezogenen Abstraktions- und Detaillierungsgrades des Regionalplans (M 1:100.000) sowie des ihnen (sachlich/räumlich) zukommenden regionalplanerischen Gewichts als Festlegungen in den Entwurf aufgenommen. Für darüber hinaus gehende, fachpolitisch intendierte Entwicklungsvorgaben, die insbesondere projektbezogene oder fachrechtliche Sachverhalte berühren, ist derzeit kein regionalplanerisches Regelungserfordernis erkennbar bzw. besteht dafür keine regionalplanerische Regelungskompetenz (keine Ersatzfachplanung).		
6	197-16.pdf	39	-	Allgemein soll im Abschnitt 3.1 zur Verkehrsinfrastruktur ein Verweis auf die Aussagen des Bundesverkehrswegeplanes 2030 erfolgen. An geeigneter Stelle sollen die einzelnen Maßnahmen, die in den BVwPI 2030 aufgenommen worden sind, aufgeführt werden.	entsprochen Im Abschnitt 3.1 Verkehrsinfrastruktur werden in den Plansatzbegründungen im Kontext mit den jeweiligen projektspezifischen Aussagen die dazu im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenen Einstufungen ergänzt.	In den Begründungen zu den Plansätzen G 3-9, G 3-10, G 3-11, G 3-12, G 3-13 und G 3-14 erfolgen entsprechende Ergänzungen betreffs der projektkonkreten Einstufungen im Bundesverkehrswegeplan, die da sind: - fest disponiertes Projekt, - Projekt im vordringlichen Bedarf, - Projekt im weiteren Bedarf mit Planungsrecht, - Projekt im weiteren Bedarf.	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						(Die konkreten textlichen Änderungen werden mit Abschnitt 3.1.2 Straßennetz vorgelegt.)	
7	509-2.pdf	1	-	In verschiedenen Abschnitten des Plans (insbesondere die Nrn. 3.1, 3.2 und 4.5) 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 dann nicht vollständig auf die nachfolgenden Zulassungsverfahren verlagert werden, wenn die Bewältigung im 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 (ThürStAnz 1/2015 S.47ff., kurz FFH-Erlass genannt) i.V. mit § 34 und § 36 BNatSchG entnommen werden. Im ersten Schritt ist eine Erheblichkeitseinschätzung zur Verträglichkeit der Festle-	zur Kenntnis genommen Die Anregung/Einwendung enthält keine konkreten, plansatz-/gebietsbezogenen Forderungen zur Änderung von Festlegungen des Regionalplanentwurfes. Die inhaltliche Auseinandersetzung ist im Umweltbericht dokumentiert. Zweckentsprechende Hinweise wurden im Einzelfall in die entsprechenden Begründungen zu den Festlegungen aufgenommen. Dies wird in den Darstellungen des Umweltberichtes (UB 4.3) entsprechend dokumentiert. Dies beinhaltet auch, dass die Erhaltungszielkonformität in jedem Fall sicherzustellen ist. Bei räumlich noch nicht exakt definierten bzw. definierbaren Trassenverläufen ist aufgrund der damit verbundenen sachlich-räumlichen "Unschärfe" auf die Ausweisung eines Ziels der Raumordnung verzichtet worden (Trassenkorridor). D.h., da nicht alle relevanten Belange abschließend geprüft, gewichtet und abgewogen werden konnten (u.a. Erhaltungsziele der Natura-2000-Gebiete), hat der Plangeber auf eine raumordnerische Letztentscheidung verzichtet (Grundsatz der Raumordnung). Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit der jeweiligen Vorhaben ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen. Damit obliegt es den nachfolgenden		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
				gung mit den Erhaltungszielen der jeweiligen Natura 2000- Gebiete vorzunehmen. Wenn eine Beeinträchtigung von Erhaltungszielen in diesem Schritt nicht von vorneherein ausgeschlossen werden kann, ist unter Berücksichtigung der planerischen Maßstabebene 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 FFHErlasses) 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" (ThGVObI. Nr. 11 /2018, S. 409 ff.) verwiesen.	Plan- und Genehmigungsverfahren, die entsprechende Prüfung, Wichtung und abschließende Planentscheidung vorzunehmen. Die notwendigen Hinweise auf die Berücksichtigung dieses wichtigen Belangs sind in den Plansatzbegründungen und im Umweltbericht explizit enthalten (vgl.o.).		
8	212-9.pdf	30	-	Allgemein sollte im Abschnitt 3.1 zur Verkehrsinfrastruktur 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.	entsprochen Im Abschnitt 3.1 Verkehrsinfrastruktur werden in den Plansatzbegründungen im Kontext mit den jeweiligen projektspezifischen Aussagen die dazu im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenen Einstufungen ergänzt.	In den Begründungen zu den Plansätzen G 3-9, G 3-10, G 3-11, G 3-12, G 3-13 und G 3-14 erfolgen entsprechende Ergänzungen betreffs der projektkonkreten Einstufungen im Bundesverkehrswegeplan, die da sind: - fest disponiertes Projekt, - Projekt im vordringlichen Bedarf, - Projekt im weiteren Bedarf mit Planungsrecht,	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
						- Projekt im weiteren Bedarf. (Die konkreten textlichen Änderungen werden mit Abschnitt 3.1.2 Straßennetz vorgelegt.)	
9	3663-1.pdf	1	-	Hier oder auch an anderer passender Stelle sollte ein Hinweis erfolgen, dass bei der Realisierung von Trassen der technischen Infrastruktur sowohl das immobile Kulturerbe als auch das Naturerbe zu sichern ist. Der Umgang mit der Entdeckung der Bleißberghöhle bei Schalkau im Zuge des Baues des Bleißbergtunnels stimmt doch sehr nachdenklich und fordert eine stärkere operative Kontrolle/Einflußnahme auf die entsprechenden Entscheidungsträger.	nicht entsprochen Die konkrete Realisierung von Trassen der technischen Infrastruktur obliegt dem jeweiligen Vorhabenträger unter Einhaltung der entsprechenden fachrechtlichen Vorschriften und unter Berücksichtigung relevanter fachplanerischer und sonstiger Belange anderer (z.B. Natur- und Denkmalschutz, Geologischer Landesdienst). Eine darüber hinaus gehende fachspezifisch angelegte Kontrollfunktion entzieht sich dem Regelungszweck des Regionalplans.		
10	249-1.pdf	42	-	Aufgrund der fehlenden Berücksichtigung mehrerer relevanter Maßgaben im Textteil und/im Umweltbericht empfehlen wir die Unterlagen hinsichtlich unserer getroffenen Ausführungen komplett zu überarbeiten und die Streichung des Anstrichs zur B 19 neu Trassenausbauvariante unter Z 3-2 des Regionalplanes. Die Hinweise auf die Bündelfunktion der Trasse zum Südlink und die spärliche Datenlage zur Verkehrssituation und -prognose lassen sich durch das genutzte verbalargumentative Verfahren nicht ausgleichen. Die Relationen in Bezug auf die vorgelegten vermeintlichen Notwendigkeiten eines	teilweise entsprochen Der B 19 Neubauabschnitt Wilhelmsthal - Eisenach wird unter Z 3-2 gestrichen und dem Plansatz G 3-17 zugeordnet. Da das zum Vorhaben durchgeführte Raumordnungsverfahren bereits längere Zeit zurückliegt (2014) bedarf es in Teilen der Neubetrachtung entscheidungserheblicher Belange. In der Folge ist auf raumordnerischer Ebene keine abschließende Abwägung/Bewertung möglich. Deshalb verzichtet der Plangeber auf eine raumordnerische Letztentscheidung im Sinne der zeichnerischen Festlegung einer Trasse als Ziel der Raumordnung und	Im Abschnitt 3.1.2 Straßennetz wird im Plansatz Z 3-2 das Vorhaben "B 19 Neubauabschnitt Wilhelmsthal - Eisenach" gestrichen und den Vorhaben im Plansatz G 3-17 zugeordnet.	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
				Baues der B 19 neu einerseits und die Berücksichtigung der existierenden Schutzgüter andererseits stehen in einem krassen Missverhältnis. Der Eingriff in den westlichen Thüringer Wald zur B 19 neu rechtfertigt es nach unserer Auffassung vor dem Hintergrund aktueller klima-, verkehrs- und raumordnungspolitischer Veränderungen nicht, an den derzeitigen Planungen festzuhalten. Die notwendigen und bevorstehenden Veränderungen in der Verkehrs- und Klimapolitik lassen sich nicht übersehen. Für eine zeitgemäße Regionalplanung sollten die gegebenen Hinweise zu den übrigen Verkehrsträgern und zur Bodennutzung dringend aufgegriffen werden. Die Möglichkeit der Nutzung vorhandener Strecken und Bauwerke wurde vor dem Hintergrund nicht aktueller Verkehrserhebungen, demographischer Veränderungen und unklaren Fakten zum Ziel- und Quellverkehr insgesamt zu wenig geprüft.	weist lediglich einen Trassenkorridor für dieses im Bundesverkehrswegeplan 2030 im weiteren Bedarf eingestufte Straßenbauprojekt als Grundsatz der Raumordnung aus. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen. Damit obliegt es den nachfolgenden Plan- und Genehmigungsverfahren, die entsprechende Prüfung, Wichtung und abschließende Planentscheidung vorzunehmen.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plansatz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
----------	---------	---------	----------	--------	--------------------------------------	------------------------------	-----------------

3.1.1 Schienennetz

1	189-5.pdf	9	G 3-1	Eine Verbindung des schnellen Schienenpersonennahverkehrs sollte mindestens im Stundentakt bedient werden, damit an den Zugangsstellen attraktive Umsteigemöglichkeiten angeboten werden können. Zusätzlich zu den stündlichen Verbindungen sollten zweistündliche Verbindungen mit schnellen Expresszügen (weniger Halte) die Attraktivität steigern. Zudem kann nur durch die weitere Ertüchtigung auf höhere Geschwindigkeiten eine schnelle Schienenpersonennahverkehrstrasse konkurrenzfähig gegenüber den MIV sein. Da die Neigetechnik ein Auslaufmodell ist, jedoch im Grundsatz 3-1 von Neigetechnikzügen zur „Verbesserung der Anbindungen“ gesprochen wird, sollte auf mögliche zukünftige technische Entwicklungen hingewiesen werden, um auch weiterhin die Attraktivität dieser Trasse hervorheben zu können (wäre die Trasse vielleicht interessant für Brennstoffzellenzüge?).	teilweise entsprochen Mit der Streichung der „mindestens zweistündlichen durchgängigen Bedienung“ und Ergänzungen bezüglich „Umsteigemöglichkeiten“ im Plansatz kann den Anregungen teilweise gefolgt werden. Die Aufgabe der weiteren Ertüchtigung derartiger Bahnverbindungen im Sinne zeitgemäßer Verkehrssysteme ist Teil der Begründung. Die Anregung bezüglich Neigetechnik wird in der Begründung zum Plansatz entsprechend aufgenommen. Festlegungen zur Bedienungsfrequenz von Schienenverbindungen gehören nicht zum Regelungsbereich der Regionalplanung.	Der Plansatz G 3-1 wird wie folgt geändert: "Die zeichnerisch in der Raumnutzungskarte bestimmte Verbindung des schnellen Schienenpersonennahverkehrs Erfurt – Suhl – Schweinfurt/Würzburg soll so bedient werden, dass Südwestthüringen gut an das Transeuropäische Schienennetz, insbesondere an die Landeshauptstadt Erfurt als Taktknoten des Schienenpersonenfernverkehrs angebunden ist und die Entwicklungsfunktionen der an der Schienenverbindung gelegenen Zentralen Orte gestärkt werden. An den Zugangsstellen sollen günstige Umsteigemöglichkeiten zu Schienenverbindungen des Fern- und Nahverkehrs genutzt werden können. Mittels ausgewählter durchgängiger Verbindungen (ohne Umsteigerfordernis) soll die Attraktivität der Schienenverbindung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gesteigert werden."	
---	-----------	---	-------	--	--	---	--

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						Die Begründung zum Plan-satz G 3-1 wird im Absatz 2 wie folgt geändert: "Mit der erfolgten infrastrukturellen Ertüchtigung der Strecke Erfurt – Suhl – Schweinfurt/Würzburg (für den Einsatz von Neigetechnikzügen) ist eine Verbesserung der Anbindung der Planungsregion Südwestthüringen, insbesondere für die höherstufigen Zentralen Orte Suhl/Zella-Mehlis und Meiningen an das Transeuropäische Schienennetz (TEN-V) in den Oberzentren Erfurt und Würzburg erreicht worden. Dieses verbesserte Angebot gilt es für den Leistungsaustausch mit den benachbarten Planungsregionen Mittelthüringen und Main-Rhön zu sichern. Die weitere Streckenertüchtigung im Sinne eines zeitgemäßen Verkehrssystems schließt auch eine mögliche Streckenelektrifizierung oder den Einsatz alternativer Antriebstechnik für den Umwelt-/Klimaschutz ein. Gerade für den schnellen Schienenpersonennahverkehr sind getaktete Umstei-	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
						gebeziehungen zum Schienenpersonenfernverkehr sowie zum öffentlichen Personennahverkehr an den jeweiligen Zugangsstellen Voraussetzung, um die Attraktivität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu steigern. Zusätzliche Infrastruktureinrichtungen an den Zugangsstellen wie Pendlerparkplätze und Fahrradstellplätze reduzieren die Hemmschwelle zur Nutzung der Bahn als umweltverträgliches Verkehrsmittel."	
2	253-1.pdf	29	G 3-1	Unabdingbar ist die konsequente Abstimmung der Fahrpläne aller ÖPNV-Systeme, um unnötige Warte- und Umsteigezeiten für alle Nutzer (auch Pendler, Touristen, etc.) zu verkürzen. Gepaart mit attraktiven, preislich angemessenen Angeboten könnte so der Umstieg auf ÖPNV-Systeme ganzheitlich zu einer echten Nutzungsalternative gegenüber dem Auto werden. Die vorgeschlagene Taktung von 2 Std. sowie die Zielstellung durchgehender Verbindungen ohne Umstieg erscheint im Hinblick auf die touristischen Entwicklungsziele und auf die Verteilung in der Fläche kein ausreichender innovativer Ansatz zu sein.	nicht entsprochen Die in der Anregung geforderte konsequente Abstimmung der Fahrpläne aller ÖPNV-Systeme gehört nicht zur Regelungskompetenz der Regionalplanung, sondern ist Angelegenheit der betroffenen Verkehrsträger. Der raumordnerische Regelungsanspruch des Plansatzes G 3-1 bezieht sich auf die Sicherung und Entwicklung der Funktionalität dieser Schienenverbindung und nicht auf Betrieb und Frequenz des bestellten Schienenverkehrs.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plansatz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
3	197-16.pdf	40	G 3-1	Die Plansätze zur Bedienung(-shäufigkeit) sollen gestrichen oder in eine Leitvorstellung umgewandelt werden . Bei der Umwandlung in eine Leitvorstellung wären auch Formulierungen anzupassen. Begründung Die Plansätze entsprechen eher einer Leitvorstellung als 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 sollten die betreffenden Plansätze Berücksichtigung finden? Sie stellen in der vorliegenden Form eher eine Verhaltensanforderung dar und haben vielmehr den Charakter einer (rechtlich unverbindlichen) Leitvorstellung. Die Formulierung "Erfurt als Taktknoten des Schienenpersonenfern-/Güterverkehrs" soll durch die Formulierung "Erfurt als Taktknoten des Schienenpersonenverkehrs" ersetzt werden. Zudem findet sich in der Begründung zu G 3-2 und G 3-7 auch der Begriff ICE-Taktknoten Erfurt und Nürnberg. Dies ist im Grunde nicht falsch jedoch sollte eine Vereinheitlichung vorgenommen werden.	nicht entsprochen Der Plansatz G 3-1 bleibt als Abwägungsvorgabe erhalten Die hier im Sinne der Weiterentwicklung einer regional bedeutsamen Schienenverbindung getroffene Abwägungsvorgabe kann nicht durch eine informelle Leitvorstellung ersetzt werden, da sonst die mit der Regelung beabsichtigte planerische Intention ins Leere laufen würde. Es ist rechtlich zulässig, Grundsätze der Raumordnung in den Regionalplan aufzunehmen, die entweder Inhalte aus Fachplanungen wiederholen oder auch kompetenzgerechte Forderungen an die Fachplanung stellen, die bei einer Überarbeitung der Fachplanung in diese aufgenommen werden sollen. Der Plangeber hat diesen Grundsatz der Raumordnung, bewusst aufgenommen, da er an eine klassische Kompetenz der Raumordnung anknüpft, nämlich die überfachliche und raumübergreifende Ordnung des Schienenverkehrs. Das heißt, die Planung und Benutzung von Schienenwegen löst einen überfachlichen, überörtlichen Koordinierungsbedarf aus, was zum Aufgabenfeld der Regionalplanung gehört. Hinweis: Die geforderte Umformulierung von „Schienenpersonenfern-/Güterverkehrs“ in „Schienenpersonenfernverkehr“ wird als redaktionelle Änderung in den Plansätzen und Begründungen G 3-1 bis G 3-7 sowie Z 3-1 entsprechend eingearbeitet.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plansatz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
4	197-16.pdf	41	G 3-2	Die Plansätze zur Bedienung(-shäufigkeit) sollen gestrichen oder in eine Leitvorstellung umgewandelt werden . Bei der Umwandlung in eine Leitvorstellung wären auch Formulierungen anzupassen. Begründung Die Plansätze entsprechen eher einer Leitvorstellung als 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 sollten die betreffenden Plansätze Berücksichtigung finden? Sie stellen in der vorliegenden Form eher eine Verhaltensanforderung dar und haben vielmehr den Charakter einer (rechtlich unverbindlichen) Leitvorstellung. Die Formulierung "Erfurt als Taktknoten des Schienenpersonenfern-/Güterverkehrs" soll durch die Formulierung "Erfurt als Taktknoten des Schienenpersonenverkehrs" ersetzt werden. Zudem findet sich in der Begründung zu G 3-2 und G 3-7 auch der Begriff ICE-Taktknoten Erfurt und Nürnberg. Dies ist im Grunde nicht falsch jedoch sollte eine Vereinheitlichung vorgenommen werden.	nicht entsprochen Der Plansatz G 3-2 bleibt als Abwägungsvorgabe erhalten. Die hier im Sinne der Weiterentwicklung einer regional bedeutsamen Schienenverbindung getroffene Abwägungsvorgabe kann nicht durch eine informelle Leitvorstellung ersetzt werden, da sonst die mit der Regelung beabsichtigte planerische Intention ins Leere laufen würde. Es ist rechtlich zulässig, Grundsätze der Raumordnung in den Regionalplan aufzunehmen, die entweder Inhalte aus Fachplanungen wiederholen oder auch kompetenzgerechte Forderungen an die Fachplanung stellen, die bei einer Überarbeitung der Fachplanung in diese aufgenommen werden sollen. Der Plangeber hat diesen Grundsatz der Raumordnung, bewusst aufgenommen, da er an eine klassische Kompetenz der Raumordnung anknüpft, nämlich die überfachliche und raumübergreifende Ordnung des Schienenverkehrs. Das heißt, die Planung und Benutzung von Schienenwegen löst einen überfachlichen, überörtlichen Koordinierungsbedarf aus, was zum Aufgabenfeld der Regionalplanung gehört. Hinweis: Die geforderte Umformulierung von „Schienenpersonenfern-/Güterverkehrs“ in „Schienenpersonenfernverkehr“ wird als redaktionelle Änderung in den Plansätzen und Begründungen G 3-1 bis G 3-7 sowie Z 3-1 entsprechend eingearbeitet.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
5	189-5.pdf	10	G 3-3	Bereits in der Begründung zum Grundsatz 3-3 sollte zusätzlich zu Z 3-1 bezüglich der Trasse „Sonneberg - Ernstthal - Neuhaus am Rennweg“ auf eine durchgängige Er-tüchtigung bis Probstzella hingewiesen werden.	nicht entsprochen Die im betrieblich stillgelegten Zustand be-findliche Eisenbahnstrecke Ernstthal - Grä-fenthal - Probstzella ist nicht mit den im Plansatz G 3-3 genannten Schienenver-bindungen des Schienenpersonennahver-kehrs gleichzusetzen, da es sich bei die-sen um in Betrieb befindliche Bahnstrec-ken handelt. Insofern wird diese stillgelegte Bahnstrec-ke auch nicht im Plansatz G 3-3 behan-delt, sondern im Sinne der regionalplane-risch gewollten Trassensicherung im Plan-satz Z 3-1.		
6	290-4.pdf	2	G 3-3	Im Regionalplan wird die derzeitige Situa-tion und die Konzepte der Region darge-stellt. Für den Raum Südwestthüringen sind seitens der [REDACTED] zahlreiche Maßnahmen geplant, welche zu einer Verbesserung der Verkehrsinfra-struktur der Stationen führen. - G 3-2 Eisenach - Meiningen - Sonne-berg Marksuhl - Neubau Bahnsteige und Beleuchtung - Oberrohn - Neubau Bahnsteige und Beleuchtung - Immelborn - Neubau Bahnsteig - Breitung - Neubau Bahnsteig und Beleuchtung - Wernshausen - Neubau Bahnsteige und - PU Wasungen - Neubau Bahnsteig - Z 3-1 Suhl - Zella-Mehlis - Schmalkal-den - Wernshausen	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten, sachbezogenen Forderungen zur Ände-rung von Plansätzen oder deren Begrün-dung. Die in der Anregung gegebenen Hinweise zu geplanten und laufenden Sanierungs-bzw. Neubaumaßnahmen an in Betrieb be-findlicher Schienenverkehrsinfrastruktur (u.a. Bahnsteige, Unterführungen, Be-leuchtung) beziehen sich zwar auf die Ver-besserung der Funktionalität bestehender Schienenverbindungen, gehören aber nicht zu den Steuer- und Regelungsinhal-ten der Regionalplanung.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plansatz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
				- Schmalkalden Fachhochschule - Neubau Bahnsteig und Beleuchtung - Wernshausen - Neubau Bahnsteige und PU (s.o.)			
7	3-9.pdf	29	G 3-3	Die Benennung der Schienenverbindungen sollte um Bad Salzungen ergänzt werden zu Eisenach-Bad Salzungen-Meiningen-Sonneberg. Begründung: Die Schienenverbindung Eisenach- Bad Salzungen - Meiningen - Sonneberg/ Coburg soll die Verbindung zwischen den Mittelzentren der Region und die Anbindung an Schienenverbindungen des Schienenpersonenfernverkehrs sichern. Bad Salzungen als bedeutendes Mittelzentrum und Kreisstadt des Wartburgkreises sollte in den Namen demnach erwähnt werden.	entsprochen Der Anregung wird gefolgt. Das Mittelzentrum Bad Salzungen als ein Entwicklungsschwerpunkt im Wartburgkreis wird als Haltepunkt an der Schienenverbindung Eisenach - Meiningen - Sonneberg explizit mit aufgeführt.	Der Plansatz G 3-3 wird im 1. Anstrich wie folgt ergänzt: "*Eisenach - Bad Salzungen - Meiningen - Sonneberg" Entsprechend wird auch in der Begründung zu G 3-3 die Ergänzung vorgenommen.	
8	3-9.pdf	30	G 3-3	Unter dem Grundsatz G 3-3 sollte die Schienenverbindung Eisenach-Bad Salzungen-Meiningen-Coburg ergänzt werden. Begründung: Da dies Schienenverbindung Eisenach-Bad Salzungen - Meiningen eine bedeutende Regionalbahnlinie im Wartburgkreis ist, ist eine Attraktivitätssteigerung dieser Strecke dringend erforderlich. Diese kann nur durch die Umsetzung entsprechender Maßnahmen, wie z.B. die Infrastrukturmaßnahme "Beseitigung der Langsam-	entsprochen Der Anregung wird grundsätzlich entsprochen. Im Plansatz G 3-3 sowie der zugehörigen Begründung werden einige Aspekte benannt, die zur Erhaltung und Verbesserung der Funktionalität dieser für die Planungsregion Südwestthüringen wichtigen Schienenpersonennahverkehrsverbindung relevant sind. Der Lückenschluss der Werrabahn zwischen Eisfeld und Coburg gehört nicht zum Regelungsinhalt des Plansatzes G 3-3,	Der Plansatz G 3-3 wird im 1. Anstrich wie folgt ergänzt: "*Eisenach - Bad Salzungen - Meiningen - Sonneberg" Entsprechend wird auch in der Begründung zu G 3-3 die Ergänzung vorgenommen.	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				fahrstrecke Oberrhon" und eine Geschwindigkeitserhöhung auf bis zu 120 km/h, realisiert werden. Hierdurch kann die Anbindung des Werratales an den ICE-Halt Eisenach wesentlich verbessert und der ICE-Halt in Eisenach langfristig gesichert werden. Durch die Aufnahme der Schienenverbindung Eisenach-Bad Salzungen-Meiningen-Coburg kann durch einen Lückenschluss der Werrabahn Eisfeld-Coburg ein weiterer ICE-Halt (Coburg) erreicht werden, der eine wesentliche Reisezeitverkürzung bei Fahrten in Richtung Süden mit sich bringt.	nämlich bestehende Schienenverbindungen funktionell zu erhalten und zu verbessern.		
9	261-3.pdf	10	G 3-3	Der 2. Satz auf S. 34 erscheint unvollständig "... und Erholung Werraau ... und Thüringer Wald ...". Um Prüfung wird gebeten.	entsprochen Der Anregung kann gefolgt werden, der Name des Vorbehaltsgebietes Tourismus und Erholung Werraau ... wird vollständig aufgenommen (sachliche Klarstellung).	Im Plansatz G 3-3 wird die vollständige Bezeichnung des Vorbehaltsgebietes Tourismus und Erholung "Werraau zwischen Masserberg (OT Fehrenbach), Neuhaus am Rennweg (OT Siegmundsburg) und Treffurt (OT Großburschla)" übernommen. Entsprechend wird auch in der Begründung zu G 3-3 die vollständige Bezeichnung dieses Vorbehaltsgebietes verwendet.	
10	249-1.pdf	15	G 3-4	Die Verbesserung der Verbindungsqualität der Schienenverbindung Eisenach-Meiningen-Sonneberg sollte nicht nur vordringlich	entsprochen	Im Plansatz G 3-4 wird die Passage "...insbesondere	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				auf den Abschnitt zwischen Eisenach und Eisfeld bezogen werden. Begründung: Aufgrund der bestehenden Umsteigemöglichkeiten zu den Fernbahnnetzen Richtung Nürnberg/ München ist gerade die Reisegeschwindigkeit und Taktungsfrequenz im Bereich der Strecke Eisfeld-Sonneberg zur Erhöhung der Akzeptanz für die Nutzung der Werratalbahn in diesem Bereich von entscheidender Bedeutung. Dies erscheint umso notwendiger, als der in Gliederungspunkt G 3-7 erwähnte Lückenschluss der Werratalbahn über Eisfeld nach Coburg aufgrund erfolgter Überbauungen der ehemaligen Trassenführung auf bayrischer Seite als realitätsfern einzuschätzen ist.	Der Anregung wird gefolgt, da auch im Abschnitt Eisfeld - Sonneberg eine Verbesserung der Verbindungsqualität (Reisezeitverkürzung) erforderlich ist.	im Abschnitt zwischen Eisenach und Eisfeld..." gestrichen.	
11	259-1.pdf	4	G 3-4	Die Schienenverbindung Eisenach-Meiningen-Sonneberg durchzieht die gesamte Planungsregion und stellt einen attraktiven Verkehrsweg dar, dessen Potential aktuell mindergenutzt ist. Infrastrukturelle Ertüchtigungen und Modernisierungen, wie im Planentwurf bereits angemerkt, sind daher dringend geboten, um sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr auf der Schiene eine konkurrenzfähige Plattform gegenüber der Straße zu bieten, die von einem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen, insbesondere des Schwerlastverkehrs, belastet wird. Um einer perspektivischen Steigerung des Schienenverkehrs günstige Voraussetzungen zu bieten, sind neben den baulichen	teilweise entsprochen Anspruch des Plangebers ist es, diese für die Planungsregion Südwestthüringen wichtige Schienenverbindung in Gänze funktional und angebotsseitig zu ertüchtigen. Jedoch gehören konkrete Maßnahmen an der Schieneninfrastruktur oder die Einrichtung von Schienenpersonen- oder Schienengüterverkehr nebst entsprechenden Umschlagseinrichtungen nicht zu den Steuerungsaufgaben der Regionalplanung. Der in der Anregung vorgebrachte Aspekt der Vermeidung des weiteren Rückbaus noch vorhandener Schieneninfrastruktur,	Im Plansatz G 3-4 wird die Passage "...insbesondere im Abschnitt zwischen Eisenach und Eisfeld..." gestrichen. Zudem wird als 2. Satz aufgenommen: "Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen sollen diese Schienenverbindung in ihrem Bestand bzw. ihren Entwicklungsmöglichkeiten nicht beeinträchtigen."	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Maßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit Rückbauten jeglicher Art (z.B. von Überholgleisen oder Verlademöglichkeiten des kombinierten Verkehrs) zu unterlassen, die eine weitere Einschränkung der Streckenkapazität und -funktionalität zur Folge hätten, selbst wenn diese bei der momentanen Streckenbelegung nicht gebraucht werden. Einer Vorhaltung zusätzlicher Kapazitäten sollte [REDACTED] an dieser Stelle ein höheres Gewicht beige-messen werden. Von einer Erhöhung der Streckenge-schwindigkeit könnten Bahnreisende und Pendler sowie Gütertransporte entlang der Trasse mit ihren angeschlossenen zentralen Orten sofort profitieren, indem sich die zeitliche Diskrepanz zur Nutzung der Straße verringert. Dies ist in besonderem Maße auch vor dem Hintergrund einer bes-teren Erreichbarkeit des Vorbehaltsgebietes Tourismus entlang des Werratal von Bedeutung.	der sich kontraproduktiv auf eine perspektivische Erhöhung des Schienenverkehrs auswirkt, wird in die Begründung des Plansatzes aufgenommen.	Die Begründung zum Plansatz G 3-4 wird am Ende wie folgt ergänzt: "Im Sinne eines zeitgemäßen Verkehrssystems schließt das auch eine mögliche Streckenelektrifizierung oder den Einsatz alternativer Antriebstechnik zu Gunsten des Umwelt-/Klimaschutzes ein. Um eine weitere Einschränkung der Streckenkapazität und -funktionalität zu vermeiden, sollten Rückbauten jeglicher Art (z.B. von Überholgleisen oder Verlademöglichkeiten des kombinierten Verkehrs) unterlassen werden, selbst wenn diese bei der momentanen Streckenbelegung nicht gebraucht werden."	
12	197-16.pdf	42	G 3-4	Plansatz und Begründung zur "Verbindungsqualität der Schienenverbindung Eisenach-Meiningen-Sonneberg" sollen konkretisiert werden. Für den Plansatz wird folgende Formulierung vorgeschlagen: "Die Verbindungsqualität der Schienenverbindung Eisenach - Meiningen - Sonneberg soll durch einen nachhaltigen Ausbau (des Angebotes und Reisezeitverkürzung, durchgestrichen) der erforderlichen Infra-	entsprochen Der Anregung kann gefolgt werden (sachliche Klarstellung).	Der Plansatz G 3-4 wird wie folgt geändert: "Die Verbindungsqualität der Schienenverbindung Eisenach – Bad Salzungen – Meiningen – Sonneberg soll durch einen nachhaltigen Ausbau der erforderlichen Infrastruktur zwecks Reisezeitverkürzungen und Verbesserung des Leistungs-	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				struktur zur Verbesserung des Leistungsaustausches, insbesondere im Abschnitt zwischen Eisenach und Eisfeld, erhöht werden. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen sollen diese Schienenverbindung in ihrem Bestand bzw. ihren Entwicklungsmöglichkeiten nicht beeinträchtigen." Begründung In der Begründung zum Plansatz wird bereits konkret auf eine Verbesserung der infrastrukturellen Voraussetzungen zur Steigerung des Leistungsaustausches verwiesen (Streckenausbau, Steuerungs- und Sicherungstechnik). Dies soll auch klar aus dem Plansatz hervorgehen. Ein Ausbau des Angebots, wie bisher im Plansatz formuliert, liegt hingegen nicht in der Regelungskompetenz der Regionalplanung, sondern stellt eher eine (unzulässige) Verhaltensanforderung dar.		austausches erhöht werden. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen sollen diese Schienenverbindung in ihrem Bestand bzw. ihren Entwicklungsmöglichkeiten nicht beeinträchtigen."	
13	6-14.pdf	11	G 3-4	Die Verbindungsqualität der Verbindung Eisenach - Meinigen - Sonneberg muss durch massive Investitionen insbesondere für einen Brückenbau oder Verlegung der Strecke bei Oberrohn, sowie den Ausbau barrierefreier Zugangsstellen zum SPNV (Haltepunkten) erhöht werden. Begründung: Aufgrund der Neugliederung der Wartburgregion (Eisenach + Wartburgkreis) ist ein Zusammenwachsen in der Gesamtregion nur möglich, wenn ein leistungsfähiger	teilweise entsprochen Der regionalplanerische Regelungsanspruch für die genannte Schienenverbindung bezieht sich auf die Verbesserung/ Erhöhung der Funktionalität und Verbindungsqualität. Unter Beachtung dieses Anspruches werden die in der Anregung vorgebrachten Belange bewertet und entsprechend in den Plansatz oder die zugehörige Begründung aufgenommen. Forderungen nach Investitionen sind nicht Gegenstand der Regionalplanung.	Der Plansatz G 3-4 wird wie folgt geändert: "Die Verbindungsqualität der Schienenverbindung Eisenach – Bad Salzungen – Meiningen – Sonneberg soll durch einen nachhaltigen Ausbau der erforderlichen Infrastruktur zwecks Reisezeitverkürzungen und Verbesserung des Leistungsaustausches erhöht werden. Raumbedeutsame	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				SPNV auf der Achse Eisenach - Bad Salzungen erhalten und weiterentwickelt wird. Dazu ist eine dauerhafte Sicherung der Eisenbahninfrastruktur als Daseinsvorsorge für die Menschen zwingend notwendig. Die Strecke der Werrabahn kann aus Sicherheitsgründen im Bereich Oberrohn mit nur 10 Km/h befahren werden. Dieser Umstand stellt eine erhebliche Qualitätseinschränkung dar, bedroht grundsätzlich die Streckenbefahrung und dient nicht der Förderung des Umweltverbundes. Als Verbindung höherstufiger Zentraler Orte und zur Erschließung der Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung Werraue und Thüringer Wald (G 4-29) müssen an dieser Verbindung dringend Investitionen getätigt werden, insbesondere muss dringend im Bereich der Barrierefreiheit nachgebessert werden (vgl. 5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018, Anlage 8). Eine entsprechende Formulierung ist auch im G 3-3 aufzunehmen. Durch die älter werdende Bevölkerung sind auch höhere und einheitliche Standards bei der Barrierefreiheit im Schienenpersonennahverkehr einzufordern, damit die Schienenverbindungen ihrer Funktion gerecht werden können.		Planungen und Maßnahmen sollen diese Schienenverbindung in ihrem Bestand bzw. ihren Entwicklungsmöglichkeiten nicht beeinträchtigen." In die Begründung zu Plansatz G 3-4 wird nach dem 2. Satz aufgenommen: „In diesem Kontext ist auch die durch das Georisiko Subrosion bedingte Langsamfahrstrecke im Bereich Oberrohn mittels einer geeigneten baulich-technischen Lösung zu beseitigen.“ Zudem wird die Begründung zum Plansatz G 3-4 am Ende wie folgt ergänzt: „Im Sinne eines zeitgemäßen Verkehrssystems schließt das auch eine mögliche Streckenelektrifizierung, den Einsatz alternativer Antriebstechnik zu Gunsten des Umwelt-/Klimaschutzes sowie die Herstellung der Barrierefreiheit ein. Um eine weitere Einschränkung der Streckenkapazität und -funktionalität zu vermeiden, sollten Rückbauten	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
						jeglicher Art (z.B. von Überholgleisen oder Verlademöglichkeiten des kombinierten Verkehrs) unterlassen werden, selbst wenn diese bei der momentanen Streckenbelegung nicht gebraucht werden."	
14	3-9.pdf	32	G 3-7	Neben der ehemaligen Werrabahn im Abschnitt Bahnhof Eisfeld und der Landesgrenze Thüringen/Bayern ist zu prüfen, ob auch folgende Trassen durchgängig von entgegenstehenden Funktionen oder Nutzungen für eine mögliche Wiederaufnahme des Bahnbetriebes frei gehalten werden können und entsprechend in das Ziel bzw. den Grundsatz aufgenommen werden können: - Wartha-Creuzburg-Mihla-Treffurt-Wanfried-Eschwege,	nicht entsprochen Die ehemalige Bahntrasse Schwebda (bei Eschwege) - Wartha (Eisenach) ist von Bahnbetriebszwecken entwidmet und zurückgebaut. Eine durchgängig sicherbare Trasse ist nicht mehr vorhanden (heterogene Eigentümerstruktur, bestehende andere Nutzungsansprüche). Teilbereiche der ehemaligen Trasse werden als Radwege oder Straßen genutzt.		
15	3-9.pdf	33	G 3-7	Neben der ehemaligen Werrabahn im Abschnitt Bahnhof Eisfeld und der Landesgrenze Thüringen/Bayern ist zu prüfen, ob auch folgende Trassen durchgängig von entgegenstehenden Funktionen oder Nutzungen für eine mögliche Wiederaufnahme des Bahnbetriebes frei gehalten werden können und entsprechend in das Ziel bzw. den Grundsatz aufgenommen werden können: - Gerstungen-Dietrichsberg-Förtha,	nicht entsprochen Die aufgrund der Teilung Deutschlands im Zeitraum 1961-62 als Ersatz errichtete Bahnstrecke Förtha - Gerstungen wurde bereits zurückgebaut. Als eingleisige steigungsreiche und ungünstig trassierte Bahnstrecke war sie nach der Wiedervereinigung Deutschlands unnötig geworden. Insofern ist eine Trassensicherung für eine perspektivische Reaktivierung des Bahnbetriebes nicht erforderlich.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
16	3-9.pdf	35	G 3-7	Neben der ehemaligen Werrabahn im Abschnitt Bahnhof Eisfeld und der Landesgrenze Thüringen/Bayern ist zu prüfen, ob auch folgende Trassen durchgängig von entgegenstehenden Funktionen oder Nutzungen für eine mögliche Wiederaufnahme des Bahnbetriebes frei gehalten werden können und entsprechend in das Ziel bzw. den Grundsatz aufgenommen werden können: - Vacha-Geisa-(Tann-Hilders), ehemalige Ulsterbahn	nicht entsprochen Die ehemalige Bahntrasse der Ulstertalbahn ist von Bahnbetriebszwecken entwidmet und bereits in den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts ab Unterbreizbach zurückgebaut. Eine durchgängig sicherbare Trasse ist nicht mehr vorhanden (heterogene Eigentümerstruktur). Teilbereiche der ehemaligen Trasse werden als Radwege genutzt.		
17	249-1.pdf	16	G 3-7	Auf Thüringer Seite ist zu prüfen, ob bei einer möglichen, aber sicherlich nicht anzunehmenden Entscheidung für einen Lückenschluss Vorgaben aus dem Thüringer Gesetz über das Nationale Naturmonument „Grünes Band Thüringen“ ausreichend Beachtung finden, da Letzteres bei einem Neubau, selbst unter Beibehaltung der ursprünglichen Linienführung, maßgeblichen Veränderungen ausgesetzt sein wird. Es sei aber an dieser Stelle grundsätzlich betont, dass [REDACTED] den Lückenschluss zwischen Eisfeld und Coburg befürwortet, um den territorialen Nahverkehr zu befördern. Allerdings ist sicherzustellen, dass mit den damit einhergehenden Baumaßnahmen weder bestehende wertvolle Lebensräume maßgeblich zerstört werden, noch sich im Zuge der Umsetzung eine zusätzliche Zerschneidung erhaltenswerter Landschaftsstrukturen ergibt.	teilweise entsprochen Beim Plansatz G 3-7 handelt es sich um einen Grundsatz der Raumordnung, dem ein entsprechendes Gewicht bei der Abwägung in nachfolgenden Verfahren einzuräumen ist. Ein Grundsatz der Raumordnung ist mit Bezug zum jeweiligen Einzelfall abwägend einzustellen. Die standortbezogene Berücksichtigung anderer Belange ist durch die Bindungswirkung der Festlegung möglich. Damit ist gesichert, dass andere Belange oder fachrechtliche Anforderungen bzw. Erfordernisse in den jeweiligen Verfahren durch die zuständigen Behörden bzw. den Vorhabenträger entsprechend gewürdigt werden können. Im letzten Satz der Begründung G 3-7 wird explizit das „Nationale Naturmonument „Grünes Band Thüringen“ zur Klarstellung aufgenommen.	In der Begründung zu Plansatz G 3-7 wird der letzte Satz wie folgt ergänzt: "Im Falle der Umsetzung des Bahn-Lückenschlusses ist insbesondere im Bereich des Naturschutzgebietes Görsdorfer Heide und des Nationalen Naturmonumentes Grünes Band Thüringen naturschutzfachlichen Anforderungen angemessen Rechnung zu tragen."	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
18	259-1.pdf	5	G 3-7	Die Schienenverbindung Eisenach-Meiningen-Sonneberg hat das Potential, sich als eine attraktive Diagonalverbindung zwischen den höherrangigen Netzknoten Kassel und Coburg im weiteren Verlauf über die Planungsregion zu etablieren. In diesem Zusammenhang sei auf die mögliche [REDACTED] [REDACTED] Reaktivierung der Werrabahn zwischen Eisfeld und Coburg hingewiesen, durch die eine noch leistungsfähigere Verknüpfung der wirtschaftsstarken Räume Südthüringen und Oberfranken entstünde, mit welcher die Wirkung der vorgenannten Vorteile effektiviert werden könnte (siehe auch G 3-7).	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten, sachbezogenen Forderungen zur Änderung von Plansätzen oder deren Begründung. Die als Steuerungsinstrument des Regionalplanes Südwestthüringen mögliche Trassenfreihaltung der ehemaligen Werrabahn im Abschnitt zwischen Eisfeld und der Landesgrenze Thüringen/Bayern von entgegenstehenden Funktionen und Nutzungen wird zwar im Plansatz G 3-7 fixiert, jedoch hängt eine Reaktivierung der Werrabahn zwischen Eisfeld und Coburg maßgeblich von der Lösung des auf bayerischem Gebiet bestehenden Problems einer geeigneten Trassenfindung und dem gemeinsamen politischen Willen beider Bundesländer zu diesem Bahnlückenschluss ab. Über die Trassenfreihaltung in Südwestthüringen hinaus, hat der Plangeber keine Regelungskompetenz im Hinblick der Umsetzung dieses Projektes.		
19	7-2.pdf	5	G 3-7	Der Zielstellung des Lückenschlusses der Werrabahn zwischen Eisfeld und Coburg wird nachdrücklich zugestimmt. Für Gäste und Patienten in Bad Salzungen und Bad Liebenstein ist die Erreichbarkeit über den ICE-Bahnhof Eisenach und dem ÖPNV zufriedenstellend. Der ICE-Bahnhof Eisenach berücksichtigt jedoch lediglich die Reiseverkehre in Ost-West-Richtung.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten, sachbezogenen Forderungen zur Änderung von Plansätzen oder deren Begründung.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Für Reiseverkehre in Nord-Süd-Richtung wäre eine Durchgängigkeit der Werrabahn zum ICE-Halt Coburg eine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit für den Wartburgkreis und den westlichen Thüringer Wald.			
20	341-1.pdf	4	G 3-7	Auf Seite 37 des Textteils ist unter Punkt G 3-7 die Freihaltung der Bahntrasse Eisfeld - Coburg bis zur Landesgrenze vorgesehen, diese fehlt in der Raumnutzungskarte. Wird an dieser Trasse festgehalten oder nicht?	zur Kenntnis genommen Seitens des Plangebers wird an der Freihaltung der Trasse der ehemaligen Werrabahn im Abschnitt Eisfeld bis Landesgrenze Thüringen/Bayern festgehalten. Da dieses Erfordernis der Raumordnung aufgrund anderer relevanter Belange nicht abschließend abgewogen werden konnte, hat es den Status eines textlichen Grundsatzes der Raumordnung (G 3-7) erhalten. Auf eine zeichnerische Darstellung dieser Trasse in der Raumnutzungskarte (M 1:100.000) wird bewusst verzichtet.		
21	4-5.pdf	6	G 3-7	Für den in Diskussion stehenden Lückenschluss der ehemaligen Werrabahn zwischen Eisfeld und Coburg soll im Regionalplan Südwestthüringen eine Sicherung der bestehenden Trasse erfolgen. Auf das sehr große Konfliktpotential dieses Vorhabens mit Naturschutzbelangen (Grünes Band, Naturschutzgebiet "Görsdorfer Heide" -FFH-Gebiet Nr. 175) wird verwiesen.	zur Kenntnis genommen Seitens des Plangebers wird an der Freihaltung der Trasse der ehemaligen Werrabahn im Abschnitt Eisfeld bis Landesgrenze Thüringen/Bayern festgehalten. Da dieses Erfordernis der Raumordnung aufgrund anderer relevanter Belange (Konfliktpotenzial Naturschutzgebiet "Görsdorfer Heide" und Nationales Naturmonument Grünes Band Thüringen in der Begründung zu G 3-7 bereits dargestellt) nicht abschließend abgewogen werden konnte, hat es den Status eines textlichen		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					Grundsatzes der Raumordnung (G 3-7) erhalten. Auf eine zeichnerische Darstellung dieser Trasse in der Raumnutzungskarte (M 1:100.000) wird bewusst verzichtet. Ein darüber hinaus gehendes Regelungs- erfordernis ist derzeit nicht erkennbar.		
22	297-2.pdf	1	Z 3-1	Themar — Schleusingen — Ilmenau Die Strecke 6708 Themar — Schleusingen — Rennsteig sowie die Teilstrecke 6694 Rennsteig — Ilmenau befindet sich im Eigentum [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] verpachtet. Die [REDACTED] verfügt über eine Genehmigung zum Betreiben einer nichtbundeseigenen, öffentlichen Eisenbahninfrastruktur. Die vorbenannten Streckenbereiche sind in Betrieb befindlich. Als Infrastrukturbetreiber unterliegt das Unternehmen meiner Eisenbahnaufsicht.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten festlegungs- bzw. gebietsbezogenen Forderungen oder Änderungsvorschläge.		
23	297-2.pdf	2	Z 3-1	Schleusingen — St. Kilian — Suhl Die Strecke 6696 Schleusingen — Suhl wurde per 21.06.1999 betrieblich stillgelegt (§11 Allgemeines Eisenbahngesetz). Die Strecke befindet sich [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] Im betrieblich stillgelegten Zustand wird derzeit nur die Verkehrssicherungspflicht wahrgenommen. Da keine Betriebsgenehmigung bzw. Erlaubnis zum Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur vorliegt, besteht hier auch keine	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten festlegungs- bzw. gebietsbezogenen Forderungen oder Änderungsvorschläge.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
				Eisenbahnaufsicht gem. § 5 AEG meinerseits. Nach meinem Kenntnisstand besteht perspektivisch eine Option zu einer Wiederinbetriebnahme nach Instandsetzung.			
24	297-2.pdf	3	Z 3-1	Bad Salzungen — Dorndorf — Vacha — Unterbreizbach Wie bereits in meiner o.g. Stellungnahme aus 2015 angeführt sollte die Trassenführung bis Unterbreizbach auch so in Ihre Unterlage aufgenommen werden. Begründung: Die ehem. DB —Strecke 6703 Bad Salzungen — Vacha — Unterbreizbach befindet sich [REDACTED] Der Abschnitt Bad Salzungen — Vacha wird derzeit als nichtöffentliche, nichtbundeseigene Eisenbahninfrastruktur (Anschlussbahn) betrieben und unterliegt meiner Eisenbahnaufsicht. Der Abschnitt Vacha — Unterbreizbach wurde per 04.02.2000 betrieblich stillgelegt (§ 11 Allgemeines Eisenbahngesetz), hier wird derzeit lediglich die Verkehrssicherungspflicht wahrgenommen. Eine Wiederinbetriebnahme ist vorgesehen. Seitens der [REDACTED] wird gegenwärtig geprüft, ob für die Eisenbahninfrastruktur Bad Salzungen — Vacha — Unterbreizbach ein Genehmigungsantrag als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) für eine nichtbundeseigene, öffentliche Eisenbahninfrastruktur gestellt wird.	entsprochen Der Trassenabschnitt der Bahnstrecke Vacha - Unterbreizbach wird zum Zweck der Trassensicherung/Trassenfreihaltung dieser Schienenverbindung in den Plansatz Z 3-1, die Karte 3-1 Verkehr sowie die Raumnutzungskarte aufgenommen. Die bisher verfolgte durchgängige Trassensicherung der ehemaligen Schienenverbindung Vacha - Philippsthal ist nicht mehr gegeben, da ein Teilabschnitt der ehemaligen Bahntrasse auf thüringischem Gebiet im Zuge des Ausbaus der Bundesstraße B 62 genutzt wurde.	Im Plansatz Z 3-1 wird im letzten Punkt "Philippsthal (Hessen)" durch "Unterbreizbach" ersetzt. Der letzte Abschnitt der Begründung zu Plansatz Z 3-1 wird geändert und lautet wie folgt: "Mittels der Reaktivierung der Schienenverbindung Vacha – Unterbreizbach können für bedeutsame Bergbaubetriebe und Industriegebiete mit hohem Frachtaufkommen durch die entstehende Anbindung an Schienenverbindungen höherer Netzebenen Gütertransportalternativen ermöglicht werden."	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				In Dorndorf besteht eine aktive Anschlussbeziehung zum Gleisanschluss [REDACTED] In Vacha ist eine neue Anschlussbeziehung zu einem Gleisanschluss Waggonwerk Brühl im Bereich der ehem. Triebfahrzeugeinsatzstelle in Vorbereitung.			
25	297-2.pdf	4	Z 3-1	Industrieanschlussbahn Merkers Im Bereich Bad Salzungen — Merkers wird im Auftrag [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] eine nichtbundeseigene, nichtöffentliche Eisenbahninfrastruktur (Anschlussbahn) betreiben. Als Nebenanschießer sind die Gleisanschlüsse [REDACTED] [REDACTED] Die betreffenden Anschlussbahnen unterliegen meiner Eisenbahnaufsicht.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten festlegungs- bzw. gebietsbezogenen Forderungen oder Änderungsvorschläge.		
26	297-2.pdf	5	Z 3-1	Industrieanschlussgleis in Struth (Zella-Mehlis) Der Gleisanschluss des [REDACTED] befindet sich seit 1996 in gesperrtem Zustand. Eine Nutzung ist gegenwärtig nicht möglich, eine Wiederinbetriebnahme nicht in Sicht.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten festlegungs- bzw. gebietsbezogenen Forderungen oder Änderungsvorschläge.		
27	297-2.pdf	6	Z 3-1	Bufleben — Friedrichswerth — Eisenach-Kindel Für die ehem. DB-Strecke 6712 Bufleben — Friedrichswerth erfolgte per [REDACTED]	entsprochen	Im Plansatz Z 3-1 wird der Punkt "Bufleben – Fried-	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
				gem. § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz eine Freistellung von Zwecken des Eisenbahnbetriebes. Es handelt sich hier um keine Betriebsanlage einer Eisenbahn mehr, Eisenbahnbetrieb ist hier nicht mehr möglich. Die Flächen fallen nicht mehr unter den Fachplanungsvorbehalt des § 38 BauGB und können in der Folge durch die Kommunen überplant werden. Die Streckenangabe kann unter dem Punkt der Trassensicherung gestrichen werden. Zu einer beabsichtigten Aufnahme von Bahnbetrieb wäre ein neuerliches Planfeststellungsverfahren zu führen.	Der bisher im Plansatz Z 3-1 enthaltene Streckenabschnitt Buflieben - Friedrichswerth - Eisenach-Kindel entfällt (sachliche Richtigstellung). Da diese ehemalige Bahnstrecke bereits von Bahnbetriebszwecken freigestellt wurde und für den in der Planungsregion Mittelthüringen gelegenen größten Trassenabschnitt keine explizite regionalplanerische Trassensicherung festgelegt ist und auch nicht festgelegt werden soll, wird auch für den in Südwestthüringen gelegenen Abschnitt kein solches Ziel der Raumordnung mehr bestimmt. Die ehemalige Bahntrasse wurde im Landkreis Gotha (Planungsregion Mittelthüringen) für den Nesselal-Radweg genutzt.	richswerth - Eisenach-Kindel (Hörselberg-Hainich)" gestrichen. In der Begründung zu Plansatz Z 3-1 entfällt der folgende Abschnitt: "Über eine Wiederherstellung der Schienenverbindung Buflieben – Friedrichswerth – Eisenach-Kindel (Hörselberg-Hainich) kann das Vorranggebiet Großflächige Industrieansiedlungen IG-1 Eisenach-Kindel an das Schienennetz angebunden und damit die Straßenverbindungen entlastet werden."	
28	297-2.pdf	7	Z 3-1	Dorndorf — Stadtlengsfeld — Kaltennordheim Für die ehem. DB-Strecke 6704 Dorndorf — Kaltennordheim erfolgte per [REDACTED] gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz eine Freistellung von Zwecken des Eisenbahnbetriebes. Es handelt sich hier um keine Betriebsanlage einer Eisenbahn mehr, Eisenbahnbetrieb ist hier nicht mehr möglich. Die Flächen fallen nicht mehr unter den Fachplanungsvorbehalt des § 38 BauGB und können in der Folge durch die Kommunen überplant werden. Die Streckenangabe kann unter dem Punkt der Trassensicherung gestrichen werden.	entsprochen Der bisher im Plansatz Z 3-1 enthaltene Streckenabschnitt Dorndorf - Stadtlengsfeld – Kaltennordheim entfällt (sachliche Richtigstellung). Diese Schienenverbindung, die von Bahnbetriebszwecken freigestellt (entwidmet) wurde, kann eine durchgängige Sicherung der Trasse nicht mehr mit dem Anspruch eines abschließend abgewogenen Ziels der Raumordnung erfolgen (bestehende andere Nutzungsansprüche, umweltrechtliche Prüferfordernisse).	Im Plansatz Z 3-1 wird der Punkt „Dorndorf - Stadtlengsfeld – Kaltennordheim“ gestrichen. In der Begründung zu Plansatz Z 3-1 wird der Absatz gestrichen: "Durch Reaktivierung der Schienenverbindung Dorndorf – Stadtlengsfeld – Kaltennordheim kann ein Gebiet mit potenziellem Frachtaufkommen (Hartgestein u.a. Bergbauerzeugnisse, Holz) für den Güterverkehr	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Zu einer beabsichtigten Aufnahme von Bahnbetrieb wäre ein neuerliches Planfeststellungsverfahren zu führen.		auf der Schiene erschlossen werden."	
29	297-2.pdf	8	Z 3-1	Ernstthal - Probstzella Die Angabe in der Klammer „Neuhaus am Rennweg" ist zu streichen, der Abschnitt Ernstthal — Neuhaus am Rennweg wird als öffentliche, nichtbundeseigene Eisenbahn durch [REDACTED] betrieben, die Angabe an dieser Stelle zu einer Trassensicherung sind in diesem Punkt unnötig. Der Abschnitt Probstzella — Gräfenthal — (Ernstthal) der Strecke 6688 [REDACTED] befindet sich im betrieblich stillgelegten Zustand (§ 11 AEG) und ist nach meinem Kenntnisstand an [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] (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	zur Kenntnis genommen Im E-RP SWT 2018 ist für die Schienenverbindung Ernstthal – Probstzella keine Klammer („Neuhaus am Rennweg“) enthalten. Die Forderung ist somit gegenstandslos. Die weiteren Anregungen enthalten keine konkreten festlegungs- bzw. gebietsbezogenen Forderungen oder Änderungsvorschläge.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Eisenbahnaufsichtsbehörden sind hierfür nicht zuständig.			
30	31-4.pdf	3	Z 3-1	Laut dem E-RP soll die stillgelegte aber noch gewidmete Bahnstrecke Vacha - Philippsthal dauerhaft für eine perspektivische Wiederinbetriebnahme gesichert werden. Diese Zielvorstellung hat aber nichts mit der Realität zu tun. Begründung: Die Bahnstrecke wurde bereits Mitte der 1950er Jahr stillgelegt, da es sich um eine grenzüberschreitende Bahnverbindung handelte. Seither ist die Bahntrasse auf Thüringer Seite verfallen und eigentlich nicht mehr existent. Auf hessischer Seite dagegen, gibt es diese Bahntrasse überhaupt nicht mehr. Sie wurde durch Häuser und Straßen überbaut. Der Regionalplan Nordhessen kennt diese Bahntrasse nicht mehr. Dort endet die Bahntrasse am Kaliwerk in Hattorf. Auszug aus dem Regionalplan Nordhessen - Bahntrassen in fettem Lila - siehe Original-Stellungnahme Auch auf Thüringer Seite kann diese Bahntrasse auch theoretisch nicht mehr wieder in Betrieb genommen werden. Durch das Flurneuordnungsverfahren Vacha-West wurden Teile der Bahngrundstücke bereits anderen Eigentümern zugeordnet, zum Beispiel dem Bund für die Trasse der B 62, die heute teilweise auf der ehemaligen Bahnstrecke verläuft. Damit ist	entsprochen Die bisher verfolgte durchgängige Trassensicherung der ehemaligen Schienenverbindung Vacha - Philippsthal ist nicht mehr gegeben, da ein Teilabschnitt der ehemaligen Bahntrasse auf thüringischem Gebiet im Zuge des Ausbaus der Bundesstraße B 62 genutzt wurde. Deshalb wird der Trassenabschnitt der Bahnstrecke Vacha - Unterbreizbach zum Zweck der Trassensicherung/Trassenfreihaltung dieser Schienenverbindung in den Plansatz Z 3-1, die Karte 3-1 Verkehr sowie die Raumnutzungskarte aufgenommen (sachliche Richtigstellung).	Im Plansatz Z 3-1 wird im letzten Punkt "Philippsthal (Hessen)" durch "Unterbreizbach" ersetzt. Der letzte Abschnitt der Begründung zu Plansatz Z 3-1 wird geändert und lautet wie folgt: "Mittels der Reaktivierung der Schienenverbindung Vacha – Unterbreizbach können für bedeutsame Bergbaubetriebe und Industriegebiete mit hohem Frachtaufkommen durch die entstehende Anbindung an Schienenverbindungen höherer Netzebenen Gütertransportalternativen ermöglicht werden."	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				eine Wiederinbetriebnahme dieser Bahnstrecke ausgeschlossen. Es besteht eine Diskrepanz zwischen den Regionalplänen Südwestthüringen und Nordhessen. Diese sollte an dieser Stelle behoben werden.			
31	31-4.pdf	5	Z 3-1	Weiterhin wird laut E-RP die Bedeutung der Schienenverbindung Bad Salzungen - Vacha für den Güterumschlag hervorgehoben. Allerdings besteht derzeit kein nennenswerter Transport von Massengütern von Vacha nach Bad Salzungen oder andersherum. Ich verweise außerdem auf meine Ausführungen zu Punkt 3.1.4. (siehe unten).	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten, sachbezogenen Forderungen zur Änderung von Plansätzen oder deren Begründung.		
32	258-1.pdf	5	Z 3-1	In unseren Stellungnahmen vom [REDACTED] (Entwurf RP Südwestthüringen) sowie vom [REDACTED] (Entwurf RP Mittelthüringen) haben wir die beiden Planungsgemeinschaften aufgefordert, die ehemalige Schienenverbindung Eisenach-Kindel (Hörselberg-Hainich) - Friedrichswerth - Buflieben (Abzweig von der Strecke Gotha - Mühlhausen) als Trasse zu sichern. Im Regionalplan Südwestthüringen wurde dies verankert, im Mittelthüringer Plan erfolgte keine Trassensicherung. Die Planungsstelle Südwestthüringen sollte auf Mittelthüringen ihren Einfluss dahingehend geltend machen, dass auch in dieser Region (insofern überhaupt noch möglich) eine Aufnahme in den Planentwurf realisiert wird.	nicht entsprochen Der bisher im Plansatz Z 3-1 enthaltene Streckenabschnitt Buflieben - Friedrichswerth - Eisenach-Kindel entfällt. Da diese ehemalige Bahnstrecke bereits von Bahnbetriebszwecken freigestellt wurde und für den in der Planungsregion Mittelthüringen gelegenen größten Trassenabschnitt keine explizite regionalplanerische Trassensicherung festgelegt ist, wird auch für den in Südwestthüringen gelegenen Abschnitt kein solches Ziel der Raumordnung mehr bestimmt. Die ehemalige Bahntrasse wurde im Landkreis Gotha (Planungsregion Mittelthüringen) für den Nesselal-Radweg genutzt.	Im Plansatz Z 3-1 wird der Punkt "Buflieben - Friedrichswerth - Eisenach-Kindel (Hörselberg-Hainich)" gestrichen. In der Begründung zu Plansatz Z 3-1 entfällt der folgende Abschnitt: "Über eine Wiederherstellung der Schienenverbindung Buflieben – Friedrichswerth – Eisenach-Kindel (Hörselberg-Hainich) kann das Vorranggebiet Großflächige Industrieansiedlungen IG-1 Eisenach-Kindel an das Schienennetz angebun-	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Wir werden uns gegenüber der Planungsstelle Mittelthüringen bei Vorliegen des neuen Entwurfes entsprechend artikulieren.		den und damit die Straßenverbindungen entlastet werden."	
33	30-1.pdf	3	Z 3-1	Macht es im Jahr 2019 tatsächlich noch Sinn, die Trasse der seit 1952 außer Betrieb genommene Eisenbahnstrecke "Vacha-Philippsthal (Hessen)" durchgängig zu sichern. Im hessischen Bereich ist die Trasse z.T. überbaut. Ähnlich verhält es sich mit der Strecke "Dorndorf-Stadtlengsfeld-Kaltennordheim" ... hier können doch nur Eisenbahnphantasten an eine Wiederaufnahme glauben.	teilweise entsprochen Der Trassenabschnitt der Bahnstrecke Vacha - Unterbreizbach wird zum Zweck der Trassensicherung/Trassenfreihaltung dieser Schienenverbindung in den Plansatz Z 3-1, die Karte 3-1 Verkehr sowie die Raumnutzungskarte aufgenommen. Die bisher verfolgte durchgängige Trassensicherung der ehemaligen Schienenverbindung Vacha - Philippsthal ist nicht mehr gegeben, da ein Teilabschnitt der ehemaligen Bahntrasse auf thüringischem Gebiet im Zuge des Ausbaus der Bundesstraße B 62 genutzt wurde. Für die ehemalige Schienenverbindung Dorndorf - Stadtlengsfeld - Kaltennordheim, die von Bahnbetriebszwecken freigestellt (entwidmet) wurde, kann eine durchgängige Sicherung der Trasse nicht mehr mit dem Anspruch eines abschließend abgewogenen Ziels der Raumordnung erfolgen (bestehende andere Nutzungsansprüche, umweltrechtliche Prüferfordernisse).	Im Plansatz Z 3-1 wird der letzte Punkt geändert in „Vacha – Unterbreizbach“. Zudem wird der vorletzte Punkt („Dorndorf - Stadtlengsfeld – Kaltennordheim“) gestrichen. Der letzte Abschnitt der Begründung zu Plansatz Z 3-1 wird geändert und lautet wie folgt: "Mittels der Reaktivierung der Schienenverbindung Vacha – Unterbreizbach können für bedeutsame Bergbaubetriebe und Industriegebiete mit hohem Frachtaufkommen durch die entstehende Anbindung an Schienenverbindungen höherer Netzebenen Gütertransportalternativen ermöglicht werden." Außerdem wird in der Begründung zu Z 3-1 der vorletzte Absatz ("Durch Reaktivierung der Schienenverbindung Dorndorf – Stadtlengsfeld – Kaltennordheim	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						kann ein Gebiet mit potenzi- ellem Frachtaufkommen (Hartgestein u.a.Bergbauer- zeugnisse, Holz) für den Güterverkehr auf der Schiene erschlossen wer- den.") gestrichen.	
34	30-1.pdf	6	Z 3-1	Neben der ehemaligen Werrabahn im Ab- schnitt Bahnhof Eisfeld und der Landes- grenze Thüringen/Bayern ist zu prüfen ob auch folgende Trassen durchgängig von entgegenstehenden Funktionen oder Nut- zungen für eine mögliche Wiederauf- nahme des Bahnbetriebes frei gehalten werden können und entsprechend in das Ziel bzw. den Grundsatz aufgenommen werden können: • Dorndorf-Stadtlengsfeld-Kaltennordheim,	nicht entsprochen Der bisher im Plansatz Z 3-1 enthaltene Streckenabschnitt Dorndorf - Stadtlengs- feld – Kaltennordheim entfällt (sachliche Richtigstellung; siehe auch Anregung-Nr. 297-2-7). Diese Schienenverbindung , die von Bahn- betriebszwecken freigestellt (entwidmet) wurde, kann eine durchgängige Sicherung der Trasse nicht mehr mit dem Anspruch eines abschließend abgewogenen Ziels der Raumordnung erfolgen (bestehende andere Nutzungsansprüche, umweltrecht- liche Prüferfordernisse).		
35	3-9.pdf	31	Z 3-1	Neben der ehemaligen Werrabahn im Ab- schnitt Bahnhof Eisfeld und der Landes- grenze Thüringen/Bayern ist zu prüfen, ob auch folgende Trassen durchgängig von entgegenstehenden Funktionen oder Nut- zungen für eine mögliche Wiederauf- nahme des Bahnbetriebes frei gehalten werden können und entsprechend in das Ziel bzw. den Grundsatz aufgenommen werden können: - Dorndorf-Stadtlengsfeld-Kaltennord- heim,	nicht entsprochen Der bisher im Plansatz Z 3-1 enthaltene Streckenabschnitt Dorndorf - Stadtlengs- feld – Kaltennordheim entfällt (sachliche Richtigstellung; siehe auch Anregung-Nr. 297-2-7). Diese Schienenverbindung, die von Bahnbetriebszwecken freigestellt (ent- widmet) wurde, kann eine durchgängige Sicherung der Trasse nicht mehr mit dem Anspruch eines abschließend abgewoge-		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					nen Ziels der Raumordnung erfolgen (bestehende andere Nutzungsansprüche, umweltrechtliche Prüferfordernisse).		
36	3-9.pdf	34	Z 3-1	Neben der ehemaligen Werrabahn im Abschnitt Bahnhof Eisfeld und der Landesgrenze Thüringen/Bayern ist zu prüfen ob auch folgende Trassen durchgängig von entgegenstehenden Funktionen oder Nutzungen für eine mögliche Wiederaufnahme des Bahnbetriebes frei gehalten werden können und entsprechend in das Ziel bzw. den Grundsatz aufgenommen werden können: - Vacha-(Heimboldshausen-Schenk-lengsfeld-Bad Hersfeld) Begründung: Zu dem Abschnitt Trassensicherung/Trassenfreihaltung ist anzumerken, dass auch die Stadt Heringen darauf hinwirkt die Eisenbahnlinie zwischen Bad Salzungen und Gerstungen wieder für den Personen- und Güterschienenverkehr in Betrieb zu nehmen ist. Dies hat [REDACTED] im Zuge ihrer Stellungnahme im Rahmen der Neuaufstellung des Regionalplans Nordhessen beim Regierungspräsidium Nordhessen angemerkt. Hierzu ist insbesondere der Lückenschluss zwischen Vacha und Philippsthal notwendig. In diesem Rahmen ist [REDACTED] zu prüfen, ob der Lückenschluss über die bestehende, durchgängige Gleisverbindung von Vacha über Sünna und Unterbreizbach nach Philippssthal erfolgen kann, die derzeit teilweise	nicht entsprochen Die bisher verfolgte durchgängige Trassensicherung der ehemaligen Schienenverbindung Vacha - Philippsthal ist nicht mehr gegeben, da ein Teilabschnitt der ehemaligen Bahntrasse auf thüringischem Gebiet im Zuge des Ausbaus der Bundesstraße B 62 genutzt wurde. Statt dessen wird der Trassenabschnitt der Bahnstrecke Vacha - Unterbreizbach zum Zweck der Trassensicherung/Trassenfreihaltung dieser Schienenverbindung in den Plansatz Z 3-1, die Karte 3-1 Verkehr sowie die Raumnutzungskarte aufgenommen (siehe Anregung-Nr. 297-2-3).		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				stillgelegt (Vacha-Unterebreizbach) ist oder als Grubenanschlussbahn (Unterebreizbach -Philippsthal) betrieben wird. Von einer Wiederinbetriebnahme gehen für das gesamte mittlere Werratal zwischen Bad Salzungen und Gerstungen im Hinblick auf den ÖPNV positive Effekte aus. Diese sind naturgemäß umso größer dort, wo derzeit die größte Entfernung zu den Bahnhaltstellen in Bad Salzungen und Gerstungen besteht, also im Bereich Dorndorf, Vacha, Unterebreizbach, Philippsthal und Heringen. Im Hinblick auf den Personennahverkehr ist mit einer Reaktivierung in jedem Fall eine deutliche Verbesserung insbesondere der von der Bevölkerung als besonders ungenügend empfundenen Verkehrsverbindungen über die hessisch-thüringische Landesgrenze hinweg verbunden. Für die Bevölkerung des Ostteils des Kreises Hersfeld-Rotenburg geht damit einher, dass die Erreichbarkeit des Oberzentrums Kassel mit öffentlichen Verkehrsmitteln deutlich verbessert wird. Im Hinblick auf den Güterverkehr käme dem Lückenschluss der Werrabahn zwischen Vacha und Philippsthal sogar eine überregionale Bedeutung zu. Die Strecke hatte in den Jahren vor der deutschen Teilung eine hohe überregionale Bedeutung, da im Rahmen der Bahnstrecke Lichtenfels -Eisenach eine Überquerung des Thüringer Waldes notwendig war. Durch die Nutzung der Strecke Bad Salzungen nach Gerstungen konnte diese Bergstrecke umgangen werden. An dieser Situation hat			

