



Thüringer Landesverwaltungsamt
Abteilung III – Bauwesen und
Raumordnung
Referat 350 -
Weimarplatz 4
99423 Weimar

Mosbach, den 23. Oktober 2013

**Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren (ROV)
„Neubau der B19n zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda“ Ergänzungs-
unterlage V4**

1. Einleitung

Der Bürgerverein Mosbach e.V. ist nicht grundsätzlich gegen den Bau von Ortsumgehungen. Eine Ortsumgehung (OU) kann sehr sinnvoll sein, wenn damit Lösungen möglich sind, die zu einer wesentlichen Entlastung von Menschen führen sowie Natur und Umwelt nicht in besonderem Masse beeinträchtigt werden.

Aus diesem Grund begrüßt der Bürgerverein Mosbach ausdrücklich den Verzicht auf die B 88 OU Wutha-Farnroda. Unabhängig davon unterstützt der Bürgerverein Mosbach e. V. die Ankündigung, hinsichtlich des Lärmschutzes für die Anwohner an der B 88 Alternativlösungen zu finden.

Hinsichtlich der neuen Trassenführung der B 19 (V 4) ist zunächst positiv anzumerken, dass es Verbesserungen zu den bisherigen Trassenvarianten gibt. Leider werden Vergleiche, die die V4 positiv darstellen sollen, zu einer virtuellen Vorbelastung (z.B. VK 4) gezogen. Richtig ist aber, dass der konkrete Betrachtungsraum derzeit weitgehend ohne Vorbelastung ist. Dadurch wird ein Zerrbild erstellt, dass bei der verbal-argumentativen Vorgehensweise zusätzliche Fehlurteile impliziert, wie z.B. im Ergänzungsbericht, S.7: „Demgegenüber reduziert sich die Verlärmung von bisher unbelasteten Erholungsräumen durch die V 4 gegenüber der VK 4 vor allem durch den längeren Tunnel.“, oder auf Seite 8: „Flächenüberformung ist bei der V 4 mit 17,4 ha gegenüber der VK 4 mit 22,7 ha als deutlich günstiger zu bewerten“, oder auf Seite 11 zum Schutzgut Boden, etc. etc. dargelegt.

Der Bürgerverein Mosbach e.V. (nachfolgend: BV Mosbach) nimmt zur o. g. Vorhaben im Einzelnen wie folgt Stellung.

2. Verkehr

Unter Zugrundelegung der seit 2003 rückläufigen durchschnittlich täglichen Verkehrsstärken der Kraftfahrzeuge - bei der automatischen Dauerzählstelle „B 19/Hohe Sonne“ - von 6.925 Kfz/24 h (in 2003) auf 5.912 Kfz/24 h (in 2012) und den hierbei in den Jahren 2008 und 2009 mit erfassten - um 0,7 bis 1,0 % - höheren

Schwerverkehrsanteil durch den Materialtransport von den Steinbrüchen in Etterwinden und Oberrohn zur BAB A 4 Baustelle (Umverlegung der BAB A 4 in Bereich Eisenach -Hörselberge) stehen die Investitionskosten für den Neubau der B 19n, der Verbrauch von bisher unberührten Flächen bzw. die Eingriffe in die Natur bei den vorliegenden Variantenkombinationen V 4 und VK 4 dieses ROV absolut in keinem Verhältnis zum Nutzen.

2.1 Verkehrsprognose

In den Planungsunterlagen zum Verkehrsaufkommen des Neubaus der B 19n Etterwinden – Wutha-Farnroda sind viele Zahlen, Fakten und Annahmen dargestellt.

Bei der Bewertung dieser Planungsunterlagen können nicht alle Punkte umfassend analysiert werden. An einzelnen Beispielen zeigt sich aber, dass diese Analyse des Verkehrsaufkommens von unrealistischen und falschen Voraussetzungen ausgeht.

Für die Strukturdaten als Grundlage für die aktualisierte Verkehrsprognose wurden Eisenach und die umliegenden Gemeinden gewählt.

Ziel des Bauprojektes ist es jedoch den südl. Wartburgkreis direkt an die BAB A 4 anzubinden und Eisenach zu entlasten.

Insofern ist nicht der Planungsraum Eisenach maßgebend, denn der liegt bereits an der BAB A 4, sondern der Raum südlich von Etterwinden bzw. südlich des Thüringer Waldes.