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				sich bis heute grundsätzlich nichts geändert, wobei noch hinzu kommt, das es derzeit im Bereich von Oberrohn im Wartburgkreis aufgrund einer geologisch bedingten Problemstelle Schwierigkeiten gibt, den Güterverkehr aufrecht zu erhalten. Insbesondere vor dem Hintergrund der im Raum Hildburghausen/Eisfeld und Coburg laufenden Bestrebungen zur Schließung der dortigen Streckenlücke der Werrabahn sollte die Frage der Bahnlinie Bad Salzungen-Gerstungen regionalplanerisch neu durchdacht und bewertet werden. Für den in Philippsthal gelegenen Containerterminal ginge mit einer rückwärtigen Schienenanbindung ein großer Zuwachs an Bedeutung einher, da die Umschlagsanlage dann bis weit hinein in den Südthüringer Raum ausstrahlen würde.			
37	135-4.pdf	3	Z 3-1	Im Bereich des ÖPNV plädiert [REDACTED] für eine Weiterführung des Rennsteig-Shuttles bis Themar, um auch die touristische Infrastruktur südlich des Rennsteiges anzubinden. In Themar ist eine Anbindung an den Regional- und Fernverkehr der Bahn möglich, so dass auch aus dem fränkischen Raum und dem Süden Thüringens eine Anbindung an den Rennsteig besteht. Hier sehen wir eine vernünftige Alternative zum Individualverkehr.	zur Kenntnis genommen Im E-RP SWT wird die bestehende Bahntrasse in der Relation Bahnhof Rennsteig - Schleusingen - Themar für eine Wiederaufnahme des Bahnverkehrs als Ziel der Raumordnung gesichert (siehe Z 3-1, Punkt 1). Über die eigentliche Wiederaufnahme des Bahnverkehrs auf der Strecke Bahnhof Rennsteig - Schleusingen - Themar entscheidet das Land Thüringen. Hier hat der Plangeber keine Regelungskompetenz.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
38	135-4.pdf	9	Z 3-1	Eine Trassenfreihaltung ist daher aus unserer Sicht keineswegs ausreichend. Hier muss eine Bestellung des Bahnverkehrs durch den Freistaat Thüringen erfolgen. Begründung: Das Gebiet der Stadt Schleusingen ist nicht an den Regelverkehr der Bahn angeschlossen. Die Rennsteigbahn führt an einigen Tagen im Jahr touristische Dampfbahnfahrten durch. Mit der Weiterführung des Rennsteigshuttles wird eine Anbindung an den Nah- und Fernverkehr der Bahn über die Bahnhöfe Ilmenau und Themar erreicht. Die Rennsteigregion kann somit auch von Süden her bedient und besser erschlossen werden. Zudem trägt eine enge Verzahnung mit den Buslinien zu einer Verringerung des Individualverkehrs und einer Steigerung der Attraktivität des ÖPNV bei. Dies unterstützt den unter Punkt 3.1. genannten Aspekt der Steigerung des umweltverträglichen Bahnverkehrs und auch die touristische Entwicklung.	zur Kenntnis genommen Im E-RP SWT wird die bestehende Bahntrasse in der Relation Bahnhof Rennsteig - Schleusingen - Themar für eine Wiederaufnahme des Bahnverkehrs als Ziel der Raumordnung gesichert (siehe Z 3-1, Punkt 1). Über die eigentliche Wiederaufnahme des Bahnverkehrs auf der Strecke Bahnhof Rennsteig - Schleusingen - Themar entscheidet das Land Thüringen. Hier hat der Plangeber keine Regelungskompetenz.		
39	135-4.pdf	10	Z 3-1	Die Trassenfreihaltung im Bereich der Friedbergbahn können wir nur unterstützen, da hier künftig eine Nutzung über den touristischen Bahnverkehr angedacht ist. Hier handelt es sich um die steilste Bahnstrecke Deutschlands, die im Normalbetrieb (ohne Zahngestänge) betrieben werden kann.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten, sachbezogenen Forderungen zur Änderung eines Plansatzes oder seiner Begründung.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Die [REDACTED] arbeitet seit einigen Jahren an der Instandsetzung der Strecke, um dieses Ziel zu erreichen.			
40	135-4.pdf	11	Z 3-1	Im Bereich des Güterverkehrs ist die Verbindung Schleusingen - Themar ebenfalls wichtig und nicht nur als Trassenfreihaltung einzuordnen.	zur Kenntnis genommen Im E-RP SWT wird die bestehende Bahntrasse in der Relation Bahnhof Rennsteig - Schleusingen - Themar für eine Wiederaufnahme des Bahnverkehrs als Ziel der Raumordnung gesichert (siehe Z 3-1, Punkt 1). Über die eigentliche Wiederaufnahme des Bahnverkehrs auf der Strecke Bahnhof Rennsteig - Schleusingen - Themar entscheidet das Land Thüringen. Hier hat der Plangeber keine Regelungskompetenz.		
41	135-4.pdf	13	Z 3-1	Außerdem gibt es auf dem Gelände der [REDACTED] noch ein Werksanschlussgleis (Abschnitt Schleusingen - Suhl), welches perspektivisch wieder in Betrieb gehen könnte und dessen Nutzung vor allem aus Sicht der Verkehrsbelastung durch die Kapazitätserweiterung des Glaswerkes zu forcieren wäre. Dies findet bereits in Ihrer Betrachtung unter Z 3-1 Berücksichtigung und wird durch die Stadt Schleusingen mitgetragen und unterstützt.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten, sachbezogenen Forderungen zur Änderung eines Plansatzes oder seiner Begründung.		
42	796-1.pdf	11	Z 3-1	Zitat: "Die im Folgenden verbindlich vorgegebenen - zeichnerisch in der Raumnutzungskarte bestimmten - Trassen vorhandener/ stillgelegter/ entwidmeter Schienenverbindungen/ Industrieanschlussgleise	nicht entsprochen Die aufgrund der Teilung Deutschlands im Zeitraum 1961-62 als Ersatz errichtete		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
				sind für eine perspektivische Wiederinbetriebnahme durchgängig zu sichern" Hier sollte ein zusätzlicher Anstrich mit aufgenommen werden: - "Förtha-Oberellen-Gerstungen" Begründung: Nach der zurückliegenden Gemeindestrukturreform in Thüringen gehören die Orte östlich Gerstungen bis nach Wilhelmsthal zum Gemeindegebiet. Gleichzeitig ist es erklärtes Ziel Fahrradwege entlang des Thüringer Waldes auf der Süd- und Nordseite neu auszuweisen, bzw. zu etablieren. Mit einer Trassenfreihaltung dieser ehemaligen Bahntrasse und einem Anschluss an den Fahrradweg, der in Wilhelmsthal auf den Rennsteig mündet, wäre ein entsprechende Maßnahme einfach und zielkonform zu planen. Weiterhin ist die innerhalb der Gemeinde Gerstungen derzeit nur bedingte Erreichbarkeit einzelner Ortsteile mit dem Fahrrad damit besser zu verwirklichen. Eine Verbindung der Fahrradwege entlang der Werra und auf dem Rennsteig wäre damit gegeben. Die Begründung zu G 4-39 sei in diesem Zusammenhang ebenfalls mit erwähnt, wenngleich von einer Wiedergabe an dieser Stelle abgesehen wird.	Bahnstrecke Förtha - Gerstungen wurde bereits zurückgebaut. Als eingleisige steigungsreiche und ungünstig trassierte Bahnstrecke war sie nach der Wiedervereinigung Deutschlands unnötig geworden. Insofern ist eine Trassensicherung für eine perspektivische Reaktivierung des Bahnbetriebes nicht erforderlich. Eine ausschließliche Trassensicherung zum Zwecke der Schaffung eines Radweges ist nicht Regelungsinhalt des Plansatzes Z 3-1.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plansatz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
43	249-1.pdf	18	Z 3-1	Hier sollte ein zusätzlicher Anstrich mit aufgenommen werden: - "Förtha-Oberellen-Gerstungen" Begründung: Nach der zurückliegenden Gemeindestrukturreform in Thüringen gehören die Orte östlich Gerstungen bis nach Wilhelmsthal zum Gemeindegebiet. Gleichzeitig ist es erklärtes Ziel Fahrradwege entlang des Thüringer Waldes auf der Süd- und Nordseite neu auszuweisen bzw. zu etablieren. Mit einer Trassenfreihaltung dieser ehemaligen Bahntrasse und einem Anschluss an den Fahrradweg, der in Wilhelmsthal auf den Rennsteig mündet, wäre eine entsprechende Maßnahme einfach und zielkonform zu planen. Weiterhin ist die innerhalb der Gemeinde Gerstungen derzeit nur bedingte Erreichbarkeit einzelner Ortsteile mit dem Fahrrad damit besser zu verwirklichen. Die Begründung zu G 4-39 sei in diesem Zusammenhang ebenfalls mit erwähnt, wenngleich von einer Wiedergabe an dieser Stelle abgesehen wird.	nicht entsprochen Die aufgrund der Teilung Deutschlands im Zeitraum 1961-62 als Ersatz errichtete Bahnstrecke Förtha - Gerstungen wurde bereits zurückgebaut. Als eingleisige steigungsreiche und ungünstig trassierte Bahnstrecke war sie nach der Wiedervereinigung Deutschlands unnötig geworden. Insofern ist eine Trassensicherung für eine perspektivische Reaktivierung des Bahnbetriebes nicht erforderlich. Eine ausschließliche Trassensicherung zum Zwecke der Schaffung eines Radweges ist nicht Regelungsinhalt des Plansatzes Z 3-1.		
44	185-1.pdf	4	Z 3-1	Die Trassensicherung Themar - Schleusingen - Ilmenau - Plaue (Z 3-1) sollte nur zwischen von Themar bis Bhf. Rennsteig so benannt werden. Empfehlenswert ist ein Plansatz zur vorrangigen Wiederaufnahme eines regelmäßigen schienengebundenen öffentlichen Verkehrs zwischen Ilmenau und Themar.	teilweise entsprochen Der Anregung wird bezüglich der Trassensicherung Themar – Schleusingen – Bahnhof Rennsteig gefolgt. Die Wiederaufnahme eines regelmäßigen schienengebundenen öffentlichen Verkehrs zwischen Ilmenau und Themar liegt	Im Plansatz Z 3-1 wird im 1. Punkt „Ilmenau – Plaue“ gestrichen und durch „Bahnhof Rennsteig“ ersetzt. In der Begründung Z 3-1 wird im 3. Absatz die Änderung entsprechend angepasst.	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
				Begründung: Von Plaue bis Ilmenau ist die Schienenstrecke durch den Freistaat Thüringen mit öffentlichen Verkehr bestellt. Ab Ilmenau bis Bhf. Rennsteig verkehrt an Wochenenden regelmäßig touristisch orientierter öffentlicher Verkehr. Eine Verstetigung des Angebotes und die Ausweitung bis Themar [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] erwünscht (G 3-9 Regionalplan Mittelthüringen). Die Rennsteigbahn verbindet mehrere Zentrale Orte und Regional bedeutsame Tourismusorte.	nicht in der Steuerungshoheit der Regionalplanung.		
45	185-1.pdf	6	Z 3-1	Hinweis: Die als Trasse unter Z 3-1 gesicherte ehemalige Schienenstrecke Buflieben - Kindel ist als Radweg ausgebaut und wird im Regionalplan Mittelthüringen nicht unter Z 3-2 (Trassensicherung Schiene) aufgeführt.	zur Kenntnis genommen Ausgehend von der Sachlage, dass die ehemalige Bahnstrecke Buflieben - Friedrichswerth - Eisenach-Kindel rückgebaut und von Bahnbetriebszwecken entwidmet ist, kann durch die zwischenzeitlich eingetretene heterogene Eigentumsstruktur vormaliger Trassengrundstücke keine durchgehende Trassensicherung im Sinne des Plansatzes Z 3-1 mehr erreicht werden. Der Punkt „Buflieben – Friedrichswerth – Eisenach-Kindel (Hörselberg-Hainich)“ wird deshalb gestrichen (siehe Anregung-Nr. 297-2-6). Die ehemalige Bahntrasse wurde im Landkreis Gotha (Planungsregion Mittelthüringen) für den Nesselal-Radweg genutzt.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
46	259-1.pdf	6	Z 3-1	Der Erhalt der Möglichkeit einer Wiederaufnahme des Bahnbetriebs auf aktuell nicht genutzten, stillgelegten oder gar entwidmeten Strecken deckt sich mit den Forderungen [REDACTED] und ist für alle im Text aufgeführten Streckenabschnitte, beispielsweise der Trasse Ernstthal-Probstzella, zu begrüßen. Wir erachten es jedoch als kritisch, dass für derartige Strecken pauschal die, wenn auch nur temporär angedachte, Nutzung als Rad- oder Wanderweg eingeräumt wird. Dies ist in der Regel mit einem Verbau der Gleise durch eine Kiesauflage, Betonplatten oder eine Asphaltdeckschicht verbunden, um sie befahrbar oder begehbar zu machen. Eine perspektivische Rückkehr zur Nutzung als Bahnstrecke wird hierdurch erheblich erschwert, vor allem je mehr Aufwand in einen Umbau investiert wurde und je länger eine solche Alternativnutzung Bestand hat. Angesichts der einfacheren Integrierbarkeit von Rad- und Wanderwegen in die Topographie einer Landschaft, im Vergleich zu den Anforderungen einer Bahnstrecke, sollte der Text [REDACTED] hier eine restriktivere Formulierung enthalten. Die Möglichkeit einer dauerhaften Umnutzung schon seit langer Zeit stillgelegter Bahnstrecken, wie bereits mancherorts in Form eines Radwanderweges erfolgreich praktiziert (z.B. Mommelsteinradweg zwischen Schmalkalden und Brotterode oder im Zuge der ehemaligen Strecke von Gehren nach Großbreitenbach), soll an dieser	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten, sachbezogenen Forderungen zur Änderung von Plansätzen oder deren Begründung. Solange stillgelegte Bahntrassen nicht von Bahnbetriebszwecken entwidmet/freigestellt sind, können diese nicht als Rad- oder Wanderwege umfunktioniert/umgebaut werden. Im Falle von Bahnbetriebszwecken bereits freigestellten ehemaligen Bahntrassen ist es zur durchgehenden Sicherung der Trasse vor entgegenstehenden Funktionen und Nutzungen durchaus hilfreich, diese Trassen temporär als Rad- und/oder Wanderweg zu nutzen. Der Regelungsanspruch des Plansatzes Z 3-1 zielt jedoch im Kern auf eine Vermeidung der Freistellung von Bahnbetriebszwecken bei ausgewählten nicht mehr in Betrieb befindlichen Bahnstrecken für den Fall einer im regionalen Interesse liegenden Reaktivierung des Schienenverkehrs.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Stelle nicht gänzlich ausgeschlossen werden und bietet sich aufgrund der typischen Streckencharakteristik mit moderaten Steigungen in touristisch frequentierten Gebieten durchaus an. Allerdings müssen in eine einzelfallbezogene Abwägung hierzu die herausstechenden Eigenarten und Potentiale einer nach ihrem ursprünglichen Zweck genutzten Bahnstrecke bevorrechtigt Eingang finden.			
47	509-2.pdf	6	Z 3-1	Für die genannten Festlegungen sollten die mit dieser Festlegung präjudizierten, auf regionalplanerischer Ebene erkennbaren Umweltauswirkungen im Umweltbericht an geeigneter Stelle erörtert werden (insbesondere in den Kap. 1.2, Kap. 3.1 und vor allem Kap. 4.3 des Umweltberichts). Begründung: Bei den in Z 3-1 genannten Schienenverbindungen handelt es sich um stillgelegte Bahnverbindungen, die teilweise auch schon entwidmet sein können und auf deren Flächen teilweise über längere Zeiträume wegen Nutzungsaufgabe eine spontane natürliche/naturnahe Entwicklung stattgefunden haben kann. Aufgegebene Nutzungen haben ggf. keinen Rechtsanspruch mehr auf Nutzungswiederaufnahme ohne förmliches Verfahren zur Neugenehmigung. Insbesondere auf stillgelegten Bahnstrecken in naturschutzrechtlich streng geschützten Gebieten ist mit naturschutzfachlich hochwertigen Strukturen auch auf	teilweise entsprochen Die ehemaligen Bahnstrecken - Buflieben - Friedrichswert - Eisenach-Kindel (Hörselberg-Hainich) - Dorndorf – Stadtlengsfeld – Kaltenordheim und - Vacha - Philippsthal werden aus dem Plansatz Z 3-1 gestrichen (siehe Anregung-Nr. 297-2-6, 297-2-7 und 31-4-3). Diesbezügliche umweltbezogene Prüferfordernisse entfallen. Bei allen anderen regionalplanerisch als Ziel der Raumordnung gesicherten Trassen (Trassen im Bestand) hat sich kein Änderungsbedarf ergeben. Sie unterliegen nach derzeitigem Kenntnisstand nach wie vor den eisenbahnrechtlichen Bestimmungen. Sie sind nicht nach § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt („entwidmet“). Damit verbleibt der Anspruch auf eine Wiederinbetriebnahme der Strecken bestehen. Die Trassen stehen weiterhin ausschließlich für Bahnbetriebszwecke zur		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
				und um einen ehemaligen Bahnkörper zu rechnen. Die mit der Festlegung beabsichtigte Nutzungsaufnahme kann mit erheblichen Veränderungen der naturräumlichen Gegebenheiten und mit einer Betroffenheit rechtswirksamer Schutz- und Erhaltungsziele verbunden sein, die einer Realisierbarkeit der beabsichtigten Nutzung möglicherweise entgegenstehen. Auf diese Betroffenheit und möglichen Auswirkungen muss im Umweltbericht eingegangen werden, weil der Charakter der Aussagen als verbindliches Ziel der Raumordnung ein späteres Ermessen einschränkt.	Verfügung und dürfen nicht für andere Zwecke überplant werden. Somit entsteht auf der Ebene der Regionalplanung kein Prüferfordernis entsprechend dem in 1.2.4 des Umweltberichtes dargelegten methodischen Vorgehen und demzufolge auch kein festlegungsbezogenes Darstellungserfordernis im Umweltbericht.		
48	883-1.pdf	1	Z 3-1	Unter Z 3-1 fehlt in der Aufstellung der verbindlich vorgegebenen -zeichnerisch in der Raumnutzungskarte bestimmten -Trassen vorhandener/stillgelegter/entwidmeter Schienenverbindungen/Industrieanchlussgleise die Verbindung Vacha - Unterbreizbach. Begründung: Diese Verbindung befindet sich [REDACTED] und ist gegenwärtig auf Grund baulicher Mängel gesperrt. Eine Wiederinbetriebnahme bis [REDACTED] Unterbreizbach ist vorgesehen. Diese soll dem Leerwagenaustausch zwischen der Werksbahn [REDACTED] und der [REDACTED] in Vacha eingerichteten Wagenwerkstatt dienen.	entsprochen Der Trassenabschnitt der Bahnstrecke Vacha - Unterbreizbach wird zum Zweck der Trassensicherung/Trassenfreihaltung dieser Schienenverbindung in den Plansatz Z 3-1, die Karte 3-1 Verkehr sowie die Raumnutzungskarte aufgenommen. Die bisher verfolgte durchgängige Trassensicherung der ehemaligen Schienenverbindung Vacha - Philippsthal ist nicht mehr gegeben, da ein Teilabschnitt der ehemaligen Bahntrasse auf thüringischem Gebiet im Zuge des Ausbaus der Bundesstraße B 62 genutzt wurde.	Im Plansatz Z 3-1 wird im letzten Punkt "Philippsthal (Hessen)" durch "Unterbreizbach" ersetzt. Der letzte Abschnitt der Begründung zu Plansatz Z 3-1 wird geändert und lautet wie folgt: "Mittels der Reaktivierung der Schienenverbindung Vacha – Unterbreizbach können für bedeutsame Bergbaubetriebe und Industriegebiete mit hohem Frachtaufkommen durch die entstehende Anbindung an Schienenverbindungen hö-	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Weiterhin ist die Umwandlung der Anschlussbahn Bad Salzungen - Vacha - Unterbreizbach in eine öffentliche nichtbundes-eigene Eisenbahn vorgesehen, um den Schienengüterverkehr auf dieser Relation zu erleichtern und zu beleben.		herer Netzebenen Gütertransportalternativen ermöglicht werden."	
49	883-1.pdf	5	Z 3-1	Sicherung von Trassen Die in der Aufzählung genannten Trassen - Gerstungen - Dankmarshausen - Heringen (Hessen) - Philippsthal (Hessen) - Vacha - Philippsthal (Hessen) - Bad Salzungen - Dorndorf - Vacha - Industrieanschlussbahn Merkers und ... - Vacha - Unterbreizbach sehen wir als zwingend notwendig an. Die Sicherung der weiteren genannten Trassen wird befürwortet.	teilweise entsprochen Die in der Anregung genannten Bahntrassen sind bis auf die ehemalige Bahnverbindung Vacha – Philippsthal (Hessen) bereits im Plansatz Z 3-1 zwecks Trassensicherung enthalten. Der Trassenabschnitt der Bahnstrecke Vacha - Unterbreizbach wird zum Zweck der Trassensicherung/Trassenfreihaltung dieser Schienenverbindung in den Plansatz Z 3-1, die Karte 3-1 Verkehr sowie die Raumnutzungskarte aufgenommen (siehe Anregung-Nr. 297-2-3). Die bisher verfolgte durchgängige Trassensicherung der ehemaligen Schienenverbindung Vacha - Philippsthal ist nicht mehr gegeben, da ein Teilabschnitt der ehemaligen Bahntrasse auf thüringischem Gebiet im Zuge des Ausbaus der Bundesstraße B 62 genutzt wurde. Insofern ist eine im Sinne der Raumordnung beabsichtigte Trassensicherung gegenstandslos. Gleiches trifft auch auf den hessischen Teil zu (Trassenüberbauung im Bahnhofsbereich Philippsthal).	Im Plansatz Z 3-1 wird im letzten Punkt "Philippsthal (Hessen)" durch "Unterbreizbach" ersetzt. Der letzte Abschnitt der Begründung zu Plansatz Z 3-1 wird geändert und lautet wie folgt: "Mittels der Reaktivierung der Schienenverbindung Vacha – Unterbreizbach können für bedeutsame Bergbaubetriebe und Industriegebiete mit hohem Frachtaufkommen durch die entstehende Anbindung an Schienenverbindungen höherer Netzebenen Gütertransportalternativen ermöglicht werden."	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
50	470-2.pdf	2	Z 3-1	Von den unter Z 3-1 aufgeführten Trassenverbindungen sehen wir es als zwingend notwendig an, das Ziel aufrecht zu halten: "Die im Folgenden verbindlich vorgegebenen - zeichnerisch in der Raumnutzungskarte bestimmten - Trassen vorhandener/entwidmeter Schienenverbindungen/Industrieanschlussgleise sind durchgängig freizuhalten." Die Aufzählung ist für die nachfolgenden Trassen beizubehalten: - Gerstungen - Dankmarshausen - Heringen - Philippsthal und - Philippsthal - Vacha - Bad Salzungen - Domdorf - Vacha - Industrieanschlussbahn Merkers um gemäß der Begründung Z 3-1, die Möglichkeit einer Wiederaufnahme des Bahnbetriebes zu erhalten, beziehungsweise ergänzend zur Begründung Z 3-1 ihren bestehenden Betrieb zu sichern. Begründung: Die Trassen stellen eine Voraussetzung für den Transport [REDACTED] oder wie für den Transport von Leerwagen dar. Auf diese Weise sichern sie einen umweltfreundlichen Transport an andere Logistik-knoten in Deutschland. Durch die Wiederaufnahme des Bahnbetriebes könnte der Bahntransport verbessert und die Leistungsfähigkeit der Bahninfrastruktur bei Störungen erhöht werden.	teilweise entsprochen Die in der Anregung genannten Bahntrassen sind bis auf die ehemalige Bahnverbindung Vacha – Philippsthal (Hessen) bereits im Plansatz Z 3-1 zwecks Trassensicherung enthalten. Der Trassenabschnitt der Bahnstrecke Vacha - Unterbreizbach wird zum Zweck der Trassensicherung/Trassenfreihaltung dieser Schienenverbindung in den Plansatz Z 3-1, die Karte 3-1 Verkehr sowie die Raumnutzungskarte aufgenommen (siehe Anregung-Nr. 297-2-3). Die bisher verfolgte durchgängige Trassensicherung der ehemaligen Schienenverbindung Vacha - Philippsthal ist nicht mehr gegeben, da ein Teilabschnitt der ehemaligen Bahntrasse auf thüringischem Gebiet im Zuge des Ausbaus der Bundesstraße B 62 genutzt wurde. Insofern ist eine im Sinne der Raumordnung beabsichtigte Trassensicherung gegenstandslos. Gleiches trifft auch auf den hessischen Teil zu (Trassenüberbauung im Bahnhofsbereich Philippsthal).	Im Plansatz Z 3-1 wird im letzten Punkt "Philippsthal (Hessen)" durch "Unterbreizbach" ersetzt. Der letzte Abschnitt der Begründung zu Plansatz Z 3-1 wird geändert und lautet wie folgt: "Mittels der Reaktivierung der Schienenverbindung Vacha – Unterbreizbach können für bedeutsame Bergbaubetriebe und Industriegebiete mit hohem Frachtaufkommen durch die entstehende Anbindung an Schienenverbindungen höherer Netzebenen Gütertransportalternativen ermöglicht werden."	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Zudem bitten wir um Berücksichtigung der bereits bestehenden Nutzung der Schienenverbindung Gerstungen - Dankmarshausen - Heringen - Philippsthal. Die aktive Nutzung ist aus unserer Sicht zur Klarstellung in der Begründung Z 3-1 zu ergänzen.			
51	470-2.pdf	3	Z 3-1	Darüber hinaus besteht aktuell seitens der [REDACTED] die Absicht in Zusammenarbeit mit [REDACTED], die vorhandene Trasse Unterbreizbach - Vacha wieder zu aktivieren. Somit wäre diese Trasse in der Aufzählung zu ergänzen. Begründung: Mit der Aktivierung der Schienenverbindung Unterbreizbach - Vacha kann der Standort Unterbreizbach des Werkes Werra aus dieser Richtung wieder angefahren werden. U.a. könnte so auch die Instandhaltungswerkstatt der [REDACTED] [REDACTED] für unsere Transportmittel in Vacha direkt angebunden und genutzt werden. Die Trasse wurde bereits in der Vergangenheit befahren. Aktuell fanden zur Aktivierung der Trasse bereits Gespräche mit der Landeseisenbahnaufsicht und der [REDACTED] statt. Durch die Aktivierung der Trasse besteht darüber hinaus die Möglichkeit der Anbindung an die bestehende Grubenanschlussbahn des [REDACTED] nach Philippsthal (Hessen). Damit könnte	entsprochen Der Trassenabschnitt der Bahnstrecke Vacha - Unterbreizbach wird zum Zweck der Trassensicherung/Trassenfreihaltung dieser Schienenverbindung in den Plansatz Z 3-1, die Karte 3-1 Verkehr sowie die Raumnutzungskarte aufgenommen.	Im Plansatz Z 3-1 wird im letzten Punkt "Philippsthal (Hessen)" durch "Unterbreizbach" ersetzt. Der letzte Abschnitt der Begründung zu Plansatz Z 3-1 wird geändert und lautet wie folgt: "Mittels der Reaktivierung der Schienenverbindung Vacha – Unterbreizbach können für bedeutsame Bergbaubetriebe und Industriegebiete mit hohem Frachtaufkommen durch die entstehende Anbindung an Schienenverbindungen höherer Netzebenen Gütertransportalternativen ermöglicht werden."	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
				eine weitere zusätzliche Erhöhung der Flexibilität und eine Verbesserung im Transport erreicht werden. Aus diesem Grund bitten wir unter Z 3-1 und Aufnahme der Trasse Unterbreizbach - Vacha.			
52	15-4.pdf	13	Z 3-1	Anfang der 1990er Jahre wurde die Bahnstrecke Gerstungen-Förtha endgültig stillgelegt. Einschließlich der sogenannten "Marsuhler Schleife" war die Strecke als Großprojekt der Grenzsicherung der DDR gebaut worden. Die Strecke sollte unter Z 3-1 als zu sichernde Trasse aufgenommen werden. Sie könnte zukünftig sowohl wieder als Bahntrasse, aber auch als Straßentrasse oder als Radweg zur Verbindung des Grundzentrums Gerstungen mit Eisenach oder Bad Salzungen interessant sein.	nicht entsprochen Die aufgrund der Teilung Deutschlands im Zeitraum 1961-62 als Ersatz errichtete Bahnstrecke Förtha - Gerstungen wurde bereits zurückgebaut. Als eingleisige steigungsreiche und ungünstig trassierte Bahnstrecke war sie nach der Wiedervereinigung Deutschlands unnötig geworden. Insofern ist eine Trassensicherung für eine perspektivische Reaktivierung des Bahnbetriebes nicht erforderlich. Eine ausschließliche Trassensicherung zum Zwecke der Schaffung eines Radweges ist nicht Regelungsinhalt des Plansatzes Z 3-1.		
53	3663-1.pdf	3	Z 3-1	Es sind die aufgelassenen Trassen - Vacha - Philippsthal und - Sonneberg - Stockheim - Kronach für eine spätere Reaktivierung zu sichern. Begründung: Erstere verbindet die zentralen Orte Bad Salzungen, Vacha, Philippsthal, Heringen mit Gerstungen entlang der Werratalachse und damit deren Wirtschaftsräume und zweite die beiden Kreisstädte Sonneberg und Kronach auf kurzem Wege.	nicht entsprochen Die bisher verfolgte durchgängige Trassensicherung der ehemaligen Schienenverbindung Vacha - Philippsthal ist nicht mehr gegeben, da ein Teilabschnitt der ehemaligen Bahntrasse auf thüringischem Gebiet im Zuge des Ausbaus der Bundesstraße B 62 genutzt wurde. Auch auf hessischem Gebiet ist diese in Gänze von Bahnbetriebszwecken freigestellt (entwidmete) ehemalige Bahn-		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
					trasse von entgegenstehenden Nutzungen (z.B. Überbauungen) geprägt. Zudem ermöglicht die bestehende heterogene Eigentümerstruktur keine durchgängige Trassensicherung im Sinne des Plansatzes Z 3-1. Das trifft gleichermaßen für die ehemalige, von Bahnbetriebszwecken freigestellte (entwidmete) Bahnstrecke Sonneberg - Stockheim zu (entgegenstehende Eigentums- und Nutzungsstruktur).		
54	31-4.pdf	4	-	Demgegenüber bestehen aktuell Planungen die bisher stillgelegte Bahnstrecke Vacha-Unterbreizbach wieder in Betrieb zu nehmen. Die Bahnstrecke wird wohl für das erhöhte Frachtaufkommen [REDACTED] in den Werken Unterbreizbach, Hattorf und Heringen benötigt. Allerdings werden hier bisher nicht die Auswirkungen auf die Stadt Vacha und die anderen Gemeinden an der Bahnstrecke von Unterbreizbach bis Bad Salzungen berücksichtigt.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten, sachbezogenen Forderungen zur Änderung von Plansätzen oder deren Begründung. Für die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Vacha - Unterbreizbach bedarf es eines Genehmigungsverfahrens seitens der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde.		
55	290-4.pdf	1	-	Bahnstrecken, die unter die Aufsicht des Freistaates fallen und sich nicht mehr im Eigentum [REDACTED] befinden, sind nicht Gegenstand des bahninternen Beteiligungsverfahrens gewesen.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten, sachbezogenen Forderungen zur Änderung von Plansätzen oder deren Begründung.		
56	290-4.pdf	3	-	Im Bereich des Regionalplanes Südwestthüringen überspannen die nachfolgenden 110-kV- Bahnstromleitungen:	zur Kenntnis genommen		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
				- Eischleben- Bebra - Abzweig - Uw Eisenach - Abzweig - Uw Roth bis zu den jeweiligen Landesgrenzen der benachbarten Bundesländer. Die 110-kV-Bahnstromleitungen mit ihrem zugehörigen Schutzstreifen sind dinglich gesichert. Bei Bauvorhaben ab einer Näherung von 50m zu den 110-kV-Bahnstromleitungen ist die DB Energie in den Planungsphasen zu beteiligen.	Die Anregung enthält keine konkreten, sachbezogenen Forderungen zur Änderung von Plansätzen oder deren Begründung. Was die Hinweise bezogen auf die genannten bestehenden 110kV-Bahnstromleitungen in Südwestthüringen und ihre Schutzstreifen anbelangt, bestehen Regelwerke/Vorschriften, die es im Falle von Bauvorhaben im Umfeld dieser Bahnstromleitungen zu beachten gilt. Hierbei hat die Regionalplanung keine Steuerungs- und Regelungskompetenz.		
57	290-4.pdf	5	-	Innerhalb des Schutzstreifenbereiches dürfen bauliche Veränderungen nur nach vorheriger Zustimmung durch den Betreiber der 110-kV-Bahnstromleitung getätigt werden. Für vorgesehene Anpflanzungen innerhalb und außerhalb des Schutzstreifens ist die Bewuchshöhe begrenzt und muss mit DB Energie im Vorfeld abgestimmt werden. Höher wachsende Gehölze müssen zu Lasten des Grundstückseigentümers eingekürzt oder entfernt werden. Die Zufahrt zu den Maststandorten muss für Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen oder auch im Havariefall jederzeit möglich sein. Hierfür ist die Zufahrt zum Maststandort zu gewährleisten.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten, sachbezogenen Forderungen zur Änderung von Plansätzen oder deren Begründung. Was die Hinweise bezogen auf die bestehenden 110kV-Bahnstromleitungen in Südwestthüringen und ihre Schutzstreifen anbelangt, bestehen Regelwerke/Vorschriften, die es im Falle von Bauvorhaben, notwendigen Gehölzpflegemaßnahmen im Umfeld dieser Bahnstromleitungen sowie bei deren Wartung/Instandhaltung zu beachten gilt. Hierbei hat die Regionalplanung keine Steuerungs- und Regelungskompetenz.		
58	3-9.pdf	27	-	Brückentext unter 3.1.1 Es ist ein Verweis auf die zeichnerisch in der Raumnutzungskarte bestimmten „Verbindungen des Schienenpersonenfern-/ Güterverkehrs“ zu ergänzen.	nicht entsprochen Ein solcher Verweis ist entbehrlich, da die bestehenden Verbindungen des Schienen-		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
					personenfernverkehrs lediglich als nachrichtliche Übernahme in der Raumnutzungskarte enthalten sind (Brückentext). Ein regionalplanerischer Regelungsanspruch ist damit nicht verbunden.		
59	3-9.pdf	28	-	Zur Sicherung des ICE-Haltepunktes Eisenach, zur Schaffung von günstigen Umsteigemöglichkeiten zu Schienenverbindungen des Fern- und Nahverkehrs und der damit einhergehenden Attraktivitätssteigerung der Schienenverbindungen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr sollte zudem ein Grundsatz zum Schienenpersonenfernverkehr erstellt werden. Begründung: Der ICE-Haltepunkt Eisenach muss in seinem Fortbestehen zur Sicherung der überregionalen Erreichbarkeit des Wartburgkreises unbedingt gesichert und bedarfsgerecht weiter entwickelt werden. Umsteigemöglichkeiten vom und zum Schienenpersonennah- oder -fernverkehr sind zu optimieren.	entsprochen Der Anregung wird gefolgt. Ein entsprechender Grundsatz der Raumordnung wird im Abschnitt 3.1.1 Schienennetz nach den Brückensätzen zu „Verbindungen des Schienenpersonenfernverkehrs“ neu aufgenommen.	Als neuer Plansatz (G 3-1) wird aufgenommen: "Eisenach soll als ICE-Haltepunkt und regional bedeutsamer Verknüpfungspunkt des Schienenpersonenverkehrs gesichert und zukunftsfähig entwickelt werden." Als neue Begründung (zu G 3-1) wird aufgenommen: "Eisenach ist der einzige ICE-Haltepunkt in der Planungsregion Südwestthüringen und demzufolge ein wichtiger Verknüpfungspunkt des Schienenpersonenfernverkehrs sowohl mit dem Schienenpersonennahverkehr als auch dem straßengebundenen ÖPNV. Eine hochwertige verkehrliche Anbindungsqualität (Schiene und Straße) ist Grundvoraussetzung und wichtiger Standortfaktor für das Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums Eisenach und seine Entwicklung als Wohn-,	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						Wirtschafts-, Kultur- und Bildungsstandort.	
60	796-1.pdf	10	-	Hier sollte ein weiterer bis dato fehlender Aspekt ergänzt werden und in der Raumnutzungskarte ergänzt werden: "Verbindung des Schienenpersonennah-/ Güterverkehrs Eisenach-Bad Salzungen soll so bedient werden, dass auf der Strecke liegende Orte gut an das Transeuropäische Schienennetz, insbesondere an die ICE-Verbindung Eisenach als Taktknoten des Schienenpersonenfern-/ Güterverkehrs an die umgebenden Ortschaften mittels öffentlichem Personennahverkehr angebunden sind und die Entwicklungsfunktionen der an der Schienenverbindung gelegenen Orte gestärkt werden. Dazu soll sie mindestens zweistündlich durchgängig bedient werden, damit an den Zugangsstellen günstige Umsteigemöglichkeiten zu Schienenverbindungen des Fern- und Nahverkehrs genutzt werden können. Mittels ausgewählter Verbindungen (ohne Umsteigeeerfordernis auf andere Verkehrsträger) soll die Attraktivität der Schienenverbindung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gesteigert werden."	teilweise entsprochen Die Schienenverbindung Eisenach – Bad Salzungen ist bereit in Plansatz G 3-3 geregelt. Die beabsichtigten Funktionen dieser Schienenverbindungen sind ausreichend deutlich dargestellt. Die Bedeutung Eisenachs als ICE-Halt und regional bedeutsamer Verknüpfungspunkt des Schienenpersonenverkehrs wird in einem zusätzlich aufgenommenen neuen Plansatz G 3-1 (einschließlich Begründung) fixiert. Es gehört jedoch nicht zur Regelungskompetenz des Plangebers, konkrete Vorgaben/Forderungen zur Streckenbedienung zu machen, wenngleich in der Plansatzbegründung auf die Behebung von Defiziten verwiesen wird (u.a. notwendige Streckenertüchtigung und Erhöhung der Reisegeschwindigkeit, Streckenelektrifizierung anstreben).	Als neuer Plansatz (G 3-1) wird aufgenommen: "Eisenach soll als ICE-Haltepunkt und regional bedeutsamer Verknüpfungspunkt des Schienenpersonenverkehrs gesichert und zukunftsfähig entwickelt werden." Als neue Begründung (zu G 3-1) wird aufgenommen: "Eisenach ist der einzige ICE-Haltepunkt in der Planungsregion Südwestthüringen und demzufolge ein wichtiger Verknüpfungspunkt des Schienenpersonenfernverkehrs sowohl mit dem Schienenpersonennahverkehr als auch dem straßengebundenen ÖPNV. Eine hochwertige verkehrliche Anbindungsqualität (Schiene und Straße) ist Grundvoraussetzung und wichtiger Standortfaktor für das Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums Eisenach und seine Entwicklung als Wohn-, Wirtschafts-, Kultur- und Bildungsstandort.	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
61	249-1.pdf	14	-	Gliederungspunkt G 3.1.1: Hier sollte ein weiterer bis dato fehlender Aspekt ergänzt werden und in der Raumnutzungskarte ergänzt werden: „Die Verbindung des Schienenpersonen-nah-bzw. Güterverkehrs Eisenach-Bad Salzungen soll so bedient werden, dass auf der Strecke liegende Orte gut an das Transeuropäische Schienennetz, insbesondere an die ICE-Verbindung Eisenach als Taktknoten des Schienenpersonen-fern-/Güterverkehrs angebunden sind und die Entwicklungsfunktionen der an der Schienenverbindung gelegenen Orte gestärkt werden. Dazu soll sie mindestens zweistündlich durchgängig bedient werden, damit an den Zugangsstellen günstige Umsteigemöglichkeiten zu Schienenverbindungen des Fern- und Nahverkehrs genutzt werden können. Mittels ausgewählter Verbindungen (ohne Umsteigeerfordernis auf andere Verkehrsträger) soll die Attraktivität der Schienenverbindung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gesteigert werden.“	teilweise entsprochen Die Schienenverbindung Eisenach – Bad Salzungen ist bereit in Plansatz G 3-3 geregelt. Die beabsichtigten Funktionen dieser Schienenverbindungen sind ausreichend deutlich dargestellt. Die Bedeutung Eisenachs als ICE-Halt und regional bedeutsamer Verknüpfungspunkt des Schienenpersonenverkehrs wird in einem zusätzlich aufgenommenen neuen Plansatz G 3-1 (einschließlich Begründung) fixiert. Es gehört jedoch nicht zur Regelungskompetenz des Plangebers, konkrete Vorgaben/Forderungen zur Streckenbedienung zu machen, wenngleich in der Plansatzbegründung auf die Behebung von Defiziten verwiesen wird (u.a. notwendige Streckenertüchtigung und Erhöhung der Reisegeschwindigkeit, Streckenelektrifizierung anstreben).	Als neuer Plansatz (G 3-1) wird aufgenommen: "Eisenach soll als ICE-Hal-tepunkt und regional bedeutsamer Verknüpfungspunkt des Schienenpersonenverkehrs gesichert und zukunftsfähig entwickelt werden." Als neue Begründung (zu G 3-1) wird aufgenommen: "Eisenach ist der einzige ICE-Hal-tepunkt in der Planungsregion Südwestthüringen und demzufolge ein wichtiger Verknüpfungspunkt des Schienenpersonenverkehrs sowohl mit dem Schienenpersonen-nahverkehr als auch dem straßengebundenen ÖPNV. Eine hochwertige verkehrliche Anbindungsqualität (Schiene und Straße) ist Grundvoraussetzung und wichtiger Standortfaktor für das Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums Eisenach und seine Entwicklung als Wohn-, Wirtschafts-, Kultur- und Bildungsstandort.	
62	68-4.pdf	9	-	Des Weiteren wird in den Abschnitten	entsprochen	Die Begründung zu Plansatz G 3-5 wird am Ende wie folgt ergänzt:	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				G 3-5, Z 3-1 und G 3-6 dem Güterverkehr auf der Schiene künftig eine größere Bedeutung zugesprochen, insbesondere im Hinblick auf steigende Umweltbelastungen und eine erhöhte Abnutzung des Straßennetzes. Ergänzen würden wir hier den Hinweis auf Flächenverbräuche und Ressourcenverknappung.	Der Anregung wird dahingehend gefolgt, dass in der Begründung zu Plansatz G 3-5 auf die Aspekte Reduzierung der Flächeninanspruchnahme/Flächenversiegelung und Ressourcenschonung verwiesen wird.	„Die Erhöhung des Gütertransports auf der Schiene trägt zudem dazu bei, der Flächeninanspruchnahme bzw. Flächenversiegelung im Bereich Straße entgegenzuwirken und wertvolle Ressourcen zu schonen.“	
63	130-2.pdf	4	-	Pkt. 3 .1.1 Schienennetz G 3-1, S. 33; G 3-2 und G3-3, S. 34 [REDACTED] begrüßt die Anbindung der Region an das schnelle Schienenpersonennah-/Güterverkehrsnetz Erfurt-Suhl-Schweinfurt/Würzburg und Sonneberg-Coburg. Zur besseren Auslastung dieser Schienenverbindungen sollten die Fahrpläne der Zubringer Südthüringenbahn und Agilis sowie der Busverbindungen des ÖPNV auf die Verkehrszeiten der ICE-Verbindungen abgestimmt werden.	zur Kenntnis genommen Die zur besseren Auslastung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wie auch des straßengebundenen ÖPNV angeregte Koordination der Fahrpläne der jeweilig betroffenen Verkehrsunternehmen gehört nicht zum Regelungsbereich der Regionalplanung.		
64	6-14.pdf	9	-	Der ICE-Haltepunkt Eisenach als höherstufige Funktion ist als Grundsatz der Raumordnung zu sichern. Begründung: Eisenach besitzt als die einzige Stadt in der Planungsregion mit einem Haltepunkt von Fernverkehrszügen (ICE- und IC-Halt) die Anbindung an das transeuropäische Verkehrsnetz und das bundesweite schienegebundene Schnellstreckennetz.	entsprochen Der Anregung wird gefolgt. Ein entsprechender Grundsatz der Raumordnung wird im Abschnitt 3.1.1 Schienennetz nach den Brückensätzen zu „Verbindungen des Schienenpersonenfernverkehrs“ neu aufgenommen.	Als neuer Plansatz (G 3-1) wird aufgenommen: "Eisenach soll als ICE-Haltepunkt und regional bedeutsamer Verknüpfungspunkt des Schienenpersonenverkehrs gesichert und zukunftsfähig entwickelt werden." Als neue Begründung (zu G 3-1) wird aufgenommen:	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Der Hauptbahnhof Eisenach erfüllt die Erfordernisse an eine sehr gute und umfangreiche Verkehrsanbindung, u.a. auch mit der Zulaufstrecke zum Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 (Streckenausbau zur Geschwindigkeitserhöhung) und durch die Lage am Knotenpunkt der Thüringer Bahn 6340 (Halle (Saale) - Guntershausen) mit der Werrabahn 6311 (Eisenach - Eisfeld). Die Sicherung des ICE-Haltepunktes ist von überregionaler Bedeutung für die gesamte Region Südwestthüringen, insbesondere zur Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung, und sollte deshalb im RP SWT als ein Grundsatz der Raumordnung verankert werden.		"Eisenach ist der einzige ICE-Haltepunkt in der Planungsregion Südwestthüringen und demzufolge ein wichtiger Verknüpfungspunkt des Schienenpersonenfernverkehrs sowohl mit dem Schienenpersonennahverkehr als auch dem straßengebundenen ÖPNV. Eine hochwertige verkehrliche Anbindungsqualität (Schiene und Straße) ist Grundvoraussetzung und wichtiger Standortfaktor für das Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums Eisenach und seine Entwicklung als Wohn-, Wirtschafts-, Kultur- und Bildungsstandort."	
65	6-14.pdf	10	-	Für die ICE-Strecke zwischen Eisenach und Frankfurt am Main soll zudem ein Grundsatz der Raumordnung zu einem wirkungsvollen aktiven Lärmschutz aufgenommen werden. Begründung: Eisenach besitzt als die einzige Stadt in der Planungsregion mit einem Haltepunkt von Fernverkehrszügen (ICE- und IC-Halt) die Anbindung an das transeuropäische Verkehrsnetz und das bundesweite schienegebundene Schnellstreckennetz.	nicht Entsprochen Die Forderung zur Aufnahme eines Grundsatzes der Raumordnung im Abschnitt 3.1.1 Schienennetz, der auf einen wirkungsvollen aktiven Lärmschutz für die ICE-Strecke Eisenach - Frankfurt a.M. abstellt, gehört nicht zum Regelungsbereich der Regionalplanung. Hier ist die Fachplanung bzw. das Fachplanungsrecht betroffen, welches im Rahmen von projektbezogenen Genehmigungsverfahren wie hier im Falle von ICE-Strecken umzusetzen ist.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Der Hauptbahnhof Eisenach erfüllt die Erfordernisse an eine sehr gute und umfangreiche Verkehrsanbindung, u.a. auch mit der Zulaufstrecke zum Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 (Streckenausbau zur Geschwindigkeitserhöhung) und durch die Lage am Knotenpunkt der Thüringer Bahn 6340 (Halle (Saale) - Guntershausen) mit der Werrabahn 6311 (Eisenach - Eisfeld). Die Sicherung des ICE-Haltepunktes ist von überregionaler Bedeutung für die gesamte Region Südwestthüringen, insbesondere zur Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung, und sollte deshalb im RP SWT als ein Grundsatz der Raumordnung verankert werden.	Hinweis: Bezüglich der Sicherung des ICE-Haltepunktes Eisenach wird ein neuer Plansatz einschließlich Begründung (G 3-1) aufgenommen (siehe Anregung-Nr. 3-9-28).		
66	512-1.pdf	3	-	Abschnitt 3.1.1: Es wird vorgeschlagen, die Begründung um folgenden Satz zu ergänzen: „Ob Trassen, die durch Schutzzonen von öffentlichen Trinkwassergewinnungsanlagen führen, auch realisiert werden können, ist vom Ausgang der jeweiligen Planfeststellungsverfahren abhängig. Grundsätzlich sind die Fassungszone(n) (Schutzzonen I) und engeren Schutzzonen (Schutzzonen II) von festgesetzten und geplanten Wasserschutzgebieten von neuen Eisenbahnstrecken freizuhalten.“ Begründung: Die bereits bestehenden Schienenverbindungen, aber auch die geplanten Trassen, führen teilweise durch die Schutzzonen II und III von Trinkwasserschutzgebieten. Bei Neu- und Ausbaumaßnahmen ist dem	nicht entsprochen Die unter 3.1.1 Schienennetz aufgeführten Schienenverbindungen sind vorhandene Bahnstrecken. Auch wenn sie stillgelegt sind, unterliegen sie noch dem Eisenbahnrecht. Eine Wiederaufnahme des Schienenverkehrs ist damit möglich. Dies liegt jedoch nicht in der Zuständigkeit der Regionalplanung. Die Beurteilung einer möglichen Zulässigkeit von Schienentrassen (Bestandsreaktivation als auch Neubau) in Bezug auf fachrechtliche Restriktionen (hier Schutzzonen von Trinkwassergewinnungsanlagen) ist sachgerecht nur durch eine projektbezogene Konkretisierung im Rahmen anderer, nachfolgender Verfahren möglich.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Trinkwasserschutz ein hohes Gewicht beizumessen.			
67	15-4.pdf	11	-	Gerstungen liegt direkt an der Strecke zwischen den Taktknoten Fulda und Erfurt des Transeuropäischen Schienennetzes (TEN-V). Von enormer Bedeutung, sowohl für die Anbindung Gerstungen und der Region an das ICE Netz als auch für die Strecke über Bad Salzungen nach Sonneberg ist der Erhalt des ICE-Haltepunktes Eisenach. Diesem Umstand muss im Regionalplan mehr Rechnung getragen werden, insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten Neutrassierung zwischen Fulda und Erfurt. (Projekt Fulda-Gerstungen), auf welches im vorliegenden Entwurf nicht eingegangen wurde. Dies kann entscheidende Auswirkungen auf die über Gerstungen bzw. Marksuhl verlaufenden Regional- und Güterverkehrsverbindungen haben und sollte daher Berücksichtigung finden.	entsprochen Den Anregungen wird gefolgt. Im Sinne der vorgebrachten Anregungen werden zwei Grundsätze der Raumordnung unter 3.1.1 Schienennetz neu aufgenommen.	Als neue Plansätze werden aufgenommen: - G 3-1 "Eisenach soll als ICE-Haltepunkt und regional bedeutsamer Verknüpfungspunkt des Schienenpersonenverkehrs gesichert und zukunftsfähig entwickelt werden." - G 3-2 "Bei der Planung und Umsetzung des DB-Projektes „Ausbau bzw. Neubaustrecke Fulda – Gerstungen“ soll im Bereich Gerstungen sichergestellt werden, dass der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Gerstungen – Dankmarshausen – Heringen – Heimbildshausen – Hattorf möglich bleibt." Als neue Begründungen zu diesen neuen Plansätzen werden aufgenommen: - Begründung G 3-1 "Eisenach ist der einzige ICE-Haltepunkt in	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						der Planungsregion Südwestthüringen und demzufolge ein wichtiger Verknüpfungspunkt des Schienenpersonenfernverkehrs sowohl mit dem Schienenpersonennahverkehr als auch dem straßengebundenen ÖPNV. Eine hochwertige verkehrliche Anbindungsqualität (Schiene und Straße) ist Grundvoraussetzung und wichtiger Standortfaktor für das Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums Eisenach und seine Entwicklung als Wohn-, Wirtschafts-, Kultur- und Bildungsstandort." - Begründung G 3-2 "Die in Gerstungen von der Hauptstrecke Halle – Bebra abzweigende, derzeit eingleisig betriebene Bahnstrecke Gerstungen – Dankmars- hausen – Heringen – Heimboldshausen – Hattorf ist für den Güterverkehr der drei Produktionsstandorte Unterbreizbach, Hattorf (Philippsthal) und Winters-	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						hall (Heringen) des Kaliwerks Werra unverzichtbar. Aufgrund des erheblich gestiegenen und weiter steigenden Frachtaufkommens auf dieser Schienenverbindung ist ein zweigleisiger Ausbau und die Elektrifizierung vorgesehen. Dazu sind für den Einmündungsbereich dieser Schienenverbindung in den Bahnhofsbereich Gerstungen entsprechende planerische Abstimmungen/ Koordinierungen mit dem DB-Projekt „Ausbau- bzw. Neubaustrecke Fulda – Gerstungen“ vorzunehmen, um zu gewährleisten, dass für den beabsichtigten Streckenausbau die nötige Baufreiheit gegeben ist. Dieser Streckenausbau ist gleichermaßen eine wichtige Voraussetzung für eine mögliche Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs im Grenzraum Thüringen – Hessen in der Relation Gerstungen – Heringen – Philippsthal -	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
						Vacha – Bad Salzungen als langfristiges Ziel.	
68	3663-1.pdf	2	-	Wohlwissend, dass diese Anmerkung eher die Bundesebene betrifft, sei doch darauf hingewiesen, dass die Versorgung Südwestthüringens durch den Schienenpersonenfernverkehr in den letzten 25 Jahren durch die durch den ehemals beabsichtigten Börsengang der Bahn motivierte massive Netzausdünnung der durch Fernzüge befahrenen Strecken resp. der drastischen Verringerung der bedienten Haltepunkte (ehemals Eisenach, Bad Salzungen, Meiningen und Suhl - jetzt lediglich noch Eisenach) wesentlich schlechter geworden ist. Seitens der Landes-Verkehrspolitik sollte eine Verdichtung der Fernverbindungen gegenüber der Bundes-Verkehrspolitik angeregt bzw. für die Zukunft nicht ausgeschlossen werden. Ähnliches gilt für die Ebene der Regional-Verkehrspolitik gegenüber der Landes-Verkehrspolitik bezüglich schneller Regionalverbindungen auf der Werratallinie von Eisenach nach Lichtenfels mit Haltepunkten in Eisenach, Bad Salzungen, Wasungen, Meiningen, Grimmenthal, Themar, Hildburghausen, Eisfeld, (Coburg und Lichtenfels) sowie in Zella-Mehlis, Suhl, Grimmenthal, Rentwertshausen (Mellrichstadt, Bad Neustadt, Münnerstadt, Ebenshausen und Schweinfurt).	zur Kenntnis genommen Die aus Sicht des Plangebers für die Erhaltung und Ertüchtigung von regional bedeutsamen Schienenverbindungen relevanten regionalplanerischen Belange sind in den Plansätzen G 3-1 (neu), G 3-2 (neu), G 3-1 bis G 3-7 und Z 3-1 enthalten. Ein darüber hinaus gehendes raumordnerisches Regelungserfordernis ist derzeit nicht erkennbar. Die Bestellung von Schienenverkehr bzw. die Bedienungsfrequenz von Schienenverbindungen (sowohl im Fern-als auch im Nahverkehr) gehört nicht zu den Aufgaben der Regionalplanung.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
----------	---------	---------	-----------	--------	--------------------------------------	------------------------------	----------------------

3.1.2 Straßennetz

1	497-1.pdf	2	G 3-8	Im Hinblick auf die Realisierung des Projektes A44 sehen wir das Erfordernis, die Bundesstraßen (B 84, B 19) so zu gestalten, dass der zusätzliche Verkehr in Richtung Süden aufgenommen werden kann, um somit einer Mehrbelastung der Landesstraßen L1022 und L1023 im Stadtgebiet Werra-Suhl-Tal entgegenzuwirken. Der weit überwiegende Teil der genannten Landesstraßen hat nicht den entsprechenden Ausbauzustand weiteren Verkehr, insbesondere Schwerlastverkehr, aufzunehmen.	zur Kenntnis genommen Mit dem Bau und der mittelfristig absehbaren Fertigstellung der BAB A 44 verstärkt sich die Notwendigkeit, für den von und zur BAB A 4 ab- und zufließenden Verkehr (hier besonders Schwerlastverkehr) Lösungen für ein ausreichend dimensioniertes und leistungsfähiges Straßennetz von und nach Süden zu planen und verkehrswirksam umzusetzen. Entscheidungen zum diesbezüglichen Aus- und ggf. Neubau von Bundes- und Landesstraßen liegen jedoch nicht in der Zuständigkeit der Regionalplanung. Deren Aufgabe ist es, auf der Grundlage verfügbarer valider verkehrsplanerischer Untersuchungen und Vorgaben zur Ertüchtigung des Straßennetzes entsprechende Erfordernisse der Raumordnung textlich oder kartographisch im Regionalplan festzulegen. Hierzu bestehen für den Verkehrsraum Eisenach sowie Gerstungen und Berka/Werra noch erhebliche verkehrsplanerische Defizite. Eine im Auftrag von Thüringen beauftragte Verkehrsraumstudie (Raum zwischen BAB A 4 im Westen und Norden, der B 19 im Osten und der B 62 im Süden) soll bis 2024 vorliegen. Aus deren Ergebnissen sollen notwendige Lösungen im Straßennetz abgeleitet und entsprechende Maßnahmen fixiert werden, die ggf. zu raumordnerischen/regionalplanerischen Festsetzungen führen.		
---	-----------	---	-------	--	---	--	--

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
2	197-16.pdf	46	G 3-8	Der Grundsatz zu den "Bundesstraßenverbindungen" ist zu streichen oder als nachrichtliche Übernahme zu kennzeichnen. Begründung 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.	nicht entsprochen Der Plansatz G 3-8 bleibt erhalten. Es ist rechtlich zulässig, Grundsätze der Raumordnung in den Regionalplan aufzunehmen, die entweder Inhalte aus Fachplanungen wiederholen oder auch kompetenzgerechte Forderungen an die Fachplanung stellen, die bei einer Überarbeitung der Fachplanung in diese aufgenommen werden sollen. Der Plangeber hat diesen Grundsatz der Raumordnung, bewusst aufgenommen, da er an eine klassische Kompetenz der Raumordnung anknüpft, nämlich die überfachliche und raumübergreifende Ordnung des Straßenverkehrs. Das heißt, die Planung und Benutzung von Straßen löst einen überfachlichen, überörtlichen Koordinierungsbedarf aus, was zum Aufgabenfeld der Regionalplanung gehört. Die auf eine nachhaltige Raumentwicklung ausgerichteten Plansätze des Regionalplans Südwestthüringen bilden einen notwendigen raumordnerischen Bewertungsmaßstab für spätere Planungen und Maßnahmen. Hinweis: Im Plansatz G 3-8 erfolgt am Satzende des 1. Absatzes eine Ergänzung.	Der Plansatz G 3-8 wird am Satzende des 1. Absatzes wie folgt ergänzt: "... sowie die Anbindung von Zentralen Orten höherer Stufe an Verbindungen der höheren Netzebene gewährleisten." Redaktioneller Hinweis: Zudem entfällt im gesamten Abschnitt 3.1.2 Straßennetz bei der Bezeichnung „bedeutsame Bundesstraßenverbindungen“ das Wort „bedeutsam“.	
3	457-2.pdf	1	G 3-9	Streichung folgender Maßnahmen im Punkt G 3-9: Neubau im Abschnitt Wilhelmsthal - Eisenach unter besonderer Gewichtung der Naturschutzbelange im nordwestlichen Thüringer Wald	nicht entsprochen Beim Plansatz G 3-9 handelt es sich um einen Grundsatz der Raumordnung, der auf die funktionale Ertüchtigung der für die Planungsregion Südwestthüringen so		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Begründung: Eines der sieben prioritären Handlungsfelder in der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie ist die Minderung der Flächeninanspruchnahme für Siedlungen und Verkehr (vgl. Grundsätze der Raumordnung § 2 Abs. 2. Nr. 6 ROG). Durch den derzeit geplanten Streckenverlauf der SuedLink-Trasse D (Vorzugvariante) ergibt sich ein Flächenkorridor ab der Ortslage Witzelroda bis Bundesautobahn A 4 bei Krauthausen. Der Neubau der B 19 als Bundesstraßenverbindung in Nord-Süd-Ausrichtung ist dementsprechend an den Streckenverlauf der SuedLink-Trasse anzupassen, damit eine weitere Zerschneidung der freien Landschaft und Waldflächen so weit wie möglich zu vermeiden und die Flächeninanspruchnahme im Freiraum zu begrenzen. Auch der Grundsatz § 2 Abs. 2 Nr. 6 5. 3 ROG, nach dem die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke zu vermindern ist, ist durch die vorrangige Ausschöpfung der Potenziale für die Nachverdichtung zur Entwicklung vorhandener Verkehrsflächen zu berücksichtigen. Der Raum ist in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushalts, der Tier- und Pflanzenwelt sowie des Klimas einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zu entwickeln, zu sichern oder, soweit erforderlich, möglich und angemessen, wiederherzustellen. Bei der Gestaltung räumlicher Nutzungen sind Naturgüter sparsam und schonend in An-	wichtigen Straßenverbindung B 19 zwischen den Anschlussstellen Meiningen-Nord der A 71 und der Anschlussstelle Eisenach-Ost der A 4 ausgerichtet ist. Für die in diesem Plansatz aufgeführten Vorhaben liegen derzeit keine fachlich fundierten Trassenalternativen zur Führung der B 19 zwischen den genannten Autobahnen vor. Für die in der Anregung geforderte Anpassung der B 19 ab Witzelroda an den künftigen Verlauf der SuedLink-Trasse fehlen jegliche verkehrsplanerische Grundlagen bzw. eine Vereinbarkeit mit der Bundesverkehrswegeplanung. Ob eine derartige alternative Trassenführung der B 19 realistisch ist, bedarf entsprechender Untersuchungen. Ohne hinreichend valide fachplanerische Grundlagen können im Regionalplan keine Festsetzungen für derart raumbedeutsame Maßnahmen im Bundesstraßennetz getroffen werden. Hierzu bedarf es entsprechender Regelungen im Kontext des künftigen Bundesverkehrswegeplanes 2040 zwischen dem Land Thüringen und dem Baulastträger Bundesrepublik Deutschland. Insoweit wird zunächst an den Regelungen des Plansatzes G 3-9 festgehalten.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				spruch zu nehmen; Grundwasservorkommen und die biologische Vielfalt sind zu schützen. Die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Verkehrszwecke ist zu verringern. Eine Inanspruchnahme von Flächen zum Zweck eines Neubaus der B 19 ab der Ortslage Wilhelmsthal — Eisenach einschließlich der OU Stockhausen widerspricht den o. g. Grundsätzen. Folglich sind die Maßnahmen zu streichen und ggf. ein neuer Planungskorridor der B 19 festzulegen.			
4	457-2.pdf	2	G 3-9	Streichung folgender Maßnahmen in G 3-9: • Neubau einer Ortsumfahrung Stockhausen Begründung: Eines der sieben prioritären Handlungsfelder in der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie ist die Minderung der Flächeninanspruchnahme für Siedlungen und Verkehr (vgl. Grundsätze der Raumordnung § 2 Abs. 2. Nr. 6 ROG). Durch den derzeit geplanten Streckenverlauf der SuedLink-Trasse D (Vorzugvariante) ergibt sich ein Flächenkorridor ab der Ortslage Witzelroda bis Bundesautobahn A 4 bei Krauthausen. Der Neubau der B 19 als Bundesstraßenverbindung in Nord-Süd-Ausrichtung ist dementsprechend an den Streckenverlauf der SuedLink-Trasse anzupassen, damit eine weitere Zerschneidung der freien Landschaft und Waldflächen so weit wie möglich zu vermeiden und die Flä-	nicht entsprochen Beim Plansatz G 3-9 handelt es sich um einen Grundsatz der Raumordnung, der auf die funktionale Ertüchtigung der für die Planungsregion Südwestthüringen so wichtigen Straßenverbindung B 19 zwischen den Anschlussstellen Meiningen-Nord der A 71 und der Anschlussstelle Eisenach-Ost der A 4 ausgerichtet ist. Für die in diesem Plansatz aufgeführten Vorhaben liegen derzeit keine fachlich fundierten Trassenalternativen zur Führung der B 19 zwischen den genannten Autobahnen vor. Für die in der Anregung geforderte Anpassung der B 19 ab Witzelroda an den künftigen Verlauf der SuedLink-Trasse fehlen jegliche verkehrsplanerische Grundlagen bzw. eine Vereinbarkeit mit der Bundesverkehrswegeplanung. Ob eine derartige alternative Trassenführung der B 19 realistisch ist, bedarf ent-		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				cheninanspruchnahme im Freiraum zu begrenzen. Auch der Grundsatz § 2 Abs. 2 Nr. 6 5. 3 ROG, nach dem die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke zu vermindern ist, ist durch die vorrangige Ausschöpfung der Potenziale für die Nachverdichtung zur Entwicklung vorhandener Verkehrsflächen zu berücksichtigen. Der Raum ist in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushalts, der Tier- und Pflanzenwelt sowie des Klimas einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zu entwickeln, zu sichern oder, soweit erforderlich, möglich und angemessen, wiederherzustellen. Bei der Gestaltung räumlicher Nutzungen sind Naturgüter sparsam und schonend in Anspruch zu nehmen; Grundwasservorkommen und die biologische Vielfalt sind zu schützen. Die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Verkehrszwecke ist zu verringern. Eine Inanspruchnahme von Flächen zum Zweck eines Neubaus der B 19 ab der Ortslage Wilhelmsthal — Eisenach einschließlich der OU Stockhausen widerspricht den o. g. Grundsätzen. Folglich sind die Maßnahmen zu streichen und ggf. ein neuer Planungskorridor der B 19 festzulegen.	sprechender Untersuchungen. Ohne hinreichend valide fachplanerische Grundlagen können im Regionalplan keine Festsetzungen für derart raumbedeutsame Maßnahmen im Bundesstraßennetz getroffen werden. Hierzu bedarf es entsprechender Regelungen im Kontext des künftigen Bundesverkehrswegeplanes 2040 zwischen dem Land Thüringen und dem Baulastträger Bundesrepublik Deutschland. Insoweit wird zunächst an den Regelungen des Plansatzes G 3-9 festgehalten.		
5	25-2.pdf	3	G 3-9	Durch den derzeit geplanten Streckenverlauf der Suedlink- Trasse D (Vorzugvariante) ergibt sich ein Flächenkorridor ab der Ortslage Witzelroda bis Bundesautobahn A 4 bei Krauthausen.	nicht entsprochen Beim Plansatz G 3-9 handelt es sich um einen Grundsatz der Raumordnung, der auf die funktionale Ertüchtigung der für die Planungsregion Südwestthüringen so		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Der Neubau der B 19 als Bundesstraßen- verbindung in Nord-SüdAusrichtung sollte dementsprechend an den Streckenverlauf der Suedlink- Trasse angepasst werden, um damit eine weitere Zerschneidung der freien Landschaft und Waldflächen im Na- turpark Thüringer Wald so weit wie möglich zu vermeiden und die Flächeninanspruch- nahme im Freiraum zu begrenzen. Begründung: Der Raum mit Bezug zum "Naturpark Thü- ringer Wald und ist in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushalts, der Tier- und Pflanzen- welt in Biotopen mit nationalen und euro- päischen Schutzstatus sowie des Klimas einschließlich der jeweiligen Wechselwir- kungen zu entwickeln, zu sichern oder, so- weit erforderlich, möglich und angemes- sen, wiederherzustellen. Bei der Gestal- tung räumlicher Nutzungen sind Naturgü- ter sparsam und schonend in Anspruch zu nehmen; Grundwasservorkommen und die biologische Vielfalt sind zu schützen. Die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflä- chen für Verkehrszwecke ist zu verringern. Eine Inanspruchnahme von Flächen zum Zweck eines Neubaus der B 19 ab der Ortslage Wilhelmsthal - Eisenach ein- schließlich der OU Stockhausen wider- spricht den o. g. Grundsätzen. Folglich sind die Maßnahmen zu streichen und ggf. ein neuer Planungskorridor der B 19 fest- zulegen. Zusätzlich Prüfung eines neuen Korridors für B 19 "Nordwesttangente" Im Regionalplan Südwestthüringen sollten großräumige Lösungen zur Lenkung des	wichtigen Straßenverbindung B 19 zwi- schen den Anschlussstellen Meiningen- Nord der A 71 und der Anschlussstelle Ei- senach-Ost der A 4 ausgerichtet ist. Für die in diesem Plansatz aufgeführten Vorhaben liegen derzeit keine fachlich fun- dierten Trassenalternativen zur Führung der B 19 zwischen den genannten Auto- bahnen vor. Für die in der Anregung geforderte Anpas- sung der B 19 ab Witzelroda an den künf- tigen Verlauf der SuedLink-Trasse fehlen jegliche verkehrsplanerische Grundlagen bzw. eine Vereinbarkeit mit der Bundes- verkehrswegeplanung. Ob eine derartige alternative Trassenfüh- rung der B 19 realistisch ist, bedarf ent- sprechender Untersuchungen. Ohne hin- reichend valide fachplanerische Grundla- gen können im Regionalplan keine Fest- setzungen für derart raumbedeutsame Maßnahmen im Bundesstraßennetz ge- troffen werden. Hierzu bedarf es entspre- chender Regelungen im Kontext des künf- tigen Bundesverkehrswegeplanes 2040 zwischen dem Land Thüringen und dem Baulastträger Bundesrepublik Deutsch- land. Insoweit wird zunächst an den Regelungen des Plansatzes G 3-9 festgehalten.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				LKW-Durchgangsverkehrs in der Region mit elf Rennsteig-Querungen durch Bundes- oder Landstraßen bzw. Zubringer der Landesstraßen gefunden werden, um die Ortsdurchfahrten, ausgenommen des Quell- und Zielverkehrs, vor Mautflüchtlingen von Bundesstraßen und Autobahnen zu schützen. Nur mit einer solchen Lösung, wird der Regionalplan Südwestthüringen dem Schutzzweck nach Grundsatz § 2 Abs. 2 Nr. 6 S. 3 ROG sowie der in G 1-2 genannten Begründung zur Entwicklung des Erholungswertes im Naturpark Thüringer Wald gerecht, in dem Einflüsse des Verkehrs, die der Erholungswertentwicklung der in dieser Region gehäuft vorkommenden Kur- und Erholungsorte entgegenstehen, grundsätzlich vermieden werden. Die nachfolgenden Gemeinden und Städte (Tabelle) tangieren den oder liegen im Naturpark Thüringer Wald. Die Mehrzahl ist zugleich in ihrer Stadtentwicklung auf den Status als Kur- bzw. Erholungsort ausgerichtet. (siehe Tabelle in der Originalstellungnahme)			
6	25-2.pdf	4	G 3-9	Zum Schutz der Naturgüter aber auch des Erholungswertes der o.g. Gemeinden und Städte mit Kurort- oder Erholungsortstatus sollte eine verkehrspolitische Lösung für den Gesamttraum aller Rennsteigquerungen mit Bundes- und Landstraßen im Bereich der Rennsteigquerung B 84- Eisenach bis zur Rennsteig-Querung A 71 Meiningen-Suhl-Erfurt gesucht werden. Dies berührt im Nordwestlichen Thüringer Wald insbesondere die umweltgerechte	nicht entsprochen Beim Plansatz G 3-9 handelt es sich um einen Grundsatz der Raumordnung, der auf die funktionale Ertüchtigung der für die Planungsregion Südwestthüringen so wichtigen Straßenverbindung B 19 zwischen den Anschlussstellen Meiningen-Nord der A 71 und der Anschlussstelle Eisenach-Ost der A 4 ausgerichtet ist.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
				Planung der B 19. In diesem Zusammenhang wäre eine sogenannte "Nordwesttangente" zu prüfen, mit einem Streckenverlauf in einem neuen Korridor von der B 19 bei Witzelroda über Marksuhl Richtung Oberellen und westlich von dort auf der Strecke der L 1020 nach Gerstungen über die Werra zum Anschluss an die A4. Der LKW-Durchgangsverkehr der Verkehrsströme und Achsen im bundesweiten Zusammenhang wird so großräumig um den genannten Bereich gelenkt. II. G 3-8 Anpassung der Raumnutzungskarte und der Karte 3-1 Verkehr Bezüglich der o. g. Neufestsetzung des Planungskorridors der B 19, ist die Raumnutzungskarte in der Variante anzupassen. Begründung: Der Raum mit Bezug zum "Naturpark Thüringer Wald und ist in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushalts, der Tier- und Pflanzenwelt in Biotopen mit nationalen und europäischen Schutzstatus sowie des Klimas einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zu entwickeln, zu sichern oder, soweit erforderlich, möglich und angemessen, wiederherzustellen. Bei der Gestaltung räumlicher Nutzungen sind Naturgüter sparsam und schonend in Anspruch zu nehmen; Grundwasservorkommen und die biologische Vielfalt sind zu schützen. Die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Verkehrszwecke ist zu verringern. Eine Inanspruchnahme von Flächen zum Zweck eines Neubaus der B 19 ab der	Für die in diesem Plansatz aufgeführten Vorhaben liegen derzeit keine fachlich fundierten Trassenalternativen zur Führung der B 19 zwischen den genannten Autobahnen vor. Für die in der Anregung geforderte Ausweisung einer Nordwesttangente eines neuen Verlaufs der B 19 ab Witzelroda über Marksuhl nach Gerstungen zur Anschlussstelle der A 4 fehlen jegliche verkehrsplanerische Grundlagen bzw. eine Vereinbarkeit mit der Bundesverkehrswegeplanung. Ob eine derartige alternative Trassenführung der B 19 realistisch ist, bedarf entsprechender Untersuchungen. Ohne hinreichend valide verkehrsplanerische Grundlagen können im Regionalplan keine textlichen und/oder kartographischen Festsetzungen für derart raumbedeutsame Maßnahmen im Bundesstraßennetz getroffen werden. Hierzu bedarf es entsprechender Regelungen im Kontext des künftigen Bundesverkehrswegeplanes 2040 zwischen dem Land Thüringen und dem Baulastträger Bundesrepublik Deutschland. Insoweit wird zunächst an den Regelungen des Plansatzes G 3-9 festgehalten.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Ortslage Wilhelmsthal - Eisenach einschließlich der OU Stockhausen widerspricht den o. g. Grundsätzen. Folglich sind die Maßnahmen zu streichen und ggf. ein neuer Planungskorridor der B 19 festzulegen. Zusätzlich Prüfung eines neuen Korridors für B 19 „Nordwesttangente“ Im Regionalplan Südwestthüringen sollten großräumige Lösungen zur Lenkung des LKW Durchgangsverkehrs in der Region mit elf Rennsteig-Querungen durch Bundes- oder Landstraßen bzw. Zubringer der Landesstraßen gefunden werden, um die Ortsdurchfahrten, ausgenommen des Quell- und Zielverkehrs, vor Mautflüchtlingen von Bundesstraßen und Autobahnen zu schützen. Nur mit einer solchen Lösung, wird der Regionalplan Südwestthüringen dem Schutzzweck nach Grundsatz§ 2 Abs. 2 Nr. 6 S. 3 ROG sowie der in G 1-2 genannten Begründung zur Entwicklung des Erholungswertes im Naturpark Thüringer Wald gerecht, in dem Einflüsse des Verkehrs, die der Erholungswertentwicklung der in dieser Region gehäuft vorkommenden Kur- und Erholungsorte entgegenstehen, grundsätzlich vermieden werden. Die nachfolgenden Gemeinden und Städte (Tabelle) tangieren den oder liegen im Naturpark Thüringer Wald. Die Mehrzahl ist zugleich in ihrer Stadtentwicklung auf den Status als Kur- bzw. Erholungsort ausgerichtet. (siehe Tabelle in der Originalstellungnahme)			
7	258-1.pdf	8	G 3-9	Von den unter G 3-9 genannten Baumaßnahmen für Bundesfernstraße sind leider nur im Bereich Bad Salzungen laufende	zur Kenntnis genommen		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				und fest disponierte Vorhaben verankert, während Etterwinden, Wilhelmsthal bzw. Stockhausen im Bundesverkehrswegeplan 2030 lediglich als weiterer Bedarf oder weiterer Bedarf mit Planungsrecht ausgewiesen sind. Dies bedeutet, dass der Realisierungszeitraum nicht vor 2025 terminisiert werden kann.	Die Anregung enthält keine konkreten plansatz-/gebietsbezogenen Forderungen zur Änderung von Festlegungen des Regionalplanentwurfes. Die Einstufung bzw. Bewertung von Verkehrsvorhaben im Bundesverkehrswegeplan 2030 hinsichtlich ihrer Umsetzungspriorität liegt nicht in der Zuständigkeit der Regionalplanung.		
8	3-9.pdf	83	G 3-9	Straßenplanung ist nicht aktuell - fast fertige Straßen (B19 Witzelroda, 862 Leimbach) sind noch enthalten, dagegen B19 zwischen Wilhelmsthal und Wutha genauso gekennzeichnet dadurch verwirrend	entsprochen Aufgrund der zwischenzeitlich realisierten Ortsumfahrung von Witzelroda erübrigt sich die Ausweisung im Plansatz G 3-9 des Regionalplanentwurfes.	Im Plansatz G 3-9 entfällt folgender Anstrich: - „Neubau einer Ortsumfahrung Witzelroda“ In der Begründung zu G 3-9 wird im Satz "Die oft engen Ortsdurchfahrten ...Verkehrsbelastungen." das in Klammern stehende Wort "Witzelroda" gestrichen. Im Plansatz Z 3-2 entfällt folgender Anstrich: „Ortsumfahrung Witzelroda im Zuge der B 19“.	
9	3-9.pdf	95	G 3-9	Der Neubau der B 19 Ortsumfahrung Witzelroda ist mit der Fertigstellung in 2019 realisiert und keine Forderung mehr.	entsprochen Aufgrund der zwischenzeitlich realisierten Ortsumfahrung von Witzelroda erübrigt sich die Ausweisung im Plansatz G 3-9 des Regionalplanentwurfes.	Im Plansatz G 3-9 entfällt folgender Anstrich: - „Neubau einer Ortsumfahrung Witzelroda“ In der Begründung zu G 3-9 wird im Satz "Die oft engen Ortsdurchfahrten ...Verkehrsbelastungen."	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						das in Klammern stehende Wort "Witzelroda" gestrichen. Im Plansatz Z 3-2 entfällt folgender Anstrich: „Ortsumfahrung Witzelroda im Zuge der B 19“.	
10	520-1.pdf	3	G 3-9	B 19 Neubau einer Ortsumfahrung Witzelroda - Maßnahme befindet sich im Bau - geplante Fertigstellung III/2019	entsprochen Da das Vorhaben "Neubau einer Ortsum-fahrung Witzelroda im Zuge der B 19" rea-lisiert ist, entfallen die entsprechenden Er-fordernisse der Raumordnung im Regio-nalplanentwurf.	Im Plansatz G 3-9 entfällt folgender Anstrich: - „Neubau einer Ortsum-fahrung Witzelroda“. In der Begründung zu G 3-9 wird im Satz "Die oft engen Ortsdurchfahrten ...Verkehrsbelastungen." das in Klammern stehende Wort "Witzelroda" gestri-chen. Im Plansatz Z 3-2 entfällt folgender Anstrich: - „Ortsumfahrung Witzel-roda im Zuge der B 19“.	
11	197-16.pdf	47	G 3-9	Die Ortsumfahrung Witzelroda befindet sich im Bau. Die Fertigstellung ist für III/2019 geplant.	entsprochen Aufgrund der zwischenzeitlich realisierten Ortsumfahrung von Witzelroda erübrigt sich die Ausweisung im Plansatz G 3-9 des Regionalplanentwurfes.	Im Plansatz G 3-9 entfällt folgender Anstrich: - „Neubau einer Ortsum-fahrung Witzelroda“ In der Begründung zu G 3-9 wird im Satz "Die oft engen Ortsdurchfahrten ... Verkehrsbelastungen." das in Klammern stehende	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						Wort "Witzelroda" gestri- chen. Im Plansatz Z 3-2 entfällt folgender Anstrich: - „Ortsumfahrung Witzel- roda im Zuge der B 19“.	
12	288-1.pdf	2	G 3-9	Bestätigen können wir insbesondere die Aussagen in G 3-9 zur B 19 als wichtigste Bundesstraßenverbindung in Nord-Süd-Richtung in der Planungsregion. Vorteilhaft aus unserer Sicht ist auch, dass die OU Stockhausen im Zuge der B 19 im Bedarfsplan genannt und zeichnerisch eingetragen ist, da diese in Zusammenhang mit vorgenannten Projekten im Raum Eisenach steht.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten plansatz-/ gebietsbezogenen Forderungen zur Änderung von Festlegungen des Regionalplanentwurfes.		
13	266-2.pdf	3	G 3-9	Beim hier angeführten Neubau der B19n im Abschnitt Wilhelmsthal - Eisenach werden lediglich die Naturschutzbelange besonders gewichtet. Das stellt aus unserer Sicht ein deutliches Problem dar, da durch diese Straßenbaumaßnahme Schloss und Park Wilhelmsthal in erheblicher Weise betroffen sind. Es bestehen seitens der Unteren Denkmalschutzbehörde grundlegende Bedenken. Schloss und Park Wilhelmsthal würden nachhaltig in ihrem Denkmalwert beeinträchtigt. Dies betrifft sowohl die visuelle Störung als auch die akustische, die beiden der Muße, der Ruhe und dem Naturerlebnis geweihten Charakter der Anlage grundsätzlich in Frage stellen würden.	teilweise entsprochen Bezogen auf das im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltene Vorhaben "Neubau B 19 Wilhelmsthal - Eisenach" bestehen Raumnutzungskonflikte mit Naturschutz- und Denkmalschutzbelangen. Im Bereich der Ortslage Wilhelmsthal betrifft das speziell das regional/überregional bedeutsame Denkmalensemble Schloss und Park Wilhelmsthal. Bei der zu begrüßenden Reaktivierung dieses Gesamtensembles muss jedoch berücksichtigt werden, dass sich die Kulturlandschaft im Umfeld des Schlosses im Vergleich zu ihrer ursprünglichen Erscheinungs- und Nutzungsform teilweise grundlegend gewandelt hat. Bestandteil dieser Kulturlandschaft ist die B 19, die landes-		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Alternative Trassenführungen wurden in bisherigen Verfahren bereits vorgeschlagen, finden im Entwurf des Regionalplanes Südwestthüringen allerdings keine Berücksichtigung und auch keine Auseinandersetzung. Hier bestehen wir auf eine entsprechende Prüfung.	und verkehrsplanerisch eine sehr hohe Bedeutung im Verkehrsnetz Thüringens und speziell in der Planungsregion Südwestthüringen besitzt. Das aktuelle Nutzungskonzept für dieses Ensemble muss diese Tatsachen berücksichtigen. Insofern wird das Vorhaben der B 19 neu unter raumordnerischen Aspekten als vorrangig gegenüber dem denkmalpflegerischen Erfordernis zum Schutz und zum Erhalt von Schloss und Park Wilhelmsthal angesehen. Da derzeit noch nicht abzusehen ist, ob und in welcher konkreter Ausführung das Vorhaben B 19 neu zwischen Wilhelmsthal und Eisenach umgesetzt wird, hat der Plangeber im Regionalplanentwurf Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-9, G 3-17) und kartographischer Form (Sicherung Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte) festgelegt, die auf die bedarfsgerechte Entwicklung dieser großräumig bedeutsamen Straßenverbindung ausgerichtet sind. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen.		
14	272-5.pdf	5	G 3-9	Neubau der B19n: Hier wird ausdrücklich auf die Naturschutzbelange hingewiesen. Die Vorplanung zu dieser Straßenbaumaßnahme hat erhebliche Probleme in Bezug auf Schloss und Park Wilhelmsthal (s. Seite 28) offenbart, die nicht im Ansatz einer Lösung stehen.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkrete sachbezogene Forderung zur Änderung/Ergänzung des Plansatzes oder seiner Begründung. Bezogen auf das im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltene Vorhaben "Neubau B 19 Wilhelmsthal - Eisenach"		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					bestehen Raumnutzungskonflikte mit Naturschutz- und Denkmalschutzbelangen. Im Bereich der Ortslage Wilhelmsthal betrifft das speziell das regional/überregional bedeutsame Denkmalensemble Schloss und Park Wilhelmsthal. Bei der zu begrüßenden Reaktivierung dieses Gesamtensembles muss jedoch berücksichtigt werden, dass sich die Kulturlandschaft im Umfeld des Schlosses im Vergleich zu ihrer ursprünglichen Erscheinungs- und Nutzungsform teilweise grundlegend gewandelt hat. Bestandteil dieser Kulturlandschaft ist die B 19, die landes- und verkehrsplanerisch eine sehr hohe Bedeutung im Verkehrsnetz Thüringens und speziell in der Planungsregion Südwestthüringen besitzt. Das aktuelle Nutzungskonzept für dieses Ensemble muss diese Tatsachen berücksichtigen. Insofern wird das Vorhaben der B 19 neu unter raumordnerischen Aspekten als vorrangig gegenüber dem denkmalpflegerischen Erfordernis zum Schutz und zum Erhalt von Schloss und Park Wilhelmsthal angesehen. Da derzeit noch nicht abzusehen ist, ob und in welcher konkreter Ausführung das Vorhaben B 19 neu zwischen Wilhelmsthal und Eisenach umgesetzt wird, hat der Plangeber im Regionalplanentwurf Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-9, G 3-17) und kartographischer Form (Sicherung Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte) festgelegt, die auf die bedarfsgerechte Entwicklung dieser großräumig bedeutsamen Straßenverbindung ausgerichtet sind. Die Entscheidung über die		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					planungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen.		
15	268-3.pdf	5	G 3-9	Neubau der B19n: Hier wird ausdrücklich auf die Naturschutzbelange hingewiesen. Die Vorplanung zu dieser Straßenbaumaßnahme hat erhebliche Probleme in Bezug auf Schloss und Park Wilhelmsthal (s. Seite 28) offenbart, die nicht im Ansatz einer Lösung stehen.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkrete sachbezogene Forderung zur Änderung/Ergänzung des Plansatzes oder seiner Begründung. Bezogen auf das im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltene Vorhaben "Neubau B 19 Wilhelmsthal - Eisenach" bestehen Raumnutzungskonflikte mit Naturschutz- und Denkmalschutzbelangen. Im Bereich der Ortslage Wilhelmsthal betrifft das speziell das regional/überregional bedeutsame Denkmalensemble Schloss und Park Wilhelmsthal. Bei der zu begrüßenden Reaktivierung dieses Gesamtensembles muss jedoch berücksichtigt werden, dass sich die Kulturlandschaft im Umfeld des Schlosses im Vergleich zu ihrer ursprünglichen Erscheinungs- und Nutzungsform teilweise grundlegend gewandelt hat. Bestandteil dieser Kulturlandschaft ist die B 19, die landes- und verkehrsplanerisch eine sehr hohe Bedeutung im Verkehrsnetz Thüringens und speziell in der Planungsregion Südwestthüringen besitzt. Das aktuelle Nutzungskonzept für dieses Ensemble muss diese Tatsachen berücksichtigen. Insofern wird das Vorhaben der B 19 neu unter raumordnerischen Aspekten als vorrangig gegenüber dem denkmalpflegeri-		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					schen Erfordernis zum Schutz und zum Erhalt von Schloss und Park Wilhelmsthal angesehen. Da derzeit noch nicht abzusehen ist, ob und in welcher konkreter Ausführung das Vorhaben B 19 neu zwischen Wilhelmsthal und Eisenach umgesetzt wird, hat der Plangeber im Regionalplanentwurf Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-9, G 3-17) und kartographischer Form (Sicherung Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte) festgelegt, die auf die bedarfsgerechte Entwicklung dieser großräumig bedeutsamen Straßenverbindung ausgerichtet sind. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen.		
16	184-2.pdf	1	G 3-9	Planfeststellung OU Meiningen, OU Walsungen Waldbetroffenheit	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkrete sachbezogene Forderung zur Änderung/Ergänzung des Plansatzes oder seiner Begründung. Im Regionalplanentwurf werden zu den im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 enthaltenen Vorhaben "Fertigstellung OU Meiningen (2.BA)" und "Neubau OU Walsungen" Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-9, G 3-17) und kartographischer Form (Sicherung Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte) festgelegt. Als Grundsätze der Raumordnung sind sie nicht abschließend abgewogen. Insoweit können andere Fachbelange in nachfol-		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					genden Planungsebenen behandelt werden. Regionalplanerisches Anliegen ist die Entwicklungsfähigkeit der regional bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit dieser Vorhaben ist trotz der regionalplanerischen Festlegungen noch offen.		
17	197-16.pdf	48	G 3-9	An dieser Stelle wird nochmals auf die Probleme hinsichtlich Schloss und Park Wilhelmsthal verwiesen, die bereits bei der Vorplanung der B 19n aufgezeigt wurden .	zur Kenntnis genommen Bezogen auf das im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltene Vorhaben "Neubau B 19 Wilhelmsthal - Eisenach" bestehen Raumnutzungskonflikte mit Naturschutz- und Denkmalschutzbelangen. Im Bereich der Ortslage Wilhelmsthal betrifft das speziell das regional/überregional bedeutsame Denkmalensemble Schloss und Park Wilhelmsthal. Bei der zu begrüßenden Reaktivierung dieses Gesamtensembles muss jedoch berücksichtigt werden, dass sich die Kulturlandschaft im Umfeld des Schlosses im Vergleich zu ihrer ursprünglichen Erscheinungs- und Nutzungsform teilweise grundlegend gewandelt hat. Bestandteil dieser Kulturlandschaft ist die B 19, die landes- und verkehrsplanerisch eine sehr hohe Bedeutung im Verkehrsnetz Thüringens und speziell in der Planungsregion Südwestthüringen besitzt. Das aktuelle Nutzungskonzept für dieses Ensemble muss diese Tatsachen berücksichtigen. Insofern wird das Vorhaben der B 19 neu unter raumordnerischen Aspekten als vorrangig gegenüber dem denkmalpflegeri-		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					schen Erfordernis zum Schutz und zum Erhalt von Schloss und Park Wilhelmsthal angesehen. Da derzeit noch nicht abzusehen ist, ob und in welcher konkreter Ausführung das Vorhaben B 19 neu zwischen Wilhelmsthal und Eisenach umgesetzt wird, hat der Plangeber im Regionalplanentwurf Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-9, G 3-17) und kartographischer Form (Sicherung Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte) festgelegt, die auf die bedarfsgerechte Entwicklung dieser großräumig bedeutsamen Straßenverbindung ausgerichtet sind. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen.		
18	197-16.pdf	49	G 3-9	Beim Neubau der B 19 zwischen Wilhelmsthal und Eisenach sind durch geeignete Trassierung die Waldinanspruchnahme auf ein Minimum zu reduzieren und forstliche Stilllegungsflächen zu umgehen (siehe Anlage 1, siehe Originalstellungnahme). Begründung Die Trasse quert im geplanten Verlauf ein geschlossenes Waldgebiet.	Zur Kenntnis genommen Bezogen auf das im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltene Vorhaben "Neubau B 19 Wilhelmsthal - Eisenach" bestehen Raumnutzungskonflikte mit Naturschutz- und Denkmalschutzbelangen. Bezogen auf die B 19, die landes- und verkehrsplanerisch eine sehr hohe Bedeutung im Verkehrsnetz Thüringens und speziell in der Planungsregion Südwestthüringen besitzt, hat der Plangeber die Ergebnisse des zu diesem Vorhaben durchgeführten Raumordnungsverfahrens berücksichtigt. Da derzeit noch nicht abzusehen ist, ob und in welcher konkreter Ausführung das Vorhaben B 19 neu zwischen Wilhelmsthal und Eisenach umgesetzt wird, wurden im Regionalplanentwurf Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-9, G 3-17)		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					und kartographischer Form (Sicherung Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte) festgelegt, die auf die bedarfsgerechte Entwicklung dieser großräumig bedeutsamen Straßenverbindung ausgerichtet sind. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen. Die standortbezogene Berücksichtigung einzelner naturschutzfachlicher und forstlicher Belange ist durch die Bindungswirkung der Festlegung (Grundsatz der Raumordnung) in nachfolgenden Verfahren möglich.		
19	6-14.pdf	12	G 3-9	Die Begründung zu G 3-9 ist um Aussagen zu den zu erwartenden noch höheren Verkehrsaufkommen auf der Bundesstraße B 19 im Zuge der Fertigstellung der Bundesautobahn A 44 und der daraus resultierenden nochmals gestiegenen Dringlichkeit von Maßnahmen an der Bundesstraße B 19 zu ergänzen. Begründung: Die Bundesstraße B 19 besitzt als überregional bedeutsame Fernstraße für den Stadt-Umland-Raum Eisenachs und die gesamte Region Südwestthüringen eine herausragende Verbindungs- und Erschließungsfunktion. Diese Süd-Nord-Verbindungsfunktion wird im Zuge der Fertigstellung der A 44 noch einmal erheblich an Bedeutung gewinnen und prognostisch zu noch höheren Verkehrsaufkommen führen, insbesondere beim Schwerlastverkehr. In der Stadt Eisenach werden bereits	teilweise entsprochen Der Anregung folgend, wird die Begründung zu G 3-9 ergänzt. Allerdings verweist der Plangeber darauf, dass es nicht zur Kompetenz des Regionalplanes gehört, Regelungen zur zeitlichen Umsetzung bzw. Realisierung von Straßenbauvorhaben zu treffen.	Die Begründung zu G 3-9 wird vor dem letzten Satz wie folgt ergänzt: "Zudem ist damit zu rechnen, dass die Verbindungsfunktion der B 19 nach Fertigstellung der A 44 noch einmal an Bedeutung gewinnt und prognostisch zum weiteren Anstieg des Verkehrsaufkommens, insbesondere beim Schwerlastverkehr führt. In Eisenach werden bereits gegenwärtig besonders das südliche und innere Stadtgebiet durch den bestehenden Schwerlastverkehr und das	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				gegenwärtig besonders das südliche und innere Stadtgebiet durch den bestehenden Schwerlastverkehr und das allgemein hohe Verkehrsaufkommen auf der B 19 erheblich belastet. Diese Belastungen führen zu einer weiteren Erhöhung der Emissionen und Immissionen in die Umwelt der Menschen, aber auch zu unerwünschten Folgen für die Naturlandschaft im Naturschutzgebiet „Wälder mit Schluchten zwischen Wartburg und Hohe Sonne“. Die Leistungsfähigkeit der B 19 hat eine grundlegende Bedeutung für die Sicherung und Entwicklung des Wirtschaftsraumes Eisenach und der Region Südwestthüringen. Der Neubau der B 19 zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht mehr als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs enthalten. [REDACTED] ist die Umsetzung der nachfolgenden Vorhaben an der B 19 dennoch von besonderer Dringlichkeit: 1. Neubau B 19 zwischen Wilhelmsthal und Eisenach (Projekt-Nr. B19-G30-TH-T2-TH) 2. Neubau Ortsumfahrung Stockhausen im Zuge der B 19 (Verlegung der B 84 aus der Ortslage) Im Zusammenhang mit einer möglichen Verlegung der B 19 zwischen Wilhelmsthal und Eisenach stellt die OU Stockhausen einen letzten Bauabschnitt auf der Strecke als Zubringer zur A 4 dar. Dabei ist die vorgesehene Trasse der B 19 als OU Stockhausen in einem ausreichend großen Abstand zur Ortslage zu führen, sodass keine neuen Beeinträchtigungen		allgemein hohe Verkehrsaufkommen auf der B 19 erheblich belastet."	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				durch die Umgehungsstraße für Bewohner*innen des Ortsteiles entstehen. Seit der Verlegung der Trasse der A 4 und der Anbindung der B 19/B 84 an die A 4 durch die Ortslage Stockhausen bestehen trotz Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und - lenkung erhebliche Belastungen für die Ortslage. Als Alternative zum Neubau einer OU Stockhausen ist in diesem Zusammenhang auch ein Ausbau der bestehenden Straßen L 1021 und K2A als leistungsfähige Bundesstraße 84 denkbar.			
20	6-14.pdf	13	G 3-9	Außerdem ist nachfolgender Satz in die Begründung zu G 3-9 aufzunehmen: „Die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der B 19 fördert die Konzentration und Bündelung des Verkehrs auf diese Verbindung und entlastet Straßen niedriger Netzebenen (Netzeffizienz).“ Begründung: Die Bundesstraße B 19 besitzt als überregional bedeutsame Fernstraße für den Stadt-Umland-Raum Eisenachs und die gesamte Region Südwestthüringen eine herausragende Verbindungs- und Erschließungsfunktion. Diese Süd-Nord-Verbindungsfunktion wird im Zuge der Fertigstellung der A 44 noch einmal erheblich an Bedeutung gewinnen und prognostisch zu noch höheren Verkehrsaufkommen führen, insbesondere beim Schwerlastverkehr. In der Stadt Eisenach werden bereits gegenwärtig besonders das südliche und innere Stadtgebiet durch den bestehenden	entsprochen Der Anregung wird gefolgt und die Begründung entsprechend ergänzt.	Die Begründung zu G 3-9 wird nach dem letzten Satz wie folgt ergänzt: "Die durchgängige Verbesserung der Leistungsfähigkeit der B 19 fördert zudem die Konzentration und Bündelung des Verkehrs auf diese raumbedeutsame Straßenverbindung und entlastet Straßen niedriger Netzebenen."	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Schwerlastverkehr und das allgemein hohe Verkehrsaufkommen auf der B 19 erheblich belastet. Diese Belastungen führen zu einer weiteren Erhöhung der Emissionen und Immissionen in die Umwelt der Menschen, aber auch zu unerwünschten Folgen für die Naturlandschaft im Naturschutzgebiet „Wälder mit Schluchten zwischen Wartburg und Hohe Sonne“. Die Leistungsfähigkeit der B 19 hat eine grundlegende Bedeutung für die Sicherung und Entwicklung des Wirtschaftsraumes Eisenach und der Region Südwestthüringen. Der Neubau der B 19 zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht mehr als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs enthalten. ■■■■■■■■■■ ist die Umsetzung der nachfolgenden Vorhaben an der B 19 dennoch von besonderer Dringlichkeit: 1. Neubau B 19 zwischen Wilhelmsthal und Eisenach (Projekt-Nr. B19-G30-TH-T2-TH) 2. Neubau Ortsumfahrung Stockhausen im Zuge der B 19 (Verlegung der B 84 aus der Ortslage) Im Zusammenhang mit einer möglichen Verlegung der B 19 zwischen Wilhelmsthal und Eisenach stellt die OU Stockhausen einen letzten Bauabschnitt auf der Strecke als Zubringer zur A 4 dar. Dabei ist die vorgesehene Trasse der B 19 als OU Stockhausen in einem ausreichend großen Abstand zur Ortslage zu führen, sodass keine neuen Beeinträchtigungen durch die Umgehungsstraße für Bewohner*innen des Ortsteiles entstehen. Seit der Verlegung der Trasse der A 4 und der			

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Anbindung der B 19/B 84 an die A 4 durch die Ortslage Stockhausen bestehen trotz Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und -lenkung erhebliche Belastungen für die Ortslage. Als Alternative zum Neubau einer OU Stockhausen ist in diesem Zusammenhang auch ein Ausbau der bestehenden Straßen L 1021 und K2A als leistungsfähige Bundesstraße 84 denkbar.			
21	827-1.pdf	10	G 3-9	Infrastruktur Seite 38 Waldbetroffenheit/ Walddrohung nach Thür-WaldG	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten sachbezogenen Forderungen zur Änderung des Plansatzes oder seiner Begründung.		
22	3643-1.pdf	1	G 3-9	Wir lehnen das im BVWP 2030 mit der Dringlichkeitseinstufung „Weiter Bedarf geplante Bauvorhaben (lfd. Nr. 1304) weiterhin ab. Begründung: [REDACTED] ist als Grundstückseigentümer von Teilflächen im Bereich des Vorranggebietes Freiraumsicherung „FS-19 Kohlberg/Zimmerberg nördlich Mosbach“ (Regionalplan Z 4-1) geplanten Maßnahme direkt betroffen. Im Regionalplan Abs. 3.1.2 Straßennetz soll entsprechend G 3-9 u.a. die Maßnahme „Neubau im Abschnitt Wilhelmstal-Eisenach unter besonderer Gewichtung der Naturschutzbelange im nordwestlichen Thüringer Wald“ umgesetzt werden.	nicht entsprochen Der Plangeber betrachtet die funktionale Ertüchtigung der für die Planungsregion Südwestthüringen so wichtigen Straßenverbindung B 19 zwischen den Anschlussstellen Meiningen-Nord der A 71 und der Anschlussstelle Eisenach-Ost der A 4 als raumordnerisch bedeutsames Entwicklungsziel. Dementsprechend sind dazu im Regionalplanentwurf Erfordernisse der Raumordnung fixiert. Diese gründen sich auf den Ergebnissen des durchgeführten Raumordnungsverfahrens. Die genannten Erfordernisse der Raumordnung sind als Grundsätze der Raumordnung nicht abschließend abgewogen. Insoweit können andere Fachbelange in nachfolgenden Planungsschritten/-verfahren behandelt werden. Regio-		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Entsprechend der Abs. 4.1.1 Vorranggebiete Freiraumsicherung ausgewiesen Gebiete sollen wegen ihrer schutzorientierten Freiraumfunktion regionalplanerisch gesichert werden. Laut Z 4-1 sind die Vorranggebiete Freiraumsicherung verbindlich vorgegeben, dazu gehört auch das o.g. FS-19 Kohlberg ... Der o.g. geplante Straßenneubau B 19 „Neubau im Abschnitt ... “ steht somit im krassen Widerspruch zu der im Z 4-1 angeführten Forderung „Damit nicht vereinbare raumbedeutsame Funktionen und Nutzungen sind in diesen Gebieten ausgeschlossen.“ !!! Die in der Begründung G 3-9 angeführten „... unzureichende durchgängige Leistungsfähigkeit der B 19 infolge verkehrshemmender Ortsdurchfahrten und fehlender Ausbaustandards.“ wird mit den entsprechenden Ortsumfahrten dem Schutzgut Mensch gerecht. Bei den Ausbaustandards werden vorhandene Trassenbereiche genutzt. Dies ist im BI9-Abschnitt Wilhelmstal-Eisenach nicht der Fall, sondern es ist ein Neubau durch das Schutzgut Wald und FS-19 vorgesehen. Der angeführte Leistungsaustausch zwischen dem Mittelzentrum ... Eisenach und den Mittelzentren Bad Salzungen ... wird mit dem Neubau der B 19 im o.g. Abschnitt nicht verbessert, da die Verkehrsströme zum Erreichen der Stadt Eisenach nur von Süden nach Osten umgelenkt werden. Es wird keine Verbesserung erreicht!	nalplanerisches Anliegen ist die bedarfsgerechte Entwicklung der regional bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit dieses Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegungen noch offen. Neue fachliche bzw. fachrechtliche Erkenntnisse, die einen Verzicht auf das Vorhaben begründen oder eine andere Beurteilung der Sachlage zulassen, liegen nicht vor. Unter den genannten Voraussetzungen ist kein verändertes Darstellungserfordernis erkennbar. Bezüglich der derzeit fehlenden fachlich fundierten Trassenalternativen zur Führung der B 19 kann die Regionalplanung keine Ersatzfachplanung leisten, da dies die Regelungskompetenz und den Regelungszweck des Regionalplans übersteigt.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Eine bessere Anbindung an das Autobahnnetz A4 bzw. A71 mit dem Hinweis der Erhöhung der Verbindungsqualität trifft wahrscheinlich zu, man ist einige Minuten schneller auf der Autobahn. Jedoch sollten doch in der Regionalplanung die regionalen Anforderungen/Bedenken/schützenswerte Naturbereiche usw. berücksichtigt werden und nicht z.B. der überregionale LKW-Verkehr zur Verkürzung von Streckenabschnitten über B-Straßen und zur Reduzierung der Mautgebühren. Bei Raumordnungsverfahren zum Neubauabschnitt der B 19 wurden verschiedene Punkte nicht berücksichtigt und führen daher bei der Übernahme in Daten zur Regionalplanung zu nicht korrekten bzw. falschen Aussagen. Nach dem geplanten Tunnel erfolgt durch die Baumaßnahme die Zerschneidung des geschlossenen Waldkomplexes Kohlberg (1/3 + 2/3). Die Vernichtung des Lebensraums für die Waldtiere wird billigend in Kauf genommen. Für das Waldgebiet ist eine Brücke angegeben, jedoch werden Wirtschafts-, Rücke- und Abfuhrwege bei Einschnittstiefen von 18,6 m und Einschnittsbreiten von 30 m bis 100 m komplett unterbrochen. U.a. auch von uns beim ROV vorgeschlagene Alternativen zum Neubaubereich der B19, z.B. Trassenverschiebung an den westlichen Waldrand, Tunnelverlängerung bis zur nördlichen Waldgrenze u.ä. wurden nicht aufgegriffen. Aus ökologischer und forstwirtschaftlicher Sicht sind dies zielführende Varianten,			