Darüber hinaus wurde von einer 100% igen Auslastung der Gewerbegebiete um Eisenach ausgegangen. Hier stellt sich die Frage, auf welcher planerischen Grundlage die Annahme basiert.

Weiterhin sind, wie eben bereits dargestellt, die Gewerbegebiete des südlichen Wartburgkreises ausschlaggebend, denn diese verfügen noch nicht über einen leistungsfähigen Anschluss an die BAB A4.

Es sei an dieser Stelle auch darauf hingewiesen, dass es in den Jahren von 2000 bis 2012 eine Erhöhung der Auslastung der Gewerbegebiete um Eisenach gegeben hat. Die Verkehrszahlen über die Hohe Sonne waren aber rückläufig (-15 %).

Hinsichtlich der verwendeten Strukturdaten zur Bevölkerungsentwicklung blieb der nach dem 1. Entwurf des Landesentwicklungsplanes prognostizierte Verlust von – 17,93 % für den Wartburgkreis unberücksichtigt.

Auch hier wird deutlich, warum die Daten von Eisenach und dessen Umland als Ausgangsdaten der Verkehrsprognose und nicht die des südlichen Teils des Wartburgkreises verwendet worden sind!

Diese "Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung" kann deshalb nur als nicht relevant für das "ROV Neubau der B 19n Etterwinden – Wutha-Farnroda" eingestuft werden, da falsche Voraussetzungen nicht zu planrelevanten Ergebnissen führen können.

Dies wird im Folgenden an einigen Beispielen dargestellt:

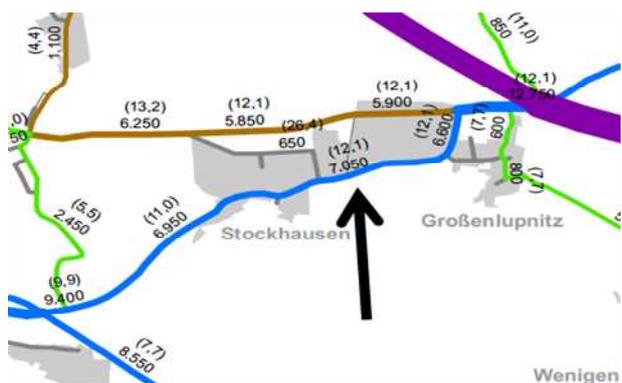
1. Bei der Analyse wurden Straßen in die Planung einbezogen, welche nicht vorhanden, geplant oder für den Verkehr freigegeben sind.

Dies betrifft: die OU Meiningen, die OU Wasungen, die OU Witzelroda, die OU Behringen-Reichenbach und

- die vom Kreisverkehr OA Wutha-Farnroda/Eisenach direkt zur AS Eisenach Ost/Großenlupnitz führende Straße, welche mit hoher Wahrscheinlichkeit bis 2025 nicht geplant bzw. realisiert ist
>Verkehrsaufkommen 11400 Fahrzeuge/Tag (2025-Anlagen; Seite 6; 9; 12)