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				welche jedoch eine Erhöhung der Baukosten verursachen würde. Auch grundsätzliche Ansätze, wie die Beibehaltung der B 19 im betrachteten Bereich und weiterer Ausbau der B62 bis zur Autobahn A4 (Auffahrt Friedewald), eine Westumfahrung von Eisenach (BI9/B84) u.ä. wurden nicht näher betrachtet. Wir bitten Sie, insbesondere z.B. die vorgenannte Alternativen und die entsprechenden Korridore als Trassenfreiheit aufnehmen. Unter dem Aspekt der vielen angeführten Begründungen im Regionalplan und im Umweltbericht werden immer wieder die naturschutzrechtlichen Aspekte in Vordergrund gestellt. Daher sollte außer in Bereichen von Ortsumgehungen auch von einem Neubau durch Waldgebiete abgesehen werden.			
23	197-20.pdf	1	G 3-9	Bezugnehmend auf Ihr Gespräch mit [REDACTED] übersende ich Ihnen im Anhang die Shapes zu den Waldstilllegungsflächen bei Eisenach. (Karte: Stilllegungsflächen um Eisenach)	zur Kenntnis genommen Die Anregung (Shapes) fließt in die kartografische Bearbeitung ein.		
24	680-1.pdf	5	G 3-10	Zu Punkt G 3-10 "Die bedeutsame Bundesstraßenverbindung B 62 soll im Abschnitt zwischen Barchfeld (Verknüpfungspunkt mit der B 19 im Bereich Eisberg) und der Landesgrenze Thüringen/Hessen in ihrer Leistungsfähigkeit ertüchtigt werden." möchten wir darauf hinweisen, dass sich im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen für den hessischen Bereich	zur Kenntnis genommen Die in der Anregung genannten Sachverhalte zu den beiden vorgesehenen Ortsumfahrungen im Zuge der B 62 in Hessen betreffen keine regionalplanerischen Belange in Südwestthüringen. Es wird jedoch deutlich, dass eine leistungsfähige Straßenverbindung B 62 zwischen der B 19 bei Barchfeld und der BAB		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				der B 62 bis zum Anschluss an die A 4 zwei OÜen finden. Die Maßnahme OÜ Philippsthal/Röhrigshof ist in die Kategorie "Vordringlicher Bedarf" eingestuft. Da sich die Hessische Landesregierung zunächst auf die Ortsumgehungsprojekte mit einem fortgeschrittenen Planungsstand konzentriert, ist die Maßnahme nicht im Kontingent, das bis 2021 mit Priorität behandelt wird. Die Maßnahme wird nicht bearbeitet. Für die OÜ Philippsthal/Heimboldshausen besteht mit der Einstufung "weiterer Bedarf" kein gesetzlicher Planungsauftrag.	A 4 - AS Friedewald nicht nur Aus- und Neubaumaßnahmen in Thüringen sondern auch in Hessen erfordert.		
25	258-1.pdf	9	G 3-10	Die Ortsumfahrung Dorndorf/Merkers ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht aufgeführt, obwohl wir im Beteiligungsverfahren entsprechende Forderungen aufgemacht haben. Der Realisierungshorizont rückt hier nach 2030 und es sollte abgewogen werden, diese Forderung in den Regionalplan aufzunehmen.	zur Kenntnis genommen Die Einstufung bzw. Bewertung von Verkehrsvorhaben im Bundesverkehrswegeplan 2030 (hier die Ortsumfahrung Dorndorf/Merkers im Zuge der B 62) liegt nicht in der Zuständigkeit der Regionalplanung. Im Regionalplanentwurf sind dafür jedoch entsprechende Erfordernisse der Raumordnung in textlicher und kartographischer Form (Plansätze G 3-10 und G 3-17 sowie Raumnutzungskarte) bereits festgelegt. Dazu wurden die aktuell verfügbaren fachplanerischen Grundlagen genutzt.		
26	3-9.pdf	84	G 3-10	Straßenplanung ist nicht aktuell: fast fertige Straßen (B19 Witzelroda, B62 Leimbach) sind noch enthalten, dagegen B19 zwischen Wilhelmsthal und Wutha genauso gekennzeichnet; dadurch verwirrend	entsprochen Aufgrund der zwischenzeitlich realisierten Vorhaben - 4. BA OÜ Bad Salzungen, Abschnitt Leimbach-Kaiseroda und - Ausbau des Hämbacher Kreuzes	Im Plansatz G 3-10 entfallen folgende Anstriche: "- 4. BA OÜ Bad Salzungen, Abschnitt Leimbach-Kaiseroda und - Ausbau des Hämbacher Kreuzes"	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					im Zuge der B 62 erübrigt sich deren Aus- weisung im Plansatz G 3-10 des Regional- planentwurfes.	In der Begründung zu Plan- satz G 3-10 entfallen im letzten Satz die Wörter "Leimbach, Kaiseroda". Im Plansatz Z 3-2 entfällt folgender Anstrich: - „Ortsumfahrung Witzel- roda im Zuge der B 19“.	
27	3-9.pdf	96	G 3-10	Der geforderte Ausbau des Hämbacher Kreuzes im Zuge der B 62 ist bereits um- gesetzt.	entsprochen Aufgrund der zwischenzeitlich realisierten Vorhaben - 4. BA OU Bad Salzungen, Abschnitt Leimbach-Kaiseroda und - Ausbau des Hämbacher Kreuzes im Zuge der B 62 erübrigt sich deren Aus- weisung im Plansatz G 3-10 des Regional- planentwurfes.	Im Plansatz G 3-10 entfal- len folgende Anstriche: "- 4. BA OU Bad Salzungen, Abschnitt Leim- bach-Kaiseroda und - Ausbau des Hämba- cher Kreuzes" In der Begründung zu Plan- satz G 3-10 entfallen im letzten Satz die Wörter "Leimbach, Kaiseroda". Im Plansatz Z 3-2 entfällt folgender Anstrich: - „Ortsumfahrung Witzel- roda im Zuge der B 19“.	
28	520-1.pdf	4	G 3-10	Ausbau des Hämbacher Kreuzes (B62) - der Bau ist abgeschlossen, Maßnahme ist seit 12/2018 verkehrswirksam	entsprochen Aufgrund der zwischenzeitlich realisierten Vorhaben - 4. BA OU Bad Salzungen, Abschnitt Leimbach-Kaiseroda und - Ausbau des Hämbacher Kreuzes	Im Plansatz G 3-10 entfal- len folgende Anstriche: "- 4. BA OU Bad Salzungen, Abschnitt Leim- bach-Kaiseroda und - Ausbau des Hämba- cher Kreuzes"	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					im Zuge der B 62 erübrigt sich deren Ausweisung im Plansatz G 3-10 des Regionalplanentwurfes.	In der Begründung zu Plansatz G 3-10 entfallen im letzten Satz die Wörter "Leimbach, Kaiseroda". Im Plansatz Z 3-2 entfällt folgender Anstrich: - „Ortsumfahrung Witzelroda im Zuge der B 19“.	
29	197-16.pdf	50	G 3-10	Der Ausbau des Hämbacher Kreuzes ist abgeschlossen. Die Maßnahme ist seit 12/2018 verkehrswirksam.	entsprochen Aufgrund der zwischenzeitlich realisierten Vorhaben - 4. BA OU Bad Salzungen, Abschnitt Leimbach-Kaiseroda und - Ausbau des Hämbacher Kreuzes im Zuge der B 62 erübrigt sich deren Ausweisung im Plansatz G 3-10 des Regionalplanentwurfes.	Im Plansatz G 3-10 entfallen folgende Anstriche: "- 4. BA OU Bad Salzungen, Abschnitt Leimbach-Kaiseroda und - Ausbau des Hämbacher Kreuzes" In der Begründung zu Plansatz G 3-10 entfallen im letzten Satz die Wörter "Leimbach, Kaiseroda". Im Plansatz Z 3-2 entfällt folgender Anstrich: - „Ortsumfahrung Witzelroda im Zuge der B 19“.	
30	520-1.pdf	5	G 3-10	Neubau einer Ortsumfahrung Dorndorf/Merkers (B 62) - nicht Bestandteil des Bedarfsplanes Bundesfernstraßen 2016 (es wurde vom Bund kein Bedarf festgestellt)	zur Kenntnis genommen Das Vorhaben "Neubau einer Ortsumfahrung Dorndorf/Merkers im Zuge der B62" ist trotz der nicht erfolgten Aufnahme in den Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 ein wichtiger und unverzichtbarer Baustein zur notwendigen Verbesserung der Leistungs- und Durchlassfähigkeit der B 62 als		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					Fernstraßenverbindung zwischen der B 19 und der A 4 in Hessen. Entsprechend werden im Regionalplanentwurf Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-10, G 3-17) und kartographischer Form (Sicherung Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte) festgelegt. Dies erfolgt im Interesse der Entwicklungsfähigkeit der regional bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen.		
31	197-16.pdf	51	G 3-10	Für einen Neubau der Ortsumfahrung Dorndorf/Merkers wurde vom Bund kein Bedarf festgestellt und ist somit nicht Bestandteil des Bedarfsplanes Bundesfernstraßen 2016.	zur Kenntnis genommen Das Vorhaben "Neubau einer Ortsumfahrung Dorndorf/Merkers im Zuge der B62" ist trotz der nicht erfolgten Aufnahme in den Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 ein wichtiger und unverzichtbarer Baustein zur notwendigen Verbesserung der Leistungs- und Durchlassfähigkeit der B 62 als Fernstraßenverbindung zwischen der B 19 und der A 4 in Hessen. Entsprechend werden im Regionalplanentwurf Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-10, G 3-17) und kartographischer Form (Sicherung Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte) festgelegt. Dies erfolgt im Interesse der bedarfsgerechten Entwicklung der regional bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
32	470-2.pdf	14	G 3-10	Die Umsetzung der folgenden Vorhaben in Bezug auf die B 62 sollten bevorzugt umgesetzt werden: - Fertigstellung der Ortsumfahrung Bad Salzungen (4. BA - Abschnitt Leimbach-Kaiseroda und 5. BA - Abschnitt Barchfeld - Bad Salzungen (Werraquerung)) - Neubau einer Ortsumfahrung Dorndorf/Merkers	teilweise entsprochen Zeitliche Vorgaben zur Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten wie der Ortsumfahrung der Stadt Bad Salzungen im Zuge der B 62 gehören nicht zur Regelungskompetenz bzw. des Regelungszweckes des Regionalplanes. Die im Regionalplanentwurf dazu getroffenen Festlegungen betreffen die Sicherung der planfestgestellten Trasse des 5. BA (Werraquerung) im Zuge der B 62 als Ziel der Raumordnung sowie der Freihaltung eines möglichen Trassenkorridors für die Ortsumfahrung Dorndorf/Merkers im Zuge der B 62 als Grundsatz der Raumordnung. Der 4. BA der Ortsumfahrung Bad Salzungen (Abschnitt Leimbach-Kaiseroda) ist realisiert und unter Verkehr. Hierzu bedarf es keiner Festlegungen im Regionalplanentwurf mehr.		
33	520-1.pdf	6	G 3-11	Neubau einer Teilortsumfahrung für Schmalkalden - als Bundesmaßnahme nicht Bestandteil des Bedarfsplanes Bundesfernstraßen 2016 - als Landesmaßnahme nicht Bestandteil des Entwurfs zum Landesstraßenbedarfsplan 2030	zur Kenntnis genommen Das im Plansatz G 3-11 enthaltene Vorhaben "Neubau einer Teilortsumfahrung für Schmalkalden" ist trotz der bisher nicht erfolgten Aufnahme - weder in den Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 noch in den Thüringer Landesstraßenbedarfsplan 2030 - ein wichtiger Baustein zur notwendigen Verbesserung der Leistungs- und Durchlassfähigkeit der bedeutsamen Landesstraßenverbindung zwischen der B 19 bei Wernshausen/Niederschmalkalden		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					und der AS Suhl/Zella-Mehlis der A 71 (als künftige B 62 vorgesehen). Entsprechend werden im Regionalplanentwurf Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-11) und kartographischer Form (Sicherung Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte) festgelegt. Dies erfolgt im Interesse der Entwicklungsfähigkeit der regional bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen.		
34	520-1.pdf	7	G 3-11	Neubau einer Ortsumfahrung Viernau/Steinbach-Hallenberg - als Bundesmaßnahme nicht Bestandteil des Bedarfsplanes Bundesfernstraßen 2016 - als Landesmaßnahme nicht Bestandteil des Entwurfs zum Landesstraßenbedarfsplan 2030	zur Kenntnis genommen Das im Plansatz G 3-11 enthaltene Vorhaben "Neubau einer Ortsumfahrung Viernau/Steinbach-Hallenberg" ist trotz der bisher nicht erfolgten Aufnahme - weder in den Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 noch in den Thüringer Landesstraßenbedarfsplan 2030 - ein wichtiger Baustein zur notwendigen Verbesserung der Leistungs- und Durchlassfähigkeit der bedeutsamen Landesstraßenverbindung zwischen der B 19 bei Wernshausen/Niederschmalkalden und der AS Suhl/Zella-Mehlis der A 71 (als künftige B 62 vorgesehen). Entsprechend werden im Regionalplanentwurf Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-11) und kartographischer Form (Sicherung Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte) festgelegt. Dies erfolgt im Interesse der Entwicklungsfähigkeit der regional bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen.		
35	520-1.pdf	8	G 3-11	Neubau einer Teilortsumfahrung Zella-Mehlis (B 62 neu) - Trassenkorridor in Raumnutzungskarte weicht im Bereich der Anbindung zw. Zella-Mehlis/Benshausen von Trasse aus dem Bedarfsplan 2016 ab (s. Bedarfsplan 2016, Projekt-Nr. B62-G10-TH)	entsprochen Der Anregung kann sachlich gefolgt werden (Richtigstellung).	Entsprechend der Anregung wird der Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte an die Trasse des Bedarfsplanes Bundesfernstraßen 2016 angepasst.	
36	197-16.pdf	54	G 3-11	Der Trassenkorridor des Neubaus der Teilortsumfahrung Zella-Mehlis weicht in der Raumnutzungskarte im Bereich der Anbindung zwischen Zella-Mehlis/Benshausen von der Trasse aus dem Bedarfsplan 2016 ab (s. Bedarfsplan 2016, Projekt-Nr. B62-G10-TH).	entsprochen Der Anregung kann sachlich gefolgt werden (Richtigstellung).	Entsprechend der Anregung wird der Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte an die Trasse des Bedarfsplanes Bundesfernstraßen 2016 angepasst.	
37	259-1.pdf	7	G 3-11	Wie von der Regionalen Planungsgemeinschaft zutreffend herausgestellt wurde, kann die Anbindung des Mittelzentrums Schmalkalden mit seiner regional hohen Bedeutung im Bereich Wissenschaft, Kultur, Tourismus sowie als Industriestandort an das Bundesfernstraßennetz als unzureichend eingestuft werden. Im MIV werden die Vorgaben des LEP 2025 (2.2.13 G) zur Erreichbarkeit von Oberzentren von Schmalkalden aus nicht bzw. bei idealen Verhältnissen gerade so erreicht. Dies stellt in der Summe einen gravierenden Standortnachteil dar, der die Entwicklungschancen des Wirtschaftsraumes um Schmalkalden wesentlich beeinträchtigt.	teilweise entsprochen Im Regionalplanentwurf werden zur Verbesserung der Anbindung Schmalkaldens an das Fernstraßennetz Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-15, G 3-17) und kartographischer Form (Sicherung von abschnittswisen Trassenkorridoren in der Raumnutzungskarte) festgelegt. Als Grundsätze der Raumordnung sind sie nicht abschließend abgewogen. Derzeit ist noch nicht abzusehen, wann und in welcher Form die Verbesserung der Qualität der straßenseitigen Anbindung Schmalkaldens planerisch weiterverfolgt wird.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					Verkehrsinfrastruktur. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen.		
39	197-16.pdf	53	G 3-11	Der Neubau der Ortsumfahrung Viernau/Steinbach-Hallenberg ist nicht Bestandteil des Bedarfsplanes Bundesfernstraßen 2016 und auch nicht Bestandteil des Entwurfs zum Landesstraßenbedarfsplan 2030.	zur Kenntnis genommen Das im Plansatz G 3-11 enthaltene Vorhaben „Neubau einer Ortsumfahrung Viernau/Steinbach-Hallenberg“ ist trotz der bisher nicht erfolgten Aufnahme - weder in den Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 noch in den Thüringer Landesstraßenbedarfsplan 2030 - ein wichtiger Baustein zur notwendigen Verbesserung der Leistungs- und Durchlassfähigkeit der bedeutsamen Landesstraßenverbindung zwischen der B 19 bei Wernshausen/Niederschmalkalden und der AS Suhl/Zella-Mehlis der A 71 (mögliche B 62). Entsprechend werden im Regionalplanentwurf Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-11) und kartographischer Form (Sicherung Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte) festgelegt. Dies erfolgt im Interesse der bedarfsgerechten Entwicklung der regional bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen.		
40	448-1.pdf	1	G 3-12	Die geplante Ortsumgehung Hildburghausen kann aus meiner Sicht entfallen. Mit der Fertigstellung der BAB 71 und 73 hat sich der Verkehr nicht so entwickelt,	nicht entsprochen		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				dass ein Bedarf ersichtlich ist. Außerdem findet sich diese Ortsumgehung auch nicht im Bundesverkehrswegeplan wieder, so dass eine absehbare Realisierung nicht in Sicht ist.	Die Ortsumfahrung Hildburghausen ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 im weiteren Bedarf eingestuft. Auf dieser verkehrsplanerischen Grundlage fußend verfolgt die Regionalplanung das Ziel, mittels dieses Vorhabens die für die Planungsregion bedeutsame Verkehrsverbindung B 89 zwischen der A 71 und der A 73 in ihrer Leistungsfähigkeit und Durchgängigkeit zu verbessern. Dazu werden entsprechende Erfordernisse der Raumordnung im Regionalplanentwurf festgesetzt (siehe G 3-12, G 3-17 und Raumnutzungskarte). Im Übrigen gehört die zeitliche Realisierung von Vorhaben nicht zur Regelungskompetenz der Regionalplanung.		
41	520-1.pdf	9	G 3-12	Neubau einer Ortsumfahrung Heßberg (B 89) - im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 Bestandteil der Maßnahme Neubau B 89 Ortsumgehung Hildburghausen	entsprochen Dem Plangeber ist bekannt, dass der Neubau der Ortsumfahrung Heßberg im Zuge der B 89 Bestandteil der im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 enthaltenen Maßnahme Neubau der Ortsumfahrung Hildburghausen im Zuge der B 89 ist. Im Regionalplanentwurf wird diesem Sachverhalt entsprochen. In den betroffenen Plansätzen erfolgt nur noch die Nennung der Ortsumfahrung Hildburghausen mit der in Klammern gesetzten Ergänzung, dass diese die OU Heßberg beinhaltet.	Die Plansätze G 3-12 und G 3-17 werden wie folgt geändert: - Der Anstrich "-Neubau einer OU Heßberg" entfällt. - Dafür wird der Anstrich "-Neubau einer OU Hildburghausen" um die Worte "(beinhaltet OU Heßberg)" ergänzt.	
42	197-16.pdf	55	G 3-12	Im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 ist der Neubau der Ortsumfahrung Heßberg Bestandteil der Maßnahme Neubau B 89 Ortsumgehung Hildburghausen.	entsprochen Dem Plangeber ist bekannt, dass der Neubau der Ortsumfahrung Heßberg im Zuge der B 89 Bestandteil der im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 enthaltenen	Die Plansätze G 3-12 und G 3-17 werden wie folgt geändert:	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
					Maßnahme Neubau der Ortsumfahrung Hildburghausen im Zuge der B 89 ist. Im Regionalplanentwurf wird diesem Sachverhalt entsprochen. In den betroffenen Plansätzen erfolgt nur noch die Nennung der Ortsumfahrung Hildburghausen mit der in Klammern gesetzten Ergänzung, dass diese die OU Heßberg beinhaltet.	- Der Anstrich "-Neubau einer OU Heßberg" entfällt. - Dafür wird der Anstrich "-Neubau einer OU Hildburghausen" um die Worte "(beinhaltet OU Heßberg)" ergänzt.	
43	520-1.pdf	10	G 3-12	Neubau einer Ortsumfahrung Schackendorf (B 89) - im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 Bestandteil der Maßnahme Neubau B 89 Ortsumgehung Harras	entsprochen Dem Plangeber ist bekannt, dass der Neubau der Ortsumfahrung Schackendorf im Zuge der B 89 Bestandteil der im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 enthaltenen Maßnahme Neubau der Ortsumfahrung Harras im Zuge der B 89 ist. Im Regionalplanentwurf wird diesem Sachverhalt entsprochen. In den betroffenen Plansätzen erfolgt nur noch die Nennung der Ortsumfahrung Harras mit der in Klammern gesetzten Ergänzung, dass diese die OU Schackendorf beinhaltet.	Die Plansätze G 3-12 und G 3-17 werden wie folgt geändert: - Der Anstrich "-Neubau einer OU Schackendorf" entfällt. - Dafür wird der Anstrich "-Neubau einer OU Harras" um die Worte "(beinhaltet OU Schackendorf)" ergänzt.	
44	197-16.pdf	56	G 3-12	Im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 ist der Neubau der Ortsumfahrung Schackendorf Bestandteil der Maßnahme Neubau B 89 Ortsumgehung Harras.	entsprochen Dem Plangeber ist bekannt, dass der Neubau der Ortsumfahrung Schackendorf im Zuge der B 89 Bestandteil der im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 enthaltenen Maßnahme Neubau der Ortsumfahrung Harras im Zuge der B 89 ist. Im Regionalplanentwurf wird diesem Sachverhalt entsprochen. In den betroffenen Plansätzen erfolgt nur noch die Nennung der Ortsumfahrung Harras mit der in Klammern gesetzten Ergänzung, dass diese die OU Schackendorf beinhaltet.	Die Plansätze G 3-12 und G 3-17 werden wie folgt geändert: - Der Anstrich "-Neubau einer OU Schackendorf" entfällt. - Dafür wird der Anstrich "-Neubau einer OU Harras" um die Worte "(beinhaltet OU Schackendorf)" ergänzt.	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
45	341-1.pdf	1	G 3-12	Trassen für die Ortsdurchfahrt der B 89 Hildburghausen und Ortsumgehung im Bereich Birkenfeld Die geplanten Trassen queren das Überflutungsgebiet der Werra und des Judelsbachs. Im Jahr 2009 wurden Hochwasserschutzdeiche an Judelsbach und Werra mit EU-Fördermitteln zurückgebaut. Hier sind bei künftigen, geplanten Baumaßnahmen Bindefristen des Fördermittelgebers zu berücksichtigen und die Verschlechterung des Istzustandes ist zu vermeiden.	zur Kenntnis genommen Fachspezifische Vorgaben für einzelne Straßenbauvorhaben, die projektkonkrete bzw. betriebs- oder anlagenbezogene Vorschriften beinhalten, sind nicht Regelungsgegenstand und entsprechen nicht dem Regelungszweck des Regionalplans (rahmensetzende Wirkung). Die standortbezogene Berücksichtigung einzelner Fachbelange wie z.B. des Hochwasserschutzes ist durch die Bindungswirkung der Festlegung (Grundsatz der Raumordnung) in nachfolgenden Verfahren möglich. Der Regionalplan ist keine Ersatzfachplanung, ersetzt kein Fachrecht oder reguliert fachspezifisch intendierte, nutzungsbezogene Vorgaben oder fördermittelspezifische Aspekte.		
46	130-2.pdf	5	G 3-12	Pkt. 3-12, S. 40 und Raumnutzungskarte: Verbesserung der Verbindungsqualität der bedeutsamen Bundesstraßenverbindungen B 89 im Abschnitt zwischen der AS Meiningen-Süd der BAB A 71 und der AS Eisfeld-Nord der BAB A 73 Die nunmehr geplante Südumfahrung der Stadt Hildburghausen im Zuge der B 89 ist durch eine konkretisierte Trassenplanung schnellst möglichst zu untersetzen, um die Stadtentwicklung nicht zu beeinträchtigen (s. Kartenausschnitt).	nicht entsprochen Zeitliche Vorgaben zur Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten wie der südlichen Ortsumfahrung der Stadt Hildburghausen im Zuge der B 89 gehören nicht zur Regelungskompetenz bzw. des Regelungszweckes des Regionalplanes. Die im Regionalplanentwurf dazu getroffenen Festlegungen betreffen die Freihaltung möglicher Trassenkorridore als Grundsätze der Raumordnung.		
47	680-1.pdf	4	G 3-13	Im Regionalplan Nordhessen 2009 ist die B 87n zwischen Fulda und Meiningen noch als geplante Maßnahme in der Kategorie 1	entsprochen	Die Begründung zu G 3-13 wird wie folgt geändert:	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				enthalten. Im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der Anlage zum 6. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes ist, ist jedoch lediglich der thüringische Abschnitt von Meinigen bis zur LGr. TH/HE (bzw. B 278) mit der Einstufung "Weiterer Bedarf" enthalten. Das Land Hessen hatte die Fortsetzung auf hessischer Seite bis nach Fulda nicht zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, der fachliche Grundlage für den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist, angemeldet. Die Planungen zu dem Gesamtprojekt 118 87n Fulda - Meinigen" waren eingestellt worden. Die auf hessischem Gebiet liegende Verbindung 118 87n LGr. TH/HE - Fulda" ist somit nicht im Rahmen der Fortschreibung Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 bewertet worden und findet sich dementsprechend nicht im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Hierauf wird unter G 3-13 hingewiesen.	Auf den in der Anregung vorgebrachten Sachstand, dass das als B87 neu bekannte Vorhaben einer Bundesstraßenverbindung zwischen Meiningen und Fulda bezogen auf den Abschnitt Landesgrenze Thüringen/Hessen bis Fulda nicht mehr Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung ist, wird in der Begründung zu G 3-13 hingewiesen.	"Das ursprünglich geplante Verkehrsprojekt, eine leistungsfähige Straßenverbindung zwischen Meiningen und Fulda (B 87 neu) zu schaffen, ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 nur noch für den Abschnitt in Thüringen als Vorhaben des weiteren Bedarfs enthalten. Seitens des Landes Hessen wird dieses Ziel nicht mehr verfolgt. Ob sich an diesem Sachstand im Zuge der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2040 etwas ändert, ist offen. Es bleibt aus Sicht Südwestthüringens trotzdem das Ziel, eine leistungsfähige Straßenverbindung zur Verbesserung des Leistungsaustausches des Südthüringer Wirtschaftsraumes mit dem Wirtschaftsraum Fulda sowie eine bessere touristische Erschließung der thüringischen Rhön zu schaffen. Es ist ein wichtiges Infrastrukturvorhaben für den Thüringer Teil des UNESCO-Biosphärenreservates Rhön, der als relativ strukturschwacher ländlicher Raum zu betrachten ist. Die Realisierung einer	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						solchen leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen Meiningen und Fulda bedingt im thüringischen Abschnitt neben Ausbau-maßnahmen im bestehenden Straßennetz (Landes- und Bundesstraßen) auch teilweise Neu-trassierungen, vordergründig im Zusammenhang mit notwendigen Ortsumfahrungen. Im Sinne raumverträglicher Lösungen für diese Aus- und Neubau-trassenabschnitte ist den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes im UNESCO-Biosphärenreservat Rhön angemessen Rechnung zu tragen."	
48	520-1.pdf	11	G 3-13	Neubau einer Ortsumfahrung Melkers - im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 Bestandteil der Maßnahme Neubau einer Ortsumfahrung Walldorf (B 87n)	entsprochen Dem Plangeber ist bekannt, dass der Neubau der Ortsumfahrung Melkers Bestandteil der im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 enthaltenen Maßnahme Neubau der Ortsumfahrung Walldorf (B 87n) ist. Im Regionalplanentwurf wird diesem Sachverhalt entsprochen. Im betroffenen Plansatz erfolgt nur noch die Nennung der Ortsumfahrung Walldorf/Melkers.	Der Plansatz G 3-13 wird wie folgt geändert: - Der Anstrich "-Neubau einer OU Melkers" entfällt. - Dafür wird der Anstrich "-Neubau einer OU Walldorf" um "/Melkers" ergänzt. Im Plansatz Z 3-2 wird der Anstrich "- Ortsumfahrung Walldorf/Melkers im Zuge der L 2624/L 1124 (künftige	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						B 87n)" gestrichen und in den Plansatz G 3-17 aufgenommen.	
49	520-1.pdf	12	G 3-13	Neubau einer Ortsumfahrung Herpf mit Anbindung L 2621 (Richtung Dreißigacker) - im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 Bestandteil der Maßnahme Neubau der B 87n Herpf - Stepfershausen	entsprochen Dem Plangeber ist bekannt, dass der Neubau der Ortsumfahrung Stepfershausen Bestandteil der im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 enthaltenen Maßnahme Neubau der Ortsumfahrung Herpf (B 87n) ist. Im Regionalplanentwurf wird diesem Sachverhalt entsprochen. Im betroffenen Plansatz erfolgt nur noch die Nennung der Ortsumfahrung Herpf/Stepfershausen mit Anbindung L 2621 (Richtung Dreißigacker).	Der Plansatz G 3-13 wird wie folgt geändert: - Der Anstrich "- Neubau einer OU Stepfershausen" entfällt. - Dafür wird der Anstrich "- Neubau einer OU Herpf" um "/Stepfershausen" ergänzt. Im Plansatz Z 3-2 wird der Anstrich "- Ortsumfahrung Herpf/Stepfershausen im Zuge der L 1124 (künftige B 87n)" gestrichen und in den Plansatz G 3-17 aufgenommen.	
50	520-1.pdf	13	G 3-13	Neubau einer Ortsumfahrung Stepfershausen (B 87neu) - im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 Bestandteil der Maßnahme Neubau der B 87n Herpf - Stepfershausen	entsprochen Dem Plangeber ist bekannt, dass der Neubau der Ortsumfahrung Stepfershausen Bestandteil der im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 enthaltenen Maßnahme Neubau der Ortsumfahrung Herpf (B 87n) ist. Im Regionalplanentwurf wird diesem Sachverhalt entsprochen. Im betroffenen Plansatz erfolgt nur noch die Nennung der Ortsumfahrung Herpf/Stepfershausen mit Anbindung L 2621 (Richtung Dreißigacker).	Der Plansatz G 3-13 wird wie folgt geändert: - Der Anstrich "-Neubau einer OU Stepfershausen" entfällt. - Dafür wird der Anstrich "-Neubau einer OU Herpf" um "/Stepfershausen" ergänzt. Im Plansatz Z 3-2 wird der Anstrich "-Ortsumfahrung Herpf/Stepfershausen im Zuge der L 1124 (künftige	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						B 87n)" gestrichen und in den Plansatz G 3-17 aufgenommen.	
51	249-1.pdf	17	G 3-13	B 87 neu: Die Formulierung "teilweise Neutrassierungen" ist nicht zutreffend, bei der Gesamtschau aller bisher raumgeordneten Trassen ergibt sich vielmehr eine überwiegende Neutrassierung, größtenteils mehrspurig, mit verheerenden Auswirkungen auf den Naturraum und das Landschaftsbild. Die Planung ist schon deshalb absurd, weil diese auf hessischer Seite längst ad Acta gelegt wurde. Für die Ortsumgehung von Oberkatzen konnte im Zuge des Raumordnungsverfahrens keine genehmigungsfähige Trasse gefunden werden - auch deshalb ist das Gesamtvorhaben als gescheitert zu betrachten. Gliederungspunkt 3-13 ist deshalb zu streichen und die ggf. tatsächlich notwendigen Ortsumgehungen im Zuge der bestehenden Landesstraße neu einzuordnen.	nicht entsprochen		
52	197-16.pdf	57	G 3-13	Im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 ist der Neubau der Ortsumfahrung Melkers	entsprochen	Der Plansatz G 3-13 wird wie folgt geändert:	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Bestandteil der Maßnahme Neubau B 89 Ortsumfahrung Walldorf (B87n).	Dem Plangeber ist bekannt, dass der Neubau der Ortsumfahrung Melkers Bestandteil der im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 enthaltenen Maßnahme Neubau der Ortsumfahrung Walldorf (B 87n) ist. Im Regionalplanentwurf wird diesem Sachverhalt entsprochen. Im betroffenen Plansatz erfolgt nur noch die Nennung der Ortsumfahrung Walldorf/Melkers.	- Der Anstrich "-Neubau einer OU Melkers" entfällt. - Dafür wird der Anstrich "-Neubau einer OU Walldorf" um "/Melkers" ergänzt. Im Plansatz Z 3-2 wird der Anstrich "-Ortsumfahrung Walldorf/Melkers im Zuge der L 2624/L 1124 (künftige B 87n)" gestrichen und in den Plansatz G 3-17 aufgenommen.	
53	197-16.pdf	58	G 3-13	Im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 ist der Neubau der Ortsumfahrung Herpf mit Anbindung L 2621 (Richtung Dreißigacker) Bestandteil der Maßnahme Neubau B 87n Herpf - Stepfershausen.	entsprochen Dem Plangeber ist bekannt, dass der Neubau der Ortsumfahrung Stepfershausen Bestandteil der im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 enthaltenen Maßnahme Neubau der Ortsumfahrung Herpf (B 87n) ist. Im Regionalplanentwurf wird diesem Sachverhalt entsprochen. Im betroffenen Plansatz erfolgt nur noch die Nennung der Ortsumfahrung Herpf/Stepfershausen mit Anbindung L 2621 (Richtung Dreißigacker).	Der Plansatz G 3-13 wird wie folgt geändert: - Der Anstrich "-Neubau einer OU Stepfershausen" entfällt. - Dafür wird der Anstrich "-Neubau einer OU Herpf" um "/Stepfershausen" ergänzt. Im Plansatz Z 3-2 wird der Anstrich "-Ortsumfahrung Herpf/Stepfershausen im Zuge der L 1124 (künftige B 87n)" gestrichen und in den Plansatz G 3-17 aufgenommen.	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
54	2-5.pdf	11	G 3-13	Im rechtskräftigen Regionalplan Südwestthüringen von 2012 ist die B 87 neu als großräumig bedeutsame Straßenverbindung dargestellt, die durch einen (vollständigen) Trassenneubau zu realisieren ist. Im vorliegenden Entwurf ist die Verbindung lediglich als „bedeutsame Straßenverbindung“ aufgelistet, die durch den Ausbau einzelner Ortsumfahrungen erfolgen soll. Eine leistungsfähige Straßenverbindung zwischen Meiningen und Fulda ist für die wirtschaftliche und touristische Entwicklung der Region nach wie vor „großräumig bedeutsam“. Die Einordnung der B 87 neu im Entwurf ist dahingehend zu überarbeiten. Der Korridor für die B 87 neu ist wieder in die Raumnutzungskarte aufzunehmen.	entsprochen Das ursprünglich geplante Verkehrsprojekt, eine leistungsfähige Straßenverbindung zwischen Meiningen und Fulda (B 87 neu) zu schaffen, ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 nur noch für den Abschnitt in Thüringen als Vorhaben des weiteren Bedarfs (ohne Planungsrecht) enthalten. Im Regionalplanentwurf werden zu diesem Verkehrsprojekt Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-13, G 3-17) und kartographischer Form (Sicherung von Trassenkorridoren in der Raumnutzungskarte) festgelegt. Dies erfolgt im Interesse der Entwicklungsmöglichkeit der regional bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur. Seitens des Landes Hessen wird dieses Ziel nicht mehr verfolgt. Ob sich an diesem Sachstand im Zuge der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2040 etwas ändert, ist offen. Es bleibt aus Sicht Südwestthüringens trotzdem das Ziel, eine leistungsfähige Straßenverbindung zur Verbesserung des Leistungsaustausches des Südthüringer Wirtschaftsraumes mit dem Wirtschaftsraum Fulda sowie eine bessere touristische Erschließung der thüringischen Rhön zu schaffen. Es ist ein wichtiges Infrastrukturvorhaben für den Thüringer Teil der Rhön, der als relativ strukturschwacher ländlicher Raum zu betrachten ist. Die Realisierung einer solchen leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen Meiningen und Fulda bedingt im thüringischen Ab-	Die Begründung G 3-13 erhält folgende neue Fassung: „Das ursprünglich geplante Verkehrsprojekt, eine leistungsfähige Straßenverbindung zwischen Meiningen und Fulda (B 87 neu) zu schaffen, ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 nur noch für den Abschnitt in Thüringen als Vorhaben des weiteren Bedarfs enthalten. Seitens des Landes Hessen wird dieses Ziel nicht mehr verfolgt. Ob sich an diesem Sachstand im Zuge der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2040 etwas ändert, ist offen. Es bleibt aus Sicht Südwestthüringens trotzdem das Ziel, eine leistungsfähige Straßenverbindung zur Verbesserung des Leistungsaustausches des Südthüringer Wirtschaftsraumes mit dem Wirtschaftsraum Fulda sowie eine bessere touristische Erschließung der thüringischen Rhön zu schaffen. Es ist ein wichtiges Infrastrukturvorhaben für den Thüringer Teil der Rhön,	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					schnitt neben Ausbaumaßnahmen im bestehenden Straßennetz (Landes- und Bundesstraßen) auch teilweise Neutrassierungen, vordergründig im Zusammenhang mit notwendigen Ortsumfahrungen. Im Sinne raumverträglicher Lösungen für diese Aus- und Neubautrassenabschnitte ist den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes im Biosphärenreservat Rhön angemessen Rechnung zu tragen. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen. Zur Klarstellung wird die Begründung G 3-13 entsprechend überarbeitet.	der als relativ strukturschwacher ländlicher Raum zu betrachten ist. Die Realisierung einer solchen leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen Meiningen und Fulda bedingt im thüringischen Abschnitt neben Ausbaumaßnahmen im bestehenden Straßennetz (Landes- und Bundesstraßen) auch teilweise Neutrassierungen, vordergründig im Zusammenhang mit notwendigen Ortsumfahrungen. Im Sinne raumverträglicher Lösungen für diese Aus- und Neubautrassenabschnitte ist den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes im Biosphärenreservat Rhön angemessen Rechnung zu tragen.	
55	358-3.pdf	6	G 3-13	Begründung G 3-13 • Änderung im Satz 2: Streichung von „...der thüringischen Rhön ...“ und Ersetzen durch „... im UNESCO-Biosphärenreservat Rhön (Thüringer Teil)...“ • Neuformulierung Satz 3: „Damit stellt es ein wichtiges Infrastrukturvorhaben dar, da die Region	teilweise entsprochen Den Anregungen kann gefolgt werden. Die Begründung G 3-13 wird entsprechend überarbeitet.	Die Begründung G 3-13 erhält folgende neue Fassung: „Das ursprünglich geplante Verkehrsprojekt, eine leistungsfähige Straßenverbindung zwischen Meiningen und Fulda (B 87 neu) zu schaffen, ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 nur noch für den Abschnitt in	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				als relativ strukturschwacher ländlicher Raum zu betrachten ist.“ • Neuformulierung letzter Satz: „Im Sinne raumverträglicher Lösungen für diese Neubautrassenabschnitte ist den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes im UNESCO-Biosphärenreservat Rhön angemessen Rechnung (ThürBR-VO Rhön und Neues Rahmenkonzept UNESCO-Biosphärenreservat Rhön 2018) zu tragen.“		Thüringen als Vorhaben des weiteren Bedarfs enthalten. Seitens des Landes Hessen wird dieses Ziel nicht mehr verfolgt. Ob sich an diesem Sachstand im Zuge der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2040 etwas ändert, ist offen. Es bleibt aus Sicht Südwestthüringens trotzdem das Ziel, eine leistungsfähige Straßenverbindung zur Verbesserung des Leistungsaustausches des Südthüringer Wirtschaftsraumes mit dem Wirtschaftsraum Fulda sowie eine bessere touristische Erschließung der thüringischen Rhön zu schaffen. Es ist ein wichtiges Infrastrukturvorhaben für den Thüringer Teil der Rhön, der als relativ strukturschwacher ländlicher Raum zu betrachten ist. Die Realisierung einer solchen leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen Meiningen und Fulda bedingt im thüringischen Abschnitt neben Ausbaumaßnahmen im bestehenden Straßennetz (Landes- und Bundesstraßen) auch teilweise	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						Neutrassierungen, vordergründig im Zusammenhang mit notwendigen Ortsumfahrungen. Im Sinne raumverträglicher Lösungen für diese Aus- und Neubautrassenabschnitte ist den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes im Biosphärenreservat Rhön angemessen Rechnung zu tragen.	
56	827-1.pdf	8	G 3-13	Verzicht auf den Bau der B 87n/ Rhöntrasse zur Verbindung einer weiteren Landschaftszerschneidung mit allen ökologischen Folgeerscheinungen.	nicht entsprochen Im Regionalplanentwurf werden zu dem im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenen Vorhaben "B 87 neu zwischen Meiningen und der Landesgrenze Thüringen/Hessen" Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-13, G 3-17) und kartographischer Form (Sicherung von abschnittswisen Trassenkorridoren in der Raumnutzungskarte) festgelegt. Als Grundsätze der Raumordnung sind sie nicht abschließend abgewogen. Sie entsprechen dem derzeitigen Stand der Fachplanung im Kontext der Ergebnisse der durchgeführten Raumordnungsverfahren. Insoweit können andere Fachbelange in nachfolgenden Planungsschritten/-verfahren behandelt werden. Derzeit ist noch nicht abzusehen, ob und in welcher Form das Vorhaben B 87 neu planerisch weiterverfolgt wird. Regionalplanerisches Anliegen ist das Offenhalten der		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					Entwicklungsmöglichkeit einer bedarfsge- rechten und leistungsfähigen Straßenver- bindung in der thüringischen Rhön Rich- tung Fulda. Die standortbezogene Berücksichtigung anderer Belange ist durch die Bindungs- wirkung der Festlegung (Grundsatz der Raumordnung) in nachfolgenden Verfah- ren möglich. Ein Grundsatz der Raumord- nung ist mit Bezug zum jeweiligen Einzel- fall abwägend einzustellen. Damit ist gesichert, dass andere Belange oder fachrechtliche Anforderungen bzw. Erfordernisse (z.B. Natur- und Land- schaftsschutz) in den jeweiligen Verfahren durch die zuständigen Behörden bzw. Ver- fahrensträger entsprechend gewürdigt werden können. Dabei ist ferner zu beachten, dass beste- hende fachrechtliche Regelungen durch die Festlegungen des Regionalplans nicht ersetzt oder außer Kraft gesetzt werden.		
57	457-2.pdf	5	G 3-14	Streichung „Neubau einer Ortsumfahrung Wutha-Farnroda in Zuge der B88“ Begründung: [REDACTED] fand in der Gemeinde Wutha-Farnroda ein Bürgerentscheid statt. Eine überwältigende Mehrheit der Bürger [REDACTED] stimmte für den Bürger- entscheid und damit gegen einen Neubau der OU Wutha-Farnroda (B 88). Auch wenn dieser Bürgerentscheid vor Ort keinen Einfluss auf die Bewertung der Neubaumaßnahme hat, so zeigt er deut- lich die Ablehnung des o.g. Projektes vor	nicht entsprochen Die im Plansatz G 3-14 festgelegte Orts- umfahrung Wutha-Farnroda im Zuge der B 88 ist Bestandteil der Vorhaben des gül- tigen Bundesverkehrswegeplanes 2030. Es handelt sich um einen Grundsatz der Raumordnung. Damit soll gewährleistet werden, dass weitere vertiefende Untersu- chungen/Planungen erfolgen können. Grundsätze der Raumordnung sind noch keine abschließenden Abwägungsent- scheidungen, sondern mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellende		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Ort. Es macht keinen Sinn Ortsumfahrungen gegen den Bürgerwillen zu bauen. Entgegen der Begründung des Regionalplanes, ist die derzeitige Ortsdurchfahrt sehr gut ausgebaut, verfügt über keine baulichen Engstellen, ausreichend breite Gehwege und lässt Raum für effektive Lärmschutzmaßnahmen entlang der Ortsdurchfahrt. Des Weiteren kommt eine Diplomarbeit zum Ergebnis: Tempo 30 auf einem geringen Abschnitt der Ortsdurchfahrt entfaltet eine höhere Lärminderung als der Bau der gesamten OU Wutha-Farnroda. Im Jahr 2015 wurde eine Diplomarbeit mit dem Thema: „Lärmauswirkungen durch den geplanten Bau einer Ortsumfahrung in der Gemeinde Wutha-Farnroda — Erläuterung, Untersuchung und Bewertung“ angefertigt. Die Untersuchung kam zu folgendem Ergebnis: „Die vorliegende Untersuchung hat gezeigt, dass die Entlastungen durch die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h in einem relativ kleinen Abschnitt der Ortsdurchfahrt höher sind als die möglichen Entlastungen durch den Bau einer Ortsumfahrung.“ Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Mehrheit der Bürger vor Ort den Neubau einer Ortsumfahrung Wutha-Farnroda im Zuge der B 88 ablehnen. Des Weiteren ist die Lärmentlastungswirkung durch einen Bau der Ortsumfahrung sehr gering und führt in der Folge zu keinen nennenswerten Effekten. Demgegenüber könnten	raumordnerische Belange. Diese sind auch noch einer Abwägung zugänglich. Neue fachliche bzw. fachrechtliche Erkenntnisse, die einen Verzicht auf das Vorhaben begründen oder eine andere Beurteilung der Sachlage zulassen, liegen nicht vor. Unter den genannten Voraussetzungen ist kein verändertes Darstellungsergebnis erkennbar.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				die Betroffenen durch gezielte Lärmschutzmaßnahmen entlang der vorhandenen Ortsdurchfahrt wesentlich vom Lärm entlastet werden. Wir bitten Sie daher auf diese geplante Ortsumfahrung Wutha-Farnroda gänzlich zu verzichten und die Maßnahme aus dem Regionalplan zu streichen.			
58	582-1.pdf	1	G 3-14	Die [REDACTED] lehnt den geplanten Trassenkorridor für die Ortsumfahrung Marksuhl im Zuge der B84 Umverlegung ab. Begründung: Seit der Wiedervereinigung 1990 hat die [REDACTED] in Summe 30,1 ha LNF verloren. Die Flächen wurden für die Neuansiedlung des Gewerbegebietes Marksuhl „Im Meilesfeld“ mit 25,4 ha sowie für verschiedene Neubaugebiete mit einer Fläche von 4,7 ha in der ehemaligen Gemeinde Marksuhl zur Verfügung gestellt. Damit haben wir einen nicht unerheblichen Beitrag zur Entwicklung unserer Gemeinde beigetragen. Die geplante Ortsumfahrung Marksuhl zerschneidet im geplanten Trassenkorridor wertvolles Ackerland, welches sich im Vorranggebiet Landwirtschaftliche Bodennutzung LB 25 Förtha/Eckardtshausen sowie LB 33 Wünschensuhl/ Barchfeld befindet. Durch die mögliche Ortsumfahrung Marksuhl werden dabei wertvolle Acker- aber auch Grünland- sowie Waldflächen	nicht entsprochen Raumbedeutsame Erfordernisse der Fachplanungen wurden nach Maßgabe des § 7 Abs. 4 ROG und § 5 ThürLPiG unter Abwägung mit anderen raumbedeutsamen Belangen und unter Berücksichtigung des maßstabsbezogenen Abstraktions- und Detaillierungsgrades des Regionalplans (M 1:100.000) sowie des ihnen (sachlich/räumlich) zukommenden regionalplanerischen Gewichts als Festlegungen in den Entwurf aufgenommen. Eine inhaltliche Prüfung und Bewertung der übermittelten aktualisierten Fachdaten und der räumlich sowie inhaltlich konkretisierten Fachbelange der verschiedenen Fachplanungsträger erfolgte im Rahmen der Entwurfserarbeitung. Die Ortsumfahrung Marksuhl sichert eine höhere Leistungs- und Funktionsfähigkeit einer regional wichtigen Verkehrsstrasse mit dem Ziel verbesserter Erreichbarkeitsverhältnisse in der Fläche (Verknüpfung von Haupttrassen und Zentralen Orten) und dient gleichzeitig der Entlastung der Ortschaft vom Durchgangsverkehr (insbesondere Schwerlastverkehr). Sie ist im Bundesverkehrswegeplan festgelegt.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				unwiederbringlich zerstört. Letztlich wird dadurch die Leistungsfähigkeit unseres Betriebes nachhaltig geschwächt. Die Ortsumfahrung Marksuhl würde für uns einen erneuten Verlust von circa 6,0 ha LNF bedeuten. Aufgrund der hier angeführten Gründe lehnen wir die Ortsumfahrung der B84 für Marksuhl ab. Für weitere Fragen stehen wir zur Verfügung.	Neue fachliche bzw. fachrechtliche Erkenntnisse, die eine andere Beurteilung der Sachlage zulassen, liegen nicht vor. Unter den genannten Voraussetzungen ist kein verändertes Darstellungserfordernis erkennbar. Zu den im Regionalplan (Raumnutzungskarte) diesbezüglich getroffenen Sicherungen von Trassen oder Trassenkorridoren ist anzumerken, dass sie kein Bestandteil von Vorranggebieten (z.B. landwirtschaftliche Bodennutzung) sind, die durch diese Trassen oder Trassenkorridore gequert werden. Die standortbezogene Berücksichtigung anderer Belange ist durch die Bindungswirkung der Festlegung (Grundsatz der Raumordnung) in nachfolgenden Verfahren möglich. Ein Grundsatz der Raumordnung ist mit Bezug zum jeweiligen Einzelfall abwägend einzustellen. Damit ist gesichert, dass andere Belange oder fachrechtliche Anforderungen bzw. Erfordernisse in den jeweiligen Verfahren durch die zuständigen Behörden bzw. Verfahrensträger entsprechend gewürdigt werden können. Dabei ist ferner zu beachten, dass bestehende fachrechtliche Regelungen durch die Festlegungen des Regionalplans nicht ersetzt oder außer Kraft gesetzt werden.		
59	169-2.pdf	8	G 3-14	Eine immer wieder in den Planungen angekündigte Ortsumgehung der B 281 für Neuhaus am Rennweg wird [REDACTED] abgelehnt. Diese würde erhebliche Nachteile in Bezug auf die Wahrnehmung der	nicht entsprochen Die im Plansatz G 3-14 festgelegte Ortsumfahrung Neuhaus a.Rwg. im Zuge der B 281/B 4 neu ist Bestandteil der Vorhaben		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
				Stadt, des Wirtschaftsstandortes und auch für das Beherbergungsgewerbe bedeuten. Stadt und Ortsteile wären vom Durchgangsverkehr abgeschnitten.	des gültigen Bundesverkehrswegeplanes 2030. Es handelt sich um einen Grundsatz der Raumordnung. Damit soll gewährleistet werden, dass weitere vertiefende Untersuchungen/Planungen erfolgen können. Grundsätze der Raumordnung sind noch keine abschließenden Abwägungsentscheidungen, sondern mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellende raumordnerische Belange. Diese sind auch noch einer Abwägung zugänglich. Neue fachliche bzw. fachrechtliche Erkenntnisse, die einen Verzicht auf das Vorhaben begründen oder eine andere Beurteilung der Sachlage zulassen, liegen nicht vor. Unter den genannten Voraussetzungen ist kein verändertes Darstellungserfordernis erkennbar.		
60	3-9.pdf	38	G 3-14	In der Raumnutzungskarte sind folgende Maßnahmen an bedeutsamen Bundesstraßenverbindungen kartographisch dargestellt und sollten entsprechend auch im Text ergänzt werden: • OU Langenfeld (Bad Salzungen) im Zuge der B 285, Begründung: Durch die Ergänzung o.g. Vorhaben können günstigere Erreichbarkeitsverhältnisse zu Zentralen Orten und Autobahnen sowie die Entlastung von Straßenverbindungen niedrigerer Netzebenen erzielt werden.	teilweise entsprochen Betreffs einer Ortsumfahrung des Ortsteils Langenfeld der Stadt Bad Salzungen im Zuge der B 285 erfolgt keine explizite Nennung des Vorhabens in Plansatz G 3-14, da es nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten ist. Unter verkehrsplanerischen Aspekten wird kein Bedarf für diese Ortsumfahrung gesehen, da die derzeitige Verkehrsführung der B 285 durch die Ortslage Langenfeld mit Anbindung an die Ortsumfahrung Bad Salzungen im Zuge der B 62 als ausreichend bewertet wird. Dennoch wird regionalplanerisch an der bisherigen Ausweisung zur Sicherung ei-		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					nes Trassenkorridors in der Raumnutzungskarte festgehalten. Dies erfolgt im Interesse der Entwicklungsfähigkeit der regional bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur und für den Fall, dass die Belastung der Ortslage Langenfeld seitens des Durchgangsverkehrs - besonders des Schwerlastverkehrs - eine Umgehungslösung erfordert. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit einer OU für Langenfeld ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen.		
61	3-9.pdf	39	G 3-14	In der Raumnutzungskarte sind folgende Maßnahmen an bedeutsamen Bundesstraßenverbindungen kartographisch dargestellt und sollten entsprechend auch im Text ergänzt werden: OU Vacha im Zuge der B 84 Begründung: Durch die Ergänzung eog. Vorhaben können günstigere Erreichbarkeitsverhältnisse zu Zentralen Orten und Autobahnen sowie die Entlastung von Straßenverbindungen niedrigerer Netzebenen erzielt werden.	teilweise entsprochen Betreffs des Verkehrsvorhabens OU Vacha im Zuge der B 84 enthält der Regionalplanentwurf bereits textliche (Plansatz G 3-17) und kartographische Festlegungen (Sicherung eines Trassenkorridors in der Raumnutzungskarte). Bezogen auf den Plansatz G 3-14 erfolgt keine explizite Nennung des Vorhabens, da es nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten ist.		
62	3-9.pdf	40	G 3-14	In der Raumnutzungskarte sind folgende Maßnahmen an bedeutsamen Bundesstraßenverbindungen kartographisch dargestellt und sollten entsprechend auch im Text ergänzt werden: OU Dönges im Zuge der B 84. Begründung: Durch die Ergänzung o.g. Vorhaben können günstigere Erreichbarkeitsverhältnisse	teilweise entsprochen Betreffs des Verkehrsvorhabens OU Dönges im Zuge der B 84 enthält der Regionalplanentwurf bereits textliche (Plansatz G 3-17) und kartographische Festlegungen (Sicherung eines Trassenkorridors in der Raumnutzungskarte). Bezogen auf den Plansatz G 3-14 erfolgt keine explizite Nennung des Vorhabens,		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				zu Zentralen Orten und Autobahnen sowie die Entlastung von Straßenverbindungen niedrigerer Netzebenen erzielt werden.	da es nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten ist.		
63	520-1.pdf	14	G 3-14	Ausbau der Straßenverbindung zw. Coburg - BAB A 73 - Sonneberg Neuhaus am Rwg. - Städtedreieck Saalfeld/Rudolstadt/Bad Blankenburg als künftige B 4 mit Anschluss an die OU Neuhaus - abschnittsweise sind Um- und Ausbauvorhaben im Zuge der L 1145, L 1148, L 1149 und L 1150 geplant - eine künftige B 4 ist im o. g. Streckenabschnitt mit Anbindung an die OU Neuhaus nicht im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 enthalten	teilweise entsprochen Dem Plangeber ist bekannt, dass der derzeitige Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 keine geplante Bundesstraße B 4 zwischen Sonneberg und Neuhaus am Rennweg beinhaltet. Bezogen auf die überregionale Verbindungsfunktion des genannten Straßenzuges wird die Notwendigkeit seiner abschnittswisen Ertüchtigung, besonders zwischen Sonneberg und Neuhaus am Rennweg als Erfordernis der Raumordnung in textlicher Form (letzter Anstrich Plansatz G 3-14) festgelegt. Aufgrund des zu erwartenden Konfliktpotenzials der erforderlichen Um- und Ausbaumaßnahmen mit der bestehenden Natura-2000-Gebietskulisse und mangels fehlender fachplanerischer Grundlagen wird von zeichnerischen Festlegungen in der Raumnutzungskarte des Regionalplangentwurfes abgesehen. Die notwendige Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen Sonneberg und Neuhaus am Rennweg bedarf nicht zwingend der Baulastträgerschaft durch den Bund.	Der Plansatz G 3-14 wird im letzten Anstrich wie folgt geändert: "-Ausbau der Straßenverbindung Coburg – BAB A 73 – Sonneberg – Neuhaus am Rennweg (B 4, B 89, L 1150, L 1148, L 1149, L 1145) als mögliche B 4 mit Anbindung an OU Neuhaus am Rennweg und weiter über die B 281 zum Städtedreieck Saalfeld / Rudolstadt / Bad Blankenburg." Die Begründung zum letzten Anstrich des Plansatzes G 3-14 wird wie folgt geändert: "Die bestehende Landesstraßenverbindung zwischen der B 4/B 89 im Raum Sonneberg und der B 281 im Raum Neuhaus am Rennweg kann derzeit die ihr zuge dachte Funktion sowohl hinsichtlich ihrer Verbindungsqualität, als auch betreffs der Verkehrs-	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						sicherheit nicht ausreichend erfüllen. Auch bedürfen die betroffenen Ortsdurchfahrten einer Entlastung vom Durchgangsverkehr. Infolge der dort ausgewiesenen Schutzgebiete der Natura-2000-Gebietskulisse ist für abschnittsweise erforderliche Um- und Ausbauvorhaben im Zuge der L 1145, L 1148, L 1149 und L 1150 jedoch ein hohes Konfliktpotenzial zu erwarten."	
64	197-16.pdf	60	G 3-14	Beim Ausbau der Straßenverbindung zwischen Coburg - BAB A 73 - Sonneberg - Saalfeld/Rudolstadt/Bad Blankenburg als künftige B 4 mit Anschluss an die OU Neuhaus sind abschnittsweise Um- und Ausbauvorhaben im Zuge der L 1145, L 1148, L 1149 und L 1150 geplant. Eine künftige B 4 ist im genannten Streckenabschnitt mit Anbindung an die OU Neuhaus nicht im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 enthalten.	teilweise entsprochen Dem Plangeber ist bekannt, dass der derzeitige Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 keine geplante Bundesstraße B 4 zwischen Sonneberg und Neuhaus am Rennweg beinhaltet. Bezogen auf die überregionale Verbindungsfunktion des genannten Straßenzuges wird die Notwendigkeit seiner abschnittswisen Ertüchtigung, besonders zwischen Sonneberg und Neuhaus am Rennweg als Erfordernis der Raumordnung in textlicher Form (letzter Anstrich Plansatz G 3-14) festgelegt. Aufgrund des zu erwartenden Konfliktpotenzials der erforderlichen Um- und Ausbaumaßnahmen mit der bestehenden Natura-2000-Gebietskulisse und mangels fehlender fachplanerischer Grundlagen wird von zeichnerischen Festlegungen in	Der Plansatz G 3-14 wird im letzten Anstrich wie folgt geändert: "-Ausbau der Straßenverbindung Coburg – BAB A 73 – Sonneberg – Neuhaus am Rennweg (B 4, B 89, L 1150, L 1148, L 1149, L 1145) als mögliche B 4 mit Anbindung an OU Neuhaus am Rennweg und weiter über die B 281 zum Städtedreieck Saalfeld / Rudolstadt / Bad Blankenburg." Die Begründung G 3-14 wird im letzten Absatz wie folgt geändert:	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					der Raumnutzungskarte des Regionalplamentwurfes abgesehen. Die notwendige Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen Sonneberg und Neuhaus am Rennweg bedarf nicht zwingend der Baulastträgerschaft durch den Bund.	"Die bestehende Landesstraßenverbindung zwischen der B 4/B 89 im Raum Sonneberg und der B 281 im Raum Neuhaus am Rennweg kann derzeit die ihr zugedachte Funktion sowohl hinsichtlich ihrer Verbindungsqualität, als auch betreffs der Verkehrssicherheit nicht ausreichend erfüllen. Auch bedürfen die betroffenen Ortsdurchfahrten einer Entlastung vom Durchgangsverkehr. Infolge der dort ausgewiesenen Schutzgebiete der Natura-2000-Gebietskulisse ist für abschnittsweise erforderliche Um- und Ausbauvorhaben im Zuge der L 1145, L 1148, L 1149 und L 1150 jedoch ein hohes Konfliktpotenzial zu erwarten."	
65	169-3.pdf	8	G 3-14	Eine immer wieder in den Planungen angekündigte Ortsumgehung der B 281 für Neuhaus am Rennweg wird [REDACTED] abgelehnt. Diese würde erhebliche Nachteile in Bezug auf die Wahrnehmung der Stadt, des Wirtschaftsstandortes und auch für das Beherbergungsgewerbe bedeuten. Stadt und Ortsteile wären vom Durchgangsverkehr abgeschnitten.	nicht entsprochen Die im Plansatz G 3-14 festgelegte Ortsumfahrung Neuhaus a.Rwg. im Zuge der B 281/B 4 neu ist Bestandteil der Vorhaben des gültigen Bundesverkehrswegeplanes 2030. Es handelt sich um einen Grundsatz der Raumordnung. Damit soll gewährleistet werden, dass weitere vertiefende Untersuchungen/Planungen erfolgen können. Grundsätze der Raumordnung sind noch		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					keine abschließenden Abwägungsentscheidungen, sondern mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellende raumordnerische Belange. Diese sind auch noch einer Abwägung zugänglich. Neue fachliche bzw. fachrechtliche Erkenntnisse, die einen Verzicht auf das Vorhaben begründen oder eine andere Beurteilung der Sachlage zulassen, liegen nicht vor. Unter den genannten Voraussetzungen ist kein verändertes Darstellungserfordernis erkennbar.		
66	169-3.pdf	13	G 3-14	Der vorletzte Anstrich ist zu streichen. Der letzte Absatz der Begründung auf S. 41 und der erste Absatz der Begründung auf S. 42 ist zu streichen.	nicht entsprochen Die im Plansatz G 3-14 festgelegte Ortsumfahrung Neuhaus a.Rwg. im Zuge der B 281/B 4 neu ist Bestandteil der Vorhaben des gültigen Bundesverkehrswegeplanes 2030. Es handelt sich um einen Grundsatz der Raumordnung. Damit soll gewährleistet werden, dass weitere vertiefende Untersuchungen/Planungen erfolgen können. Grundsätze der Raumordnung sind noch keine abschließenden Abwägungsentscheidungen, sondern mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellende raumordnerische Belange. Diese sind auch noch einer Abwägung zugänglich. Neue fachliche bzw. fachrechtliche Erkenntnisse, die einen Verzicht auf das Vorhaben begründen oder eine andere Beurteilung der Sachlage zulassen, liegen nicht vor. Unter den genannten Voraussetzungen ist kein verändertes Darstellungserfordernis erkennbar.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
67	197-16.pdf	59	G 3-14	Beim Neubau der Ortsumfahrung Neuhaus im Zuge der B 281/B 4 ist die Trasse so zu legen, dass die nordöstlich von Ernstthal gelegene Forstwissenschaftliche Versuchsfläche nicht beeinträchtigt wird.	zur Kenntnis genommen Die geforderte Vermeidung einer Beeinträchtigung der nordöstlich von Ernstthal bestehenden forstwissenschaftlichen Versuchsfläche ist durch die Bindungswirkung der als Grundsätze der Raumordnung im Regionalplanentwurf enthaltenen textlichen und kartographischen Festlegungen in nachfolgenden Verfahren möglich. Die derzeit vorliegenden verkehrsplanerischen Grundlagen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 bedürfen aufgrund der frühen Planungsphase der weiteren Vertiefung und Abstimmung/Abwägung mit relevanten Fachbelangen.		
68	4-5.pdf	24	G 3-14	Ortsumfahrung Neuhaus/Rwq., Lichte: Hier sind die Belange des Trinkwasserschutzes entsprechend der Thüringer Wasserschutzgebietsverordnung Talsperre Leibis/Lichte - VO WSG Leibis vom 09.02.2011 (Thüringer Staatsanzeiger Nr. 10/2011, S. 389) zu beachten. Bei allen neuen Straßenplanungen sind entsprechende Anlagen zur Regenwasserreinigung und -rückhaltung vorzusehen.	teilweise entsprochen Betreffs des im Bundesverkehrswegeplan 2030 ausgewiesenen Vorhabens "Neubau der Ortsumfahrung Neuhaus am Rennweg im Zuge der B 281/B 4 i.V.m. OU Lichte/Schmiedefeld/Reichmannsdorf im Zuge der B 281" ist aus regionalplanerischer Sicht Folgendes anzumerken: Die im Regionalplanentwurf für den Neubau von Straßen festgelegten freizuhaltenen Trassenkorridore (Raumnutzungskarte) stellen Grundsätze der Raumordnung dar. Die standortbezogene Berücksichtigung anderer Belange ist durch die Bindungswirkung der Festlegung (Grundsatz der Raumordnung) in nachfolgenden Verfahren möglich. Ein Grundsatz der Raumordnung ist mit Bezug zum jeweiligen Einzel-		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					fall abwägend einzustellen. Damit ist gesichert, dass andere Belange oder fachrechtliche Anforderungen bzw. Erfordernisse in den jeweiligen Verfahren durch die zuständigen Behörden bzw. Verfahrensträger entsprechend gewürdigt werden können. Dabei ist ferner zu beachten, dass bestehende fachrechtliche Regelungen (z.B. zum Trinkwasserschutz) durch die Festlegungen des Regionalplans nicht ersetzt oder außer Kraft gesetzt werden. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit dieses Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegungen noch offen.		
69	4-5.pdf	43	G 3-14	Im Netz der bedeutsamen Bundesstraßenverbindungen ist als weiteres Vorhaben u.a. auch der Neubau einer Ortsumfahrung Neuhaus am Rennweg im Zuge der B281/B4 neu in Verbindung mit dem Neubau einer Ortsumfahrung Lichte/Schmiedefeld/Reichmannsdorf im Zuge der B281 vorgesehen. Wie aus dem Plan ersichtlich ist, befindet sich die vorgesehene Trassenfreihaltung im Umgebungsschutzbereich des Rennsteigs. Der Thüringer Rennsteig ist ein Kulturdenkmal im Sinne einer Sachgesamtheit von überregionaler Bedeutung. Die Sachgesamtheit bilden der historischen Verlauf des Rennsteigs sowie seine Sachteile Grenzsteine, Wegweiser, Gedenksteine und Schrifftafeln sowie Wegkreuzungen, Pässe und Raststätten. Als Kulturdenkmal steht der Thüringer Rennsteig un-	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkrete sachbezogene Forderung zur Änderung des Plansatzes oder seiner Begründung. Betreffs des im Bundesverkehrswegeplan 2030 ausgewiesenen Vorhabens "Neubau der Ortsumfahrung Neuhaus am Rennweg im Zuge der B 281/B 4 i.V.m. OU Lichte/Schmiedefeld/Reichmannsdorf im Zuge der B 281" ist aus regionalplanerischer Sicht Folgendes anzumerken: Die im Regionalplanentwurf für den Neubau von Straßen festgelegten freizuhalten- den Trassenkorridore (Raumnutzungskarte) stellen Grundsätze der Raumordnung dar. Die standortbezogene Berücksichtigung anderer Belange ist durch die Bindungswirkung der Festlegung (Grundsatz der		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
				ter besonderen staatlichen Schutz. Wir sehen hier einen Konflikt mit dem geplanten Straßenbauvorhaben.	Raumordnung) in nachfolgenden Verfahren möglich. Ein Grundsatz der Raumordnung ist mit Bezug zum jeweiligen Einzelfall abwägend einzustellen. Damit ist gesichert, dass andere Belange oder fachrechtliche Anforderungen bzw. Erfordernisse in den jeweiligen Verfahren durch die zuständigen Behörden bzw. Verfahrensträger entsprechend gewürdigt werden können. Dabei ist ferner zu beachten, dass bestehende fachrechtliche Regelungen (z.B. zum Umgebungsschutz des Rennsteiges) durch die Festlegungen des Regionalplans nicht ersetzt oder außer Kraft gesetzt werden. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit dieses Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegungen noch offen.		
70	15-4.pdf	16	G 3-14	Die weiterführende Bundesstraße B 84 stellt eine wichtige Verbindung aus dem Raum Fulda nach Nordosten dar (Eisenach/Mühlhausen bzw. A4). Besonders vor dem Hintergrund des zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens sollte die geplante Ortsumgehung von Marksuhl (Ortsumgehung G3-14) realisiert werden. Das dient auf jeden Fall der Entlastung der Ortslage, der notwendigen Anbindung des Gewerbestandortes Marksuhl an das Autobahnnetz und trägt damit zur Standortsicherheit bei. Eine Lenkung des Verkehrs über die L 1022/1023 (als bedeutsame Landesstraßenverbindung) ist ohne eine Verlagerung der Straßen aus den Ortslagen (Umgehungen) nicht realisierbar.	zur Kenntnis genommen Zum im Bundesverkehrswegeplan 2030 festgelegten Vorhaben "Neubau einer Ortsumfahrung Marksuhl im Zuge der B 84" enthält der Regionalplanentwurf bereits textliche und kartographische Festlegungen als Grundsätze der Raumordnung. Ein darüberhinausgehendes Regelungserfordernis ist derzeit nicht erkennbar. Die Ortsumfahrung Marksuhl sichert eine höhere Leistungs- und Funktionsfähigkeit einer regional wichtigen Verkehrsstrasse mit dem Ziel verbesserter Erreichbarkeitsverhältnisse in der Fläche (Verknüpfung von Haupttrassen und Zentralen Orten) und dient gleichzeitig der Entlastung der		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
					Ortschaft vom Durchgangsverkehr (insbesondere Schwerlastverkehr). Im Übrigen gehört die Planung und zeitliche Umsetzung von Straßenbaumaßnahmen jeglicher Netzebene nicht zum Aufgabenbereich der Regionalplanung. Das betrifft auch Entscheidungen zur funktionalen Ertüchtigung von Straßenverbindungen und damit gewollter Bündelung von Verkehr. Die hierzu selbst bei der Fachplanung bestehenden Unklarheiten bedürfen weiterer vertiefender Untersuchungen und entsprechender Entscheidungen von deren Seite.		
71	48-2.pdf	2	G 3-15	Die L1016 Eisenach — Mühlhausen soll als bedeutsame Landesstraßenverbindung erhalten werden. Dies ist auch wichtig und richtig, denn seit 2017 ist sie u.a. in das Netz der landesbedeutsamen Öffentlichen-Personen-Nahverkehrs-Linien aufgenommen worden und verbindet die Welterbestandorte Wartburg Eisenach mit dem Nationalpark Hainich Mühlhausen. Allerdings ist die Verkehrsbelastung in den Ortsdurchfahrten Mihla und Nazza derart hoch, dass gesundheitliche Beeinträchtigungen der Anwohner, besonders durch die ständige Lärmbelastung durch Schwerlastverkehr, zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Lebensqualität und des Wohnstandortes führen. Es wird daher für den Bereich Mihla — Nazza - Langula der Neubau einer Ortsumfahrung im Zuge der L1016 gefordert!	teilweise entsprochen Entsprechend der Anregung wird die L 1016 Eisenach — Mühlhausen auch weiterhin als bedeutsame Landesstraßenverbindung im Regionalplan ausgewiesen (siehe G 3-15). Bereits existierende verkehrsplanerische Untersuchungen bezüglich des Neubaus von Ortsumfahrungen für Mihla und Langula haben zum Ergebnis, dass diese Vorhaben aus wirtschaftlicher, technischer oder umweltseitiger Sicht besondere Erschwernisse aufzeigen, so dass diesbezüglich weiterführende Planungen im Landesstraßenbedarfsplan des Landes Thüringen ausgesetzt sind. Mit Blick auf die erfolgende Ertüchtigung der B 84 / B 247 zwischen Eisenach, Bad Langensalza und Mühlhausen (insbesondere zur Bewältigung des Schwerlastver-		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					kehr in dieser Relation) fehlen der Regionalplanung fachlich valide Grundlagen für raumordnerische Festlegungen betreffs der geforderten Ortsumfahrungen im Zuge der L 1016.		
72	498-1.pdf	2	G 3-15	An dieser Stelle hält die Gemeinde Dermbach es für notwendig folgende Straßenverbindungen mit aufzunehmen: - L 2602 von Stadtlengsfeld - Gehaus - Oechsen Nur durch den Ausbau dieser Verbindungsstraßen ist eine Erreichbarkeit der Bundesstraßenanbindungen möglich.	nicht entsprochen Die in der Anregung genannte L 2602 zwischen Stadtlengsfeld und Oechsen stellt keine bedeutsame Landesstraßenverbindung im Sinne des Plansatzes G 3-15 dar. Es geht hier nicht vordergründig um die Erreichbarkeit von Bundesstraßen sondern um Straßenverbindungen zwischen Zentralen Orten. Aufgrund der bestehenden Straßennetzdichte werden die L 1026 sowie die L 1022 als bedeutsame Landesstraßenverbindungen in diesem Raum präferiert.		
73	498-1.pdf	3	G 3-15	An dieser Stelle hält die Gemeinde Dermbach es für notwendig folgende Straßenverbindungen mit aufzunehmen: - L 2601 Oechsen - Gehaus - Vacha Nur durch den Ausbau dieser Verbindungsstraßen ist eine Erreichbarkeit der Bundesstraßenanbindungen möglich.	nicht entsprochen Die in der Anregung genannte L 2601 in der Relation Oechsen - Gehaus - Vacha ist nach unserem Kenntnisstand seit 01.01.2022 nicht mehr existent und insoweit auch keine bedeutsame Landesstraßenverbindung im Sinne des Plansatzes G 3-15.		
74	498-1.pdf	4	G 3-15	An dieser Stelle hält die Gemeinde Dermbach es für notwendig folgende Straßenverbindungen mit aufzunehmen: - L 1120 Stadtlengsfeld - Hämbach - bis B 84 (Schergersbachaue)	nicht entsprochen Die in der Anregung genannte L 1120 in der Relation Stadtlengsfeld - Hämbach - Tiefenort - B 84 stellt keine bedeutsame Landesstraßenverbindung im Sinne des Plansatzes G 3-15 dar. Es geht hier nicht		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Nur durch den Ausbau dieser Verbindungsstraßen ist eine Erreichbarkeit der Bundesstraßenanbindungen möglich.	vordergründig um die Erreichbarkeit von Bundesstraßen sondern um Straßenverbindungen zwischen Zentralen Orten. Aufgrund der bestehenden Straßennetzdichte wird die L 1022 als bedeutsame Landesstraßenverbindung in diesem Raum präferiert.		
75	3-9.pdf	41	G 3-15	Die Verbindung zwischen der B 84 im Raum Marksuhl und der BAB A 4 bei Gerstungen sollte durch die Ertüchtigung der L 1020 und nicht durch die Landesstraßen L 1023/L 1022 geplant werden. Dies ist entsprechend im Text und in der Raumnutzungskarte zu ändern. Begründung: Mit der Abstufung der Ortsumfahrung Eisenach im Zuge der B 19 zur AS Eisenach-Ost der BAB 4 im Bundesverkehrswegeplan 2030 in den weiteren Bedarf muss mit Blick auf den laufenden Neubau der BAB 44 und der daraus resultieren den Zunahme der Verkehrsströme auf der BAB 4 mit Zielrichtung Wirtschaftsraum Bad Salzungen/Schmalkalden eine leistungsfähige Landesstraßenverbindung im Leistungsnetz zwischen den genannten Autobahnen und den Bundesstraßen B 84 und B 19 südlich von Eisenach geschaffen werden. Aus [REDACTED] kommen dafür die Teilstrecken der L 1020 (Gerstungen - Oberellen - Förtha/8 84) und der L 1023 (Marksuhl - Ettenhausen a.d.Suhl - Möhra - Waldfisch/B 19) unter Einbeziehung der B 84 von Förtha nach Marksuhl in Frage und erfordern eine entsprechende	nicht entsprochen Die im Plansatz G 3-15 als bedeutsame Landesstraßenverbindung L 1023/L 1022 ausgewiesene Relation von Marksuhl über Berka/Werra zur Anschlussstelle A 4 Gerstungen ist aktuell gegenüber der L 1020 über Oberellen nach Gerstungen stärker frequentiert, wenngleich beide Straßenverbindungen erhebliche Ausbaufizite und Funktionsmängel aufweisen. Gerade mit Blick auf die absehbare Fertigstellung der A 44 bedarf es der Schaffung einer leistungsfähigen Landesstraßenverbindung zwischen der B 19 südlich Eisenach und der Anschlussstelle A 4 Gerstungen, um für das Problem der Führung des Schwerlastverkehrs eine geeignete Lösung zu finden. Für diesbezügliche regionalplanerische Festlegungen fehlen derzeit allerdings valide verkehrsplanerische Grundlagen zum konkreten Verlauf einer solchen leistungsfähigen Landesstraßenverbindung.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Erwähnung bei den bedeutsamen Landesstraßenverbindungen.			
76	3-9.pdf	43	G 3-15	Weiterhin sollten die Streckenabschnitte L 1023 (Marksuhl - Ettenhausen a.d.Suhl - Möhra -Waldfisch/B 19) unter Einbeziehung der B 84 von Förtha nach Marksuhl erwähnt und dargestellt werden. Begründung: Mit der Abstufung der Ortsumfahrung Eisenach im Zuge der B 19 zur AS Eisenach-Ost der BAB 4 im Bundesverkehrswegeplan 2030 in den weiteren Bedarf muss mit Blick auf den laufenden Neubau der BAB 44 und der daraus resultieren den Zunahme der Verkehrsströme auf der BAB 4 mit Zielrichtung Wirtschaftsraum Bad Salzungen/Schmalkalden eine leistungsfähige Landesstraßenverbindung im Leistungsnetz zwischen den genannten Autobahnen und den Bundesstraßen B 84 und B 19 südlich von Eisenach geschaffen werden. Aus [REDACTED] kommen dafür die Teilstrecken der L 1020 (Gerstungen - Oberellen - Förtha/8 84) und der L 1023 (Marksuhl - Ettenhausen a.d.Suhl - Möhra - Waldfisch/B 19) unter Einbeziehung der B 84 von Förtha nach Marksuhl in Frage und erfordern eine entsprechende Erwähnung bei den bedeutsamen Landesstraßenverbindungen.	nicht entsprochen Die im Plansatz G 3-15 als bedeutsame Landesstraßenverbindung L 1023/L 1022 ausgewiesene Relation von Marksuhl über Berka/Werra zur Anschlussstelle A 4 Gerstungen ist aktuell gegenüber der L 1020 über Oberellen nach Gerstungen stärker frequentiert, wenngleich beide Straßenverbindungen erhebliche Ausbaufizite und Funktionsmängel aufweisen. Gerade mit Blick auf die absehbare Fertigstellung der A 44 bedarf es der Schaffung einer leistungsfähigen Landesstraßenverbindung zwischen der B 19 südlich Eisenach und der Anschlussstelle A 4 Gerstungen, um für das Problem der Führung des Schwerlastverkehrs eine geeignete Lösung zu finden. Für diesbezügliche regionalplanerische Festlegungen fehlen derzeit allerdings valide verkehrsplanerische Grundlagen zum konkreten Verlauf einer solchen leistungsfähigen Landesstraßenverbindung.		
77	3-9.pdf	45	G 3-15	Weiterhin sollten die L 2118 (Abschnitt Ruhla Etterwinden) ... in die Liste der bedeutsamen Straßenverbindungen mit aufgenommen werden.	nicht entsprochen Die in der Anregung genannte L 2118 zwischen Ruhla und Etterwinden stellt keine		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Begründung: Diese Straßenverbindungen stellen die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzstandortes Marksuhl und des Verwaltungssitzes Gerstungen sicher.	bedeutsame Landesstraßenverbindung im Sinne des Plansatzes G 3-15 dar. Es geht hier vordergründig um Straßenverbindungen zwischen Zentralen Orten. Aufgrund der bestehenden Straßennetzdichte werden die L 1027/L 2119 als bedeutsame Landesstraßenverbindungen in diesem Raum präferiert.		
78	3-9.pdf	46	G 3-15	Weiterhin sollten ... die L 3020 (Abschnitt Wolfsburg-Unkeroda Wilhelmsthal) in die Liste der bedeutsamen Straßenverbindungen mit aufgenommen werden. Begründung: Diese Straßenverbindungen stellen die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzstandortes Marksuhl und des Verwaltungssitzes Gerstungen sicher.	nicht entsprochen Die in der Anregung genannte L 3020 in der Relation Wilhelmsthal - Wolfsburg-Unkeroda - Förtha stellt keine bedeutsame Landesstraßenverbindung im Sinne des Plansatzes G 3-15 dar. Es geht hier vordergründig um Straßenverbindungen zwischen Zentralen Orten.		
79	520-1.pdf	26	G 3-15	Das Vorhaben L 1023 - Verlegung der Ortsdurchfahrt Berka / Werra, welches sich im Entwurf zum Landesstraßenbedarfsplan 2030 im vordringlichen Bedarf befindet (s. LStrBPI, Projektdossier A-58), ist vom Regionalplan Südwestthüringen ebenfalls betroffen. Das Vorhaben L 1023 - Verlegung der Ortsdurchfahrt Berka / Werra, welches sich im Entwurf zum Landesstraßenbedarfsplan 2030 im vordringlichen Bedarf befindet (s. LStrBPI, Projektdossier A-58), ist in den Regionalplan Südwestthüringen aufzunehmen.	entsprochen Das in der Anregung genannte Vorhaben wird in den Plansatz G 3-17 aufgenommen. Im Thüringer Landesstraßenbedarfsplan 2030 ist dieses Vorhaben im vordringlichen Bedarf eingestuft. Bei der betroffenen L 1023 handelt es sich nicht um eine im Regionalplanentwurf festgelegte bedeutsame Landesstraßenverbindung (siehe G 3-15).	Der Plansatz G 3-17 wird um folgenden Anstrich ergänzt: "-Verlegung der Ortsdurchfahrt Berka/Werra im Zuge der L 1023"	
80	135-4.pdf	14	G 3-15	Die Verbindung der zentralen Orte und der künftigen oberzentralen Region Südthürin-	nicht entsprochen		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
				gen ist über die BAB 73 gewährleistet. Parallel hierzu verläuft die L3247. Diese Landesstraßenverbindung ist nicht als bedeutsame Landesstraße ausgewiesen. Hier ist aus unserer Sicht eine Überprüfung notwendig, da diese auch als Umleitung der BAB73 ausgewiesen ist.	Im Zusammenhang mit dem Neubau der A 73 erfolgte eine Abstufung der im Abschnitt Suhl - Schleusingen parallel verlaufenden B 247 zur Landesstraße L 3247. Bei Havariefällen auf der A 73 fungiert die L 3247 als Umleitungsstrecke. Derartige Umleitungsstrecken für Bundesfernstraßen sollten in der Regel Landesstraßen sein, um das Netz der Kreis- und Kommunalstraßen nicht den damit verbundenen Belastungen und Folgeschäden auszusetzen. Eine solche Umleitungsfunktion ist für regionalplanerische Festsetzungen, z.B. als bedeutsame Landesstraßenverbindung, nicht entscheidungserheblich. Im vorliegenden Fall kommt der A 73 die raumbedeutsame Funktion zu, benachbarte Mittelzentren und Grundzentren untereinander zu verbinden und deren Anbindung an höherrangige Zentrale Orte, das Fernstraßennetz und Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung zu gewährleisten.		
81	197-16.pdf	61	G 3-15	Der Grundsatz zu den Landesstraßenverbindungen ist zu streichen, zu präzisieren oder als Leitvorstellung zu kennzeichnen. In der Begründung ist auf die Raumstrukturgruppen und nicht auf den ländlichen Raum Bezug zu nehmen. Begründung 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	nicht entsprochen Der Plansatz G 3-15 bleibt als Abwägungsvorgabe erhalten. Es ist rechtlich zulässig, Grundsätze der Raumordnung in den Regionalplan aufzunehmen, die entweder Inhalte aus Fachplanungen wiederholen oder auch kompetenzgerechte Forderungen an die Fachplanung stellen, die bei einer Überarbeitung der Fachplanung in diese aufgenommen werden sollen. Der Plangeber hat diesen Grundsatz der Raumordnung, bewusst aufgenommen, da		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				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 verwendenen Instrumente (wie z. B. Zentrale Orte, Gemeindefunktionen oder Vorrang- und Vorbehaltsgebiete) 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 Straßenpersonennahverkehr" (vgl. G 3-19) bzw. zum Landesbedeutsamen Busnetz? Beim sogenannten ländlichen Raum handelt es sich um keine Raumkategorie der Landes- und Regionalplanung in Thüringen. Insofern soll ein Bezug zu den Raumstrukturtypen hergestellt werden. Gegebenenfalls wäre auch ein Bezug zu den Gemeinden mit überregional bedeutsamer Tourismusfunktion darzustellen	er an eine klassische Kompetenz der Raumordnung anknüpft, nämlich die überfachliche und raumübergreifende Ordnung des Straßenverkehrs. Das heißt, die Planung und Benutzung von Straßen löst einen überfachlichen, überörtlichen Koordinierungsbedarf aus, was zum Aufgabenfeld der Regionalplanung gehört. Die auf eine nachhaltige Raumentwicklung ausgerichteten Plansätze des Regionalplans Südwestthüringen bilden einen notwendigen raumordnerischen Bewertungsmaßstab für spätere Planungen und Maßnahmen.		
82	165-1.pdf	2	G 3-15	Unter RP Punkt 3.1 Verkehrsinfrastruktur, G 3-15 Bedeutsame Landesstraßenverbindungen, ist aus [REDACTED] die Landesstraße L 2657 Frankenblick - Steinach mit aufzunehmen. Nach dem Entwurf des Regionalplans Südwestthüringen sollen bedeutsame Landesstraßenverbindungen ... das höherrangige Straßennetz ergänzen und die Entwicklung des ländlichen Raumes unterstützen." ... "Durch die bedeutsamen Landesstraßenverbindungen wird die Erreichbarkeit der Grundzentren gesichert und diese	nicht entsprochen Die in der Anregung genannte L 2657 zwischen Mengersgereuth-Hämmern (Gemeinde Frankenblick) und der Stadt Steinach stellt keine bedeutsame Landesstraßenverbindung im Sinne des Plansatzes G 3-15 dar. Es geht hier vordergründig um Straßenverbindungen zwischen Zentralen Orten, zu denen die Gemeinde Frankenblick nicht zählt. Aufgrund der bestehenden Straßennetz-dichte werden die L 1150/L 1148 zwischen		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
				an die zugehörigen höherstufigen Zentralen Orte sowie an das höherrangige Straßennetz angebunden. Damit wird der notwendige Leistungsaustausch zwischen den jeweiligen Zentralen Orten ermöglicht. Gleichzeitig dienen sie der Erreichbarkeit und Erschließung von Vorbehaltsgebieten Tourismus und Erholung." Mit der Einstufung der Landesstraße L 2657 als bedeutsame Landesstraße ist die Erreichbarkeit des Grundzentrums Frankenblick mit dem Zentralen Ort Mengersgereuth-Hämmern gesichert. Somit hat die Stadt Steinach einen schnelleren Zugang zur Bundesstraße B 89 und weiterführend zur Autobahn A 73. Das u.a. von Touristen sehr frequentierte Nordic-Aktiv-Zentrum auf der Hämmerer Ebene bietet einen kurzen Weg zur Skiarena-Silbersattel der Stadt Steinach.	Sonneberg und Steinach als bedeutsame Landesstraßenverbindungen in diesem Raum präferiert.		
83	169-3.pdf	9	G 3-15	Vielmehr sollte ein unbedingter und kurzfristiger Ausbau der Ortsdurchfahrt der L 1145 in Neuhaus am Rennweg (Sonneberger Straße, Bahnhofstraße) erfolgen. Dieser Abschnitt der Landesstraße befindet sich in einem für Fahrzeugverkehr und Anlieger unzumutbarem Zustand. Ein weiterer zeitlicher Aufschub ist nicht länger akzeptabel. Diese Straßenbaumaßnahme im Stadtgebiet Neuhaus am Rennweg und der Ausbau der Ortsdurchfahrt der L 1112 im Ortsteil Scheibe-Alsbach haben existenzielle Bedeutung für die Stadt und die Region und somit unbedingte Vorrang.	nicht entsprochen Festsetzungen zu Ausbaumaßnahmen im Bestandsnetz von Straßen jeglicher Bau- lastträgerschaft gehören nicht zur Regelungskompetenz der Regionalplanung. Die dazu in der Anregung genannten Landesstraßen bedürfen entsprechender Festsetzungen im Landesstraßenbedarfsplan von Thüringen.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
84	172-1.pdf	4	G 3-15	In die Aufzählung der Straßenverbindungen sind aufzunehmen: • Schalkau - Rödentel (Bayern) L 1112 • Schalkau- Limbach L 1112 Mit dieser Straßenverbindung wird insbesondere auch der Leistungsaustausch zwischen dem Grundzentrum Schalkau und anderen Grund- und Mittelzentren der Umgebung ermöglicht. Gleichzeitig dient sie der Erreichbarkeit und Erschließung von Räumen mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung. Aus den genannten Gründen fordert die Stadt Schalkau die Aufnahme dieser Straßenverbindung in die Liste der bedeutsamen Landesverbindungsstraßen. Begründung: Die Landesstraße L 1112 - als regional bedeutsame Straßenverbindung - gewährleistet die Erreichbarkeit des Grundzentrums Schalkau aus nördlicher und südlicher Richtung. In nördliche Richtung führt diese Straße nach Limbach und bindet so Schalkau weiterführend über die Bundesstraße B 281 an das Mittelzentrum Neuhaus am Rennweg/ Lauscha an. Eine Vernetzung von Schalkau mit anderen bedeutenden Räumen für Tourismus und Erholung innerhalb der Rennsteigregion wird so sichergestellt. In südliche Richtung verbindet die Landesstraße das Grundzentrum Schalkau mit dem Mittelzentrum Rödentel im Coburger Land. Die Straße nutzen täglich viele Pendler.	teilweise entsprochen Die Relation der L 1112/L 2206 verbindet das Grundzentrum Schalkau mit dem Mittelzentrum Rödentel und schafft Anbindungen an das Bundesfernstraßennetz (B 89, B 4). Das entspricht dem funktionalen Steuerungsansatz des Plansatzes G 3-15. Dementsprechend wird diese Relation als bedeutsame Landesstraßenverbindung in den Plansatz G 3-15 aufgenommen. Die in der Anregung genannte L 1112 zwischen Schalkau und Limbach stellt keine bedeutsame Landesstraßenverbindung im Sinne des Plansatzes G 3-15 dar. Limbach als Ortsteil der Stadt Neuhaus am Rennweg übt selbst keine zentralörtlichen Funktionen aus.	Der Plansatz G 3-15 (Bedeutsame Landesstraßenverbindungen) wird um folgenden Anstrich ergänzt: "-Schalkau - Rödentel/B 4 (L 1112/L 2206)"	
85	7-2.pdf	6	G 3-15	Neben der Verbindung B19 (bei Barchfeld) - Bad Liebenstein - Ruhla - B88 über die	nicht entsprochen		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plansatz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
				1027 /L1022 fehlt die direkte Autobahnanbindung über die L1022 in Winterstein. Diese Strecke ist die Hauptverbindungsachse zwischen dem Mittelzentrum Bad Salzungen und der östlichen Richtung zur A4 (Richtung Erfurt/Gotha/Mittelthüringen). Sie wird von Pendlern, Touristen, Patienten (Bad Liebenstein, Bad Salzungen), Krankentransporten und der Bundeswehr (Standort Bad Salzungen) intensiv genutzt und ist trotz ihres topographisch schwierigen Profils eine für den südlichen Wartburgkreis bedeutsame Landesstraßenverbindung, die in der Aufstellung ergänzt werden sollte.	Bei der in der Anregung genannten L 1022 handelt es um die L 1027 in der Relation Bad Liebenstein - Winterstein - B 88 - Waltershausen - A 4. Diese Verbindung wird nicht als bedeutsame Landesstraßenverbindung im Sinne des Plansatzes G 3-15 ausgewiesen. Aufgrund der bestehenden Straßennetzdicke und der Verbindungsfunktion der Zentralen Orte Bad Liebenstein und Ruhla mit Anbindung an die B 88 werden die L 1027/L 2119 als bedeutsame Landesstraßenverbindungen in diesem Raum präferiert. Auch seitens der RPG Mittelthüringen ist die L 1027 von Waltershausen über Winterstein nach Bad Liebenstein nicht als bedeutsame Landesstraßenverbindung im Regionalplanentwurf festgelegt.		
86	51-1.pdf	5	G 3-15	Die L 1016 Eisenach - Mühlhausen soll als bedeutsame Landesstraßenverbindung erhalten werden. Dies ist auch richtig und wichtig, denn seit 2017 ist sie u.a. in das Netz der landesbedeutsamen Öffentlichen- Personen-Nahverkehrs-Linien aufgenommen worden und verbindet die Welterbestandorte Wartburg Eisenach mit dem Nationalpark Hainich Mühlhausen. Allerdings ist die Verkehrsbelastung in den Ortsdurchfahrten Mihla und Nazza derart hoch, dass gesundheitliche Beeinträchtigungen der Anwohner, besonders durch die ständige Lärmbelastung durch Schwerlastverkehr, zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Lebensqualität und des Wohnstandortes führen. Es wird daher für den Bereich Mihla	zur Kenntnis genommen Die L 1016 Eisenach - Mühlhausen ist im Plansatz G 3-15 bereits als bedeutsame Landesstraßenverbindung festgelegt. In dieser Relation fungiert sie auch als landesbedeutsame Achse im Netz des straßengebundenen ÖPNV.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				- Nazza - Langula der Neubau einer Orts- umfahrung im Zuge der L 1016 gefordert!			
87	6-14.pdf	14	G 3-15	Aufnahme der Verbindung Eisenach - Sät- telstädt/BAB 4 (B 84/L 3007) als bedeut- same Landesstraßenverbindung. Begründung: Der Landesstraßenverbindung L 3007 zwi- schen Eisenach und der Anschlussstelle 40b "Sättelstädt" der BAB 4 dient als Um- leitungsstrecke der BAB 4 im Havariefall und als Verbindung zu den höherrangigen Ebenen des Straßennetzes.	entsprochen Die Landesstraße L 3007 wird als bedeut- same Landesstraßenverbindung aufge- nommen, da sie für die Zentralen Orte Ei- senach und Wutha-Farnroda als raumbe- deutsame Anbindung an die Autobahn A 4 über die Anschlussstelle Sättelstädt fun- giert. Diese Straßenverbindung ist für den östlichen Teil des Stadt-Umland-Raumes von Eisenach verkehrsrelevant.	Der Plansatz G 3-15 wird um folgenden Anstrich er- gänzt: "-Eisenach - Wutha-Farn- roda - Sättelstädt/BAB 4 (L 3007)"	
88	197- 16.pdf	62	G 3-16	Grundsatz und Begründung zur "Umset- zung von Vorhaben im Landesstraßen- netz" sind zu präzisieren oder in Leitvor- stellung umzuwandeln. Begründung: Der Neubau der Ortsumfahrung Queien- feld im Zuge der L 2668 befindet sich der- zeit im Bau.	entsprochen Der Plansatz G 3-16 entfällt, da die OU Queienfeld realisiert und unter Verkehr ist sowie der Bedarf für die OU Steinfeld nicht valide nachweisbar ist. Für weitere zügig umzusetzende Vorha- ben fehlt es an notwendigen planreifen Un- terlagen bzw. an Baurecht.	Der Plansatz G 3-16 wird komplett gestrichen. Im Plansatz Z 3-2 entfallen die Anstriche: „-Ortsumfahrung <u>Queienfeld</u> im Zuge der L 2668 - Ortsumfahrung <u>Steinfeld</u> im Zuge der L 1134“.	
89	3-9.pdf	47	G 3-16	Entsprechend der kartographischen Dar- stellungen in der Raumnutzungskarte sollte der Neubau einer OU Dermbach - Wiesenthal (L 1026) im Text ergänzt wer- den. Begründung: siehe Hinweis zu G 3-13	nicht entsprochen Der Plansatz G 3-16 wird komplett gesti- chen (siehe 197-16-62). Zudem sind die Ortsumfahrungen Derm- bach und Wiesenthal im Zuge der L 1026 bereits in G 3-17 (Trassenkorridore) ent- halten.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
90	520-1.pdf	15	G 3-16	Neubau einer Ortsumfahrung Queienfeld im Zuge der L 2668 - Maßnahme befindet sich im Bau	entsprochen Der Plansatz G 3-16 entfällt, da die OU Queienfeld realisiert und unter Verkehr ist sowie der Bedarf für die OU Steinfeld nicht valide nachweisbar ist.	Der Plansatz G 3-16 wird komplett gestrichen. Im Plansatz Z 3-2 entfallen die Anstriche: „Ortsumfahrung <u>Queienfeld</u> im Zuge der L 2668 - Ortsumfahrung <u>Steinfeld</u> im Zuge der L 1134“.	
91	582-1.pdf	2	G 3-17	Die [REDACTED] lehnt den geplanten Trassenkorridor für die Ortsumfahrung Marksuhl im Zuge der B84 Umverlegung ab. Begründung: Seit der Wiedervereinigung 1990 hat [REDACTED] in Summe 30,1 ha LNF verloren. Die Flächen wurden für die Neuansiedlung des Gewerbegebietes Marksuhl „Im Meilesfeld“ mit 25,4 ha sowie für verschiedene Neubaugebiete mit einer Fläche von 4,7 ha in der ehemaligen Gemeinde Marksuhl zur Verfügung gestellt. Damit haben wir einen nicht unerheblichen Beitrag zur Entwicklung unserer Gemeinde beigetragen. Die geplante Ortsumfahrung Marksuhl zerschneidet im geplanten Trassenkorridor wertvolles Ackerland, welches sich im Vorranggebiet Landwirtschaftliche Bodennutzung LB 25 Förtha/Eckardtshausen sowie LB 33 Wünschensuhl/ Barchfeld befindet. Durch die mögliche Ortsumfahrung Marksuhl werden dabei wertvolle Acker- aber auch Grünland- sowie Waldflächen unwiederbringlich zerstört. Letztlich wird dadurch die Leis-	nicht entsprochen Raumbedeutsame Erfordernisse der Fachplanungen wurden nach Maßgabe des § 7 Abs. 4 ROG und § 5 ThürLPIG unter Abwägung mit anderen raumbedeutsamen Belangen und unter Berücksichtigung des maßstabsbezogenen Abstraktions- und Detaillierungsgrades des Regionalplans (M 1:100.000) sowie des ihnen (sachlich/räumlich) zukommenden regionalplanerischen Gewichts als Festlegungen in den Entwurf aufgenommen. Eine inhaltliche Prüfung und Bewertung der übermittelten aktualisierten Fachdaten und der räumlich sowie inhaltlich konkretisierten Fachbelange der verschiedenen Fachplanungsträger erfolgte im Rahmen der Entwurfserarbeitung. Die Ortsumfahrung Marksuhl sichert eine höhere Leistungs- und Funktionsfähigkeit einer regional wichtigen Verkehrsstrasse mit dem Ziel verbesserter Erreichbarkeitsverhältnisse in der Fläche (Verknüpfung von Haupttrassen und Zentralen Orten) und dient gleichzeitig der Entlastung der		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				tungsfähigkeit unseres Betriebes nachhaltig geschwächt. Die Ortsumfahrung Marksuhl würde für uns einen erneuten Verlust von circa 6,0 ha LNF bedeuten. Aufgrund der hier angeführten Gründe lehnen wir die Ortsumfahrung der B84 für Marksuhl ab. Für weitere Fragen stehen wir zur Verfügung.	Ortschaft vom Durchgangsverkehr (insbesondere Schwerlastverkehr). Sie ist im Bundesverkehrswegeplan festgelegt. Neue fachliche bzw. fachrechtliche Erkenntnisse, die eine andere Beurteilung der Sachlage zulassen, liegen nicht vor. Unter den genannten Voraussetzungen ist kein verändertes Darstellungserfordernis erkennbar. Zu den im Regionalplan (Raumnutzungskarte) diesbezüglich getroffenen Sicherungen von Trassen oder Trassenkorridoren ist anzumerken, dass sie kein Bestandteil von Vorranggebieten (z.B. landwirtschaftliche Bodennutzung) sind, die durch diese Trassen oder Trassenkorridore gequert werden. Die standortbezogene Berücksichtigung anderer Belange ist durch die Bindungswirkung der Festlegung (Grundsatz der Raumordnung) in nachfolgenden Verfahren möglich. Ein Grundsatz der Raumordnung ist mit Bezug zum jeweiligen Einzelfall abwägend einzustellen. Damit ist gesichert, dass andere Belange oder fachrechtliche Anforderungen bzw. Erfordernisse in den jeweiligen Verfahren durch die zuständigen Behörden bzw. Verfahrensträger entsprechend gewürdigt werden können. Dabei ist ferner zu beachten, dass bestehende fachrechtliche Regelungen durch die Festlegungen des Regionalplans nicht ersetzt oder außer Kraft gesetzt werden.		
92	169-2.pdf	9	G 3-17	Eine immer wieder in den Planungen angekündigte Ortsumgehung der B 281 für Neuhaus am Rennweg wird	nicht entsprochen		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				abgelehnt. Diese würde erhebliche Nachteile in Bezug auf die Wahrnehmung der Stadt, des Wirtschaftsstandortes und auch für das Beherbergungsgewerbe bedeuten. Stadt und Ortsteile wären vom Durchgangsverkehr abgeschnitten.	Der im Plansatz G 3-17 und in der Raumnutzungskarte festgelegte Trassenkorridor für die Ortsumfahrung Neuhaus a.Rwg. im Zuge der B 281/B 4 neu folgt dem Sachstand, dass das Vorhaben Bestandteil des gültigen Bundesverkehrswegeplanes 2030 ist. Es handelt sich um einen Grundsatz der Raumordnung. Damit soll gewährleistet werden, dass weitere vertiefende Untersuchungen/Planungen erfolgen können. Grundsätze der Raumordnung sind noch keine abschließenden Abwägungsentscheidungen, sondern mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellende raumordnerische Belange. Diese sind auch noch einer Abwägung zugänglich. Neue fachliche bzw. fachrechtliche Erkenntnisse, die einen Verzicht auf das Vorhaben begründen oder eine andere Beurteilung der Sachlage zulassen, liegen nicht vor. Unter den genannten Voraussetzungen ist kein verändertes Darstellungserfordernis erkennbar.		
93	31-4.pdf	6	G 3-17	Die Freihaltung der Trasse für eine Ortsumfahrung der B84 für die Stadt Vacha wird ausdrücklich begrüßt. So kann die Stadt Vacha perspektivisch von dem erheblichen Durchgangsverkehr entlastet werden.	zur Kenntnis genommen Die Ausweisung eines Trassenkorridors für die Ortsumfahrung Vacha im Zuge der B 84 im Plansatz G 3-17 und in der Raumnutzungskarte folgt dem Sachstand, dass das Vorhaben Bestandteil des gültigen Bundesverkehrswegeplanes 2030 ist. Es handelt sich um einen Grundsatz der Raumordnung. Damit soll gewährleistet werden, dass weitere vertiefende Untersuchungen/Planungen erfolgen können. Grundsätze der Raumordnung sind noch		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					keine abschließenden Abwägungsentscheidungen, sondern mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellende raumordnerische Belange. Diese sind auch noch einer Abwägung zugänglich. Da bisher keine neuen fachlichen bzw. fachrechtlichen Erkenntnisse vorliegen, die einen Verzicht auf das Vorhaben begründen oder eine andere Beurteilung der Sachlage zulassen, wird dieser Trassenkorridor weiterhin ausgewiesen.		
94	3-9.pdf	48	G 3-17	Die Verlegung der Ortsdurchfahrt Berka/Werra (Neubauvorhaben mit vordringlichem Bedarf, Vorentwurf genehmigt) sollte in den Text und die kartographische Darstellung mit übernommen werden. Begründung: ???	entsprochen Das in der Anregung genannte Vorhaben wird in den Plansatz G 3-17 und die Raumnutzungskarte aufgenommen. Im Thüringer Landesstraßenbedarfsplan 2030 ist dieses Vorhaben im vordringlichen Bedarf eingestuft. Bei der betroffenen L 1023 handelt es sich nicht um eine im Regionalplanentwurf festgelegte bedeutsame Landesstraßenverbindung (siehe G 3-15).	Der Plansatz G 3-17 wird um folgenden Anstrich ergänzt: "-Verlegung der Ortsdurchfahrt Berka/Werra im Zuge der L 1023"	
95	3-9.pdf	86	G 3-17	Straßenplanung • zwei Korridore bei Behringen - ROV? Nordvariante war doch dabei ausgeschlossen worden	entsprochen Im Regionalplanentwurf wird betreffs der Ortsumfahrungen Behringen und Reichenbach im Zuge der B 84 nur noch die Südvariante im Plansatz und in der Raumnutzungskarte ausgewiesen.	Im Plansatz G 3-17 werden im Anstrich „Ortsumfahrungen für Behringen und Reichenbach im Zuge der B 84“ die in Klammern gesetzten "2 Varianten" gestrichen. In der Raumnutzungskarte wird nur noch der südliche Trassenkorridor ausgewiesen.	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
96	448-1.pdf	2	G 3-17	Die geplante Ortsumgehung Hildburghausen kann aus meiner Sicht entfallen. Mit der Fertigstellung der BAB 71 und 73 hat sich der Verkehr nicht so entwickelt, dass ein Bedarf ersichtlich ist. Außerdem findet sich diese Ortsumgehung auch nicht im Bundesverkehrswegeplan wieder, sodass eine absehbare Realisierung nicht in Sicht ist.	nicht entsprochen Die Ortsumfahrung Hildburghausen ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 im weiteren Bedarf eingestuft. Auf dieser verkehrsplanerischen Grundlage fußend verfolgt die Regionalplanung das Ziel, mittels dieses Vorhabens die für die Planungsregion bedeutsame Verkehrsverbindung B 89 zwischen der A 71 und der A 73 in ihrer Leistungsfähigkeit und Durchgängigkeit zu verbessern. Dazu werden entsprechende Erfordernisse der Raumordnung im Regionalplanentwurf festgesetzt (siehe G 3-12, G 3-17 und Raumnutzungskarte). Im Übrigen gehört die zeitliche Realisierung von Vorhaben nicht zur Regelungskompetenz der Regionalplanung.		
97	520-1.pdf	16	G 3-17	Ortsumfahrung Vacha im Zuge der B 84 - Maßnahme nicht Bestandteil des Bedarfsplanes Bundesfernstraßen 2016	zur Kenntnis genommen Das Vorhaben "Neubau einer Ortsumfahrung Vacha im Zuge der B 84" ist trotz der nicht erfolgten Aufnahme in den Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 ein wichtiger Baustein zur notwendigen Verbesserung der Leistungs- und Durchlassfähigkeit der B 84 als Fernstraßenverbindung zwischen Thüringen und Hessen. Entsprechend werden im Regionalplanentwurf Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-17) und kartographischer Form (Sicherung Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte) festgelegt. Dies erfolgt im Interesse der Entwicklungsfähigkeit der regional bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen.		
98	520-1.pdf	17	G 3-17	Ortsumfahrung Dönges im Zuge der B 84 - Maßnahme nicht Bestandteil des Bedarfsplanes Bundesfernstraßen 2016	zur Kenntnis genommen Das Vorhaben "Neubau einer Ortsumfahrung Dönges im Zuge der B 84" ist trotz der nicht erfolgten Aufnahme in den Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 ein wichtiger Baustein zur notwendigen Verbesserung der Leistungs- und Durchlassfähigkeit der B 84 als Fernstraßenverbindung zwischen Thüringen und Hessen. Entsprechend werden im Regionalplanentwurf Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-17) und kartographischer Form (Sicherung Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte) festgelegt. Dies erfolgt im Interesse der Entwicklungsfähigkeit der regional bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen.		
99	520-1.pdf	18	G 3-17	Ortsumfahrung Dorndorf/Merkers im Zuge der B 62 - Maßnahme nicht Bestandteil des Bedarfsplanes Bundesfernstraßen 2016	zur Kenntnis genommen Das Vorhaben "Neubau einer Ortsumfahrung Dorndorf/Merkers im Zuge der B62" ist trotz der nicht erfolgten Aufnahme in den Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 ein wichtiger und unverzichtbarer Baustein zur notwendigen Verbesserung der Leistungs- und Durchlassfähigkeit der B 62 als		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					Fernstraßenverbindung zwischen der B 19 und der A 4 in Hessen. Entsprechend werden im Regionalplanentwurf Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-10, G 3-17) und kartographischer Form (Sicherung Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte) festgelegt. Dies erfolgt im Interesse der Entwicklungsfähigkeit der regional bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen.		
100	520-1.pdf	19	G 3-17	Ortsumfahrung Langenfeld (Bad Salzungen) im Zuge der B 285 - Maßnahme nicht Bestandteil des Bedarfsplanes Bundesfernstraßen 2016	zur Kenntnis genommen Betreffs einer Ortsumfahrung des Ortsteils Langenfeld der Stadt Bad Salzungen im Zuge der B 285 erfolgte keine Ausweisung im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016. Unter verkehrsplanerischen Aspekten wird kein Bedarf für diese Ortsumfahrung gesehen, da die derzeitige Verkehrsführung der B 285 durch die Ortslage Langenfeld mit Anbindung an die Ortsumfahrung Bad Salzungen im Zuge der B 62 als ausreichend bewertet wird. Dennoch wird regionalplanerisch an der bisherigen Ausweisung zur Sicherung eines Trassenkorridors in der Raumnutzungskarte festgehalten. Dies erfolgt im Interesse der Entwicklungsfähigkeit der regional bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur und für den Fall, dass die Belastung der Ortslage Langenfeld seitens des Durchgangsverkehrs - besonders des Schwerlastverkehrs - eine Umgehungs-lösung erfordert.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit einer OU für Langenfeld ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen.		
101	520-1.pdf	20	G 3-17	Ortsumfahrung Herpf im Zuge der L 2621 (mit Anbindung an künftige B 87neu) - im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 Bestandteil der Maßnahme Neubau der B 87n Herpf - Stepfershausen	entsprochen Dem Plangeber ist bekannt, dass der Neubau der Ortsumfahrung Stepfershausen Bestandteil der im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 enthaltenen Maßnahme Neubau der Ortsumfahrung Herpf (B 87n) ist. Im Regionalplanentwurf wird diesem Sachverhalt entsprochen. In G 3-13, Z 3-2 und G 3-17 erfolgen entsprechende Änderungen.	Der Plansatz G 3-13 wird wie folgt geändert: - Der Anstrich "-Neubau einer OU Stepfershausen" entfällt. - Dafür wird der Anstrich "-Neubau einer OU Herpf" um "/Stepfershausen" ergänzt. Im Plansatz Z 3-2 wird der Anstrich "-Ortsumfahrung Herpf/Stepfershausen im Zuge der L 1124 (künftige B 87n)" gestrichen und in den Plansatz G 3-17 aufgenommen.	
102	520-1.pdf	21	G 3-17	Straßenverbindung zw. Schmalkalden und Benshausen im Zuge der L 1118 (künftige B 62neu) - Maßnahme nicht Bestandteil des Bedarfsplanes Bundesfernstraßen 2016 - der Abschnitt L 1118 Viernau - Benshausen ist Bestandteil des Entwurfs zum Landesstraßenbedarfsplan 2030 im Bereich des punktuellen Um- und Ausbaus freie Strecke	zur Kenntnis genommen Die im Plansatz G 3-17 enthaltene Straßenverbindung zwischen Schmalkalden und Benshausen im Zuge der L 1118 (künftige B 62neu) (Trassenkorridor) sowie die im Plansatz G 3-11 enthaltenen Vorhaben - Neubau einer Teilortsumfahrung für Schmalkalden - Aus- und Neubau der L 1118 zwischen Viernau und Benshausen sind trotz der nicht erfolgten Aufnahme in den Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					wichtige Bausteine zur notwendigen Verbesserung der Leistungs- und Durchlassfähigkeit der bedeutsamen Landesstraßenverbindung zwischen der B 19 bei Wernshausen/Niederschmalkalden und der AS Suhl/Zella-Mehlis der A 71 (als künftige B 62 vorgesehen). Das in G 3-11 enthaltene Vorhaben - Aus- und Neubau der L 1118 zwischen Viernau und Benshausen ist zumindest im Thüringer Landesstraßenbedarfsplan 2030 unter der Bezeichnung "punktuelle Um- und Ausbau freie Strecke" enthalten. Entsprechend werden im Regionalplanentwurf Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-11 und G 3-17) und kartographischer Form (Sicherung Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte) festgelegt. Dies erfolgt im Interesse der Entwicklungsfähigkeit der regional bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen.		
103	520-1.pdf	22	G 3-17	Werraquerung im Bereich Obermaßfeld-Grimmenthal im Zuge der L 1131 - Maßnahme nicht Bestandteil des Entwurfs zum Landesstraßenbedarfsplan 2030	zur Kenntnis genommen Das im Plansatz G 3-17 enthaltene Vorhaben "Werraquerung im Bereich Obermaßfeld-Grimmenthal im Zuge der L 1131" ist trotz der nicht erfolgten Aufnahme in den Thüringer Landesstraßenbedarfsplan 2030 ein relevanter Baustein zur Entlastung der Ortslage Obermaßfeld vom Durchgangsverkehr.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					Durch die bereits im Planfeststellungsverfahren befindliche Neubautrasse der L 1131 werden sowohl die Ortslage Obermaßfeld mit dem Gewerbegebiet Grimmenthal als auch die Ortslage Einhausen mittels einer leistungsfähigen Straßenverbindung an das südlich der Werra gelegene Fernstraßennetz angebunden. Die Erschließungsfunktion für das genannte Gewerbegebiet wird durch die direkte Verbindung zur L 3089 und zur A 71 (AS Meiningen – Süd) verbessert. Entsprechend werden im Regionalplanentwurf Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-17) und kartographischer Form (Sicherung Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte) festgelegt. Dies erfolgt im Interesse der Entwicklungsfähigkeit der regional bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen.		
104	520-1.pdf	23	G 3-17	Ortsumfahrung Heßberg im Zuge der B 89 - im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 Bestandteil der Maßnahme Neubau B 89 Ortsumgehung Hildburghausen	entsprochen Dem Plangeber ist bekannt, dass der Neubau der Ortsumfahrung Heßberg im Zuge der B 89 Bestandteil der im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 enthaltenen Maßnahme Neubau der Ortsumfahrung Hildburghausen im Zuge der B 89 ist. Im Regionalplanentwurf wird diesem Sachverhalt entsprochen. In den betroffenen Plansätzen erfolgt nur noch die Nennung der Ortsumfahrung Hildburghausen mit der	Die Plansätze G 3-12 und G 3-17 werden wie folgt geändert: - Der Anstrich "-Neubau einer OU Heßberg" entfällt. - Dafür wird der Anstrich "-Neubau einer OU Hildburghausen" um die Worte "(beinhaltet OU Heßberg)" ergänzt.	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					in Klammern gesetzten Ergänzung, dass diese die OU Heßberg beinhaltet.		
105	520-1.pdf	24	G 3-17	Ortsumfahrung Schackendorf im Zuge der B 89 - im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 Bestandteil der Maßnahme Neubau B 89 Ortsumgehung Harras	entsprochen Dem Plangeber ist bekannt, dass der Neubau der Ortsumfahrung Schackendorf im Zuge der B 89 Bestandteil der im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 enthaltenen Maßnahme Neubau der Ortsumfahrung Harras im Zuge der B 89 ist. Im Regionalplanentwurf wird diesem Sachverhalt entsprochen. In den betroffenen Plansätzen erfolgt nur noch die Nennung der Ortsumfahrung Harras mit der in Klammern gesetzten Ergänzung, dass diese die OU Schackendorf beinhaltet.	Die Plansätze G 3-12 und G 3-17 werden wie folgt geändert: - Der Anstrich "-Neubau einer OU Schackendorf" entfällt. - Dafür wird der Anstrich "-Neubau einer OU Harras" um die Worte "(beinhaltet OU Schackendorf)" ergänzt.	
106	520-1.pdf	25	G 3-17	Ortsumfahrung Sachsenbrunn im Zuge der B 281 - Maßnahme nicht Bestandteil des Bedarfsplanes Bundesfernstraßen 2016	zur Kenntnis genommen Das Vorhaben "Neubau einer Ortsumfahrung Sachsenbrunn im Zuge der B 281" ist trotz der nicht erfolgten Aufnahme in den Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 ein wichtiger Baustein zur notwendigen Verbesserung der Leistungs- und Durchlassfähigkeit der B 281 als Fernstraßenverbindung zwischen der A 73 (AS Eisfeld-Nord) in Südwestthüringen und der A 9 (AS Triptis) in Ostthüringen. Entsprechend werden im Regionalplanentwurf Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-17) und kartographischer Form (Sicherung Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte) festgelegt. Dies erfolgt im Interesse der Entwicklungsfähigkeit der regional bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					Die Entscheidung über die planungsrecht-liche Zulässigkeit des Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen.		
107	1082-1.pdf	1	G 3-17	Widerspruch gegen die Ortsumfahrung - Ortsteil Langenfeld Begründung: Die [REDACTED] bewirtschaftet unter anderem den überwiegenden Anteil der landwirtschaftlichen Flächen im Raum Langenfeld. Seit 1990 sind unserer Genossenschaft durch den Bau von Umgehungsstraßen mit zugehörigen Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen sowie der Erschließung von Gewerbe- u. Wohngebieten ca. 280 ha landwirtschaftliche Nutzfläche verloren gegangen. Als Betrieb mit starker Tierhaltung (Milchproduktion, Mutterkuhhaltung und Rindermast) sind wir auf die Erhaltung landwirtschaftlicher Nutzflächen zur Futterproduktion und zur Produktion von Marktfrüchten als Einkommensgrundlage angewiesen. Unsere Genossenschaft ist Arbeitgeber für ca. 40 Arbeitskräfte. Durch den Bau einer Ortsumfahrung Langenfeld würden landwirtschaftliche Vorrangflächen zerschnitten. Dabei handelt es sich um betriebsnahe und gut zu bewirtschaftende Flächen. Durch den Ausbau der B 62 ist die Anbindung an das Gewerbegebiet Langenfeld ausreichend gegeben. Den Bau der Ortsumgehung Langenfeld im Bereich der im Plan eingezeichneten Trassenfreihaltung lehnen wir daher ab.	nicht entsprochen Betreffs einer Ortsumfahrung des Ortsteils Langenfeld der Stadt Bad Salzungen im Zuge der B 285 erfolgte keine Ausweisung im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016. Unter verkehrsplanerischen Aspekten wird kein Bedarf für diese Ortsumfahrung gesehen, da die derzeitige Verkehrsführung der B 285 durch die Ortslage Langenfeld mit Anbindung an die Ortsumfahrung Bad Salzungen im Zuge der B 62 als ausreichend bewertet wird. Dennoch wird regionalplanerisch an der bisherigen Ausweisung zur Sicherung eines Trassenkorridors in der Raumnutzungskarte festgehalten. Dies erfolgt im Interesse der Entwicklungsfähigkeit der regional bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur und für den Fall, dass die Belastung der Ortslage Langenfeld seitens des Durchgangsverkehrs - besonders des Schwerlastverkehrs - eine Umgehungs-lösung erfordert. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit einer OU für Langenfeld ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
108	249-1.pdf	19	G 3-17	Ortsumfahrung Spechtsbrunn: Hier bestehen [REDACTED] gegen die geplante Ortsumgehung des Ortes Spechtsbrunn keine Einwände, soweit mit der beabsichtigten Baumaßnahme das Quellgebiet des Arnsbaches ca. 0,9 km nordwestlich von Spechtsbrunn mit seinen schützenswerten Bergwiesenstrukturen an der Südostseite des Tatanfangs nicht betroffen ist.	zur Kenntnis genommen Im Regionalplanentwurf werden zu dem im Thüringer Landesstraßenbedarfsplan 2030 enthaltenen Vorhaben "Ortsumfahrung Spechtsbrunn im Zuge der L 1152" Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-17) und kartographischer Form (Sicherung eines Trassenkorridors in der Raumnutzungskarte) festgelegt. Als Grundsätze der Raumordnung sind sie nicht abschließend abgewogen. Sie entsprechen dem derzeitigen Stand der Fachplanung. Insoweit können die genannten Fachbelange in nachfolgenden Planungsschritten/-verfahren behandelt werden. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit dieses Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegungen noch offen.		
109	249-1.pdf	20	G 3-17	Ortsumfahrung Neuhaus/Rwg in Verbindung mit OU Lichte/Schmiedefeld/Reichmannsdorf Den in den Kartenunterlagen dargestellten Planungskorridor für die Ortsumgehung Neuhaus/Rwg lehnt [REDACTED] wie nachfolgend beschrieben ab. Begründung: Durch die geplante Trassenführung südlich des Bahnhofes Ernstthal am Rennsteig und westlich der Bahntrasse von Ernstthal zum Haltepunkt-Neuhaus-Igels hieb sowie der Bereiche südlich des jetzigen Industriegebietes am Bornhügel wer-	nicht entsprochen Im Regionalplanentwurf werden zu dem im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenen Vorhaben "OU Lichte/Schmiedefeld/Reichmannsdorf" Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-14) und kartographischer Form (Sicherung eines Trassenkorridors in der Raumnutzungskarte) festgelegt. Als Grundsätze der Raumordnung sind sie nicht abschließend abgewogen. Sie entsprechen dem derzeitigen Stand der Fachplanung. Insoweit können die genannten Fachbelange in nachfolgenden Planungsschritten/-verfahren behandelt werden.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
				den die im Gebiet um Neuhaus/Rwg wertvollsten Quell- und Bergwiesenbereiche zerstört. Insbesondere sind die nach der FFH-Richtlinie geschützten prioritären Lebensraumtypen Berg-Mähwiese (LRT 6520) und "Artenreiche Borstgrasrasen" (LRT 6230) bei Umsetzung des Vorhabens betroffen. Die Möglichkeit eines Ausgleichs für den Verlust dieser Lebensräume ist nicht gegeben. Konkret wird hierbei insbesondere auch ein wertvoller, nach der RL-Thüringen hochgradig gefährdeter Torfbinsen-Borstgrasrasen (RL-Thür. Kat.2), der sich südwestlich der Bahnlinie bei Ernstthal befindet, der völligen Zerstörung ausgesetzt. Hier existiert der derzeit größte Bestand des Breitblättrigen Knabenkrautes (RL-Thür.Kat.2) des Landkreises Sonneberg. Zudem wachsen im Vorhabensgebiet mehrere, nach der Roten Liste Thüringens gefährdete, Pflanzenarten. Zu nennen sind hierbei der Moor-Klee, <i>Trifolium spadicaeum</i> (RL-Thür.2), Trollblume, <i>Trollius europaeus</i> (RL Thür.3); Quendel-Kreuzblume, <i>Polygala serpyllifolia</i> (RL-Thür.3), ÖhrchenHabichtskraut, <i>Hieracium lactuce/Ja</i> (RL-Thür.3); Kugeliger Frauenmantel, <i>Alchemilla subglobosa</i> (RL Thür.3), Schmalblättriges Wollgras, <i>Eriophorum angustifolium</i> (RL Thür.3), Fadenbinse, <i>Juncus filiformis</i> (RL Thür.3), Wald-Läusekraut, <i>Pedicularis sylvatica</i> (RL-Thür.3), Weicher Pippau, <i>Crepis mollis</i> (RL-Thür.3) und Echte Arnika, <i>Arnica montana</i> (RL-Thür.2). Für den Erhalt letztgenannter beider Arten trägt Deutschland be-	Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit dieses Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegungen noch offen. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf verändern.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plansatz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
				reits eine gesamteuropäische Verantwortung. Teile des Areal sind außerdem potentiell Bruthabitat des in Thüringen gefährdeten Wiesenpieper (RlThür. 3), der hier in der Vergangenheit beobachtet werden konnte. Die qualligen Wiesenbereiche beherbergen zudem partiell größere Populationen der Sumpfschrecke-(RL-Thür.3), die in den höheren Lagen des Thüringer Schiefergebirges nur noch wenige Vorkommen zählt. Mit der geplanten Umgehungsstraße werden außerdem die Quellhorizonte im Einzugsbereich der Steinach massiv gestört. Im Zusammenwirken mit der versiegelten Verkehrsfläche in der niederschlagsreichen Kammregion ist nach Umsetzung des Projektes von einer zusätzlichen Verschärfung der Hochwassersituation am Unterlauf der Steinach auszugehen, die anderenorts wiederum zusätzliche, kostenintensive Schutzmaßnahmen erforderlich macht. Als zwangsläufige Folge zur Abwendung von Hochwasserschäden sind dadurch weitere Eingriffe in den Naturhaushalt nicht auszuschließen.			
110	197-16.pdf	44	G 3-17	Das Vorhaben L 1023 - Verlegung der Ortsdurchfahrt Berka/Werra, welches sich im Entwurf zum Landesstraßenbedarfsplan 2030 im vordringlichen Bedarf befindet (siehe LStrBPI, Projektdossier A-58), ist vom Regionalplan Südwestthüringen ebenfalls betroffen.	entsprochen Das in der Anregung genannte Vorhaben wird in den Plansatz G 3-17 und die Raumnutzungskarte aufgenommen. Im Thüringer Landesstraßenbedarfsplan 2030 ist dieses Vorhaben im vordringlichen Bedarf eingestuft. Bei der betroffenen L 1023 handelt es sich nicht um eine im Regionalplamentwurf festgelegte bedeutsame Landesstraßenverbindung (siehe G 3-15).	Der Plansatz G 3-17 wird um folgenden Anstrich ergänzt: "-Verlegung der Ortsdurchfahrt Berka/Werra im Zuge der L 1023"	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
111	197-16.pdf	63	G 3-17	Bei der Trassierung der geplanten Ortsum-fahrung Kaltennordheim im Bereich Einodsmühle soll die Waldfläche möglichst geschont werden. Begründung Die geplante Ortumfahrung führt im Be-reich Einodsmühle durch eine Waldfläche mit einem gesetzlich geschützten Biotop.	zur Kenntnis genommen Die konkrete Trassenführung für die Orts-umfahrung Kaltennordheim im Zuge der B 285 obliegt nicht der Zuständigkeit der Regionalplanung (hier nur Freihaltung Trassenkorridor). Die geforderte Vermeidung einer Beein-trächtigung von Waldflächen mit gesetzlich geschützten Biotopen ist in nachfolgenden Planungsschritten/Verfahren abzuklären.		
112	197-16.pdf	64	G 3-17	Der Grundsatz zur "Freihaltung des Stra-ßentrassen" ist zu präzisieren. Begründung Die Abstimmung mit der Straßenbauver-waltung stellt keine hinreichende Begrün-dung dar. Sofern nicht auf durchgeführte Verfahren verwiesen werden kann, sind die Trassenkorridore jeweils zu begrün-den. Diesbezüglich wird auf folgende Sachstände hingewiesen: • die Ortsumfahrung Vacha im Zuge der B 84; • die Ortsumfahrung Dönges im Zuge der B 84; • die Ortsumfahrung Domdorf/Merkers im Zuge der B 62; • die Ortsumfahrung Langenfeld (Bad Salzungen) im Zuge der B 285; • die Werraquerung im Bereich Ober-maßfeld-Grimmenthal im Zuge der L 1131; • die Ortsumfahrung Sachsenbrunn im Zuge der B 281;	teilweise entsprochen Die Anregungen beziehen sich hauptsäch-lich auf die Begründung zum Plansatz. Diese wird entsprechend der vorgebrach-ten Hinweise geändert. Die im Plansatz G 3-17 enthaltene Stra-ßenverbindung zwischen Schmalkalden und Benshausen im Zuge der L 1118 (künftige B 62neu) (Trassenkorridor) sowie die im Plansatz G 3-11 enthaltenen Vorha-ben - Neubau einer Teilortsumfahrung für Schmalkalden - Aus- und Neubau der L 1118 zwischen Viernau und Benshausen sind trotz der nicht erfolgten Aufnahme in den Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 wichtige Bausteine zur notwendigen Ver-besserung der Leistungs- und Durchlass-fähigkeit der bedeutsamen Landesstra-ßenverbindung zwischen der B 19 bei Wernshausen/Niederschmalkalden und der AS Suhl/Zella-Mehlis der A 71 (als künftige B 62 vorgesehen).	Die Begründung zu Plan-satz G 3-17 wird wie folgt geändert: - Der 1. Absatz wird ge-strichen und ersetzt durch: "Neben den raumge-ordneten Straßenbau-vorhaben (B 19 – Neu-bauabschnitt Wil-helmsthal-Eisenach, OU Etterwinden, OU Wasungen; OU Wall-dorf/Melkers im Zuge der L 2624/L 1124, OU Herpf/Stepfershausen im Zuge der L 1124 (Teilabschnitte einer möglichen B 87 neu); B 84 – OU Behringen/Reichenbach) ist für den überwiegenden Teil der aufgeführten	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				- die Ortsumfahrung Heßberg im Zuge der B 89 ist im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 Bestandteil der Maßnahme Neubau B 89 Ortsumgehung Hildburghausen; - die Ortsumfahrung Schackendorf im Zuge der B 89 ist im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 Bestandteil der Maßnahme Neubau B 89 Ortsumgehung Harres. Die Straßenverbindung zwischen Schmalkalden und Benshausen im Zuge der L 1118 (künftige B 62neu) ist nicht Bestandteil des Bedarfsplanes Bundesfernstraßen 2016. Der Abschnitt L 1118 Viernau - Benshausen ist Bestandteil des Entwurfs zum Landesstraßenbedarfsplan 2030 im Bereich des punktuellen Um- und Ausbaus freie Strecke. Die Ortsumfahrung Herpf im Zuge der L 2621 (mit Anbindung an die künftige B 87neu) ist im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 Bestandteil der Maßnahme Neubau der B 87n Herpf - Stepfershausen.	Das in G 3-11 enthaltene Vorhaben - Aus- und Neubau der L 1118 zwischen Viernau und Benshausen ist zumindest im Thüringer Landesstraßenbedarfsplan 2030 unter der Bezeichnung "punktueller Um- und Ausbau freie Strecke" enthalten. Entsprechend werden im Regionalplanentwurf Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-11 und G 3-17) und kartographischer Form (Sicherung Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte) festgelegt. Dies erfolgt im Interesse der Entwicklungsfähigkeit der regional bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur. Die „Ortsumfahrung Herpf/Stepfershausen im Zuge der L 1124 (mögliche B 87neu)“ wird in den Plansatz aufgenommen (siehe Anregung-Nr. 520-1-12). Die Entscheidungen über die planungsrechtliche Zulässigkeit der Vorhaben ist trotz der regionalplanerischen Festlegung noch offen.	Straßenvorhaben noch kein Raumordnungsverfahren, kein Variantenvergleich oder keine Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt worden, beziehungsweise wurde bisher von der Einleitung eines solchen Verfahrens abgesehen. Jedoch ist ein großer Teil dieser Vorhaben entweder als weiterer Bedarf (WB) im Bundesverkehrswegeplan 2030 oder im Landesstraßenbedarfsplan 2030 ausgewiesen. Für alle genannten Straßenvorhaben werden in Abstimmung mit der Fachplanung Trassenkorridore raumordnerisch freigehalten (Raumnutzungskarte), für die in den weiteren Planungsschritten eine Konkretisierung erfolgen muss. Das kann auch mit einem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag verbunden sein. Mit der Bestimmung von Trassenfreihaltekorridoren für Straßenneubauvorhaben als Grundsatz	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						der Raumordnung werden aus Sicht der Regionalplanung unter Beachtung bzw. Berücksichtigung der Belange Verkehr, Siedlung, Freiraumsicherung, Landwirtschaft, Hochwasserschutz, Rohstoffsicherung, Tourismus und Erholung solche Korridore gesichert, die für die Führung einer künftigen Straße besonders geeignet erscheinen. Zur Erforderlichkeit der einzelnen Straßenbauvorhaben wird auf ⇒ G 3-8 bis G 3-15 verwiesen. - Im 3. Absatz (freizuhaltenende Trassenkorridore) erfolgen folgende Änderungen: ○ Aufnahme " B 19 Neubauabschnitt Wilhelmsthal – Eisenach" ○ Aufnahme „Ortsumfahrung Herpf/Stepfershausen im Zuge der L 1124 (mögliche B 87neu)" ○ Aufnahme „Ortsumfahrung Walldorf/ Melkers im Zuge	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
						der L 2624/L 1124 (mögliche B 87neu) o Zudem wird in den Aufzählungen in den Punkten 2-4 das Wort „künftige“ durch „mögliche“ ersetzt.	
113	169-3.pdf	14	G 3-17	Der letzte Anstrich auf S. 44 und der letzte Anstrich auf S. 45 sind zu streichen.	nicht entsprochen Die im Plansatz G 3-17 getroffene Festlegung zur Freihaltung von Trassenkorridoren für eine Ortsumfahrung von Neuhaus a.Rwg. im Zuge der B 281/B 4 neu i.V.m. mit OU Lichte/Schmiedefeld/Reichmannsdorf entspricht den dazu im gültigen Bundesverkehrswegeplan 2030 getroffenen Planaussagen. Bei G 3-17 handelt es sich um einen Grundsatz der Raumordnung. Damit soll gewährleistet werden, dass weitere vertiefende Untersuchungen/Planungen erfolgen können. Grundsätze der Raumordnung sind noch keine abschließenden Abwägungsentscheidungen, sondern mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellende raumordnerische Belange. Diese sind auch noch einer Abwägung zugänglich. Neue fachliche bzw. fachrechtliche Erkenntnisse, die einen Verzicht auf das Vorhaben begründen oder eine andere Beurteilung der Sachlage zulassen, liegen nicht vor. Unter den genannten Voraussetzungen ist kein verändertes Darstellungserfordernis erkennbar.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
114	509-2.pdf	11	G 3-17	Neubau der Ortsumgehungen Behringen und Reichenbach im Zuge der B 84: Die Nordtrasse ist im Ergebnis des durchgeführten ROV mit landesplanerischer Beurteilung vom 29.03.2010 zu streichen, die raumverträglichere Südtrasse ist als Korridor festzulegen. Auf die zu erwartenden Auswirkungen insbesondere hinsichtlich der zu erwartenden Zerschneidungskonflikte mobiler Arten ist im Umweltbericht hinzuweisen. Begründung: Für die Ortsumfahrungen Behringen und Reichenbach im Zuge der B 84 wurde ein Raumordnungsverfahren mit Untersuchung der beiden Korridorvarianten mit einer landesplanerischen Beurteilung vom 29.3.2010 abgeschlossen, dabei wurde die Südvariante als die raumverträgliche Variante festgestellt. Diese Trassenführung kann als Trassenfreihaltung im Regionalplan festgelegt werden (Z 3-2), die Darstellung der Nordvariante kann entfallen.	entsprochen Im Plansatz G 3-17 wird betreffs der Ortsumfahrungen Behringen und Reichenbach im Zuge der B 84 nicht mehr auf zwei Varianten abgestellt. Nach aktuellem Stand der Planung verbleibt nur der südliche Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte.	Im Plansatz G 3-17 werden im 1. Anstrich die in Klammern gesetzten "2 Varianten" gestrichen. In der Raumnutzungskarte wird nur noch der südliche Trassenkorridor ausgewiesen.	
115	470-2.pdf	15	G 3-17	Die für das überregional bedeutsame Straßennetz vorgesehenen Ortsumgehungen von Dorndorf, Merkers und Vacha im Zuge der B 62 sollten beibehalten werden. Begründung: Die Ortsumgehungen sollen die überregionale Anbindung [REDACTED] verbessern und Beeinträchtigungen der Anwohner an den bestehenden Ortsdurchgangstraßen reduzieren. Am Standort Merkers	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkrete sachbezogene Forderung zur Änderung des Plansatzes oder seiner Begründung. Hinweis: Festlegungen zu möglichen Ortsumfahrungen für Dorndorf/Merkers im Zuge der B 62 und für Vacha im Zuge der B 84 sind in entsprechenden Erfordernissen der Raumordnung G 3-10, G 3-17 und die		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				als „inaktiver“ Teil des [REDACTED] werden bergbauliche Verwahrungstätigkeiten durchgeführt. Hierzu ist die Anlieferung von Materialien, Baustoffen und Anlagen-teilen etc. notwendig.	Raumnutzungskarte (Grundsätze der Raumordnung) bereits enthalten.		
116	527-1.pdf	4	G 3-17	Im Bereich von EKS 97 ragt die geplante Ortsumgehung Marksuhl (Trassenfreihaltung Straße) randlich in den Korridor. Die Vereinbarkeit beider Vorhaben wäre voraussichtlich gegeben. Begründung: Korridor der geplanten HGÜ-Trasse Suedlink Suedlink ist ein Netzausbauprojekt, das von den beiden [REDACTED] [REDACTED] in Projektpartnerschaft umgesetzt wird. Es besteht aus den im Anhang des Bundesbedarfsplangesetzes (BBPlG) als länderübergreifend gekennzeichneten Vorhaben Nr. 3 „Brunsbüttel - Großgartach“ und Nr. 4 „Wilster - Grafenrheinfeld“, die parallel geplant und in das Genehmigungsverfahren eingebracht werden. Das im Dezember 2015 verabschiedete „Gesetz zur Änderung von Bestimmungen des Rechts des Energieleitungsbaus“ sieht einen allgemeinen Vorrang für Erdkabel beim Bau von neuen Gleichstromverbindungen vor. Das Projekt „Suedlink“ wird daher durchgehend als Erdkabelvorhaben geplant. Für die Genehmigung im Rahmen der Bundesfachplanung wurde der Suedlink in fünf Abschnitte (A, B, C, D, E) eingeteilt. Nach Festlegung des Untersuchungsrahmens nach § 7 Abs. 4 NABEG durch die Bundesnetzagentur	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkrete sachbezogene Forderung zur Änderung des Plansatzes oder seiner Begründung. Die im Regionalplanentwurf für eine mögliche Ortsumfahrung von Marksuhl getroffenen Festlegungen G 3-14, G 3-17 und Raumnutzungskarte sind Grundsätze der Raumordnung, welche noch keine abschließenden Abwägungsentscheidungen darstellen. Sie sind mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellende raumordnerische Belange. Die standortbezogene Berücksichtigung einzelner Fachbelange wie die geplante HGÜ-Trasse SuedLink ist durch die Bindungswirkung der Festlegung (Grundsatz der Raumordnung) in nachfolgenden Verfahren möglich.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				wurden die erforderlichen Unterlagen nach§ 8 NABEG erarbeitet. Diese umfas- sen u. a. eine Raumverträglichkeitsstudie, einen Umweltbericht im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung, eine arten- schutzrechtliche Ersteinschätzung und eine Einschätzung der Betroffenheit der sonstigen öffentlichen und privaten Be- lange. Diese Unterlagen enthalten erneut einen Vorschlagstrassenkorridor, der aus Sicht der Vorhabenträger nach Prüfung und vergleichender Bewertung aller rele- vanten Belange den raumverträglichsten Trassenkorridor nach§ 12 NABEG dar- stellt.			
117	1083- 1.pdf	3	G 3-17	Im Bereich von EKS 97 ragt die geplante Ortsumgehung Marksuhl (Trassenfreihal- tung Straße) randlich in den Korridor. Die Vereinbarkeit beider Vorhaben wäre vo- raussichtlich gegeben. Begründung: Suedlink ist ein Netzausbauprojekt, das von den beiden [REDACTED] [REDACTED] in Projektpartnerschaft umgesetzt wird. Es besteht aus den im Anhang des Bundesbedarfsplangesetzes (BBPlG) als länderübergreifend gekennzeichneten Vorhaben Nr. 3 „Brunsbüttel - Groß- gartach“ und Nr. 4 „Wilster- Grafenrheini- feld“, die parallel geplant und in das Ge- nehmigungsverfahren eingebracht wer- den. Das im Dezember 2015 verabschie- dete „Gesetz zur Änderung von Bestim- mungen des Rechts des Energieleitungs- baus“ sieht einen allgemeinen Vorrang für	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkrete sach- bezogene Forderung zur Änderung des Plansatzes oder seiner Begründung. Die im Regionalplanentwurf für eine mög- liche Ortsumfahrung von Marksuhl getroffe- nen Festlegungen G 3-14, G 3-17 und Raumnutzungskarte sind Grundsätze der Raumordnung, welche noch keine ab- schließenden Abwägungsentscheidungen darstellen. Sie sind mit besonderem Ge- wicht in die Abwägung einzustellende raumordnerische Belange. Die standortbe- zogene Berücksichtigung einzelner Fach- belange wie die geplante HGÜ-Trasse Su- edLink ist durch die Bindungswirkung der Festlegung (Grundsatz der Raumordnung) in nachfolgenden Verfahren möglich.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Erdkabel beim Bau von neuen Gleichstromverbindungen vor. Das Projekt „SuedLink“ wird daher durchgehend als Erdkabelvorhaben geplant. Für die Genehmigung im Rahmen der Bundesfachplanung wurde der SuedLink in fünf Abschnitte (A, B, C, D, E) eingeteilt. Nach Festlegung des Untersuchungsrahmens nach § 7 Abs. 4 NABEG durch die Bundesnetzagentur wurden die erforderlichen Unterlagen nach § 8 NABEG erarbeitet. Diese umfassen u.a. eine Raumverträglichkeitsstudie, einen Umweltbericht im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung, eine artenschutzrechtliche Ersteinschätzung und eine Einschätzung der Betroffenheit der sonstigen öffentlichen und privaten Belange. Diese Unterlagen enthalten erneut einen Vorschlagstrassenkorridor, der aus Sicht der Vorhabenträger nach Prüfung und vergleichenden Bewertung aller relevanten Belange den raumverträglichsten Trassenkorridor nach § 12 NABEG darstellt.			
118	574-1.pdf	1	G 3-17	Die [REDACTED] ist ein im Bereich Behringen, Reichenbach, Wolfsbehringen, Hütscheroda ansässiges landwirtschaftliches Unternehmen mit einer Nutzfläche von ca. 4.200 ha. Unsere durchschnittliche Bodenwertzahl beträgt 56. Die geplante Ortsumfahrung Reichenbach-Behringen bringt erhebliche wirtschaftliche Nachteile für das Unternehmen. Es ist für uns daher wichtig, dass diese so gering wie möglich ausfallen bzw. auf ein erträgliches Maß begrenzt werden.	nicht entsprochen Für das im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 im vordringlichen Bedarf eingeordnete Vorhaben "Neubau einer Ortsumfahrung Behringen-Reichenbach im Zuge der B 84" wurde seitens des Bundesverkehrsministeriums die Südvariante(V20) als Vorzugsvariante bestätigt. Aus regionalplanerischer/ raumordnerischer Sicht ergab sich im Ergebnis des		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Die Variante Südumfahrung ist aus landwirtschaftlicher Sicht die schlechtere Alternative. Begründung: So werden hier Flächen in Anspruch genommen, die deutlich über dem Durchschnitt der Bodenwertzahl ■■■■ liegen und zwar von ■■■■■■■■■■. Desweiteren werden ca. 1. 900 ha unserer landwirtschaftlichen Nutzfläche vom Betriebssitz abgeschnitten. Ein erhöhter Aufwand für Zu- und Abfahrten der Umgehung oder Unter- bzw. Überfahrten um mit den landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen auf die Fläche zu kommen,wäre erforderlich. Da sich die Nordumfahrung eher in der Randlage befindet, würde dieser Sachverhalt nicht in diesem Umfang auftreten. Weiterhin ist bei der Südumfahrung zu befürchten, dass durch den unmittelbaren Verlauf an unserer Milchvieh- und Biogasanlage entlang, die Entwicklungsmöglichkeiten dieser Standorte stark eingeschränkt werden. Wir möchten Sie bitten, unsere Bedenken bei Ihrer Planung und späteren Entscheidungsfindung zu berücksichtigen.	zum bezeichneten Vorhaben durchgeführten Raumordnungsverfahrens (ROV) folgende Bewertung: Nach Abwägung aller raumbedeutsamen Belange bezüglich der im ROV untersuchten Trassenvarianten sowie dieser Varianten untereinander kann festgestellt werden, dass sowohl mit der Nord- als auch mit der Südvariante eine raum- und umweltverträgliche Trassenführung für das Vorhaben ermöglicht werden kann. Es sind jedoch im Abwägungsprozess Vorteile für die Südvariante (V20) deutlich geworden, was die Nordumfahrung von Behringen als nachrangige Lösung erscheinen lässt. In der gesamtplanerischen Bewertung liegen die Vorteile der Südvariante u.a. in der geringeren Beeinträchtigung - des Vorranggebietes Freiraumsicherung FS-4 "Hainich" durch den größeren Abstand zu diesem; - von Austauschbeziehungen besonders geschützter Tierarten (u.a. Bewegungskorridore von Fledermäusen zwischen Quartiersstandorten(Ortslage) und Jagdhabitat(Wald); - touristischer Wegebeziehungen; - klimatischer Ausgleichsflächen (z.B. Kaltluftbahnen); - der Landschaftsbildqualität aufgrund der Trassenführung in einer weniger attraktiven, von Ackerflur geprägten Landschaft. Die B 84 als raumbedeutsame überregionale Straßenverbindung weist hinsichtlich ihrer Verbindungsqualität mit den bestehenden Ortsdurchfahrten Behringen und Reichenbach funktionale Schwachstellen		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					auf, welche aus raumordnerischer Sicht durch eine Ortsumfahrung behoben werden können. Die im Regionalplanentwurf getroffenen Festlegungen zur Freihaltung eines Trassenkorridors für die Südvariante (G 3-14, G 3-17 und Raumnutzungskarte) stellen Grundsätze der Raumordnung dar. Es soll damit gewährleistet werden, dass weitere vertiefende Untersuchungen/Planungen erfolgen können. Grundsätze der Raumordnung sind noch keine abschließenden Abwägungsentscheidungen, sondern mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellende raumordnerische Belange. In nachfolgenden Planverfahren können die in der Anregung vorgebrachten betriebsbezogenen Belange der Agrar GmbH Behringen eingebracht werden.		
119	32-2.pdf	9	G 3-17	Ebenfalls wendet sich der Bürgerentscheid gegen den Neubau der B 88 (Ortsumfahrung Wutha-Farnroda). Ich bitte, dies bei den Planungen zum Regionalplan Südwestthüringen zu berücksichtigen.	nicht entsprochen Die Ortsumfahrung Wutha-Farnroda im Zuge der B 88 ist Bestandteil der Vorhaben des gültigen Bundesverkehrswegeplanes 2030. Bei den im Regionalplanentwurf zu diesem Vorhaben getroffenen Festlegungen (G 3-14, G 3-17 und Raumnutzungskarte) handelt es sich um Grundsätze der Raumordnung. Damit soll gewährleistet werden, dass weitere vertiefende Untersuchungen/Planungen erfolgen können. Grundsätze der Raumordnung sind noch keine abschließenden Abwägungsentscheidungen, sondern mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellende raumordnerische Belange. Diese sind auch noch einer Abwägung zugänglich.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
					Neue fachliche bzw. fachrechtliche Erkenntnisse, die einen Verzicht auf das Vorhaben begründen oder eine andere Beurteilung der Sachlage zulassen, liegen nicht vor. Unter den genannten Voraussetzungen ist kein verändertes Darstellungserfordernis erkennbar.		
120	4-5.pdf	7	G 3-17	Aus der Sicht der [REDACTED] ist die dargestellte Trassenführung von der L 1152 (Spechtsbrunn - Piesau) bis zur B 281 nicht mit bestehenden öffentlich-rechtlichen Vorschriften vereinbar. Begründung Neben bisher für die Freiraumsicherung festgesetzten Flächen (FS-89) erfolgt bei Neuhaus am Rennweg die Trassierung in großen Teilbereichen Innerhalb des Landschaftsschutzgebietes "Thüringer Wald" sowie randlich innerhalb des EG-Vogelschutzgebietes Nr. 27 "Westliches Thüringer Schiefergebirge". Neben einer Vielzahl gesetzlich geschützter Biotope liegt bei diesem Verlauf beispielsweise die Betroffenheit einer der individuenreichsten Standorte des geschützten Breitblättrigen Knabenkrautes (Rote Liste Thüringen, Kategorie 2) im Landkreis Sonneberg vor. Die Trassenführung wurde bereits in den Bundesverkehrswegeplan 2030 in die Einordnung "weiterer Bedarf" aufgenommen. Hier wird u.a. dargelegt: "Der in den nachfolgend aufgeführten, ... Lageplänen dargestellte Verlauf des Projekts stellt eine der Lösungsmöglichkeiten dar. Dieser Verlauf	nicht entsprochen Betreffs des im Landesstraßenbedarfsplan Thüringen 2030 ausgewiesenen Vorhabens "Neubau der Ortsumfahrung Spechtsbrunn im Zuge der L 1152" ist aus regionalplanerischer Sicht Folgendes anzumerken: Die im Regionalplanentwurf für den Neubau von Straßen festgelegten freizuhaltenen Trassenkorridore (Raumnutzungskarte) stellen Grundsätze der Raumordnung dar. Die standortbezogene Berücksichtigung anderer Belange ist durch die Bindungswirkung der Festlegung (Grundsatz der Raumordnung) in nachfolgenden Verfahren möglich. Ein Grundsatz der Raumordnung ist mit Bezug zum jeweiligen Einzelfall abwägend einzustellen. Damit ist gesichert, dass andere Belange oder fachrechtliche Anforderungen bzw. Erfordernisse in den jeweiligen Verfahren durch die zuständigen Behörden bzw. Verfahrensträger entsprechend gewürdigt werden können. Dabei ist ferner zu beachten, dass bestehende fachrechtliche Regelungen (z.B. zum Natur- und Artenschutz) durch die Festlegungen des Regionalplans nicht ersetzt oder außer Kraft gesetzt werden.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				liegt der gesamtwirtschaftlichen, umwelt-fachlichen, städtebaulichen und raumord-nerischen Bewertung bzw. Beurteilung zu-grunde. In den nachfolgenden Planungs-stufen kann sich der Verlauf verändern. In diesem Fall wird regelmäßig eine neue ge-samtwirtschaftliche Bewertung zum Nach-weis der Bauwürdigkeit des Projekts durchgeführt. Eine vorgreifliche Beurtei-lung in Bezug auf die immense Betroffen-heit (Flächeninanspruchnahme) gesetzlich geschützter Biotope, auf artenschutzrecht-liche Belange bzw. Betroffenheiten zum Erholungswert und Schutz des Land-schaftsraumes (z.B. Rennsteig) kann den Unterlagen leider nicht entnommen wer-den. Die Übernahme dieser Trassenführung in die Raumordnungsplanung sowie die Si-cherung dieses Verlaufes ohne ausrei-chende fachliche Prüfschritte ist kritisch zu hinterfragen.	Die Entscheidung über die planungsrecht-liche Zulässigkeit dieses Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegun-gen noch offen.		
121	4-5.pdf	33	G 3-17	Aus der [REDACTED] [REDACTED] beste-hen gegen die im Entwurf dargestellte Trassenführung von L 1152 (Spechts-brunn-Piesau) bis zur B 281 erhebliche Be-denken. Begründung Im Gebiet der geplanten Trassenführung befinden sich mehrere Altlastenstandorte, welche der Planung entgegenstehen kön-nen. Des Weiteren erfolgt neben bisher für die Freiraumsicherung festgesetzten Flächen	nicht entsprochen Betreffs des im Landesstraßenbedarfsplan Thüringen 2030 ausgewiesenen Vorha-bens "Neubau der Ortsumfahrung Spechtsbrunn im Zuge der L 1152" ist aus regionalplanerischer Sicht Folgendes an-zumerken: Die im Regionalplanentwurf für den Neu-bau von Straßen festgelegten freizuhalten-den Trassenkorridore (Raumnutzungs-karte) stellen Grundsätze der Raumord-nung dar.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				(FS-89) die Trassierung in großen Teilbereichen des Thüringer Waldes. Die Trassierung im Bereich des Waldes stellt einen erheblichen Eingriff auf den Waldboden dar und ist aus bodenschutzrechtlicher Sicht extrem bedenklich. Da hier mit dem Auf- und Einbringen von Materialien auf oder in den Boden gerechnet werden kann, sind die Vorgaben der § 12 BBodSchV, insbesondere die Vorsorgeanforderungen, im besonderen Maße zu beachten. Böden, die eine bestimmte Bodenfunktion erfüllen, können durch Materialauf oder -einbringung irreversibel geschädigt werden. Die BBodSchV sieht deshalb vor, dass entsprechende Maßnahmen auf solchen Böden ausgeschlossen sind. Gemäß§§ 12 Abs. 8 BBodSchV handelt es sich bei Waldböden um Böden, die bestimmte Bodenfunktionen im besonderen Maße erfüllen, weshalb ein Eingriff auf diesen Boden als erheblich bedenklich einzustufen ist. Waldböden haben einige Besonderheiten, die sie von Böden anderer Landnutzung deutlich unterscheiden. Lange Produktionsräume und die naturnahe Bewirtschaftung im Wald erlauben dem Boden eine natürliche Entwicklung. Waldböden besitzen daher einen ungestörten Profilaufbau mit unterschiedlichen Horizonten, weshalb durch das Einwirken auf den Waldboden i.S.d. § 2 Abs. 1 Nr. 1 BBodSchG die bereits vorhandene natürliche Bodenfunktion beeinträchtigt wird. Waldböden sind Lebensraum für ein artenreiches Bodenleben, speichern Kohlenstoff, Pflanzennährstoffe sowie Wasser. Zentrale Bedeutung	Die standortbezogene Berücksichtigung anderer Belange ist durch die Bindungswirkung der Festlegung (Grundsatz der Raumordnung) in nachfolgenden Verfahren möglich. Ein Grundsatz der Raumordnung ist mit Bezug zum jeweiligen Einzelfall abwägend einzustellen. Damit ist gesichert, dass andere Belange oder fachrechtliche Anforderungen bzw. Erfordernisse in den jeweiligen Verfahren durch die zuständigen Behörden bzw. Verfahrensträger entsprechend gewürdigt werden können. Dabei ist ferner zu beachten, dass bestehende fachrechtliche Regelungen (z.B. zu Altlastenstandorten sowie zum Bodenschutz) durch die Festlegungen des Regionalplans nicht ersetzt oder außer Kraft gesetzt werden. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit dieses Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegungen noch offen.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				hierbei ist das Bodenleben, das die Nährstoffe, die in der organischen Substanz gebunden sind, wieder pflanzenverfügbar macht. Durch das Einwirken auf den Waldboden wird diese natürliche Nährstoffkette unterbrochen oder sogar zerstört, weshalb wir als Untere Bodenschutzbehörde des Landkreises Sonneberg gegen die geplante Trassierung erhebliche Bedenken anmelden.			
122	1081-1.pdf	40	G 3-17	Ablehnung der geplanten Trasse zur Südumfahrung B 84 von Behringen u. Reichenbach. Südumfahrung wurde bereits auf Grund erheblichen Flächenverlustes für die Landwirtschaft sowie Zerschneidung abgelehnt, Böden haben hohe Bodenwertzahlen	nicht entsprochen Für das im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 im vordringlichen Bedarf eingeordnete Vorhaben "Neubau einer Ortsumfahrung Behringen-Reichenbach im Zuge der B 84" wurde seitens des Bundesverkehrsministeriums die Südvariante(V20) als Vorzugsvariante bestätigt. Aus regionalplanerischer/raumordnerischer Sicht ergab sich im Ergebnis des zum bezeichneten Vorhaben durchgeführten Raumordnungsverfahrens (ROV) folgende Bewertung: Nach Abwägung aller raumbedeutsamen Belange bezüglich der im ROV untersuchten Trassenvarianten sowie dieser Varianten untereinander kann festgestellt werden, dass sowohl mit der Nord- als auch mit der Südvariante eine raum- und umweltverträgliche Trassenführung für das Vorhaben ermöglicht werden kann. Es sind jedoch im Abwägungsprozess Vorteile für die Südvariante (V20) deutlich geworden,		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					was die Nordumfahrung von Behringen als nachrangige Lösung erscheinen lässt. In der gesamtplanerischen Bewertung liegen die Vorteile der Südvariante u.a. in der geringeren Beeinträchtigung - des Vorranggebietes Freiraumsicherung FS-4 "Hainich" durch den größeren Abstand zu diesem; - von Austauschbeziehungen besonders geschützter Tierarten (u.a. Bewegungskorridore von Fledermäusen zwischen Quartiersstandorten(Ortslage) und Jagdhabitat(Wald); - touristischer Wegebeziehungen; - klimatischer Ausgleichsflächen (z.B. Kaltluftbahnen); - der Landschaftsbildqualität aufgrund der Trassenführung in einer weniger attraktiven, von Ackerflur geprägten Landschaft. Die B 84 als raumbedeutsame überregionale Straßenverbindung weist hinsichtlich ihrer Verbindungsqualität mit den bestehenden Ortsdurchfahrten Behringen und Reichenbach funktionale Schwachstellen auf, welche aus raumordnerischer Sicht durch eine Ortsumfahrung behoben werden können. Die im Regionalplanentwurf getroffenen Festlegungen zur Freihaltung eines Trassenkorridors für die Südvariante (G 3-14, G 3-17 und Raumnutzungskarte)stellen Grundsätze der Raumordnung dar. Es soll damit gewährleistet werden, dass weitere vertiefende Untersuchungen/Planungen erfolgen können. Grundsätze der Raumordnung sind noch keine abschließenden Abwägungsentscheidungen, sondern mit		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellende raumordnerische Belange. Die standortbezogene Berücksichtigung anderer Belange ist durch die Bindungswirkung der Festlegung (Grundsatz der Raumordnung) in nachfolgenden Verfahren möglich.		
123	1081-1.pdf	54	G 3-17	LB 25 Förtha / Eckardtshausen Verkleinerung durch FS 18 a Westlich Milmesberg, Trassenkorridor Ortsumfahrung (OU) Marksuhl B 84 Vergrößerung zumindest auf die im RP 2012 ausgewiesene Fläche Bedenken an dieser Stelle zur Trasse der OU entspricht der im FB als Nr. 65 ausgewiesenen Fläche in diesem Bereich Begründung: Trasse beinhaltet erheblichen Flächenverlust für die Landwirtschaft sowie Zerschneidung der Flächen, Böden haben hohe Bodenwertzahlen LB 32 Südlich Frauensee Verkleinerung und Zerteilung durch FS 29 Schergesbachtal mit Südosthängen / Springer Höhe südlich Möllersgrund	nicht entsprochen Raumbedeutsame Erfordernisse der Fachplanungen wurden nach Maßgabe des § 7 Abs. 4 ROG und § 5 ThürLPIG unter Abwägung mit anderen raumbedeutsamen Belangen und unter Berücksichtigung des maßstabsbezogenen Abstraktions- und Detaillierungsgrades des Regionalplans (M 1:100.000) sowie des ihnen (sachlich/räumlich) zukommenden regionalplanerischen Gewichts als Festlegungen in den Entwurf aufgenommen. Eine inhaltliche Prüfung und Bewertung der übermittelten aktualisierten Fachdaten und der räumlich sowie inhaltlich konkretisierten Fachbelange der verschiedenen Fachplanungsträger erfolgte im Rahmen der Entwurfserarbeitung. Die Ortsumfahrung Marksuhl sichert eine höhere Leistungs- und Funktionsfähigkeit einer regional wichtigen Verkehrsstrasse mit dem Ziel verbesserter Erreichbarkeitsverhältnisse in der Fläche (Verknüpfung von Haupttrassen und Zentralen Orten) und dient gleichzeitig der Entlastung der Ortschaft vom Durchgangsverkehr (insbesondere Schwerlastverkehr). Sie ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 festgelegt.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					Neue fachliche bzw. fachrechtliche Erkenntnisse, die eine andere Beurteilung der Sachlage zulassen, liegen nicht vor. Unter den genannten Voraussetzungen ist kein verändertes Darstellungserfordernis erkennbar. Zu den im Regionalplan (Raumnutzungskarte) diesbezüglich getroffenen Sicherungen von Trassen oder Trassenkorridoren ist anzumerken, dass sie kein Bestandteil von Vorranggebieten (z.B. landwirtschaftliche Bodennutzung) sind, die durch diese Trassen oder Trassenkorridore gequert werden. Die standortbezogene Berücksichtigung anderer Belange ist durch die Bindungswirkung der Festlegung (Grundsatz der Raumordnung) in nachfolgenden Verfahren möglich. Ein Grundsatz der Raumordnung ist mit Bezug zum jeweiligen Einzelfall abwägend einzustellen. Damit ist gesichert, dass andere Belange oder fachrechtliche Anforderungen bzw. Erfordernisse in den jeweiligen Verfahren durch die zuständigen Behörden bzw. Verfahrensträger entsprechend gewürdigt werden können. Dabei ist ferner zu beachten, dass bestehende fachrechtliche Regelungen durch die Festlegungen des Regionalplans nicht ersetzt oder außer Kraft gesetzt werden.		
124	1081-1.pdf	57	G 3-17	Trassenkorridor Ortsumfahrung Dönges B 84 - Vergrößerung zumindest auf die im RP 2012 ausgewiesene Fläche für das Teilgebiet von FS 29	nicht entsprochen Raumbedeutsame Erfordernissen der Fachplanungen wurden nach Maßgabe des § 7 Abs. 4 ROG und § 5 ThürLPIG un-		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Bedenken an dieser Stelle zur Trasse der OU - entspricht der im FB als Nr. 66 ausgewiesenen Fläche in diesem Bereich Begründung: Trasse beinhaltet erheblichen Flächenverlust für die Landwirtschaft sowie Zerschneidung der Flächen, Böden haben hohe Bodenwertzahlen	ter Abwägung mit anderen raumbedeutsamen Belangen und unter Berücksichtigung des maßstabsbezogenen Abstraktions- und Detaillierungsgrades des Regionalplans (M 1:100.000) sowie des ihnen (sachlich/räumlich) zukommenden regionalplanerischen Gewichts als Festlegungen in den Entwurf aufgenommen. Eine inhaltliche Prüfung und Bewertung der übermittelten aktualisierten Fachdaten und der räumlich sowie inhaltlich konkretisierten Fachbelange der verschiedenen Fachplanungsträger erfolgte im Rahmen der Entwurfserarbeitung. Die Ortsumfahrung Dönges dient der Leistungsertüchtigung einer wichtigen Verkehrsstrasse (B 84) zur Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse zwischen Zentralen Orten und gleichzeitig der Entlastung der Ortschaft vom Durchgangsverkehr. Unter Berücksichtigung der relevanten freiraumfunktionalen Bedeutung des betreffenden Areals (insbesondere mit Bezug zur Erhaltung und Entwicklung der Tier- und Pflanzenwelt – herausgehobene Verbundfunktion) besteht entsprechend der Kriterien nach 6.1.5 V LEP TH 2025 (vgl. auch Begründung zu Z 4-1) keine regionalplanerische Notwendigkeit zur Änderung der bestehenden Gebietsausweisung im Sinne einer nutzungsbezogenen Sicherung. Die Ausweisung als Vorranggebiet Freiraumsicherung dient auch dem Erhalt der schutzgutorientierten Freiraumfunktionen des Naturgutes Boden. Außerdem wird den besonders ertragreichen Böden		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					außerhalb von Vorranggebieten Landwirtschaftlicher Bodennutzung in einem inhaltlich-konzeptionellen Zusammenhang bereits mit G 4-12 Rechnung getragen. Neue fachliche bzw. fachrechtliche Erkenntnisse, die eine andere Beurteilung der Sachlage zulassen, liegen nicht vor. Unter den genannten Voraussetzungen ist kein verändertes Darstellungserfordernis erkennbar. Die standortbezogene Berücksichtigung anderer Belange ist durch die Bindungswirkung der Festlegung (Grundsatz der Raumordnung) in nachfolgenden Verfahren möglich. Ein Grundsatz der Raumordnung ist mit Bezug zum jeweiligen Einzelfall abwägend einzustellen. Damit ist gesichert, dass andere Belange oder fachrechtliche Anforderungen bzw. Erfordernisse in den jeweiligen Verfahren durch die zuständigen Behörden bzw. Verfahrensträger entsprechend gewürdigt werden können. Dabei ist ferner zu beachten, dass bestehende fachrechtliche Regelungen durch die Festlegungen des Regionalplans nicht ersetzt oder außer Kraft gesetzt werden.		
125	827-1.pdf	9	G 3-17	Verzicht auf den Bau der B 87n/ Rhöntrasse zur Verbindung einer weiteren Landschaftszerschneidung mit allen ökologischen Folgeerscheinungen.	nicht entsprochen Im Regionalplanentwurf werden zu dem im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenen Vorhaben "B 87 neu zwischen Meiningen und der Landesgrenze Thüringen/Hessen" Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-13, G 3-17) und kartographischer Form (Sicherung von abschnittswisen Trassenkorridoren in der Raumnutzungskarte) festgelegt. Als		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					Grundsätze der Raumordnung sind sie nicht abschließend abgewogen. Sie entsprechen dem derzeitigen Stand der Fachplanung im Kontext der Ergebnisse der durchgeführten Raumordnungsverfahren. Insoweit können andere Fachbelange in nachfolgenden Planungsschritten/-verfahren behandelt werden. Derzeit ist noch nicht abzusehen, ob und in welcher Form das Vorhaben B 87 neu planerisch weiterverfolgt wird. Regionalplanerisches Anliegen ist das Offenhalten der Entwicklungsmöglichkeit einer bedarfsgerechten und leistungsfähigen Straßenverbindung in der thüringischen Rhön Richtung Fulda. Die standortbezogene Berücksichtigung anderer Belange ist durch die Bindungswirkung der Festlegung (Grundsatz der Raumordnung) in nachfolgenden Verfahren möglich. Ein Grundsatz der Raumordnung ist mit Bezug zum jeweiligen Einzelfall abwägend einzustellen. Damit ist gesichert, dass andere Belange oder fachrechtliche Anforderungen bzw. Erfordernisse (z.B. Natur- und Landschaftsschutz) in den jeweiligen Verfahren durch die zuständigen Behörden bzw. Verfahrensträger entsprechend gewürdigt werden können. Dabei ist ferner zu beachten, dass bestehende fachrechtliche Regelungen durch die Festlegungen des Regionalplans nicht ersetzt oder außer Kraft gesetzt werden.		
126	827-1.pdf	11	G 3-17	Infrastruktur Seite 44: OU Kaltennordheim Waldbetroffenheit; im Bereich Einödsmuehle führt d. Neutrassierung durch Wald mit geschütztem Biotop,	zur Kenntnis genommen		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				die Trassierung sollte außerhalb d. Waldes erfolgen.	Die im Regionalplanentwurf in G 3-13, G 3-17 und der Raumnutzungskarte getroffenen Festlegungen zur Freihaltung eines Trassenkorridors für eine Ortsumfahrung von Kaltenordheim als Bestandteil einer möglichen B 87neu stellen Grundsätze der Raumordnung dar, die noch nicht abschließend abgewogen sind. Sie entsprechen dem derzeitigen Stand der Fachplanung. Derzeit ist noch nicht abzusehen, ob und in welcher Form das Vorhaben B 87neu planerisch weiterverfolgt wird. Regionalplanerisches Anliegen ist das Offenhalten der Entwicklungsmöglichkeit einer bedarfsgerechten und leistungsfähigen Straßenverbindung in der thüringischen Rhön Richtung Fulda. Die standortbezogene Berücksichtigung anderer Belange ist durch die Bindungswirkung der Festlegung (Grundsatz der Raumordnung) in nachfolgenden Verfahren möglich. Ein Grundsatz der Raumordnung ist mit Bezug zum jeweiligen Einzelfall abwägend einzustellen. Damit ist gesichert, dass andere Belange oder fachrechtliche Anforderungen bzw. Erfordernisse (z.B. geschützte Biotope und Schutz des Waldes) in den jeweiligen Verfahren durch die zuständigen Behörden bzw. Verfahrensträger entsprechend gewürdigt werden können. Dabei ist ferner zu beachten, dass bestehende fachrechtliche Regelungen durch die Festlegungen des Regionalplans nicht ersetzt oder außer Kraft gesetzt werden.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
127	520-2.pdf	1	G 3-17	Wir wollen das Ausbaukonzept der B 19 im März dem BMVI vorstellen und sein Einverständnis dafür einholen. Ich möchte insbesondere auf Blatt 7 und 8 (Folie 15 und 17) hinweisen. Darin ist der geplante Ausbau der B 19 bei Walldorf zu erkennen. Um die Knotenpunkte unterzubringen, ist eine Trassenverlegung der B 19 erforderlich. Laut Gutachter hat der Bereich Walldorf eine Schlüsselfunktion für die Wirtschaftlichkeit des Ausbaukonzepts. Im Regionalplan ist diese Trasse bisher nicht enthalten. Wir würden uns gern mit Ihnen dazu abstimmen.	entsprochen Gemäß der in der Anregung aufgezeigten Bedeutung des im Rahmen des abschnittsweisen Ausbaus der B 19 notwendigen Vorhabens im Bereich Walldorf nimmt der Plangeber entsprechende textliche und kartographische Festlegungen (Grundsätze der Raumordnung) in den Regionalplanentwurf auf. Damit wird aus raumordnerischer Sicht ein entsprechender Beitrag zur Schaffung bisher fehlender Ausbaustandards für diese raumbedeutsame Straßenverbindung geleistet.	Die Plansätze G 3-9 und G 3-17 werden jeweils um folgenden Anstrich ergänzt: "-Ausbau/Trassenverlegung B 19 im Bereich Walldorf". In der Raumnutzungskarte wird für diese Maßnahme ein freizuhaltender Trassenkorridor festgelegt.	
128	520-3.pdf	1	G 3-17	Trassenverlegung der B 19 - ...wird um entsprechende Berücksichtigung (Trassenfreihaltung) im Regionalplan gebeten. Begründung: Wie bereits mitgeteilt, hat das TLBV ein Netz- oder Ausbaukonzept der B 19 entwickeln lassen. Es integriert alle bereits realisierten Straßenbauprojekte auf der B 19 und enthält alle noch geplanten Neu- oder Um- und Ausbauprojekte. Eine wirtschaftliche Betrachtung ergab, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei ca. 3 liegt, also das Konzept den 3-fachen Nutzen bringt. Kennzeichnend sind, dass jedes einzelne Projekt für sich nicht wirtschaftlich ist, sondern erst die Projekte gemeinsam. Der Abschnitt Walldorf hat eine Schlüsselrolle für die Wirtschaftlichkeit des Ausbaukonzepts. Um Platz die notwendigen leistungsfähigen Knotenpunkte zu erhalten, ist	entsprochen Gemäß der in der Anregung aufgezeigten Bedeutung des im Rahmen des abschnittsweisen Ausbaus der B 19 notwendigen Vorhabens im Bereich Walldorf nimmt der Plangeber entsprechende textliche und kartographische Festlegungen (Grundsätze der Raumordnung) in den Regionalplanentwurf auf. Damit wird aus raumordnerischer Sicht ein entsprechender Beitrag zur Schaffung bisher fehlender Ausbaustandards für diese raumbedeutsame Straßenverbindung geleistet.	Die Plansätze G 3-9 und G 3-17 werden jeweils um folgenden Anstrich ergänzt: "-Ausbau/Trassenverlegung B 19 im Bereich Walldorf". In der Raumnutzungskarte wird für diese Maßnahme ein freizuhaltender Trassenkorridor festgelegt.	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				eine Trassenverlegung der B 19 erforderlich.			
129	288-1.pdf	3	Z 3-2	Die Liste der als Ziel Z-3-2 genannten Straßentrassen (B 19 Neubauabschnitt Wilhelmsthal-Eisenach, OU Etterwinden im Zuge der B 19 sowie OU Wasungen im Zuge der B 19 ..) könnte man ggf. auch um die Werraquerung im Bereich Obermaßfeld-Grimmenthal im Zuge der L1131 ergänzen, da hier zwar kein Raumordnungsverfahren durchgeführt wurde, wohl aber ein Verzicht auf Raumordnung (nach §16 Satz 1 ROG bzw. §10 {11} ThürLplG) nach Durchführung einer Antragskonferenz unter Leitung des Referats 350 (Raumordnung) des TLVwA erfolgte.	nicht entsprochen Zum im Planfeststellungsverfahren befindlichen Vorhaben "Werraquerung im Bereich Obermaßfeld-Grimmenthal im Zuge der L 1131" besteht derzeit noch Klärungsbedarf im Hinblick auf vorgebrachte Einsprüche u.a. zu Umweltbelangen und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Demzufolge wird am derzeitigen Stand des Regionalplanentwurfes mit der Sicherung eines Trassenkorridors als Grundsatz der Raumordnung (siehe G 3-17) festgehalten.		
130	288-1.pdf	4	Z 3-2	Anregung zur Begründung von Z 3-2: Hinweisen möchten wir im Zusammenhang mit der im letzten Absatz zu Z 3-2 genannten Realisierbarkeit der Projekte, darauf, dass die Realisierbarkeit bzgl. aller im Bedarfsplan genannten Bundesfernstraßenneubauprojekte ungeachtet vorangegangener Verfahrensschritte in Zusammenhang mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage des 6. FStrAbÄndG vom 23.12.2016) zu sehen ist.	zur Kenntnis genommen Der in der Anregung gegebene Hinweis betreffs der Realisierbarkeit von Verkehrsvorhaben betrifft nicht die Regelungskompetenz der Regionalplanung.		
131	184-2.pdf	2	Z 3-2	Planfeststellung OU Meiningen, OU Wasungen Wald betroffen	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkrete sachbezogene Forderung zur Änderung/Ergänzung des Plansatzes oder seiner Begründung.	Im Plansatz Z 3-2 entfallen die beiden Vorhaben - OU Meiningen im Zuge der B 19 (2.BA) - OU Wasungen im Zuge der B 19.	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					Für die Ortsumfahrung Meiningen wurde der Planfeststellungsbeschluss vom Bundesverwaltungsgericht aufgehoben; ein neues Planfeststellungsverfahren ist hier erforderlich. Für die Ortsumfahrung Wasungen wurde bisher kein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Im Plansatz Z 3-2 werden die benannten Ortsumfahrungen gestrichen. Im Regionalplanentwurf sind zu den im Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 enthaltenen Vorhaben "Fertigstellung OU Meiningen (2.BA)" und "Neubau OU Wasungen" bereits Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-9, G 3-17) und kartographischer Form (Sicherung Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte) festgelegt. Als Grundsätze der Raumordnung sind sie nicht abschließend abgewogen. Insoweit können andere Fachbelange in nachfolgenden Planungsebenen behandelt werden. Regionalplanerisches Anliegen ist die Entwicklungsfähigkeit der regional bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit dieser Vorhaben ist trotz der regionalplanerischen Festlegungen noch offen.	Diese werden in den Plansatz G 3-17 aufgenommen.	
132	796-1.pdf	24	Z 3-2	Die Relationen in Bezug auf die vorgelegten vermeintlichen Notwendigkeiten eines Baues der B 19n einerseits und die Berücksichtigung der existierenden naturräumlichen Schutzgüter andererseits stehen in einem krassen Missverhältnis.	teilweise entsprochen Die konkrete Trassenführung für die „B 19 Neubauabschnitt Wilhelmsthal – Eisenach“ ist noch offen. Deshalb wird im Plansatz Z 3-2 diese Trasse gestrichen.	Im Plansatz Z 3-2 entfällt das Vorhaben: „B 19 Neubauabschnitt Wilhelmsthal - Eisenach.“	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Der Eingriff in den westlichen Thüringer Wald zur B 19n rechtfertigt nach unserer Auffassung vor dem Hintergrund aktueller klima-, verkehrs- und raumordnungspolitischer Veränderungen nicht an den derzeitigen Planungen festzuhalten. Die Streichung des Anstrichs zur B 19n Trassenausbauvariante unter Z 3-2 des Regionalplanes ist vorzunehmen.	Im Regionalplanentwurf werden zu dem im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenen Vorhaben "B 19 Neubauabschnitt Wilhelmsthal - Eisenach" Erfordernisse der Raumordnung in textlicher (G 3-9, G 3-17) und kartographischer Form (Sicherung Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte) festgelegt. Als Grundsätze der Raumordnung sind sie nicht abschließend abgewogen. Insoweit können andere Fachbelange in nachfolgenden Planungsschritten/-verfahren behandelt werden. Regionalplanerisches Anliegen ist die bedarfsgerechte Entwicklung der regional bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur. Die Entscheidung über die planungsrechtliche Zulässigkeit dieses Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegungen noch offen.	Dieses wird in den Plansatz G 3-17 aufgenommen.	
133	509-2.pdf	8	Z 3-2	Neubau B 19 zwischen Wilhelmsthal und B 88 östlich Eisenach: Der als Trasse dargestellte Neubauabschnitt ist als Korridor unter G 3-17 darzustellen, der zweite Korridor der B 19 zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda unter Mitnutzung der B 88 aus dem aktuellen Regionalplan 2011 (s. Anlage 1, östliche Variante) ist auch in den neuen Regionalplan aufzunehmen. Auf die Betroffenheit von naturschutzfachlich streng geschützten Gebieten (insbesondere FFH-Gebiet, LSG u.a.) ist im Umweltbericht hinzuweisen. Begründung:	teilweise entsprochen Die bisher im Plansatz Z 3-2 enthaltenen Vorhaben "B 19 Neubauabschnitt Wilhelmsthal - Eisenach" und "Neubau einer Ortsumfahrung Etterwinden im Zuge der B 19" entfallen und werden in den Plansatz G 3-17 aufgenommen (Freihaltung von Trassenkorridoren in der Raumnutzungskarte). Bei den zu diesem Vorhaben wie auch zum Vorhaben "Neubau einer Ortsumfahrung Wutha-Farnroda im Zuge der B 88" relevanten Plansätzen G 3-9, G 3-14 und G 3-17 handelt es sich um Grundsätze der	Im Plansatz Z 3-2 entfallen folgende Anstriche: - B 19 Neubauabschnitt Wilhelmsthal - Eisenach - Ortsumfahrung Etterwinden im Zuge der B 19. Diese Anstriche werden in den Plansatz G 3-17 aufgenommen.	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Zwischen 2011 und 2014 wurde für den geplanten Neubau der B 19 zwischen Eterwinden und der B 88 östlich Eisenach inklusive des Neubaus der B 88 Ortsumgehung Wutha-Farnroda ein Raumordnungsverfahren zu zwei Trassenführungen durchgeführt (s. Korridordarstellungen im Regionalplan 2011). Die vom Vorhabenträger bevorzugte westliche Variante mit separatem Bau der OU Wutha-Farnroda wurde von der ONB wegen erheblich größeren naturschutzfachlichen und -rechtlichen Konflikten abgelehnt, da nach der vorliegenden Sachlage davon auszugehen war, dass die östliche Variante mit gleichzeitiger Nutzung der B 88 Ortsumgehung Wutha-Farnroda mit geringeren Umweltauswirkungen verbunden sein würde. Mit Schreiben vom [REDACTED] teilte das Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr gegenüber der oberen Landesplanungsbehörde mit, dass auf den Bau der B 88 Ortsumgehung Wutha-Farnroda verzichtet und diese auch nicht mehr für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet würde. Die obere Landesplanungsbehörde führte das Raumordnungsverfahren daher ohne diesen Streckenabschnitt der Ostvariante zu Ende. (Nur) unter dieser Voraussetzung stimmte die obere Naturschutzbehörde der westlichen Variante mit Stellungnahme vom 8.11.2013 zu. Die landesplanerische Beurteilung vom 19.9.2014 erging ebenfalls nur unter dieser Rahmenbedingung. Wider Erwarten wird die B 88 Ortsumgehung Wutha-Farnroda nun wieder aufgegriffen und im Regionalplanentwurf als	Raumordnung, die auf die funktionale Er-tüchtigung der für die Planungsregion Süd-westthüringen so wichtigen Straßenverbin-dungen B 19 zwischen den Anschlussstel-len Meiningen-Nord der A 71 und der An-schlussstelle Eisenach-Ost der A 4 sowie der B 88 ausgerichtet sind. Für die in die-sen Plansätzen aufgeführten Vorhaben lie-gen derzeit keine fachlich fundierten Tras-senführungsalternativen vor (unter Berück-sichtigung der Ergebnisse durchgeführter Raumordnungsverfahren). Grundsätze der Raumordnung sind noch keine abschließenden Abwägungsent-scheidungen, sondern mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellende raumordnerische Belange. Diese sind auch noch einer Abwägung zugänglich. Die Entscheidung über die planungsrecht-liche Zulässigkeit des Vorhabens ist trotz der regionalplanerischen Festlegungen noch offen.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Trassenkorridor im schon damals geplanten Verlauf erneut aufgenommen (G 3-14, G 3-17). Für die beiden festgelegten Trassenvarianten ergibt sich daher nach dem o.g. Werdegang Prüfungsbedarf für beide Trassenvarianten als gleichberechtigte Korridore, da das letztlich durchgeführte Raumordnungsverfahren und die derzeitige landesplanerische Beurteilung auf anderen Entscheidungsgrundlagen beruht.			
134	32-2.pdf	7	Z 3-2	Ich weise darüber hinaus darauf hin, dass die [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] entschieden haben, dass sich die Gemeinde zukünftig gegen einen Neubau der B 19 zwischen Wilhelmsthal bzw. Etterwinden und Eichrodt (ehemalige Autobahnabfahrt Wutha-Farnroda) wendet. Ich bitte, dies bei den Planungen zum Regionalplan Südwestthüringen zu berücksichtigen.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkrete sachbezogene Forderung zur Änderung/Ergänzung des Plansatzes oder seiner Begründung. Hinweis: Die bisher im Plansatz Z 3-2 enthaltenen Vorhaben "B 19 Neubauabschnitt Wilhelmsthal - Eisenach" und "Neubau einer Ortsumfahrung Etterwinden im Zuge der B 19" entfallen hier und werden in den Plansatz G 3-17 aufgenommen (Freihaltung von Trassenkorridoren in der Raumnutzungskarte).		
135	450-4.pdf	8	-	Bei den unter Punkt 3.1.2 „Straßennetz“ genannten Bauvorhaben bitte ich im weiteren Planungsverlauf um Beteiligung, da durch die geplante Maßnahme Belange der Bundeswehr berührt werden. Im betreffenden Bereich kann das Militärstraßengrundnetz berührt sein.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten plansatz-/ gebietsbezogenen Forderungen zur Änderung von Festlegungen des Regionalplanentwurfes.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					Im Rahmen der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zum zweiten Entwurf des Regionalplanes Südwestthüringen kann sich der Anreger zu seinen Belangen erneut äußern.		
136	450-4.pdf	9	-	Ich bitte Sie, mich im weiteren Verfahren zu beteiligen und mir das Abwägungsergebnis und die rechtskräftigen Änderungen unter Angabe des Aktenzeichens VII-089-19-ROG zukommen zu lassen.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten plansatz-/ gebietsbezogenen Forderungen zur Änderung von Festlegungen des Regionalplanentwurfes. Eine Information zu den Ergebnissen der Abwägung erfolgt auf der Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen. Im Übrigen haben die TÖB im Rahmen der erneuten Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung die Möglichkeit sich zu den Änderungen des Regionalplanentwurfes zu informieren und zu äußern.		
137	169-2.pdf	10	-	Vielmehr sollte ein unbedingter und kurzfristiger Ausbau der Ortsdurchfahrt der L 1145 in Neuhaus am Rennweg (Sonnenberger Straße, Bahnhofstraße) erfolgen. Dieser Abschnitt der Landesstraße befindet sich in einem für Fahrzeugverkehr und Anlieger unzumutbarem Zustand. Ein weiterer zeitlicher Aufschub ist nicht länger akzeptabel. Diese Straßenbaumaßnahme im Stadtgebiet Neuhaus am Rennweg und der Ausbau der Ortsdurchfahrt der L 1112 im Ortsteil Scheibe-Alsbach haben existenzielle Bedeutung für die Stadt und die Region und somit unbedingten Vorrang.	nicht entsprochen Festsetzungen zu Ausbaumaßnahmen im Bestandsnetz von Straßen jeglicher Bau- lastträgerschaft gehören nicht zur Rege- lungskompetenz der Regionalplanung. Die dazu in der Anregung genannten Lan- desstraßen bedürfen entsprechender Festsetzungen im Landesstraßenbedarfs- plan von Thüringen.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
138	288-1.pdf	1	-	Wir bestätigen hiermit die im Regionalplan eingetragenen Trassenfreihaltungskorridore der Maßnahmen, die von [REDACTED] bearbeitet werden. [REDACTED] bearbeitet u.a. die Projekte: • Werraquerung im Bereich Obermaßfeld-Grimmenthal im Zuge der L 1131 • OU Wasungen im Zuge der B 19 • OU für Wutha-Farnroda im Zuge der B 88 • B 19 Neubauabschnitt Wilhelmsthal-Eisenach • OU Etterwinden im Zuge der B 19.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten plansatz-/ gebietsbezogenen Forderungen zur Änderung von Festlegungen des Regionalplanentwurfes.		
139	197-16.pdf	43	-	Für das Straßennetz sollte die Wiedervernetzung als Grundsatz an bestehenden wie an auszubauen oder neu zu errichtenden Verkehrswegen gemäß Fachgutachten Biotopverbundkonzept für den Freistaat Thüringen Eingang finden.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten plansatz-/ gebietsbezogenen Forderungen zur Änderung von Festlegungen des Regionalplanentwurfes. Die standortbezogene Berücksichtigung einzelner naturschutzfachlicher Belange ist durch die Bindungswirkung der Festlegung (Grundsatz der Raumordnung) in nachfolgenden Verfahren möglich. Darüber hinaus wird den räumlichen Erfordernissen eines ökologischen Freiraumverbundsystems insbesondere durch die Festlegungen G 4-1, G 4-5, Z 4-1, G 4-7 und G 4-13 angemessen Rechnung getragen. Fachspezifische Vorgaben für einzelne Straßenbauvorhaben, die projektkonkrete bzw. betriebs- oder anlagenbezogene Vor-		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					schriften beinhalten, sind nicht Regelungs- gegenstand und entsprechen nicht dem Regelungszweck des Regionalplans (rah- mensetzende Wirkung).		
140	2-5.pdf	10	-	Eine der am stärksten empfundenen Um- weltbeeinträchtigungen stellt der Straßen- verkehrslärm dar. Um eine Belastung der Bevölkerung nach- haltig zu verringern, sind weiterhin Aus- baumaßnahmen von Bundes- und Landes- straßen notwendig, Neubaumaßnahmen sollten jedoch vorrangig dem Ziel der Ent- lastung von Ortsdurchfahrten dienen. Der Schwerpunkt ist auf den Ausbau, die Sanierung und optimale Straßenraumge- staltung des vorhandenen Straßennetzes zu legen. Für besonders belastete Ort- schaften wie Meiningen, Wasungen und Zella-Mehlis sind Lärmaktionspläne aufzu- stellen bzw. fortzuschreiben. Der Lärmaktionsplan ist ein geeignetes In- strument zur Entwicklung von Maßnahmen und Konzepten zur Minderung von Stra- ßenverkehrslärm.	nicht entsprochen Die Anregung enthält keine konkreten plansatz-/ gebietsbezogenen Forderungen zur Änderung von Festlegungen des Regi- onalplanentwurfes. Der Regionalplan ist keine Ersatzfachpla- nung bzw. kann kein Fachrecht ersetzen. Insofern übersteigt die Forderung des Ein- wenders, Lärmaktionspläne für besonders belastete Ortschaften aufzustellen, die Re- gelungskompetenz und den Regelungs- zweck des Regionalplanes.		
141	173-1.pdf	1	-	G 3-12 Zur Verbesserung der Verbindungsqualität der Bedeutsamen Bundesstraßenverbin- dung B89 im Abschnitt zwischen der AS Meiningen-Süd der BAB A 71 und der AS Eisfeld-Nord der BAB A 73 sollen insbe- sondere folgende Maßnahmen umgesetzt werden • Neubau einer Ortsumfahrung Schalkau/ Bachfeld Begründung:	nicht entsprochen Der Plansatz G 3-12 zielt auf eine bessere Verbindungsqualität der B 89 im Abschnitt zwischen der AS Meiningen-Süd der BAB A 71 und der AS Eisfeld-Nord der BAB A 73 ab. Insofern steht die geforderte OU für Schalkau und Bachfeld nicht im sachlichen und räumlichen Kontext der Regelungen dieses Plansatzes.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
				In Folge einer Bündelung der Verkehrsströme zwischen den Räumen Sonneberg und Hildburghausen bedarf es aus Sicht der [REDACTED] nicht nur einer Entlastung der engen Ortsdurchfahrt im Bereich Schalkau, sondern auch der Beseitigung anderer Unfallschwerpunkte durch den Ausbau der B 89 auf den Standard einer überregional bedeutsamen Straße. Die Notwendigkeit dessen spiegelt sich in der örtlichen Unfallstatistik der Polizei wieder. Nicht nur in der Engstelle im Bereich Marktstraße/Rödentaler Straße in Schalkau konnten bislang zahlreiche Unfälle mit teils schweren Personenschäden verzeichnet werden, sondern auch in der gefährlichen Rechtskurve kurz nach dem Ortsausgangsschild Bachfeld in Richtung Eisfeld. Laut Aussage der Polizei Sonneberg ist der dortige Bereich als eine Unfallhäufungslinie mit schwersten Unfällen gekennzeichnet. Mit dem Ausbau der Ortsumfahrung Schalkau/ Bachfeld könnte zudem noch eine weitere Gefahrenstelle deutlich entschärft werden, nämlich die Kreuzung der B89 mit der Schienenverbindung Eisenach - Meiningen - Sonneberg zwischen Schalkau und Bachfeld. [REDACTED] bittet um die entsprechenden Änderungen im Regionalplangentwurf und steht für noch evtl. auftretende Rückfragen gerne zur Verfügung.	Für den in der Anregung geforderten Neubau von Ortsumfahrungen für Schalkau und Bachfeld im Zuge der B 89 wurde im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 kein Bedarf festgestellt. Seit Realisierung der A 73 und den damit verbundenen Veränderungen bei Verkehrsströmen liegt das Fahrzeugaufkommen auf der B 89 im Abschnitt Eisfeld - Sonneberg nicht in einer Größe, die die geforderten Ortsumfahrungen rechtfertigen würden, zumal die damit verbundenen Neubaustreckenlängen kein ausreichendes Kosten - Nutzen - Verhältnis aufzeigen. Insofern fehlt dem Plangeber sowohl die fachplanerische als auch die raumordnerische Begründung für entsprechende Festlegungen im Regionalplangentwurf. Den betroffenen Kommunen Schalkau und Bachfeld bleibt es dagegen freigestellt, im Rahmen ihrer Flächennutzungsplanung mögliche Trassenkorridore für Ortsumfahrungen freizuhalten.		
142	172-1.pdf	3	-	Zur Verbesserung der Verbindungsqualität der Bedeutsamen Bundesstraßenverbindung B89 im Abschnitt zwischen der AS	nicht entsprochen		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Meiningen-Süd der BAB A 71 und der AS Eisfeld-Nord der BAB A 73 sollen insbesondere folgende Maßnahmen umgesetzt werden • Neubau einer Ortsumfahrung Schalkau Begründung: In Folge einer Bündelung der Verkehrsströme zwischen den Räumen Sonneberg und Hildburghausen bedarf es einer Entlastung der engen Ortsdurchfahrt im Bereich Schalkau durch den Ausbau der B 89 auf den Standard einer überregional bedeutsamen Straße. Die Notwendigkeit dessen spiegelt sich auch in der Unfallstatistik der Polizei wieder. Alleine die Engstelle im Bereich Marktstraße/Rödentaler Straße verzeichnete in den vergangenen 10 Jahren insgesamt 46 Unfälle, davon 5 mit teils schweren Personenschäden! Im weiteren Straßenverlauf Richtung Eisfeld gesehen gibt es noch viele andere Gefahrenstellen für die Nutzer dieser Bundesstraße, wie beispielsweise die Kreuzung der B 89 mit der Schienenverbindung Eisenach - Meiningen - Sonneberg zwischen Schalkau und Bachfeld oder die Unfallhäufungslinie mit schweren Unfällen am "Bachfelder Berg".	Die Verbesserung der Verbindungsqualität der B 89 im Abschnitt zwischen der AS Meiningen-Süd der BAB A 71 und der AS Eisfeld-Nord der BAB A 73 ist in Plansatz G 3-12 enthalten. Insofern steht die geforderte OU für Schalkau und Bachfeld nicht im sachlichen und räumlichen Kontext der Regelungen dieses Plansatzes. Für den in der Anregung geforderten Neubau einer Ortsumfahrung für Schalkau im Zuge der B 89 wurde im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 kein Bedarf festgestellt. Seit Realisierung der A 73 und den damit verbundenen Veränderungen bei Verkehrsströmen liegt das Fahrzeugaufkommen auf der B 89 im Abschnitt Eisfeld - Sonneberg nicht in einer Größe, die die geforderte Ortsumfahrung rechtfertigen würde, zumal die damit verbundene Neubaustreckenlänge kein ausreichendes Kosten - Nutzen - Verhältnis aufzeigt. Insofern fehlt dem Plangeber sowohl die fachplanerische als auch die raumordnerische Begründung für entsprechende Festlegungen im Regionalplanentwurf. Der betroffenen Kommune Schalkau bleibt es dagegen freigestellt, im Rahmen ihrer Flächennutzungsplanung einen möglichen Trassenkorridor für eine Ortsumfahrung freizuhalten.		
143	739-1.pdf	8	-	Bei den unter Punkt 3.1.2 „Straßennetz“ genannten Bauvorhaben bitte ich im weiteren Planungsverlauf um Beteiligung, da durch die geplante Maßnahme Belange	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten plansatz-/ gebietsbezogenen Forderungen		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				der Bundeswehr berührt werden. Im betreffenden Bereich kann das Militärstraßengrundnetz berührt sein.	zur Änderung von Festlegungen des Regionalplanentwurfes. Im Rahmen der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zum zweiten Entwurf des Regionalplanes Südwestthüringen kann sich der Anreger zu seinen Belangen erneut äußern.		
144	130-2.pdf	7	-	Aus [REDACTED] ist im Zuge des Ausbaus der L 1133 die Schaffung einer Ortsumfahrung Leimrieth erforderlich.	nicht entsprochen Für eine Ortsumfahrung von Leimrieth im Zuge der L 1133 liegen keine verkehrsplannerisch belastbaren Grundlagen vor. Bezogen auf das Konfliktpotenzial des damit verbundenen landschaftsräumlichen Eingriffs im Verhältnis zur derzeitigen und absehbaren Belastung der bestehenden Ortsdurchfahrt kann auch aus regionalplanerischer Sicht kein begründeter Bedarf für eine Ortsumfahrung abgeleitet werden.		
145	32-2.pdf	11	-	Insbesondere bitte ich, im Zusammenhang mit der Planung die Notwendigkeit der Neubaustrecken nochmals kritisch zu hinterfragen. Soweit seitens der Planungsgemeinschaft Südwestthüringen an der Notwendigkeit des Neubaus der B 19 zwischen Waldfisch und der Autobahn A 4 festgehalten wird, bitte ich um Prüfung, ob alternative Strecken westlich von Eisenach aus Ihrer Sicht sinnvoller sind als die bislang favorisierte Streckenführung.	nicht entsprochen Der Plangeber betrachtet die funktionale Ertüchtigung der für die Planungsregion Südwestthüringen so wichtigen Straßenverbindung B 19 zwischen den Anschlussstellen Meiningen-Nord der A 71 und der Anschlussstelle Eisenach-Ost der A 4 als raumordnerisch bedeutsames Entwicklungsziel. Dementsprechend sind dazu im Regionalplanentwurf Erfordernisse der Raumordnung fixiert. Diese gründen sich auf den Ergebnissen des durchgeführten Raumordnungsverfahrens. Die genannten Erfordernisse der Raumordnung sind als Grundsätze der		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					Raumordnung nicht abschließend abge- wogen. Insoweit können andere Fachbe- lange in nachfolgenden Planungsschrit- ten/-verfahren behandelt werden. Regio- nalplanerisches Anliegen ist die bedarfs- gerechte Entwicklung der regional bedeut- samen Verkehrsinfrastruktur. Die Ent- scheidung über die planungsrechtliche Zu- lässigkeit dieses Vorhabens ist trotz der re- gionalplanerischen Festlegungen noch of- fen. Neue fachliche bzw. fachrechtliche Er- kenntnisse, die einen Verzicht auf das Vor- haben begründen oder eine andere Beur- teilung der Sachlage zulassen, liegen nicht vor. Unter den genannten Voraussetzungen ist kein verändertes Darstellungserfor- dernis erkennbar. Bezüglich der derzeit fehlenden fachlich fundierten Trassenalternativen zur Füh- rung der B 19 kann die Regionalplanung keine Ersatzfachplanung leisten, da dies die Regelungskompetenz und den Rege- lungszweck des Regionalplans übersteigt.		
146	6-14.pdf	15	-	Als Grundsatz der Raumordnung ist die Forderung nach einem wirkungsvollen ak- tiven Lärmschutz im Bereich der Autobah- nen der Planungsregion in den RP SWT aufzunehmen. Die Forderung betrifft insbesondere den aktiven Lärmschutz an der Werratalbrücke der A4 bei Hörschel und der angrenzenden Autobahnbereiche.	nicht entsprochen Der Regionalplan ist keine Ersatzfachpla- nung bzw. kann kein Fachrecht ersetzen. Insofern übersteigt die Forderung des Ein- wenders, Regelungen zum aktiven Lärm- schutz im Bereich der Autobahnen zu tref- fen, die Regelungskompetenz und den Re- gelungszweck des Regionalplanes.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
147	512-1.pdf	4	-	Es wird vorgeschlagen, die Begründung bei den durch engere Schutzzonen führenden Trassen um folgenden Satz zu ergänzen: „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/geplanten Wasserschutzgebieten von neuen Straßen freizuhalten.“ Begründung: Die bereits bestehenden Straßenverbindungen führen teilweise durch die Schutzzone II oder III von festgesetzten oder geplanten Trinkwasserschutzgebieten. Die überwiegende Zahl der bestehenden Streckenverläufe durch Trinkwasserschutzgebiete ist nicht entsprechend den Anforderungen an Straßen in Wasserschutzgebieten ausgebaut. Vielerorts liegt nicht einmal ein Konzept zur Ertüchtigung der Straßen vor. Bei Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen an bestehenden Straßen in Trinkwasserschutzgebieten ist dem Trinkwasserschutz, insbesondere in der Schutzzone II, ein hohes Gewicht beizumessen. <u>Seite 38 ff. - Abschnitt G 3-9, G 3-10, G 3-11, G 3-12, G 3-13, G 3-14, G 3-15, G 3-16, Z 3-2 und G 3-17 für Straßenbauvorhaben erforderliche Trassen</u>	nicht entsprochen Die im Regionalplanentwurf für den Neubau von Straßen festgelegten freizuhaltenen Trassenkorridore (Raumnutzungskarte) stellen Grundsätze der Raumordnung dar. Die standortbezogene Berücksichtigung anderer Belange ist durch die Bindungswirkung der Festlegung (Grundsatz der Raumordnung) in nachfolgenden Verfahren möglich. Ein Grundsatz der Raumordnung ist mit Bezug zum jeweiligen Einzelfall abwägend einzustellen. Damit ist gesichert, dass andere Belange oder fachrechtliche Anforderungen bzw. Erfordernisse in den jeweiligen Verfahren durch die zuständigen Behörden bzw. Verfahrensträger entsprechend gewürdigt werden können. Dabei ist ferner zu beachten, dass bestehende fachrechtliche Regelungen (z.B. zum Trinkwasserschutz) durch die Festlegungen des Regionalplans nicht ersetzt oder außer Kraft gesetzt werden. Insofern erübrigt sich der Vorschlag des Einreichers.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Ein Teil der geplanten Trassen führt durch die Schutzzone II von Wasserschutzgebieten für öffentliche Trinkwasserversorgungsanlagen. Dies betrifft insbesondere die westliche Variante der Ortsumfahrung Kaltenordheim, die Ortsumfahrung Dermbach - Wiesenthal und die Ortsumfahrung Wutha-Farnroda und weitere Streckenabschnitte. (Beispiele: 3 Kartenausschnitte) 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. 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			