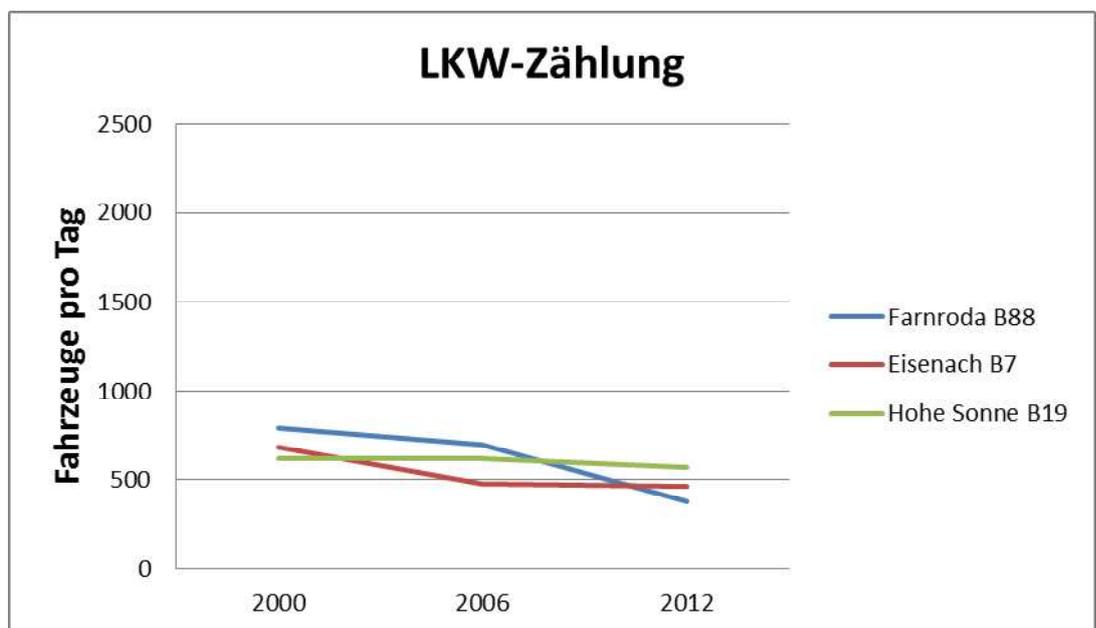
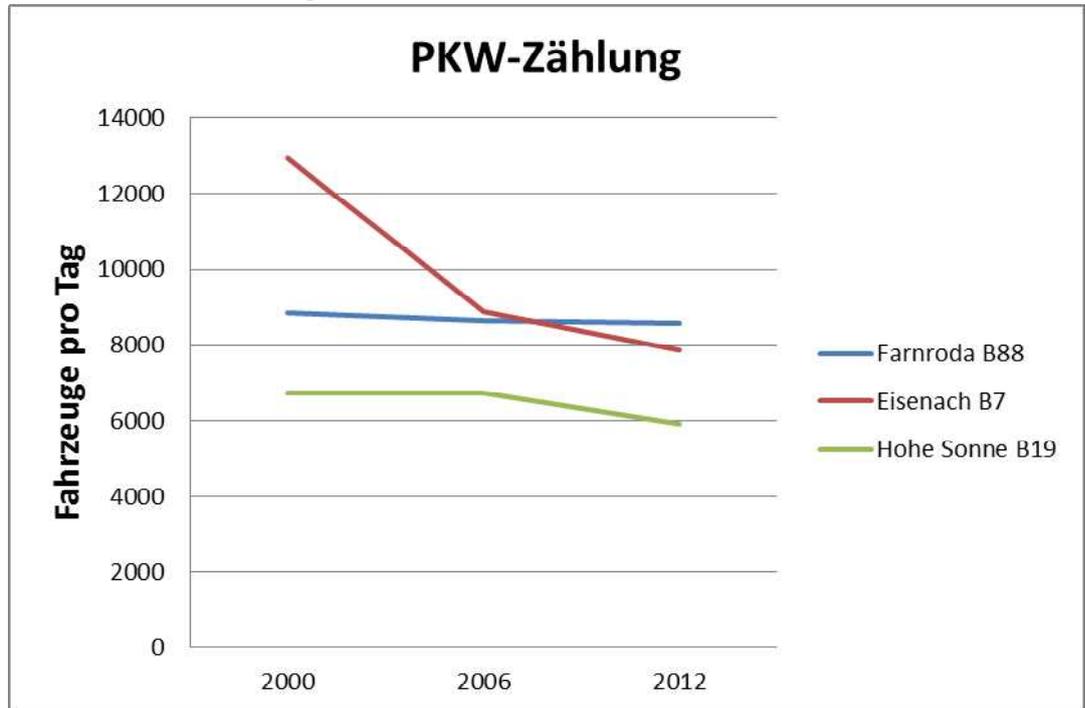
- die Ortsdurchfahrt Stockhausen für die ein Schwerlastverkehr von 853 LKW (22% des Gesamtverkehrs) erwartet wird > jedoch ist diese Straße für den Schwerlastverkehr gesperrt