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				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 Schutzzonen 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			

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				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.			
148	15-4.pdf	14	-	In der Aufzählung der Bundesautobahnen fehlt die A44 völlig. Diese Autobahn verbindet zukünftig die Ballungsgebiete im Norden und Westen (Ruhrgebiet) über Kassel mit der Mitte Deutschlands in der Wartburg Region. Die Anbindung an die A4 wird mit dem Wommener Dreieck unmittelbar (Luftlinie nach Gerstungen unter 500 m) an der hessisch-thüringischen Grenze erfolgen. Die Inbetriebnahme ist bereits für 2022 geplant. Es ist mit erhöhten und veränderten Verkehrsströmen zu rechnen, die teilweise von dem thüringischen Verkehrsnetz (Wartburgkreis) zusätzlich aufgenommen werden müssen. Dazu ist dessen Ertüchtigung dringend notwendig, denn weder die Streckenführung der B 19 über den Rennsteig und durch Eisenach noch die Landesstraßen L 1022 bzw. L 1023 sind für die Ableitung des Zielverkehrs nach Süden (Richtung Meiningen über Barchfeld) geeignet und entwickelt. Weitere Ausführungen dazu finden sich in der Stellungnahme [REDACTED] zum Landesstraßenbedarfsplan (Anlage 2). Diesem Erfordernis ist auch im Regionalplan Rechnung zu tragen.	teilweise entsprochen Unter der Überschrift „3.1.2 Straßennetz“ und „Bundesautobahn“ handelt es sich um sog. „Brückentexte“, die die raumordnerischen Erfordernisse gemäß LEP TH 2025 nachrichtlich wiedergeben. Betreffs der in der Anregung thematisierten Wirkung der A 44 auf den Verkehrsraum Südwestthüringen wird eine Ergänzung vorgenommen. Auf spezifische Problemlagen zu einzelnen Straßenverbindungen wird dabei nicht eingegangen, da dazu vertiefende Untersuchungen notwendig wären, was nicht in der Zuständigkeit bzw. der Regelungskompetenz des Regionalplanes liegt.	Unter der Überschrift „3.1.2 Straßennetz“, „Bundesautobahn“ wird als 2. Absatz aufgenommen: "Raumrelevante Wirkungen werden absehbar auch von der A 44 (Kassel bis Anbindung an A 4 am Autobahndreieck Wommen unweit der Anschlussstelle Gerstungen) ausgehen. Aus daraus resultierenden erhöhten oder veränderten Verkehrsströmen (besonders beim Schwerlastverkehr) werden sich mit Blick auf Zielverkehre, besonders Richtung Süden Ertüchtigungsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz (sowohl bei Bundes- als auch bei Landesstraßen) erforderlich machen."	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
149	15-4.pdf	15	-	Über die Landesstraße L 1020 kann zudem eine schnelle Verbindung von der B84 zur Autobahn A4 über Gerstungen und damit auch zwischen den Grundzentren Gerstungen - Vacha bzw. nach Bad Salzungen (Kreisstadt, Mittelzentrum) realisiert werden. Zudem ist diese Strecke momentan die einzige, die eine direkte und qualifizierte Verbindung zwischen dem Grundzentrum Gerstungen und dem Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums Eisenach auf höherrangigen thüringischen Straßen ermöglicht und somit als regional bedeutsam einzustufen. Allerdings müsste sie dementsprechend erneuert werden, insbesondere das Teilstück von Oberellen nach Gerstungen, das in einem beklagenswerten Zustand ist. Eine alternative Streckenführung (z.B. über die alte Bahntrasse) sollte untersucht werden vor dem Hintergrund des Lärmschutzes bei Umgehung der Ortslage Oberellen in Zusammenhang mit einer gebotenen Bündelfunktion bzw. einem möglichst niedrigem Flächenverbrauch. Zu untersuchen ist auch eine mögliche Entlastung der Ortsdurchfahrt Gerstungen durch die Weiterführung der L 1020 über die ICE-Bahnstrecke (Brücke vorhanden; Machbarkeit der Einbindung auf Erschließungsstraße oder Autobahnanbindung neu).	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten sachbezogenen Forderungen zur Änderung von Plansätzen oder deren Begründung. Im Übrigen gehört die Planung und zeitliche Umsetzung von Straßenbaumaßnahmen jeglicher Netzebene nicht zum Aufgabenbereich der Regionalplanung. Das betrifft auch Entscheidungen zur funktionalen Ertüchtigung von Straßenverbindungen und damit gewollter Bündelung von Verkehr. Die hierzu selbst bei der Fachplanung bestehenden Unklarheiten bedürfen weiterer vertiefender Untersuchungen und entsprechender Entscheidungen von deren Seite.		
150	15-4.pdf	17	-	Weiterhin wäre von Marksuhl aus eine weiterführende Verbindung über die L 1023 zur B 19 bei Waldfisch möglich, entsprechende Ausbaumaßnahmen vorausgesetzt.	nicht entsprochen Die Planung und zeitliche Umsetzung von Straßenbaumaßnahmen jeglicher Netzebene gehört nicht zum Aufgabenbereich der Regionalplanung. Das betrifft auch		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Ich bitte insofern um Prüfung und Berücksichtigung.	Entscheidungen zur funktionalen Erleichterung von Straßenverbindungen und damit gewollter Bündelung von Verkehren. Die hierzu selbst bei der Fachplanung bestehenden Unklarheiten bedürfen weiterer vertiefender Untersuchungen und entsprechender Entscheidungen von deren Seite.		
151	3644-1.pdf	2	-	Einspruch gegen den „Entwurf Regionalplan Südwestthüringen“, Autobahn A73 — Zubringer zur Anschlussstelle Schleusingen, Nachbesserung Verkehrsführung Seit der „Wende“ -also fast 30 Jahre lang- warten wir darauf, dass das Verkehrsaufkommen in der Königstraße in Schleusingen ein erträgliches Maß annimmt. Eine endlose Zahl schwerer LKWs, PKWs, Busse, auch Forstfahrzeuge und der gesamte [REDACTED] donnern auf diesem Abschnitt von frühmorgens bis spätabends, jahrein, jahraus. Die Umgehungsstraße ist leer, ... sie wird nicht angenommen, weil der Weg durch die Stadt Schleusingen deutlich kürzer ist und es keinerlei administrative Regulierung gibt, die Innenstadt zu entlasten. Alle Fahrzeuge aus dem Einzugsbereich Hildburghausen, dem „Unterland“, Themar, aus den Ortschaften Richtung Suhl, aus den Gewerbegebieten und dem Einkaufszentrum in Schleusingen nutzen diesen stark frequentierten Straßenbereich, um zur Autobahn zu kommen und umgekehrt. Durch die starke Neigung der Königstraße und die dadurch extrem erhöhte Motorbelastung der Fahrzeuge entsteht ein Vielfa-	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkrete, sachbezogene Forderung zur Änderung eines Plansatzes oder seiner Begründung. Was die dargelegte Problematik derverkehrlichen Frequentierung/Verkehrsbelastung der innerörtlichen Königstraße (Teil der L 3247) in Schleusingen anbelangt, hat der Regionalplan keine Regelungskompetenz in Sachen Verkehrsführung zur gewünschten Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr im Zusammenhang mit der Autobahn-Anschlussstelle A 73 Schleusingen.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				ches der auf gerader Strecke (z. B. Ilmenauer Straße) üblichen Antriebsgeräusche. Auch die Abgas- und Feinstaub-Belastung ist erhöht, weil die Fahrzeuge bergauf herunterschalten und bergab erheblich bremsen müssen, ... dort wo viele Schulkinder unterwegs sind, Kranke und Betagte die Arztpraxen aufsuchen! Als Fußgänger fühlen wir uns bedroht, als Anwohner werden uns nicht hinnehmbare Einschränkungen zugemutet. Die Lärmbelastung -auch in der Nacht- ist unerträglich, Türen und Fenster vibrieren durch die niederfrequenten Schallwellen. Die Luftqualität in Summe der unterschiedlichen Fahrzeug- und Kraftstoffarten lässt gesundheitliche Nachteile erwarten. Aufenthalt oder Gespräche im Freien sind aufgrund der Lärmbelästigung nicht möglich. Obst aus unseren Vorgärten ist nicht zum Verzehr geeignet, ... eigentlich sind unserer Flächen zwischen den Wohnhäusern und Straße räumliche Puffer zur Minderung all diese Emissionen. Die Familien unsere Kinder möchten eine derartig stark frequentierte Lage nicht als eigenen Wohnsitz in Betracht ziehen, was ich sehr gut nachvollziehen kann. Wir erwägen, den Einbau einer -dem Lärmpegel angepassten- Schallschutzverglasung zu erwirken und für die nicht nutzbaren Grundstücksteile ("Unland") eine Befreiung von der Grundsteuer zu beantragen. Gern stellen wir unser Grundstück für eine langfristige Messung der Lärm- und Luftqualität zur Verfügung.			