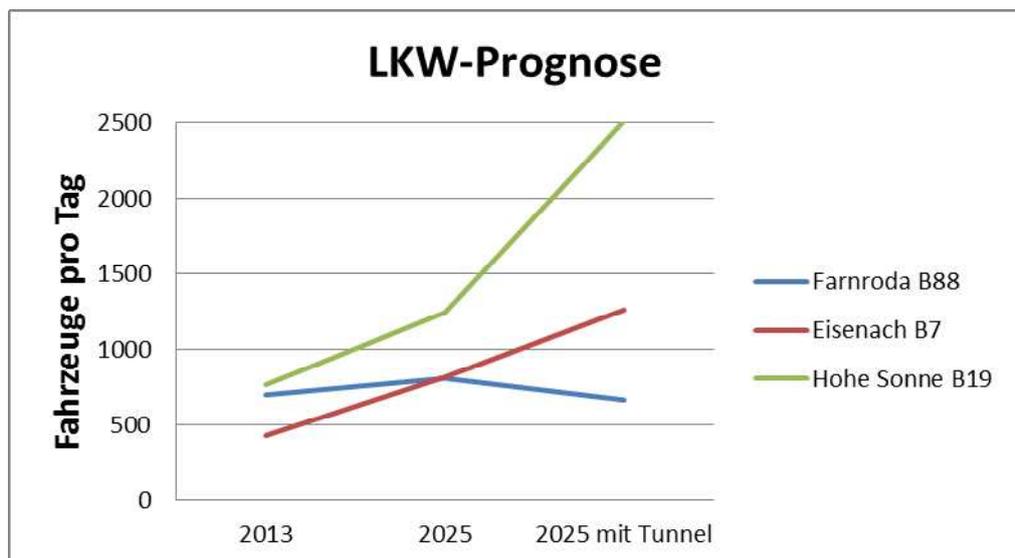
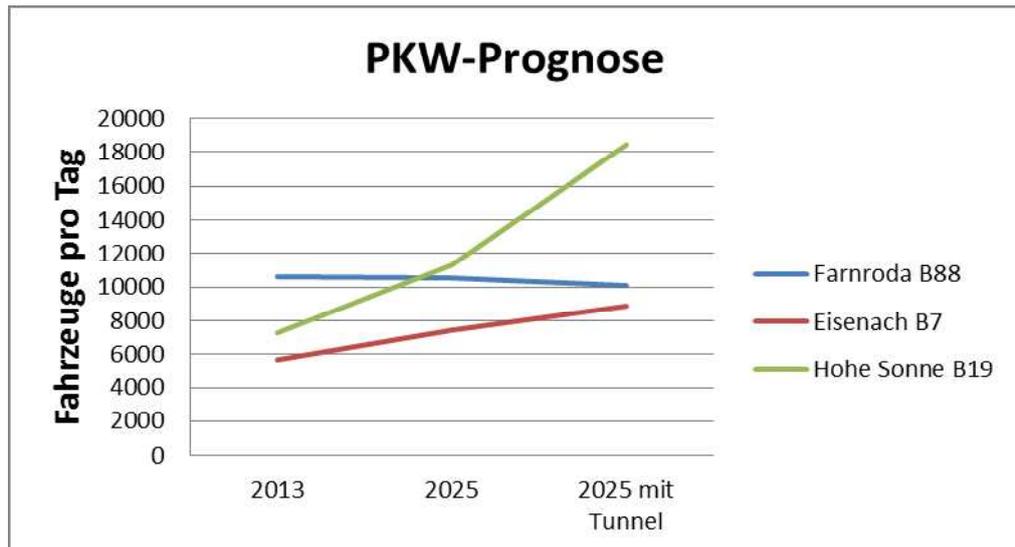
- den Radweg in der Wutha-Farnrodaer Bahnhofstraße (ehemaliger Bahndamm) , für den 1200 Fahrzeuge/Tag erwartet werden.Dort ist kein Durchgangsverkehr möglich (für den Fahrzeugverkehr gesperrt).

2. Die ermittelten Verkehrszahlen der Prognose entsprechen in keiner Hinsicht dem Verkehrstrend der letzten 12 Jahre und das für 2013 prognostizierte Verkehrsaufkommen ist nicht nachvollziehbar.