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan- satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
----------	---------	---------	-----------	--------	--------------------------------------	------------------------------	----------------------

3.1.3 Netz des öffentlichen Verkehrs

1	5-6.pdf	8	G 3-18	Änderungsvorschlag/ Anregung: Als ersten Satz einfügen: „Alle Orte sollen durch ÖPNV mit ihren Grundzentren und ihren Mittelzentren verbunden werden.“ In Zukunft wird ein Südthüringer Verkehrsverbund mit einheitlichem Tarifsysteem angestrebt.	teilweise entsprochen Die Anregung wird nicht wörtlich, sondern sinngemäß in den Plansatz integriert. Die Etablierung eines Südthüringer Verkehrsverbundes mit einheitlichem Tarifsysteem liegt nicht in der Zuständigkeit der Regionalplanung. Diesbezüglich wird im geänderten Plansatz auf die Nutzung der Möglichkeiten der Abstimmung von Nahverkehrsplänen und ihren Leistungsangeboten durch die Träger des öffentlichen Personennahverkehrs verwiesen. Die Begründung wird ebenfalls überarbeitet.	G 3-18 - Neuformulierung: "Zur Anbindung der Siedlungen in der Planungsregion Südwestthüringen an ihre Grundzentren, der Grundzentren an die benachbarten höherstufigen Zentralen Orte sowie in Anpassung an demographisch bedingte Veränderungen der Nachfragestrukturen soll ein attraktives, leistungsfähiges und bedarfsorientiertes Netz des ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge gesichert werden. Dazu sollen die Möglichkeiten der kreis- und regionsübergreifenden Vernetzung und Vertaktung der Leistungsangebote der Nahverkehrsträger genutzt werden. Die Linien u. sonstigen Angebotsformen sollen an den in der Karte 3-1 bezeichneten und ggf. weiteren, möglichst zentral gelegenen Umsteigepunkten miteinander verknüpft werden. Auch die Zugangsstellen zum ÖPNV sollen erhalten u. bedarfsorientiert ausgebaut bzw. attraktiviert werden. Bei der Ausrichtung u. Angebotsplanung des ÖPNV sollen die	
---	---------	---	--------	---	--	---	--

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						Bedürfnisse junger Familien mit Kindern sowie auch der älter werdenden Bevölkerung speziell berücksichtigt werden. Begründung G 3-18 - Überarbeitung: Aufnahme neuer 1. Absatz: „Der ÖPNV ist ein wesentlicher Beitrag zur Mobilitäts-sicherung und damit eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Ein attraktiver und integral getakteter ÖPNV reduziert den Individualverkehr und fungiert in ländlich geprägten Räumen als „Haltefaktor“, in dem er Abwanderungstendenzen entgegenwirkt.“ Änderungen/Ergänzungen im alten 2. Absatz: - Aufnahme neuer Satz 3: „Eine Attraktivierung von Zugangsstellen zum ÖPNV schließt auch ein, dort wo möglich und sinnvoll eine Anbindung an das Radwegenetz herzustellen sowie alternative Mobilitäts-angebote (Car-Sharing/Elektromobile) vor-zuhalten.“	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						- Der nachfolgende Satz wird ergänzt: „Mit der Einrichtung ... Zugangstellen zum ÖPNV (P+R (Park + Ride), B+R (Bike+ Ride)) können weitere ...“ - Der bisherige Satz 7 wird geändert/ergänzt: „So könnten nach vorher erfolgter Prüfung mit der Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte an der Schienenverbindung Eisenach – Bebra z.B. im Bereich Eisenach/ Ost, an der Schienenverbindung Eisenach – Meiningen – Sonneberg z.B. im Bereich Bad Salzungen/Allendorf, Meiningen/Defertshäuser Weg (hier Konzentration von Einkaufsmärkten) sowie an der Schienenverbindung Zella-Mehlis – Schmalkalden – Wernshausen z.B. in Mittelstille ...“ - Aufnahme letzter Absatz: „Zielansatz ist ein abgestimmter Bus- und Bahnfahrplan hin zu einem integralen Taktfahrplan. Durch das effektive Zusammenspiel	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						von Bus und Bahn kann längerfristig ein attraktives öffentliches Verkehrsangebot geschaffen werden. Eine übergreifende Abstimmung zwischen den Trägern des ÖPNV hinsichtlich ihrer Nahverkehrspläne und die Einrichtung durchgehender landesbedeutsamer (Express-)Linien (nach den Vorgaben des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen) wird angestrebt. Die Bedürfnisse junger Familien mit Kindern (Schülerverkehr, Einkäufe etc.) sowie auch der älter werdenden Bevölkerung (Nutzung sozialer und kultureller Angebote, Arztbesuche, Einkäufe etc.) zur Daseinsvorsorge vor allem in ländlich geprägten, peripheren Räumen der Planungsregion Südwestthüringen erfordern individuelle, flexible und angepasste Lösungen im ÖPNV.“	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
2	3-9.pdf	51	G 3-18	Ergänzung in Begründung zu G 3-18: "In nachfrageschwachen Räumen sollen flexible und alternative Angebotsformen bei der Nahverkehrsplanung / Flächenerschließung berücksichtigt werden." Weiterhin können an der Schienenverbindung Eisenach-Bad Salzungen-Meiningen die Haltepunkte Bad Salzungen -Allendorf, Leimbach - Eisenach West sowie an der Schienenverbindung Eisenach - Bebra die Haltepunkte Eisenach-Ost und Neustädt-Sallmannshausen mit erwähnt werden. Begründung: Um den ÖPNV wirtschaftlicher und zukunftssicher zu gestalten sollten die verschiedenen Angebotsformen entsprechende Berücksichtigung finden. Durch die Aufnahme weiterer Haltepunkte an den Schienenverbindungen kann zusätzliches Fahrgastpotenzial erschlossen werden.	teilweise entsprochen Die Begründung zu Plansatz G 3-18 verweist auf die Möglichkeit der Prüfung zur Schaffung zusätzlicher Haltepunkte an bestehenden Schienenverbindungen zwecks Erschließung von zusätzlichem Fahrgastpotenzial. Dazu wurden einige wenige Beispiele angeführt. Bei diesen und allen weiteren in Frage kommenden, zusätzlich zum Bestand zu schaffenden Haltepunkten geht es zunächst um eine Bedarfsprüfung. Aus der beispielhaften Benennung von möglichen Haltepunkten lässt sich kein konkreter Umsetzungsanspruch ableiten. Im Übrigen handelt es sich hierbei um Aussagen in der Begründung eines Plansatzes, die lediglich erläuternden Charakter haben und selbst keine konkrete Steuerungswirkung entfalten. Aus den in der Stellungnahme angeregten zusätzlichen Haltepunkten werden deshalb lediglich zwei aus diesem Raum exemplarisch angeführt.	Begründung G 3-18 - Überarbeitung: Aufnahme neuer 1. Absatz: „Der ÖPNV ist ein wesentlicher Beitrag zur Mobilitäts-sicherung und damit eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Ein attraktiver und integral getakteter ÖPNV reduziert den Individualverkehr und fungiert in ländlich geprägten Räumen als „Haltefaktor“, in dem er Abwanderungstendenzen entgegenwirkt.“ Änderungen/Ergänzungen im alten 2. Absatz: - Aufnahme neuer Satz 3: „Eine Attraktivierung von Zugangsstellen zum ÖPNV schließt auch ein, dort wo möglich und sinnvoll eine Anbindung an das Radwegenetz herzustellen sowie alternative Mobilitäts-angebote (Car-Sharing/Elektromobile) vor-zuhalten.“ - Der nachfolgende Satz wird ergänzt: „Mit der Einrichtung ... Zugangstellen zum ÖPNV (P+R (Park + Ride), B+R (Bike+	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						Ride)) können weitere ...“ - Der bisherige Satz 7 wird geändert/ergänzt: „So könnten nach vorher erfolgter Prüfung mit der Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte an der Schienenverbindung Eisenach – Bebra z.B. im Bereich Eisenach/ Ost, an der Schienenverbindung Eisenach – Meiningen – Sonneberg z.B. im Bereich Bad Salzungen/Allendorf, Meiningen/Defertshäuser Weg (hier Konzentration von Einkaufsmärkten) sowie an der Schienenverbindung Zella-Mehlis – Schmalkalden – Wernshausen z.B. in Mittelstille ...“ - Aufnahme letzter Absatz: „Zielansatz ist ein abgestimmter Bus- und Bahnfahrplan hin zu einem integralen Taktfahrplan. Durch das effektive Zusammenspiel von Bus und Bahn kann längerfristig ein attraktives öffentliches Verkehrsangebot geschaffen werden. Eine übergreifende Abstimmung	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						zwischen den Trägern des ÖPNV hinsichtlich ihrer Nahverkehrspläne und die Einrichtung durchgehender landesbedeutsamer (Express-)Linien (nach den Vorgaben des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen) wird angestrebt. Die Bedürfnisse junger Familien mit Kindern (Schülerverkehr, Einkäufe etc.) sowie auch der älter werdenden Bevölkerung (Nutzung sozialer und kultureller Angebote, Arztbesuche, Einkäufe etc.) zur Daseinsvorsorge vor allem in ländlich geprägten, peripheren Räumen der Planungsregion Südwestthüringen erfordern individuelle, flexible und angepasste Lösungen im ÖPNV.“	
3	197-16.pdf	65	G 3-18	Der Plansatz und die Begründung zur "Sicherung günstiger Erreichbarkeitsverhältnisse" sollen präzisiert werden. Insbesondere der letzte Satz des Grundsatzes soll gestrichen oder in eine Leitvorstellung umgewandelt werden.	teilweise entsprochen Der Plansatz G 3-18 und die zugehörige Begründung werden geändert und ergänzt. Der darin verfolgte Entwicklungsanspruch bezieht sich auf die Sicherung	G 3-18 - Neuformulierung: "Zur Anbindung der Siedlungen in der Planungsregion Südwestthür. an ihre Grundzentren, der Grundzentren	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Begründung Bisher wird nicht dargelegt, inwiefern bereits die infrastrukturellen Voraussetzungen als Verknüpfungspunkt erfüllt sind oder Handlungsbedarf besteht (z. B. Park-and Ride, Bike-and-Ride, Einbindung in das Radwegenetz, Carsharing). Gegebenenfalls sollte hier auch die Einbindung in das Fernbusliniennetz Berücksichtigung finden. Die Regelungsabsichten im letzten Satz des Plansatzes (Leistungsangebote der Nahverkehrsträger regionsübergreifend abstimmen) überschreiten den Regelungsbereich der Regionalplanung. Dieser Punkt ist bereits im Thüringer Gesetz über den öffentlichen Verkehr geregelt (vgl. u. a. §§ 4 ThürÖPNVG).	eines gesamträumlichen ÖPNV-Netzes und seine bedarfsorientierte Gestaltung als Aufgabe der Daseinsvorsorge. Dabei geht es nicht um vorhaben- oder objekt-spezifische Regelungsansprüche und nachzuweisende Erfüllungsstände bei einzelnen Aspekten der Gestaltung des ÖPNV.	an die benachbarten höher-stufigen Zentralen Orte sowie in Anpassung an demographisch bedingte Veränderungen der Nachfragestrukturen soll ein attraktives, leistungsfähiges und bedarfsorientiertes Netz des ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge gesichert werden. Dazu sollen die Möglichkeiten der kreis- u. regionsübergreifenden Vernetzung und Vertaktung der Leistungsangebote der Nahverkehrsträger genutzt werden. Die Linien u. sonstigen Angebotsformen sollen an den in der Karte 3-1 bezeichneten und ggf. weiteren, möglichst zentral gelegenen Umsteigepunkten miteinander verknüpft werden. Auch die Zugangsstellen zum ÖPNV sollen erhalten und bedarfsorientiert ausgebaut bzw. attraktiviert werden. Bei der Ausrichtung u. Angebotsplanung des ÖPNV sollen die Bedürfnisse junger Familien mit Kindern sowie auch der älter werdenden Bevölkerung speziell berücksichtigt werden. Begründung G 3-18 - Überarbeitung:	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						Aufnahme neuer 1. Absatz: „Der ÖPNV ist ein wesentlicher Beitrag zur Mobilitäts-sicherung und damit eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Ein attraktiver und integral getakteter ÖPNV reduziert den Individualverkehr und fungiert in ländlich geprägten Räumen als „Haltefaktor“, in dem er Abwanderungstendenzen entgegenwirkt.“ Änderungen/Ergänzungen im alten 2. Absatz: - Aufnahme neuer Satz 3: „Eine Attraktivierung von Zugangsstellen zum ÖPNV schließt auch ein, dort wo möglich und sinnvoll eine Anbindung an das Radwegenetz herzustellen sowie alternative Mobilitäts-angebote (Car-Sharing/Elektromobile) vor-zuhalten.“ - Der nachfolgende Satz wird ergänzt: „Mit der Einrichtung ... zum Zugangstellen zum ÖPNV (P+R (Park + Ride), B+R (Bike+ Ride)) können weitere ...“	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						- Der bisherige Satz 7 wird geändert/ergänzt: „So könnten nach vorher erfolgter Prüfung mit der Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte an der Schienenverbindung Eisenach – Bebra z.B. im Bereich Eisenach/ Ost, an der Schienenverbindung Eisenach – Meiningen – Sonneberg z.B. im Bereich Bad Salzungen/Allendorf, Meiningen/Defertshäuser Weg (hier Konzentration von Einkaufsmärkten) sowie an der Schienenverbindung Zella-Mehlis – Schmalkalden – Wernshausen z.B. in Mittelstille ...“ - Aufnahme letzter Absatz: „Zielansatz ist ein abgestimmter Bus- und Bahnfahrplan hin zu einem integralen Taktfahrplan. Durch das effektive Zusammenspiel von Bus und Bahn kann längerfristig ein attraktives öffentliches Verkehrsangebot geschaffen werden. Eine übergreifende Abstimmung zwischen den Trägern des ÖPNV hinsichtlich	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						ihrer Nahverkehrspläne und die Einrichtung durchgehender landesbedeutsamer (Express-)Linien (nach den Vorgaben des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen) wird angestrebt. Die Bedürfnisse junger Familien mit Kindern (Schülerverkehr, Einkäufe etc.) sowie auch der älter werdenden Bevölkerung (Nutzung sozialer und kultureller Angebote, Arztbesuche, Einkäufe etc.) zur Daseinsvorsorge vor allem in ländlich geprägten, peripheren Räumen der Planungsregion Südwestthüringen erfordern individuelle, flexible und angepasste Lösungen im ÖPNV.“	
4	6-14.pdf	16	G 3-18	In der Begründung zu G 3-18 ist zu ergänzen, dass es an den Zugangsstellen des ÖPNV entsprechende Angebote zum P+R (Park + Ride) sowie B+R (Bike + Ride) vorgesehen werden sollen, um eine bessere Verknüpfung zwischen und Zugänglichkeit zu den verschiedenen Verkehrsmittel zu erreichen.	entsprochen Der Anregung entsprechend wird die Begründung zu G 3-18 ergänzt. Damit werden zusätzliche planungsrelevante Aspekte aufgezeigt.	Begründung G 3-18 - Überarbeitung: Aufnahme neuer 1. Absatz: „Der ÖPNV ist ein wesentlicher Beitrag zur Mobilitäts-sicherung und damit eine Aufgabe der	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						Daseinsvorsorge. Ein attraktiver und integral getakteter ÖPNV reduziert den Individualverkehr und fungiert in ländlich geprägten Räumen als „Haltefaktor“, in dem er Abwanderungstendenzen entgegenwirkt.“ Änderungen/Ergänzungen im alten 2. Absatz: - Aufnahme neuer Satz 3: „Eine Attraktivierung von Zugangsstellen zum ÖPNV schließt auch ein, dort wo möglich und sinnvoll eine Anbindung an das Radwegenetz herzustellen sowie alternative Mobilitätsangebote (Car-Sharing/Elektromobile) vor-zuhalten.“ - Der nachfolgende Satz wird ergänzt: „Mit der Einrichtung ... Zugangstellen zum ÖPNV (P+R (Park + Ride), B+R (Bike+ Ride)) können weitere ...“ - Der bisherige Satz 7 wird geändert/ergänzt: „So könnten nach vorher erfolgter Prüfung mit der Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte an der Schienenverbindung	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						Eisenach – Bebra z.B. im Bereich Eisenach/ Ost, an der Schienen- verbindung Eisenach – Meiningen – Sonneberg z.B. im Bereich Bad Sal- zungen/Allendorf, Meiningen/Defertshäu- ser Weg (hier Konzent- ration von Einkaufs- märkten) sowie an der Schienenverbindung Zella-Mehlis – Schmal- kalden – Wernshausen z.B. in Mittelstille ...“ - Aufnahme letzter Ab- satz: „Zielansatz ist ein abge- stimmter Bus- und Bahnfahrplan hin zu ei- nem integralen Takt- fahrplan. Durch das ef- fektive Zusammenspiel von Bus und Bahn kann längerfristig ein attrakti- ves öffentliches Ver- kehrsangebot geschaf- fen werden. Eine über- greifende Abstimmung zwischen den Trägern des ÖPNV hinsichtlich ihrer Nahverkehrspläne und die Einrichtung durchgehender landes- bedeutsamer (Express-)Linien (nach den Vor- gaben des Thüringer Ministeriums für	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						Infrastruktur und Landwirtschaft und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen) wird angestrebt. Die Bedürfnisse junger Familien mit Kindern (Schülerverkehr, Einkäufe etc.) sowie auch der älter werdenden Bevölkerung (Nutzung sozialer und kultureller Angebote, Arztbesuche, Einkäufe etc.) zur Daseinsvorsorge vor allem in ländlich geprägten, peripheren Räumen der Planungsregion Südwestthüringen erfordern individuelle, flexible und angepasste Lösungen im ÖPNV.“	
5	189-5.pdf	11	G 3-19	G 3-19: (einschließlich Karte 3-1): Die regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs sollten keinen festen Streckenverlauf (entlang von Bundes- oder Landesstraßen) folgen (siehe Karte 3-1). Vielmehr geht aus dem Grundsatz 4.5.14 LEP sowie aus der Vorgabe 4.5.16 des LEP hervor, dass ein „ÖPNV-Netz“ auf Mittel- und Oberzentren ausgerichtet sein soll und Grundzentren sowie Gemeinden mit überörtlichen Funktionen einbindet. In den Regionalplänen können sodann regional bedeutsame Verbindungen zwischen benachbarten Zentralen Orten zur Anbindung	nicht entsprochen Die in der Karte 3-1 des Regionalplanentwurfs von Ostthüringen für das Netz der Regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen (straßengebundenen Personennah-)Verkehrs gewählte Darstellung weicht von der der anderen drei Planungsregionen in Thüringen ab. Der Träger der Regionalplanung in Südwestthüringen hat sich bewusst für die von ihm gewählte Darstellung entschieden, um die Inhalte des Grundsatzes der Raumordnung G 3-19 sowohl sachlich als auch räumlich nachvollziehbar zu machen.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				von Gemeinden mit überörtlichen Funktionen sowie an das Schienennetz bestimmt werden. Das „wie“ oder ein genauer Streckenverlauf wird nicht genannt oder gefordert. Die Landesgruppe Sachsen/Thüringen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat in enger Abstimmung mit dem TMIL ein ThüringerRegioNetz entwickelt. Daraus entstand im weiteren Verlauf eine Darstellung des förderfähigen landesbedeutsamen ÖPNV-Netzes. An diesen Vorlagen orientierend ist es möglich, ein geschlossenes und logisches regional bedeutsames ÖPNV-Netz für die jeweiligen Planungsregionen zu erstellen, welches Verbindungen zu den Zentralen Orten sowie zum Schienennetz herstellt, jedoch nicht in Konkurrenz zum Schienenpersonennahverkehr steht. Auch wird aus den Karten der genannten Dokumente deutlich, welche Verbindungen regional und überregional, also über die Planungsregions- und Landesgrenzen hinaus, von Bedeutung sind. Um eine Homogenität zwischen den Regionalplänen herzustellen, sollten folgende Verbindungen ergänzt sowie die Karte 3-1 angepasst werden: • Probstzella - Neuhaus am Rennweg/Lauscha	Neben der Darstellung von ausgewählten Regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen Verkehrs zwischen den verschiedenen Zentralen Orten soll auch der räumliche Verlauf der angestrebten Vernetzung der Zentralen Orte aufgezeigt werden. Die angeregte Verbindung Probstzella - Neuhaus am Rennweg hat aus Sicht der RPG Südwestthüringen unter bedarfsseitigen und funktionalräumlichen Gesichtspunkten keine Bedeutung. Probstzella gehört zum Mittelzentralen Funktionsraum Saalfeld/Rudolstadt/Bad Blankenburg. Insofern erfolgt keine Aufnahme dieser Relation in G 3-19 und Karte 3-1, zumal im Regionalplan Südwestthüringen nur auf ausgewählte funktionalräumlich und versorgungsrelevante Verbindungen abgestellt wird.		
6	189-5.pdf	12	G 3-19	G 3-19: (einschließlich Karte 3-1): Die regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs sollten keinen festen Streckenverlauf (entlang von Bundes- oder Landesstraßen) folgen (siehe Karte 3-1).	teilweise entsprochen Die in der Karte 3-1 des Regionalplanentwurfs von Ostthüringen für das Netz der Regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen (straßengebundenen	Die Verbindung Neuhaus am Rennweg - Saalfeld wird in G 3-19 und Karte 3-1 aufgenommen.	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Vielmehr geht aus dem Grundsatz 4.5.14 LEP sowie aus der Vorgabe 4.5.16 des LEP hervor, dass ein „ÖPNV-Netz“ auf Mittel- und Oberzentren ausgerichtet sein soll und Grundzentren sowie Gemeinden mit überörtlichen Funktionen einbindet. In den Regionalplänen können sodann regional bedeutsame Verbindungen zwischen benachbarten Zentralen Orten zur Anbindung von Gemeinden mit überörtlichen Funktionen sowie an das Schienennetz bestimmt werden. Das „wie“ oder ein genauer Streckenverlauf wird nicht genannt oder gefordert. Die Landesgruppe Sachsen/Thüringen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat in enger Abstimmung mit dem TMIL ein ThüringerRegioNetz entwickelt. Daraus entstand im weiteren Verlauf eine Darstellung des förderfähigen landesbedeutsamen ÖPNV-Netzes. An diesen Vorlagen orientierend ist es möglich, ein geschlossenes und logisches regional bedeutsames ÖPNV-Netz für die jeweiligen Planungsregionen zu erstellen, welches Verbindungen zu den Zentralen Orten sowie zum Schienennetz herstellt, jedoch nicht in Konkurrenz zum Schienenpersonennahverkehr steht. Auch wird aus den Karten der genannten Dokumente deutlich, welche Verbindungen regional und überregional, also über die Planungsregions- und Landesgrenzen hinaus, von Bedeutung sind. Um eine Homogenität zwischen den Regionalplänen herzustellen, sollten folgende Verbindungen ergänzt sowie die Karte 3-1 angepasst werden:	Personennah-)Verkehrs gewählte Darstellung weicht von der der anderen drei Planungsregionen in Thüringen ab. Der Träger der Regionalplanung in Südwestthüringen hat sich bewusst für die von ihm gewählte Darstellung entschieden, um die Inhalte des Grundsatzes der Raumordnung G 3-19 sowohl sachlich als auch räumlich nachvollziehbar zu machen. Neben der Darstellung von ausgewählten regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen Verkehrs zwischen den verschiedenen Zentralen Orten soll auch der räumliche Verlauf der angestrebten Vernetzung der Zentralen Orte aufgezeigt werden. Die angeregte Verbindung Neuhaus am Rennweg - Saalfeld wird in G 3-19 und Karte 3-1 aufgenommen. Sie entspricht der Darstellung im landesbedeutsamen ÖPNV-Netz.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				• Saalfeld - Neuhaus am Rennweg/Lauscha			
7	189-5.pdf	13	G 3-19	G 3-19: (einschließlich Karte 3-1): Die regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs sollten keinen festen Streckenverlauf (entlang von Bundes- oder Landesstraßen) folgen (siehe Karte 3-1). Vielmehr geht aus dem Grundsatz 4.5.14 LEP sowie aus der Vorgabe 4.5.16 des LEP hervor, dass ein „ÖPNV-Netz“ auf Mittel- und Oberzentren ausgerichtet sein soll und Grundzentren sowie Gemeinden mit überörtlichen Funktionen einbindet. In den Regionalplänen können sodann regional bedeutsame Verbindungen zwischen benachbarten Zentralen Orten zur Anbindung von Gemeinden mit überörtlichen Funktionen sowie an das Schienennetz bestimmt werden. Das „wie“ oder ein genauer Streckenverlauf wird nicht genannt oder gefordert. Die Landesgruppe Sachsen/Thüringen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat in enger Abstimmung mit dem TMIL ein ThüringerRegioNetz entwickelt. Daraus entstand im weiteren Verlauf eine Darstellung des förderfähigen landesbedeutsamen ÖPNV-Netzes. An diesen Vorlagen orientierend ist es möglich, ein geschlossenes und logisches regional bedeutsames ÖPNV-Netz für die jeweiligen Planungsregionen zu erstellen, welches Verbindungen zu den Zentralen Orten sowie zum Schienennetz herstellt, jedoch nicht in Konkurrenz zum Schienenpersonennahverkehr steht.	teilweise entsprochen Die in der Karte 3-1 des Regionalplanentwurfs von Ostthüringen für das Netz der Regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen (straßengebundenen Personennah-)Verkehrs gewählte Darstellung weicht von der der anderen drei Planungsregionen in Thüringen ab. Der Träger der Regionalplanung in Südwestthüringen hat sich bewusst für die von ihm gewählte Darstellung entschieden, um die Inhalte des Grundsatzes der Raumordnung G 3-19 sowohl sachlich als auch räumlich nachvollziehbar zu machen. Neben der Darstellung von ausgewählten Regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen Verkehrs zwischen den verschiedenen Zentralen Orten soll auch der räumliche Verlauf der angestrebten Vernetzung der Zentralen Orte aufgezeigt werden. Die angeregte Verbindung Neuhaus am Rennweg - Oberweißbach wird in G 3-19 und Karte 3-1 aufgenommen. Begründet wird dies damit, dass Oberweißbach dem Mittelzentralen Funktionsraum von Neuhaus am Rennweg/Lauscha zugehörig ist, also zwischen beiden Zentralen Orten funktionalräumliche Beziehungen bestehen. Zudem korrespondiert diese Verbindung mit der Darstellung des landesbedeutsamen ÖPNV-Netzes.	Die Verbindung Neuhaus am Rennweg - Oberweißbach wird in G 3-19 und Karte 3-1 aufgenommen.	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
				Auch wird aus den Karten der genannten Dokumente deutlich, welche Verbindungen regional und überregional, also über die Planungsregions- und Landesgrenzen hinaus, von Bedeutung sind. Um eine Homogenität zwischen den Regionalplänen herzustellen, sollten folgende Verbindungen ergänzt sowie die Karte 3-1 angepasst werden: • Oberweißbach - Neuhaus am Rennweg/Lauscha			
8	5-6.pdf	9	G 3-19	Änderungsvorschlag/Anregung: Die regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen Verkehrs sollen wie folgt geändert bzw. ergänzt werden: 12. Anstrich: Suhl-Schleusingen-Hildburghausen (statt Eisfeld)-Coburg	teilweise entsprochen Als Regional bedeutsame Verbindung des öffentlichen Verkehrs wird die Relation Suhl - Schleusingen - Hildburghausen in G 3-19 und Karte 3-1 aufgenommen. Hier besteht die Möglichkeit der Verknüpfung mit den entsprechenden Verbindungen nach Bad Königshofen(Bayern)und Bad Rodach (Bayern). Das entspricht den Inhalten des landesbedeutsamen ÖPNV-Netzes. Nicht entsprochen wird der Veränderung in der Relation Suhl - Schleusingen - Eisfeld - Coburg. Hier handelt es sich um eine in ihrem Verlauf bereits bestehende Busrelation.	Als Regional bedeutsame Verbindung des öffentlichen Verkehrs wird die Relation Suhl - Schleusingen - Hildburghausen in G 3-19 und Karte 3-1 aufgenommen.	
9	5-6.pdf	10	G 3-19	Änderungsvorschlag/Anregung: Die regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen Verkehrs sollen wie folgt geändert bzw. ergänzt werden: 13. Anstrich: Suhl (ergänzen)-Zella-Mehlis-Oberhof	entsprochen Die Regional bedeutsame Verbindung des öffentlichen Verkehrs Zella-Mehlis - Oberhof wird entsprechend der Anregung in G 3-19 und Karte 3-1 ergänzt und lautet neu: Suhl - Zella-Mehlis - Oberhof.	Die Regional bedeutsame Verbindung des öffentlichen Verkehrs Zella-Mehlis - Oberhof wird entsprechend der Anregung in G 3-19 und Karte 3-1 ergänzt und lautet neu: Suhl - Zella-Mehlis - Oberhof.	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					Sie ist mit den Entwicklungsvorstellungen dieses Raumes hinsichtlich der höherstufigen Zentralortfunktion und der notwendigen räumlichen Vernetzung sowie der Erschließung des Vorbehaltsgebietes Tourismus und Erholung "Thüringer Wald" vereinbar.		
10	5-6.pdf	11	G 3-19	Änderungsvorschlag/Anregung: Die regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen Verkehrs sollen wie folgt geändert bzw. ergänzt werden: 14. Anstrich: Suhl-Ilmenau (neu aufnehmen)	entsprochen Die Regional bedeutsame Verbindung des öffentlichen Verkehrs Suhl - Bahnhof Rennsteig - Ilmenau wird entsprechend der Anregung in Plansatz G 3-19 und Karte 3-1 aufgenommen. Sie entspricht den Inhalten des landesbedeutsamen ÖPNV-Netzes. Diese Verbindung trägt gleichzeitig zur Erschließung des Vorbehaltsgebietes Tourismus und Erholung "Thüringer Wald" bei.	Die Regional bedeutsame Verbindung des öffentlichen Verkehrs Suhl - Bahnhof Rennsteig - Ilmenau wird entsprechend der Anregung in Plansatz G 3-19 und Karte 3-1 aufgenommen.	
11	3-9.pdf	52	G 3-19	Die "Über-Eck-Busverbindung" aus dem landesbedeutsamen ÖPNV-Netz des TMIL "Bad Salzungen - Bad Liebenstein - Ruhla - Wutha-Farnroda - Eisenach" sollte in die Liste der regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen Verkehrs mit aufgenommen und in der Karte 3-1 kartographisch dargestellt werden. Begründung: Die Über-Eck-Verbindung wird [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] als sehr bedeutend und wichtig eingeschätzt, da in diesem Raum eine relativ hohe Bevölkerungsdichte vorhanden ist und der Raum	entsprochen Nach Prüfung des Sachverhalts wird die Relation Bad Salzungen - Bad Liebenstein - Ruhla - Wutha-Farnroda - Eisenach als Regional bedeutsame Verbindung des öffentlichen Verkehrs in Plansatz G 3-19 und Karte 3-1 aufgenommen. Mittels dieser ÖPNV-Verbindung wird ein bedeutsamer Entwicklungsraum in der Planungsregion Südwestthüringen mit zwei höherstufigen Zentralen Orten und drei Grundzentren mit höherer Bevölkerungsdichte, jeweils regional bedeutsamen Tourismusfunktionen sowie zwei Kurbädern vernetzt. Sie entspricht den Inhalten	Die Relation Bad Salzungen - Bad Liebenstein - Ruhla - Wutha-Farnroda - Eisenach wird als Regional bedeutsame Verbindung des öffentlichen Verkehrs in Plansatz G 3-19 und Karte 3-1 aufgenommen.	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
				durch den Tourismus und das Kur- und Bäderwesen gekennzeichnet ist.	des landesbedeutsamen ÖPNV-Netzes. Diese Verbindung trägt gleichzeitig zur Erreichbarkeit und Erschließung des Vorbehaltsgebietes Tourismus und Erholung "Thüringer Wald" bei.		
12	185-1.pdf	2	G 3-19	Folgende Regional bedeutsame Linien des Öffentlichen Verkehrs sollen in G3-19 ergänzt werden: • Brotterode - Tabarz (G3-23 Regionalplan Mittelthüringen) Begründung: Die Verbindung Brotterode - Tabarz ist in G3-23 des Regionalplans Mittelthüringen als Regional bedeutsame Linie des Öffentlichen Verkehrs festgelegt. Sie verbindet über die gemeinsame Regionsgrenze hinweg benachbarte Grundzentren zusätzlich kann eine solche Linie den Thüringer Wald touristisch erschließen.	entsprochen Nach Prüfung des Sachverhalts wird die Relation Brotterode - Tabarz als Regional bedeutsame Verbindung des öffentlichen Verkehrs in G 3-19 und Karte 3-1 aufgenommen. Sie verbindet die als Grundzentren bestimmten Gemeinden Brotterode und Tabarz. Zudem gewinnt die Inselsbergregion durch die bereits erfolgten und geplanten Tourismusprojekte zunehmend an Bedeutung. Diese Verbindung trägt gleichzeitig zur Erschließung des Vorbehaltsgebietes Tourismus und Erholung "Thüringer Wald" bei.	Die Relation Brotterode - Tabarz wird als Regional bedeutsame Verbindung des öffentlichen Verkehrs in G 3-19 und Karte 3-1 aufgenommen.	
13	185-1.pdf	3	G 3-19	Folgende Regional bedeutsame Linien des Öffentlichen Verkehrs sollen in G3-19 ergänzt werden: • Ilmenau - Bahnhof Rennsteig - (Suhl) Begründung: Gleiches trifft in touristischer Hinsicht für die Verbindung Ilmenau - Bahnhof Rennsteig - Suhl zu. Diese soll im Zuge der Änderung des Regionalplans Mittelthüringen ergänzt werden. Dabei soll diese Verbindung den Schienenpersonennahverkehr in vergleichbarer Angebotsqualität ergänzen,	entsprochen Die Regional bedeutsame Verbindung des öffentlichen Verkehrs Suhl - Bahnhof Rennsteig - Ilmenau wird entsprechend der Anregung in Plansatz G 3-19 und Karte 3-1 aufgenommen. Sie entspricht den Inhalten des landesbedeutsamen ÖPNV-Netzes. Diese Verbindung trägt gleichzeitig zur Erschließung des Vorbehaltsgebietes Tourismus und Erholung "Thüringer Wald" bei.	Die Regional bedeutsame Verbindung des öffentlichen Verkehrs Suhl - Bahnhof Rennsteig - Ilmenau wird entsprechend der Anregung in Plansatz G 3-19 und Karte 3-1 aufgenommen.	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				indem sie keine Konkurrenz zueinander darstellen.			
14	135-4.pdf	4	G 3-20	Im Bereich des ÖPNV plädiert [REDACTED] für eine Weiterführung des Rennsteig-Shuttles bis Themar, um auch die touristische Infrastruktur südlich des Rennsteiges anzubinden. In Themar ist eine Anbindung an den Regional- und Fernverkehr der Bahn möglich, so dass auch aus dem fränkischen Raum und dem Süden Thüringens eine Anbindung an den Rennsteig besteht. Hier sehen wir eine vernünftige Alternative zum Individualverkehr.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine auf einen konkreten Plansatz oder zugehörige Begründung ausgerichtete Änderungs- oder Ergänzungsforderung. Sofern mit der Weiterführung des Rennsteig-Shuttles bis Themar auf eine Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs abgestellt wird, gehört das nicht zur Regelungskompetenz der Regionalplanung. Diese kann im Rahmen ihres verfügbaren Instrumentariums zur durchgängigen Streckensicherung für die mögliche Wiederaufnahme des Schienenverkehrs beitragen. Im Übrigen enthält die Begründung zu Plansatz G 3-20 Aussagen im Sinne der Anregung.		
15	7-2.pdf	7	G 3-20	Die Formulierung „Die Erreichbarkeit ... mit öffentlichen Verkehrsmitteln ...“ soll ergänzt werden mit der Formulierung „... und alternativen Mobilitätsangeboten ...“. Car-Sharing Modelle und Elektromobilitätsprojekte (Bsp. EMIL und ELISA im Wartburgkreis) können die Mobilitätsangebote gezielt ergänzen und vervollständigen, um dem Gast die An- und Abreise per ÖPNV zu erleichtern und attraktiver und flexibler vor Ort zu sein.	nicht entsprochen Der Regelungsansatz des Plansatzes G 3-20 zielt auf die Erreichbarkeit und Erschließung der Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die angeregte Ergänzung um alternative Mobilitätsangebote wie Car-Sharing Modelle und Elektromobilitätsprojekte betrifft doch stärker die individuelle Mobilität bzw. individuelle Verkehrsmittel und nicht öffentliche Verkehrsmittel wie Bus und Bahn wie mit diesem Grundsatz der Raumordnung angestrebt. Was den Aspekt der generellen Angebots-		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					verbesserung bei alternativen Mobilitätsangeboten anbetrifft, so ist zunächst festzustellen, dass derartige Mobilitätsangebote in der Regel privatwirtschaftlich getragen werden und somit dem Regelungsanspruch der Regionalplanung entzogen sind. Gleichwohl werden dazu einige Aussagen in der Begründung zu Plansatz 3-18 getroffen.		
16	259-1.pdf	8	-	regt einen intensiveren Gebrauch des Konzeptes der landesbedeutsamen Buslinien an, die insbesondere geeignet sind, zentrale Orte, touristische Destinationen sowie Gewerbestandorte mit hohem Pendleraufkommen über Kreisgrenzen hinweg in einer nutzerfreundlichen Taktfrequenz zu verbinden. Eine zeitlich gleichbleibende Angebotsqualität von Werktagen zu Wochenende und Feiertagen ist zur Erhöhung der Nutzerzahlen im ÖPNV unabdingbar und eine grundlegende Voraussetzung, um Potentiale in den unterschiedlichen Nutzergruppen zu erschließen.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine auf einen konkreten Plansatz oder zugehörige Begründung ausgerichtete Änderung oder Ergänzung. Die aus der Anregung zu entnehmende Intention der verstärkten Nutzung des Konzeptes der landesbedeutsamen Buslinien wird seitens des Trägers der Regionalplanung in Südwestthüringen im Plansatz G 3-19 sowie der Karte 3-1 unter planungsregionsspezifischen Erfordernissen angewendet.		
17	103-1.pdf	2	-	Gleichfalls sollte eine die Landesgrenzen übergreifende Busverbindung nach Fulda (Hessen) integriert werden. G3-20 anpassen.	nicht entsprochen Die Anregung entspricht nicht dem Regelungsansatz des Plansatzes G 3-20, wo es um die Erreichbarkeit und Erschließung der Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung in Südwestthüringen geht, zu denen Fulda in Hessen nicht zählt. Der mit der Anregung verbundenen Intention der Verbindung Zentraler Orte bzw. touristisch relevanter Räume mittels ÖPNV auch über Landesgrenzen hinweg wird mit dem		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					Plansatz G 3-19 entsprochen. Darin ist eine Regional bedeutsame Verbindung des öffentlichen Verkehrs Meiningen - Kaltsundheim - Fulda (Hessen)enthalten.		
18	130-2.pdf	6	G 3-19	Mit den folgenden - zeichnerisch in der Katte 3-1 bestimmten - regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen Verkehrs sollen die Verbindungen zwischen benachbarten zentralen Orten gesichert werden. Hildburghausen - Römhild - Bad Königshofen	zur Kenntnis genommen Die Anregung zum Netz des öffentlichen Verkehrs verweist auf die im Plansatz G 3-19 bestimmte Verbindung Hildburghausen - Römhild - Bad Königshofen, ohne dass eine konkret auf den Plansatz oder seine Begründung ausgerichtete Änderung oder Ergänzung erkennbar ist.		
19	15-4.pdf	12	-	Korrespondierend zum Ausbau bzw. der Ertüchtigung des Schienennetzes muss auf die Inwertsetzung der Haltepunkte (hier insbesondere: Gerstungen, Förtha und Marksuhl) sowie auf einen bedarfsge-rechten Lärmschutz gedrängt werden. Zur Steigerung der Attraktivität sind eine regel-mäßige Taktung und Umsteigemöglichkei-ten an den Haltepunkten bezüglich des schienengebundenen als auch schienen-ungebunden ÖPNV anzustreben und um-zusetzen. Diese Forderungen müssen im Regionalplan festgeschrieben werden.	teilweise entsprochen Der Ausbau bzw. die Ertüchtigung des Schienennetzes, die Inwertsetzung von bestimmten Haltepunkten sowie der Lärm-schutz sind vorhaben-/objektspezifische bzw. fachspezifische Vorgaben, die sich dem Regelungsanspruch des Regionalpla-nes entziehen. Insofern hat die Regional-planung keine unmittelbare Regelungs-kompetenz. Was das Erfordernis eines attraktiven schienen- und straßengebundenen ÖPNV in vernetzter und vertakteter Form anbe-langt, werden in den Plansätzen G 3-18, G 3-19 und G 3-20 nebst zugehörigen Be-gründungen entsprechende regionalplane-rische Aussagen getroffen.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan- satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
---------------------	----------------	--------------------	-----------------------	---------------	--	--------------------------------------	------------------------------