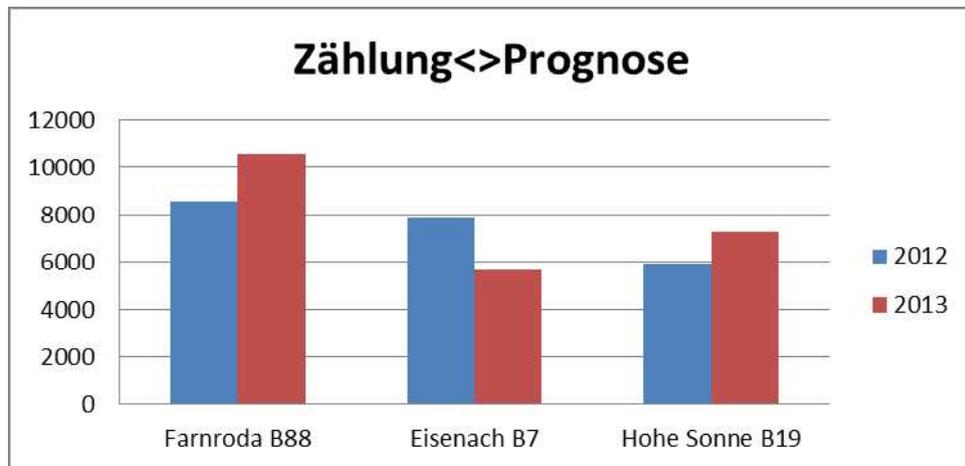
- Die Auswertung der automatischer Verkehrszählung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) zeigt in den Zeitraum von 2000 bis 2012 einen stabiles ständig sinkendes Verkehrsaufkommen



- Die Prognose sieht hier eine ganz andere Entwicklung für den Zeitraum der nächsten 12 Jahre, hier soll der Verkehr sich gegenüber den realen Zahlen verdreifachen.



- Auch für den unmittelbaren Zeitraum 2012 > 2013 kann den Prognosezahlen keine realen Veränderungen nachvollzogen werden. Die über 12 Jahre stabilen Verkehrszahlen sollen sich innerhalb eines Jahres um 20% ansteigen.



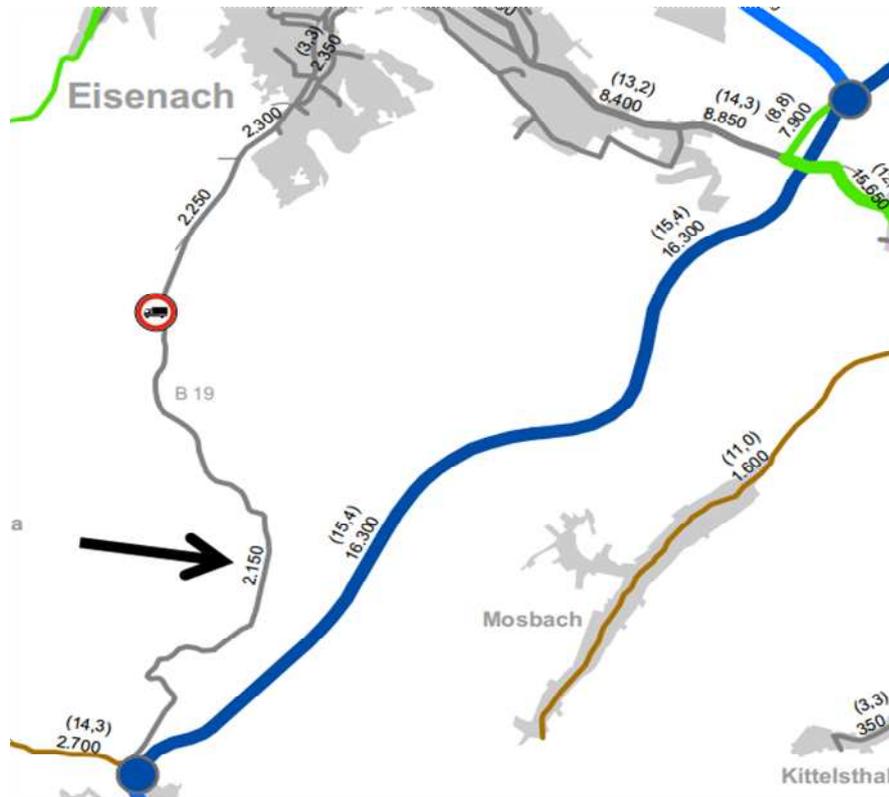
3. Die Verkehrszahlen der Prognose entsprechen nicht dem zu erwartenden Fahrzeugaufkommen sondern dienen einzig der Begründung des geplanten Bauvorhabens.