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
----------	---------	---------	-----------	--------	--------------------------------------	------------------------------	----------------------

3.1.4 Güterverkehr

1	169-2.pdf	19	G 3-21	In die Aufzählung auf Seite 47 ist Neuhaus am Rennweg mit aufzunehmen.	nicht entsprochen In Neuhaus am Rennweg selbst ist die standörtliche Einordnung einer Güterverladestelle Straße - Schiene nicht gegeben. Deshalb wird am Standortbereich Lauscha/Ernstthal festgehalten.		
2	169-3.pdf	15	G 3-21	In die Aufzählung auf Seite 47 ist Neuhaus am Rennweg mit aufzunehmen.	nicht entsprochen In Neuhaus am Rennweg selbst ist die standörtliche Einordnung einer Güterverladestelle Straße - Schiene nicht gegeben. Deshalb wird am Standortbereich Lauscha/Ernstthal festgehalten.		
3	297-2.pdf	9	G 3-21	Güterverladestellen 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.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkreten Forderungen oder Änderungsvorschläge zum Plansatz oder seiner Begründung. Im Übrigen wird der Plansatz G 3-21 gestrichen (einschl. Begründung) und in überarbeiteter Form als G 3-8 im Abschnitt 3.1.1 Schienennetz unter „Schienengüterverkehr“ eingeordnet (siehe Anregung/Abwägung 197-16-66). Die standortbezogene Berücksichtigung anderer Belange ist durch die Bindungswirkung der Festlegung (Grundsatz der Raumordnung) in nachfolgenden Planungsschritten möglich.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
4	31-4.pdf	7	G 3-21	In Vacha soll die Errichtung einer neuen Güterverkehrsstelle gesichert werden, um perspektivisch den Umschlag von Gütern von der Straße auf die Schiene zu ermöglichen. Dieser Zielvorstellung wird seitens [REDACTED] ausdrücklich widersprochen. In Vacha befindet sich das Bahnhofsgelände mitten in der Stadt. Ringsherum sind Wohnbebauungen vorhanden. Es ist kaum vermittelbar, wie in dieser städtebaulichen engen Situation ein Güterumschlagsplatz errichtet werden soll. Die damit verbundenen Belastungen durch Lärm, Dreck und Verkehrsauskommen sind kaum verträglich in das heutige Umfeld einzubinden. Außerdem liegen hierfür keinerlei infrastrukturellen Voraussetzungen außer den Bahngleisen vor. Die Straßen und baulichen Anlagen sind für eine solche Güterverkehrsstelle nicht ausgelegt.	entsprochen Aufgrund der ungünstigen standorträumlichen Gegebenheiten und der zu erwartenden Konflikte bezüglich Güterumschlag Straße-Schiene nebst zugehöriger Infrastruktur entfällt Vacha als Standortbereich einer Güterverladestelle. Beachte: Der Plansatz G 3-21 (einschl. Begründung) wird hier gestrichen und in überarbeiteter Form als G 3-8 im Abschnitt 3.1.1 Schienennetz unter „Schienengüterverkehr“ eingeordnet (siehe Anregung/Abwägung 197-16-66).	Im neu eingefügten Plansatz G 3-8 im Abschnitt 3.1.1 Schienennetz entfällt der Anstrich "- Vacha".	
5	3-9.pdf	54	G 3-21	Bei der Aufzählung (G 3-21) sollte die Industriegroßfläche "Kindel" ergänzt werden.	nicht entsprochen Die Möglichkeit einer Anbindung der Industriegroßfläche Kindel an Schienengüterverkehr ist durch die Freistellung der ehemaligen Bahnstrecke Buflieben - Friedrichswerth - Kindel von Bahnbetriebszwecken nicht mehr realistisch. Diese faktische Entwidmung der Bahntrasse geht mit einer Zersplitterung des ehemaligen Bahngrundstückes (verschiedene Eigentümer) und dementsprechend unterschiedlichen Nutzungen einher, die eine Reaktivierung der Strecke für Bahnbetrieb in der Regel ausschließen.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
6	197-16.pdf	66	G 3-21	Eine pauschale Sicherung von Standortbereichen für bestehende bzw. potenzielle Güterverladestellen ist zu unterlassen. Sofern kein Bedarf begründet werden kann, sind einzelne Anstriche zu streichen. Die Begründung ist zu ergänzen. Eine Übernahme der Standortbereiche in die Raumnutzungskarte, ggf. als Signatur, erscheint zweckmäßig. Es sollen einheitliche Begriffe verwendet werden. Begründung: Es wird nicht dargestellt, welche der aufgeführten Standortbereiche aktiv genutzt werden oder bereits stillgelegt wurden. Ebenso ist nicht ersichtlich, bei welchen Standortbereichen es sich um völlig neue Vorschläge handelt. Insgesamt wird kein Standort 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 Südwestthüringen ist nicht bekannt. Gibt es andere belastbare Belege für den (potenziellen) Bedarf an den aufgezeigten Güterverladestellen? Eine (symbolhafte) Übernahme der Standortbereiche in die Raumnutzungskarte könnte die gewünschte Steuerungswirkung maßstabsbedingt aufgrund der konkreteren räumlichen Zuordnung erhöhen. Im Brückentext sowie im Plansatz wird von "Güterverladestellen", "Güterverkehrsstel-	teilweise entsprochen Der Abschnitt 3.1.4 Güterverkehr mit dem „Brückentext“ und den Plansätzen G 3-21 und G 3-22 (einschl. Begründungen) wird gestrichen. Die Inhalte des „Brückentextes“ und der Plansätze/Begründungen werden in überarbeiteter Form als G 3-8/ Begründung zu G 3-8 im Abschnitt 3.1.1 Schienennetz unter „Schienengüterverkehr“ eingeordnet. Das darin aufgezeigte Erfordernis der Raumordnung zielt in erster Linie auf Erhaltung und Sicherung von Standorträumen und Infrastruktur für möglichen Schienengüterverkehr. Die Festlegung bildet insofern eine raumordnerische Bewertungsgrundlage für nachfolgende Planungen und Maßnahmen. Für eine standorttraumspezifische Bedarfsbegründung bezüglich Güterverkehr sowie eine Differenzierung nach der aktuellen Nutzung konnte der Plangeber keine hinreichend validen Angaben/Daten ermitteln. Dies vorausgesetzt und unter Berücksichtigung des maßstabsbezogenen Detaillierungsgrades und des Regelungsgehaltes der Festlegung ist kein weitergehendes Regelungserfordernis erkennbar.	Der Abschnitt 3.1.4 Güterverkehr mit dem „Brückentext“ und den Plansätzen G 3-21 und G 3-22 (einschl. Begründungen) wird gestrichen. Im Abschnitt 3.1.1 Schienennetz wird ein neuer Unterpunkt „Schienengüterverkehr“ mit nachfolgendem „Brückentext“ und Plansatz G 3-8 sowie Begründung zu G 3-8 eingefügt: - Brückentext: "Die Erfordernisse der Raumordnung auf Landesebene zum Güterverkehr sind im Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 festgelegt ⇒ LEP, 4.5.6 G, 4.5.12 G. Auch für die Perspektive werden wachsende Transportleistungen im Güterverkehr prognostiziert. Dabei gilt es, dort wo möglich, den umweltfreundlicheren und effizienteren Verkehrsträger Schiene stärker in die Logistikkette einzubinden. Dies ist jedoch nur dann möglich, wenn im Interesse der verladenden Wirtschaft Güterumschlagsanlagen und Güterbahntrassen erhalten und	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				len" sowie "Güterumschlagstellen" gesprochen. Mit Blick auf die Nutzerfreundlichkeit soll diese Begriffsvielfalt aufgelöst werden.		die standortspezifischen Möglichkeiten für bedarfsgerechte Ausbaumaßnahmen derartiger Infrastrukturen offen gehalten werden. Auch wirkt eine Stärkung des Schienengüterverkehrs den zunehmenden Instandhaltungskosten im Straßenbau entgegen und trägt zudem zur Minderung der Lärmbelastung in Siedlungsbereichen durch Reduzierung des Schwerlastverkehrs auf der Straße bei." - Plansatz G 3-8 "Der Schienengüterverkehr soll ausgebaut werden. Dazu sollen die nachfolgend genannten und in ⇒ Karte 3-1 symbolhaft dargestellten Standortbereiche funktional für den schienengebundenen Rohstoff- und Güterverkehr erhalten bzw. vorsorglich gesichert werden. - Dorndorf - Eisenach - Eisfeld - Gerstungen - Grimmenthal - Hildburghausen - Hüttengrund - Immelborn - Lauscha/Ernstthal	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						- Marksuhl - Merkers - Oberhof - Oberrohn - Rauenstein - Ritschenhausen - Schalkau - Schleusingen - Schmalkalden - Sonneberg - Steinach - Steinbach-Hallenberg - Themar - Veilsdorf - Walldorf - Wartha - Wernshausen - Wutha-Farnroda - Zella-Mehlis ." Güterumschlag auf und von der Schiene soll bei Bedarf nicht nur an der momentan betriebsfähig vorgehaltenen Eisenbahninfrastruktur möglich sein. Auch für Bahnanlagen mit eingestelltem Betrieb sowie für nicht mehr in Betrieb befindliche Güterverladestellen soll die Möglichkeit einer Reaktivierung offen gehalten werden. Begründung zu G 3-8 "Der seit der politischen Wende stetig steigende Güterverkehr auf der Straße belastet nicht nur Umwelt	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						und betroffene Anwohner, auch die entsprechende Er- tüchtigung der Straßeninfra- struktur kann mit dieser Ent- wicklung nicht mithalten. Folgerichtig bedarf es ver- stärkter Aktivitäten, um den Güterverkehr wo möglich und sinnvoll wieder zu grö- ßeren Anteilen über die Schiene abwickeln zu kön- nen. Der Erhalt von Güterverla- destellen und Anschluss- bahnen, auch der derzeit nicht mehr genutzten, sowie die Sicherung von Standort- potenzialen hält die Mög- lichkeit offen, unter verän- derten Rahmenbedingun- gen wieder verstärkt Roh- stoffe und Güter (insbeson- dere Gefahrgut sowie Holz und Bergbauerzeugnisse) auf der Schiene transportie- ren zu können. Im Sinne ei- ner nachhaltigen Regional- entwicklung bedarf es der Gewährleistung standort- räumlicher Voraussetzun- gen für einen umweltver- träglichen Schienengüter- verkehr. Insofern liegt es im überörtlichen Interesse, die Funktionsfähigkeit beste- hender Infrastruktur für den Schienengüterverkehr zu	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
						erhalten bzw. für den Güterumschlag geeignete Standortbereiche zu sichern."	
7	197-16.pdf	67	G 3-21	Zusätzlich sollte die Güterverladestelle in Bad Salzungen in die Liste mit aufgenommen werden, da hier Ganzzüge mit 20 Waggonen beladen werden können. Eine Sichtverbindung zwischen den Kureinrichtungen in Bad Salzungen und dem Verladepunkt besteht seit der Eröffnung eines neuen Einkaufszentrums nicht mehr. Begründung: Die Erhaltung bestehender und die Einrichtung neuer Güterverkehrsstellen mit ausreichenden Lagerflächen ist zu begrüßen, da diese auch für den Holztransport genutzt werden können. Dadurch kann das öffentliche Straßennetz entlastet werden. Besondere Bedeutung erlangt der schienengebundene Holztransport im Falle von forstlichen Kalamitäten, bei denen das Schadholz zügig aus dem Schadegebiet abtransportiert werden muss. Für den Holztransport in Kalamitätssituationen besonders bedeutsame Güterverkehrsstellen befinden sich in Eisenach, Schleusingen, Sonneberg, Walldorf und Wutha-Farnroda.	nicht entsprochen Der angeregten Aufnahme des Standortes Bad Salzungen für eine Güterverladestelle wird nicht gefolgt. Das wird u.a. damit begründet, das im Falle eines Güterumschlages (z.B. von Holz) den Belangen des Kurortes Bad Salzungen nicht im erforderlichen Maß entsprochen werden kann. Gerade die angeregte Güterverladestelle und der damit verbundene Schienengüterverkehr als Emittenten von Lärm- und Staub werden aufgrund der räumlichen Nähe zu wichtigen Kureinrichtungen als nicht verträglich bewertet. Im Interesse einer geordneten Stadtentwicklung des Zentralen Ortes Bad Salzungen und der Vermeidung bzw. Minimierung von Nutzungskonflikten verzichtet der Plangeber auf die Ausweisung des Ortes als Standort einer Güterverladestelle.		
8	470-2.pdf	17	G 3-21	Erhalt von Güterverkehrsstellen: Die Aufzählung soll Bergbauerzeugnisse weiterhin beinhalten. Begründung: Der Transport der Kali-Produkte des Werkes auf den Schienen (s. o.) stellt eine Ent-	entsprochen Wenngleich der Plansatz G 3-21 (einschl. Begründung) gestrichen wird, ist gemäß der Anregung die Nennung von Bergbauerzeugnissen im Kontext mit Schienengüterverkehr im überarbeiteten Plansatz		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				lastung der Straßeninfrastruktur dar. Hieraus ergibt sich nicht nur ein Mehrwert für die Umwelt, sondern auch Entlastung für die Straßenwege und Anwohner (Lärm).	G 3-8 (einschl. Begründung), dem Abschnitt 3.1.1 Schienennetz zugeordnet, weiterhin in der Plansatzbegründung enthalten.		
9	512-1.pdf	5	G 3-21	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.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine konkrete, sachbezogene Forderung zur Änderung des Plansatzes oder seiner Begründung. Wenngleich der Plansatz G 3-21 gestrichen wird, ist der im Kontext von Schienengüterverkehr überarbeitete Plansatz G 3-8 (dem Abschnitt 3.1.1 Schienennetz zugeordnet) als Grundsatz der Raumordnung eine abwägungsrelevante Vorgabe. Die Festlegung bildet einen raumordnerischen Bewertungsmaßstab für spätere Planungen und Maßnahmen. Ein Grundsatz der Raumordnung ist mit Bezug zum Einzelfall abwägend einzustellen. Damit ist gesichert, dass fachrechtlichen Anforderungen in nachfolgenden Planungen und Genehmigungsverfahren entsprochen werden kann.		
10	297-2.pdf	10	G 3-22	Bedarfsgüterumschlag: Ein Güterumschlag Schiene-Straße bzw. umgekehrt ist, wie unter diesem Punkt benannt, unter den Bedingungen eines „eingestellten Betriebes“ nicht mehr möglich. Eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur ist, wenn sie im Betrieb befindlich ist, durch den Betreiber betriebsfähig vorzuhalten (Betriebspflicht, Recht auf Zugang). Dabei ist es unerheblich, ob sie regelmäßig genutzt wird.	entsprochen Der Anregung kann sachlich gefolgt werden (Richtigstellung). Der Plansatz G 3-22 (einschl. Begründung) wird hier gestrichen und in überarbeiteter Form als G 3-8 im Abschnitt 3.1.1 Schienennetz unter „Schienengüterverkehr“ eingeordnet (siehe auch Anregung/Abwägung 197-16-66).	Der Plansatz G 3-22 (einschl. Begründung) wird gestrichen. Im Abschnitt 3.1.1 Schienennetz wird ein neuer Unterpunkt „Schienengüterverkehr“ mit nachfolgendem Plansatz G 3-8 sowie Begründung zu G 3-8 eingefügt:	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
				Eine Einstellung des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahninfrastruktur ist nur nach einem Entscheid gem. § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) möglich, danach steht sie allerdings der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen nicht mehr zur Verfügung. Sie bleibt in diesem Zustand weiter eine Bahnanlage und ist bei Erteilung einer entspr. Genehmigung/Erlaubnis reaktivierbar. Der Text des Abschnittes ist zu überarbeiten oder zu streichen.		- Plansatz G 3-8 "Der Schienengüterverkehr soll ausgebaut werden. Dazu sollen die nachfolgend genannten und in ⇒ Karte 3-1 symbolhaft dargestellten Standortbereiche funktional für den schienengebundenen Rohstoff- und Güterverkehr erhalten bzw. vorsorglich gesichert werden. - Dorndorf - Eisenach - Eisfeld - Gerstungen - Grimmenthal - Hildburghausen - Hüttengrund - Immelborn - Lauscha/Ernstthal - Marksuhl - Merkers - Oberhof - Oberrohn - Rauenstein - Ritschenhausen - Schalkau - Schleusingen - Schmalkalden - Sonneberg - Steinach - Steinbach-Hallenberg - Themar - Veilsdorf - Walldorf - Wartha	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						- Wernshausen - Wutha-Farnroda - Zella-Mehlis ." Güterumschlag auf und von der Schiene soll bei Bedarf nicht nur an der momentan betriebsfähig vorgehaltenen Eisenbahninfrastruktur möglich sein. Auch für Bahnanlagen mit eingestelltem Betrieb sowie für nicht mehr in Betrieb befindliche Güterverladestellen soll die Möglichkeit einer Reaktivierung offen gehalten werden. - Begründung zu G 3-8 "Der seit der politischen Wende stetig steigende Güterverkehr auf der Straße belastet nicht nur Umwelt und betroffene Anwohner, auch die entsprechende Erhaltung der Straßeninfrastruktur kann mit dieser Entwicklung nicht mithalten. Folgerichtig bedarf es verstärkter Aktivitäten, um den Güterverkehr wo möglich und sinnvoll wieder zu größeren Anteilen über die Schiene abwickeln zu können. Der Erhalt von Güterverladestellen und Anschlussbahnen, auch der derzeit nicht mehr genutzten, sowie	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						die Sicherung von Standortpotenzialen hält die Möglichkeit offen, unter veränderten Rahmenbedingungen wieder verstärkt Rohstoffe und Güter (insbesondere Gefahrgut sowie Holz und Bergbauerzeugnisse) auf der Schiene transportieren zu können. Im Sinne einer nachhaltigen Regionalentwicklung bedarf es der Gewährleistung standorträumlicher Voraussetzungen für einen umweltverträglichen Schienengüterverkehr. Insofern liegt es im überörtlichen Interesse, die Funktionsfähigkeit bestehender Infrastruktur für den Schienengüterverkehr zu erhalten bzw. für den Güterumschlag geeignete Standortbereiche zu sichern."	
11	169-2.pdf	20	G 3-22	Unter G 3-22 ist beispielhaft die Wiederbelebung der Bahnstrecke Ernstthal-Probstzella (Max- und Moritzbahn) zu benennen.	nicht entsprochen Die Trasse der stillgelegten Schienenverbindung Ernstthal - Probstzella (Max und Moritz-Bahn) ist im Regionalplanentwurf unter Z 3-1 zur durchgängigen Sicherung für eine perspektivische Wiederinbetriebnahme festgelegt (Ziel der Raumordnung) und wird in der zugehörigen Begründung entsprechend untersetzt. Was die Reaktivierung der Bahnstrecke Ernstthal - Probstzella anbelangt, hat der		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					Regionalplan keine Regelungszuständig- keit.		
12	169-3.pdf	16	G 3-22	Unter G 3-22 ist beispielhaft die Wiederbe- lebung der Bahnstrecke Ernstthal-Probst- zella (Max- und Moritzbahn) zu benennen.	nicht entsprochen Die Trasse der stillgelegten Schienenver- bindung Ernstthal - Probstzella (Max und Moritz-Bahn) ist im Regionalplanentwurf unter Z 3-1 zur durchgängigen Sicherung für eine perspektivische Wiederinbetrieb- nahme festgelegt (Ziel der Raumordnung) und wird in der zugehörigen Begründung entsprechend untersetzt. Was die Reaktivierung der Bahnstrecke Ernstthal - Probstzella anbelangt, hat der Regionalplan keine Regelungszuständig- keit.		
13	5-6.pdf	12	-	Änderungsvorschlag/Anregung: Aus der Aufzählung der zu sichernden Gü- terverladestellen im Grundsatz G 3-21 soll "Suhl" gestrichen werden. Der in Karte 3-1 im Bereich der Stadt Suhl eingetragene Buchstabe "G" = „Standort- bereich für Güterverladestellen" (Grund- satz) soll entfernt werden. Begründung: In der Karte „Verkehr" des bisher gültigen Regionalplans ist bei der Stadt Suhl kein „Standortbereich für Güter- verladestellen" eingetragen. Der ehemalige Güterbahnhof am Bahnhof Suhl wird seit vielen Jahren nicht mehr für Gütertransport auf der Schiene genutzt. Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt nach unserem Kenntnisstand nach wie vor, die	entsprochen Eine Reaktivierung der ehemaligen Güter- verladestelle Straße-Schiene im Bahn- hofsbereich von Suhl ist aufgrund der in- nerstädtischen Lage, der beengten räumli- chen Situation, der unzureichenden Ver- kehrerschließung und räumlichen Nähe zur schutzbedürftigen Wohnbebauung nicht vertretbar. Standorträumliche Alternativen sind für Suhl nicht gegeben. Insofern entfällt der Standortbereich Suhl für eine Güterverla- destelle im Plansatz G 3-21. Beachte:	Im neu eingefügten Plan- satz G 3-8 im Abschnitt 3.1.1 Schienennetz entfällt der Anstrich "- Suhl".	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs zu verkaufen. Falls die Stadt Suhl in der Lage wäre, die Fläche zu erwerben, würde sie eine anderweitige Nutzung für die Fläche anstreben (siehe „Gunstraumstudie Thüringer ICE-Knoten“, Abschlussbericht, Abschnitt Suhl, TMIL, Dez. 2017; und Stadtratsbeschluss „Maßnahmen zur städtebaulichen und funktionellen Aufwertung des Stadtgebietes Bahnhof in Suhl“ vom 28.02.2018). Eine Wiederaufnahme der Güterverladung am Bahnhof Suhl würde zusätzlichen Güterverkehr in die Innenstadt lenken, was aus unserer Sicht nicht umweltverträglich wäre und abzulehnen ist. Da die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs nach unserem Kenntnisstand bisher nicht entwickelt ist, kann sie in der Bauleitplanung noch nicht anderweitig überplant werden.	Der Plansatz G 3-21 (einschl. Begründung) wird hier gestrichen und in überarbeiteter Form als G 3-8 im Abschnitt 3.1.1 Schienennetz unter „Schienengüterverkehr“ eingeordnet (siehe Anregung/Abwägung 197-16-66).		
14	135-4.pdf	12	-	Im Bereich des Güterverkehrs ist die Verbindung Schleusingen - Themar ebenfalls wichtig und nicht nur als Trassenfreihaltung einzuordnen. Vom Standort Schleusingen erfolgt die Bahnverladung von Holz und der Weitertransport auf dem Schienenweg Richtung Themar und weiterführend.	zur Kenntnis genommen Im Regionalplan Südwestthüringen wird die bestehende Bahntrasse in der Relation Bhf. Rennsteig - Schleusingen - Themar als Ziel der Raumordnung gesichert (siehe Plansatz Z 3-1). In diesem Abschnitt findet derzeit kein regulärer schienengebundener ÖPNV statt. Regelungszuständig ist hierzu das Land Thüringen. Die Strecke 6708 Themar - Schleusingen - Bhf. Rennsteig sowie die Teilstrecke 6694 Bhf. Rennsteig - Ilmenau befinden sich im [REDACTED] und sind an die [REDACTED]		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					verfügt über eine Genehmigung zum Betreiben einer nichtbundeseigenen, öffentlichen Eisenbahninfrastruktur. Die vorbenannten Streckenbereiche sind in Betrieb befindlich (Holztransporte auf dem Streckenabschnitt Schleusingen - Themar). Der Regionalplan hat betreffs der Durchführung von Bahnbetrieb keine Regelungszuständigkeit.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
----------	---------	---------	-----------	--------	--------------------------------------	------------------------------	----------------------

3.1.5 Luftverkehr

1	197-16.pdf	68	G 3-23	Grundsatz und Begründung zu den "Regional bedeutsamen Luftverkehrsstandorten" sind zu qualifizieren oder zu streichen. Begründung 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. Gegebenenfalls ist auch eine Aussage zur Einbindung der Verkehrs- und Sonderlandeplätze in das Netz des öffentlichen Verkehrs zu erwägen (Ist-Stand, weiterer Handlungsbedarf).	entsprochen Der Plansatz G 3-23 einschließlich zugehöriger Begründung werden unter Berücksichtigung der in der Anregung vorgebrachten Argumente ergänzt/qualifiziert. Die im LEP 2025 unter 4.5.11 G getroffenen Aussagen finden dabei Berücksichtigung.	In Plansatz G 3-23 wird die bisherige Formulierung "insbesondere für die regionale Wirtschaft" in Klammern gesetzt. Im Anschluss an die Klammer wird dann aufgenommen: "... und dem regionalen Flugsport" ... Die Begründung zum Plansatz G 3-23 erhält folgende neue Fassung: "Der Verkehrslandeplatz am Standort Eisenach-Kindel bietet in der Wartburgregion sowohl Möglichkeiten für Geschäftsreise- und Werksflugverkehr (u.a. Zubringerdienste zu Verkehrsflughäfen, Bereitstellung der Infrastruktur für kleine Luftfahrtunternehmen und Flugschulen) als auch für Flugsport und weitere Events. Besonders durch seine Nähe zum Oberzentrum Eisenach trägt er zur luftverkehrlichen Erschließung und zur Stärkung der Wartburgregion als bedeutendem Wirtschaftsstandort in der Planungsregion bei. Für diesen Verkehrslandeplatz wird zudem die Option offen gehalten, Voraussetzungen zur	
---	------------	----	--------	---	---	--	--

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						Durchführung des Flugverkehrs nach Instrumentenflugbedingungen zu schaffen. Der für den Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel ausgewiesene Bauschutzbereich bedingt eine zwingende Beachtung in den Verfahren zur Bauleitplanung im davon betroffenen Umfeld (u.a. bei der weiteren Entwicklung der Industriegroßfläche IG-1 Eisenach-Kindel Z 2-2). Der Sonderlandeplatz Suhl-Goldlauter gehört zur Stadt Suhl, die landesplanerisch als Mitglied des funktionsteiligen Oberzentrums Südthüringen festgelegt ist. Als raumbedeutsamer Flug-sportstandort hat er für den Segelflug eine überregionale Ausstrahlung. Neben seiner Rolle für den Flug-sport kommt ihm für den Einzugsbereich des Oberzentrums Südthüringen auch die Aufgabe zu, die schnelle Erreichbarkeit für Wirtschaftsunternehmen (Geschäftsreiseflugverkehr) zu ermöglichen, zumal es der einzige Landeplatz in der Planungsregion südlich des Thüringer Waldes ist. Im Zuge der Sicherung/Entwicklung dieses	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
						Sonderlandeplatzes bedarf es aufgrund der räumlichen Nähe zu umgebenden Wohnsied-lungsbereichen der Schaffung geeigneter Voraussetzungen zur Vermeidung von Interessenkonflikten zwischen Flugbetrieb und Wohnnutzung. In diesem Kontext müssen auch die Bestimmungen aus dem festgesetzten Bauschutzbereich für diesen Sonderlandeplatz Beachtung finden."	
2	212-9.pdf	51	-	Zusätzlich wird empfohlen, dass auch die [REDACTED] aufgrund möglicher Betroffenheit ebenfalls direkt als Träger öffentlicher Belange einbezogen wird; dies auch vor dem Hintergrund, dass für den Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel die Option zur Einrichtung eines Instrumentenlandeverfahrens offen gehalten werden soll, welches erhöhte Anforderungen an die Hindernisfreiheit stellt.	zur Kenntnis genommen Die Anregung enthält keine auf einen Plansatz oder eine zugehörige Begründung bezogene Änderung oder Ergänzung. Eine Einbeziehung der [REDACTED] wird für die TÖB-Beteiligungsrunde zum 2. Änderungsentwurf des Regionalplanes Südwestthüringen geprüft. Was die Offenhaltung der Option eines Instrumentenflugbetriebes für den Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel anbelangt, ist dieser Aspekt in der neuen Fassung der Begründung zu Plansatz G 3-23 enthalten.	Neue Fassung der Begründung zu Plansatz G 3-23: "Der Verkehrslandeplatz am Standort Eisenach-Kindel ... in der Planungsregion bei. Für diesen Verkehrslandeplatz wird zudem die Option offengehalten, Voraussetzungen zur Durchführung des Flugverkehrs nach Instrumentenflugbedingungen zu schaffen. Der für den ..."	
3	212-9.pdf	53	-	Für das Vorranggebiet für großflächige Industrieansiedlungen IG-1 Eisenach-Kindel sind in nachfolgenden Bauleitplanungsverfahren (z.B. auf der Ebene des Bebauungsplanes) und in den Genehmigungsverfahren vertiefte Betrachtungen	teilweise entsprochen Sofern auf der Ebene des Regionalplanes relevant, wird auf die Beachtung des Bauschutzbereiches des Verkehrslandeplatzes Eisenach-Kindel bei der weiteren	Neue Fassung der Begründung zu Plansatz G 3-23: "... Der für den Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel ausgewiesene	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				notwendig. Teilweise ist das betreffende Gebiet bereits bebaut. Abhängig von der Lage innerhalb des Gebietes und der konkreten Höhe von geplanten Vorhaben könnten im Einzelfall aber auch hier mögliche Projekte (z.B. Hochregallager) zu Betroffenheiten der Belange des Luftverkehrs führen. Ggf. könnten Auflagen zur Sicherstellung der luftverkehrsrechtlichen Belange notwendig werden (z.B. eine Höhenbegrenzung bei Hochregallagern).	Entwicklung der benachbarten Industriegroßfläche IG-1 Eisenach-Kindel (E-RP SWT 2018, Z 2-2) verwiesen (u.a in der neuen Fassung der Begründung zu Plan-satz G 3-23). Auf der Ebene der Bauleitplanung ist dafür die Gemeinde Hörselberg-Hainich zuständig. Der Aspekt möglicher baulicher Beschränkungen bedingt durch luftverkehrsrechtliche Belange des Verkehrslandeplatzes Eisenach-Kindel wurde bereits in der letzten Fassung des B-Planes zur Erweiterung des IG-1 vom beauftragten Planungsbüro berücksichtigt.	Bauschutzbereich bedingt eine zwingende Beachtung in den Verfahren zur Bauleitplanung im davon betroffenen Umfeld (u.a. bei der weiteren Entwicklung der Industriegroßfläche IG-1 Eisenach-Kindel Z 2-2) ..."	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
----------	---------	---------	-----------	--------	--------------------------------------	------------------------------	----------------------

Karte 3-1 - Verkehr

1	457-2.pdf	3	-	G 3-8 - Anpassung der Raumnutzungskarte und der Karte 3-1 Verkehr Bezüglich der o. g. Neufestsetzung des Planungskorridors der B 19, ist die Raumnutzungskarte anzupassen.	nicht entsprochen Plansatz G 3-8 steht im Kontext zu Plansatz G 3-9 und der Raumnutzungskarte. Es handelt sich um Grundsätze der Raumordnung. Es soll damit gewährleistet werden, dass weitere vertiefende Untersuchungen/Planungen erfolgen können. Grundsätze der Raumordnung sind noch keine abschließenden Abwägungsentscheidungen, sondern mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellende raumordnerische Belange. Diese sind auch noch einer Abwägung zugänglich. Im konkreten Fall stellen sie auf die funktionale Ertüchtigung der für die Planungsregion Südwestthüringen so wichtigen Straßenverbindung B 19 zwischen den Anschlussstellen Meiningen-Nord der A 71 und der Anschlussstelle Eisenach-Ost der A 4 ab. Zu den im Regionalplanentwurf aufgezeigten Vorhaben zur künftigen Führung der B 19 zwischen den genannten Autobahnen liegen derzeit keine fachlich fundierten Trassenalternativen vor. Für die in der Anregung geforderte Anpassung der B 19 ab Witzelroda an den künftigen Verlauf der SuedLink-Trasse fehlen jegliche verkehrsplanerischen Grundlagen bzw. eine Vereinbarkeit mit der Bundesverkehrswegeplanung.		
---	-----------	---	---	--	---	--	--

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
					Ob eine derartige alternative Trassenführung der B 19 realistisch ist, bedarf entsprechender Untersuchungen. Ohne hinreichend valide fachplanerische Grundlagen können im Regionalplan keine Festsetzungen für derart raumbedeutsame Maßnahmen im Bundesstraßennetz getroffen werden. Hierzu bedarf es entsprechender Regelungen im Kontext des künftigen Bundesverkehrswegeplanes 2040 zwischen dem Land Thüringen und dem Baulastträger Bundesrepublik Deutschland. Neue fachliche bzw. fachrechtliche Erkenntnisse, die eine andere Beurteilung der Sachlage zulassen, liegen nicht vor. Unter den genannten Voraussetzungen ist kein verändertes Darstellungserfordernis erkennbar.		
2	25-2.pdf	6	-	Zum Schutz der Naturgüter aber auch des Erholungswertes der o.g. Gemeinden und Städte mit Kurort- oder Erholungsortstatus sollte eine verkehrspolitische Lösung für den Gesamttraum aller Rennsteigquerungen mit Bundes- und Landstraßen im Bereich der Rennsteigquerung B 84- Eisenach bis zur Rennsteig-Querung A 71 Meiningen-Suhl-Erfurt gesucht werden. Dies berührt im Nordwestlichen Thüringer Wald insbesondere die umweltgerechte Planung der B 19. In diesem Zusammenhang wäre eine sogenannte "Nordwesttangente" zu prüfen, mit einem Streckenverlauf in einem neuen Korridor von der B 19 bei Witzelroda über Marksuhl Richtung Oberellen und westlich von dort auf der Strecke der L 1020 nach Gerstungen über	nicht entsprochen Beim Plansatz G 3-9 handelt es sich um einen Grundsatz der Raumordnung, der auf die funktionale Ertüchtigung der für die Planungsregion Südwestthüringen so wichtigen Straßenverbindung B 19 zwischen den Anschlussstellen Meiningen-Nord der A 71 und der Anschlussstelle Eisenach-Ost der A 4 ausgerichtet ist. Für die in diesem Plansatz aufgeführten Vorhaben liegen derzeit keine fachlich fundierten Trassenalternativen zur Führung der B 19 zwischen den genannten Autobahnen vor. Für die in der Anregung geforderte Ausweisung einer Nordwesttangente eines neuen Verlaufs der B 19 ab Witzelroda		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				die Werra zum Anschluss an die A4. Der LKW-Durchgangsverkehr der Verkehrsströme und Achsen im bundesweiten Zusammenhang wird so großräumig um den genannten Bereich gelenkt. G 3-8 Anpassung der Raumnutzungskarte und der Karte 3-1 Verkehr: Bezüglich der o. g. Neufestsetzung des Planungskorridors der B 19, ist die Raumnutzungskarte in der Variante anzupassen.	über Marksuhl nach Gerstungen zur Anschlussstelle der A 4 fehlen jegliche verkehrsplanerischen Grundlagen bzw. eine Vereinbarkeit mit der Bundesverkehrswegeplanung. Ob eine derartige alternative Trassenführung der B 19 realistisch ist, bedarf entsprechender Untersuchungen. Ohne hinreichend valide verkehrsplanerische Grundlagen können im Regionalplan keine textlichen und/oder kartographischen Festsetzungen (Karte 3-1) für derart raumbedeutsame Maßnahmen im Bundesstraßennetz getroffen werden. Hierzu bedarf es entsprechender Regelungen im Kontext des künftigen Bundesverkehrswegeplanes 2040 zwischen dem Land Thüringen und dem Baulastträger Bundesrepublik Deutschland. Insoweit wird zunächst an den Regelungen des Plansatzes G 3-9 festgehalten.		
3	258-1.pdf	7	-	In unseren Stellungnahmen [REDACTED] (Entwurf RP Südwestthüringen) sowie [REDACTED] (Entwurf RP Mittelthüringen) haben wir die beiden Planungsgemeinschaften aufgefordert, die ehemalige Schienenverbindung Eisenach-Kindel (Hörselberg-Hainich) - Friedrichswerth - Buflieben (Abzweig von der Strecke Gotha - Mühlhausen) als Trasse zu sichern. Im Regionalplan Südwestthüringen wurde dies verankert, im Mittelthüringer Plan erfolgte keine Trassensicherung. Die Planungsstelle Südwestthüringen sollte auf Mittelthüringen ihren Einfluss dahingehend geltend machen, dass auch in dieser Region (insofern überhaupt noch	nicht entsprochen Der bisher im Plansatz Z 3-1 enthaltene Streckenabschnitt Buflieben - Friedrichswerth - Eisenach-Kindel entfällt. Da diese ehemalige Bahnstrecke bereits von Bahnbetriebszwecken freigestellt wurde und für den in der Planungsregion Mittelthüringen gelegenen größten Trassenabschnitt keine explizite regionalplanerische Trassensicherung festgelegt ist, wird auch für den in Südwestthüringen gelegenen Abschnitt kein solches Ziel der Raumordnung mehr bestimmt. Die ehemalige Bahntrasse wurde im Landkreis Gotha (Planungsregion Mittelthüringen) für den Nesselal-Radweg genutzt.	Die Karte 3-1 wird wie folgt geändert: Die Trassensicherung für den Streckenabschnitt Buflieben - Friedrichswerth - Eisenach-Kindel entfällt.	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
				möglich) eine Aufnahme in den Planentwurf realisiert wird. Wir werden uns gegenüber der Planungsstelle Mittelthüringen bei Vorliegen des neuen Entwurfes entsprechend artikulieren.			
4	30-1.pdf	4	-	Macht es im Jahr 2019 tatsächlich noch Sinn, die Trasse der seit 1952 außer Betrieb genommene Eisenbahnstrecke "Vacha-Philippsthal (Hessen)" durchgängig zu sichern. Im hessischen Bereich ist die Trasse z.T. überbaut. Ähnlich verhält es sich mit der Strecke "Dorndorf-Stadtlengsfeld-Kaltennordheim" ... hier können doch nur Eisenbahnphantasten an eine Wiederaufnahme glauben.	teilweise entsprochen Der Trassenabschnitt der Bahnstrecke Vacha - Unterbreizbach wird zum Zweck der Trassensicherung/Trassenfreihaltung dieser Schienenverbindung in den Plan-satz Z 3-1, die Karte 3-1 Verkehr sowie die Raumnutzungskarte aufgenommen. Die bisher verfolgte durchgängige Trassensicherung der ehemaligen Schienenverbindung Vacha - Philippsthal ist nicht mehr gegeben, da ein Teilabschnitt der ehemaligen Bahntrasse auf thüringischem Gebiet im Zuge des Ausbaus der Bundesstraße B 62 genutzt wurde. Für die ehemalige Schienenverbindung Dorndorf - Stadtlengsfeld - Kaltennordheim, die von Bahnbetriebszwecken freigestellt (entwidmet) wurde, kann eine durchgängige Sicherung der Trasse nicht mehr mit dem Anspruch eines abschließend abgewogenen Ziels der Raumordnung erfolgen (bestehende andere Nutzungsansprüche, umweltrechtliche Prüferfordernisse).	Die Karte 3-1 wird wie folgt geändert: Die Trassensicherung der Schienenverbindung „Vacha – Philippsthal“ wird in „Vacha – Unterbreizbach“ geändert. Die Trassensicherung der Schienenverbindung „Dorndorf - Stadtlengsfeld – Kaltennordheim“ wird gestrichen.	
5	30-1.pdf	7	-	Die Bahnstrecke Vacha-Unterbreizbach ist weiterhin "gewidmet" und es bestehen Überlegungen, diese Strecke u.a. für das	entsprochen	Die Karte 3-1 wird wie folgt geändert:	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				wieder in Betrieb zu nehmen -> in der Karte 3-1 sollte die Strecke zumindest eingezeichnet werden.	Der Anregung wird gefolgt. Neben den im Plansatz Z 3-1 und der Raumnutzungskarte getroffenen textlichen und kartographischen Festlegungen einer Trassensicherung für die Schienenverbindung Vacha - Unterbreizbach erfolgt auch eine Darstellung in der Karte 3-1 (Themenkarte Verkehr).	Die Trassensicherung der Schienenverbindung „Vacha – Philippsthal“ wird in „Vacha – Unterbreizbach“ geändert.	
6	3-9.pdf	49	-	In der Karte 3-1 sollten die Umsteigepunkte Marksuhl ... mit dargestellt werden. Begründung: Durch die Neuausrichtung des ÖPNV in der Wartburgregion werden zukünftig die Linien des Regional- und Stadtverkehr konsequent auf verschiedene Verknüpfungspunkte Bahn-Bus ausgerichtet und vertaktet. Die Umsteigepunkte müssen entsprechend in der Karte ergänzt werden.	entsprochen Der Anregung wird gefolgt. Entsprechend der Neuausrichtung des ÖPNV in der Wartburgregion wird in der Karte 3-1 ein entsprechender Verknüpfungspunkt Bahn/ Bus ausgewiesen.	Die Karte 3-1 wird wie folgt geändert: In Marksuhl wird ein Verknüpfungspunkt Bahn/ Bus ausgewiesen.	
7	3-9.pdf	50	-	In der Karte 3-1 sollten die Umsteigepunkte ... Wutha-Farnroda mit dargestellt werden. Begründung: Durch die Neuausrichtung des ÖPNV in der Wartburgregion werden zukünftig die Linien des Regional- und Stadtverkehr konsequent auf verschiedene Verknüpfungspunkte Bahn-Bus ausgerichtet und vertaktet. Die Umsteigepunkte müssen entsprechend in der Karte ergänzt werden.	entsprochen Der Anregung wird gefolgt. Entsprechend der Neuausrichtung des ÖPNV in der Wartburgregion wird in der Karte 3-1 ein entsprechender Verknüpfungspunkt Bahn/ Bus ausgewiesen.	Die Karte 3-1 wird wie folgt geändert: In Wutha-Farnroda wird ein Verknüpfungspunkt Bahn/ Bus ausgewiesen.	
8	3-9.pdf	53	-	Die "Über-Eck-Busverbindung" aus dem landesbedeutsamen ÖPNV-Netz des TMIL "Bad Salzungen - Bad Liebenstein - Ruhla - Wutha-Farnroda - Eisenach" sollte in die	entsprochen Der Anregung wird gefolgt. Die Relation Bad Salzungen - Bad Liebenstein - Ruhla -	Die Karte 3-1 wird wie folgt geändert:	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Liste der regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen Verkehrs mit aufgenommen und in der Karte 3-1 kartographisch dargestellt werden. Begründung: Die Über-Eck-Verbindung wird aus Sicht der Kreisentwicklung und des Verkehrsunternehmens Wartburgmobil als sehr bedeutend und wichtig eingeschätzt, da in diesem Raum eine relativ hohe Bevölkerungsdichte vorhanden ist und der Raum durch den Tourismus und das Kur- und Bäderwesen gekennzeichnet ist.	Wutha-Farnroda - Eisenach wird als Regional bedeutsame Verbindung des öffentlichen Verkehrs in Plansatz G 3-19 und Karte 3-1 aufgenommen. Mittels dieser ÖPNV-Verbindung wird ein bedeutsamer Entwicklungsraum in der Planungsregion Südwestthüringen mit zwei höherstufigen Zentralen Orten und drei Grundzentren mit höherer Bevölkerungsdichte, jeweils regional bedeutsamen Tourismusfunktionen sowie zwei Kurbädern vernetzt. Sie entspricht den Inhalten des landesbedeutsamen ÖPNV-Netzes.	Die Relation Bad Salzungen - Bad Liebenstein - Ruhla - Wutha-Farnroda - Eisenach wird als Regional bedeutsame Verbindung des öffentlichen Verkehrs in Plansatz G 3-19 und Karte 3-1 aufgenommen.	
9	261-3.pdf	11	-	Unter G 3-15 ab S. 42 werden "Bedeutsame Landesstraßenverbindungen" beschrieben. In der dazugehörenden Karte 3-1 werden dagegen in der Legende "Regional bedeutsame Landesstraßenverbindungen" benannt. Um Missverständnisse zu vermeiden, wird eine einheitliche Bezeichnung in Text und Karte angeregt.	entsprochen Der Anregung wird gefolgt (sachliche Klarstellung).	Die Bezeichnung "Bedeutsame Landesstraßenverbindung" wird entsprechend dem Text zukünftig auch in den Legenden der Raumnutzungskarte und der Themenkarte 3-1 verwendet.	
10	103-1.pdf	1	-	Zur Sicherung von günstigen Erreichbarkeitsverhältnissen zur Gemeinde Frankenheim vom Grundzentrum Kaltennordheim soll im Kartenanhang 3-1 (Verkehr) die Landesstraße L1123 aufgenommen werden. Sie stellt die einzige überörtliche Zuwegung zu den an der thüringischen Landesgrenze anliegenden Gemeinden Frankenheim und Birx dar. Gerade in Bezug auf den öffentlichen Personennahverkehr müssen diese Gemeinden Berücksichtigung finden.	nicht entsprochen Die Karte 3-1 Verkehr zeigt die im Plansatz G 3-15 festgelegten bedeutsamen Landesstraßenverbindungen auf. Ausgehend von den Regelungsinhalten von G 3-15 ist festzustellen, dass die in der Anregung genannte Landesstraße L 1123 nicht diesem Anforderungsprofil entspricht, da u.a. Frankenheim und Birx keine Zentralen Orte sind.		

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entscheidung PV
11	197-16.pdf	238	-	In den Karten sollte die Quelle der Grundzentren ebenfalls angegeben werden.	nicht entsprochen Da die im LEP Thüringen 2025 unter 2.2.11 genannten Grundzentren keine verbindlichen landesplanerischen Vorgaben im Sinne von Zielen der Raumordnung darstellen und bis dato keine diesbezüglich rechtsgültige LEP-Änderung vorliegt, reicht die im Regionalplanentwurf unter Punkt 1.2.3 im Brückensatz enthaltene Aussage auf die eigene Urheberschaft der Grundzentren aus.		
12	883-1.pdf	3	-	Unter Z 3-1 fehlt in der Aufstellung der verbindlich vorgegebenen -zeichnerisch in der Raumnutzungskarte bestimmten -Trassen vorhandener / stillgelegter / entwidmeter Schienenverbindungen/Industrieanschlussgleise die Verbindung Vacha - Unterbreizbach. Begründung: Diese Verbindung befindet sich im Eigentum [REDACTED] und ist gegenwärtig auf Grund baulicher Mängel gesperrt. Eine Wiederinbetriebnahme [REDACTED] ist vorgesehen. Diese soll dem Leerwagenaustausch zwischen [REDACTED] [REDACTED] in Vacha eingerichteten Wagenwerkstatt dienen. Weiterhin ist die Umwandlung der Anschlussbahn Bad Salzungen - Vacha - Unterbreizbach in eine öffentliche nichtbundes-eigene Eisenbahn vorgesehen, um den	entsprochen Der Trassenabschnitt der Bahnstrecke Vacha - Unterbreizbach wird zum Zweck der Trassensicherung/Trassenfreihaltung dieser Schienenverbindung in den Plansatz Z 3-1, die Karte 3-1 Verkehr sowie die Raumnutzungskarte aufgenommen. Die bisher verfolgte durchgängige Trassensicherung der ehemaligen Schienenverbindung Vacha - Philippsthal ist nicht mehr gegeben, da ein Teilabschnitt der ehemaligen Bahntrasse auf thüringischem Gebiet im Zuge des Ausbaus der Bundesstraße B 62 genutzt wurde.	Die Karte 3-1 wird wie folgt geändert: Die Trassensicherung der Schienenverbindung „Vacha – Philippsthal“ wird in „Vacha – Unterbreizbach“ geändert.	

Lfd. Nr.	Dok-Nr.	Anr. Nr	Plan-satz	Inhalt	Empfehlung PLA Vorschlag Abwägung	Empfehlung PLA Änderungen	Entschei- dung PV
				Schienengüterverkehr auf dieser Relation zu erleichtern und zu beleben.			
13	883-1.pdf	4	-	Aufnahme der Betriebsstelle Vacha in der Übersichtskarte als Güterverkehrsstelle (G) Der Bahnhof Vacha wurde im November 2018 von DB Cargo wieder zur Güterverkehrsstelle (Nummer 80316463) erklärt. Das Symbol ist in der Karte zu ergänzen.	nicht entsprochen Ausgehend von der siedlungsstrukturellen Situation und den Entwicklungsabsichten des Grundzentrums Vacha fehlen dem Plangeber valide Planungsgrundlagen im Hinblick auf die standörtlichen Entwicklungsmöglichkeiten und infrastrukturellen Erfordernisse für Schienengüterverkehr. Insofern reicht der in der Anregung enthaltene Verweis auf die vom Unternehmen DB Cargo ausgewiesene Güterverkehrsstelle in Vacha nicht aus, diesen Standort im Regionalplanentwurf für Schienengüterverkehr festzulegen. Dazu bedarf es weiterer planungsrelevanter Aussagen. Hinweis: Die Güterverkehrsstelle Vacha wird im Plansatz gestrichen (siehe Abwägungstabelle 3.1.4 Güterverkehr, Anregung/Abwägung 31-4-7).		