Dies wird an einigen nachfolgenden Beispielen deutlich:

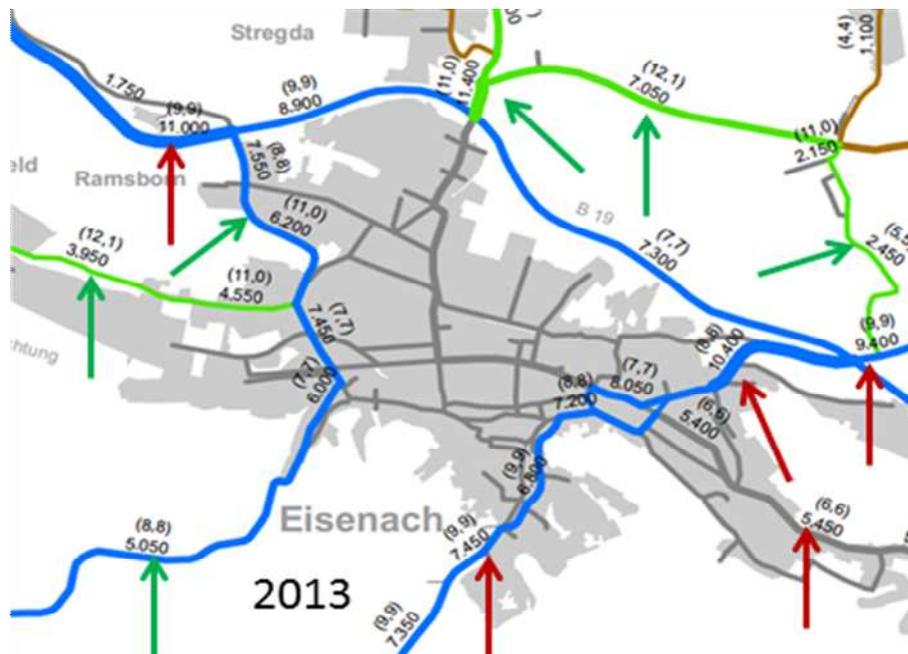
- Der Quell- und Zielverkehr der B19 nach/von Eisenach wird derzeit mit ca. 60% angegeben, welcher etwa 4000 Fahrzeuge/Tag entspricht. Für 2025 wird auf Seite 11 der "Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung" festgestellt:

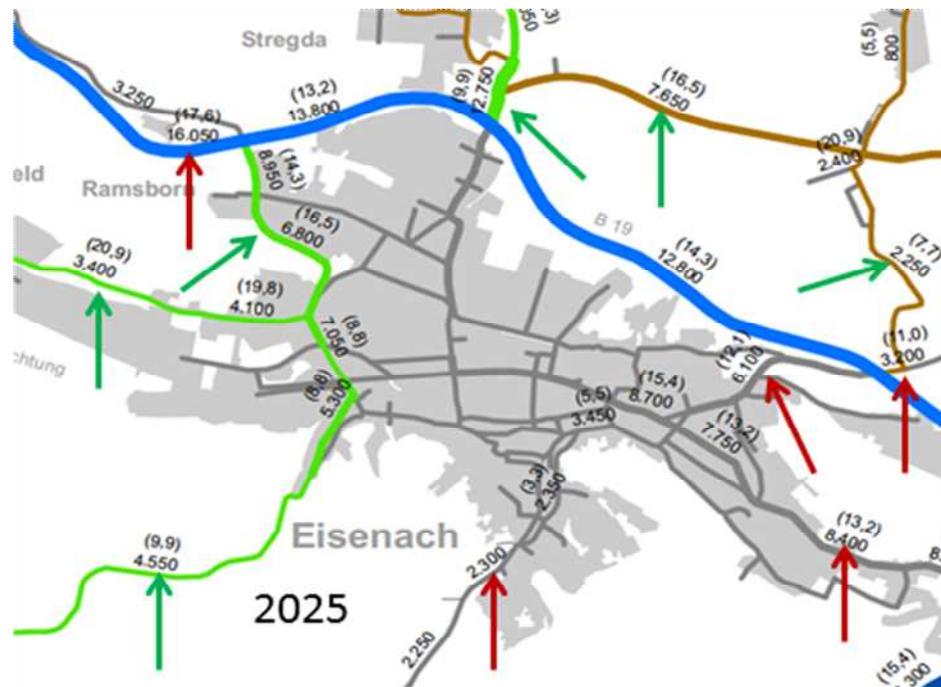
Hinsichtlich der Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2025 wird von einer 100 %-igen Auslastung der Gewerbegebiete und somit von einem Anstieg der Beschäftigtenzahlen ausgegangen. Ein hohes Potential zur Erweiterung zeigen dabei die Gewerbegebiete Wutha-Farnroda, Eisenach-Ost, Eisenach-Stadtmitte, Eisenach-Thälmannstraße (Kasemengelände), Eisenach-Nord (Stregda, Stockhausen) und Kindel

Dies wird als Begründung für den untypisch steigenden Verkehr in Richtung Eisenach verwendet. Der Verkehr über die jetzige B19 "Hohe Sonne" soll sich entgegen des größeren Quell- und Zielverkehrs nach/von Eisenach auf 2150 Fahrzeuge pro Tag verringern.



Die Verkehrsentwicklung in und um Eisenach wird von 2013 bis 2025 sehr unterschiedlich prognostiziert. Bei den grünen Markierungen werden nur geringe Verkehrsänderungen erwartet, die roten Markierungen zeigen dagegen hohe Unterschiede.





Diese exemplarischen Beispiele zeigen, dass die angenommenen Voraussetzungen für die Verkehrsprognose falsch gewählt worden sind.

Mit falschen Voraussetzungen kann keine real zu erwartende Prognose erstellt werden.

Die Ergebnisse dieser "Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung" für das "ROV Neubau der B 19n Etterwinden– Wutha-Farnroda " können aus diesem Grund nicht für eine seriöse Planung verwendet werden.

Für das " ROV Neubau der B 19n Etterwinden– Wutha-Farnroda " liegen somit keine verwendbaren Verkehrsprognosen vor.

2.2 Verkehrswirksamkeit

Ziel des Raumordnungsverfahrens zur Umverlegung der B 19 ist es u. a. eine verbesserte Anbindung - insbesondere des überregionalen Schwerlastverkehrs - an die Bundesautobahn A 4 zu gewährleisten.

Dieses Ziel wird im Hinblick auf die Umverlegung der BAB A 4 im Raum Eisenach-Hörselberge mit diesen vorgelegten Planungen nicht erreicht!

Alle Streckenvarianten enden weit abseits der BAB A 4 - an einem Kreisverkehr nahe der Ortslage Wutha-Farnroda. Eine schnelle Anbindung an die BAB A 4 - insbesondere in östlicher Richtung (Erfurt) - ist somit nicht vorhanden.

Die in den Planungsunterlagen prognostizierten Zeiteinsparungen beruhen auf einer Autobahnanbindung der Trasse vor der nördlichen Umverlegung der BAB A 4 und sind damit veraltet.

Des Weiteren wird darauf verwiesen, dass dieser Kreisverkehr kaum in der Lage sein wird 16.500 Kfz/24h aus Richtung Bad Salzungen, ca. 10.000 Kfz/24h aus Eisenach und ca. 12.000 Kfz/24h aus Richtung Wutha-Farnroda aufzunehmen.

Staubildung und somit ein Zeitverlust sind zweifelsfrei die Folge.

Zudem besteht in östlicher Richtung ein erhebliches Risiko von Mautausweichverkehr.

So muss der Schwerlastverkehr (Richtung Erfurt) einen ca. 9,7 km langen Umweg in Kauf nehmen, um die neue Autobahn A 4 (AS Eisenach-Ost) zu erreichen.

Dies hat zur Folge, dass es zu keiner Fahrzeitverkürzung kommt, wie es in den Unterlagen des Raumordnungsverfahrens (ROV) beschrieben ist und zudem auch der Kreisverkehr in Hötzelroda zeitweise vollkommen überlastet sein wird.

Wird hingegen die parallel zur Autobahn verlaufende L 3007 (ehemalige B 7) bis zur A 4-Anschlussstelle Sättelstädt genutzt, so führt dies nicht nur zu einer Belastung der Ortsdurchfahrten Wutha-Farnroda, Kälberfeld, Schönau und Sättelstädt, sondern es handelt sich dabei auch um Mautausweichverkehr!

Diese Tendenz ist seit geraumer Zeit bereits eine Tatsache.

Bestandteil des derzeit geltenden Bundesverkehrswegeplans (BWVP) ist zwar eine ortsdurchfahrtenfreie Anbindung von Eisenach in Richtung Osten zur A 4-Anschlussstelle Eisenach-Ost bei Großenlupnitz unter Umgehung der Ortsdurchfahrt Stockhausen (sprich: eine OU Stockhausen).

Nur ist diese Trasse seit 2003 über eine Vorplanung nicht hinausgekommen und ist auch nicht Bestandteil des laufenden Raumordnungsverfahrens.

Sachgerecht wäre in diesem Fall ein gemeinsames Raumordnungsverfahren.

Die Unterteilung der Gesamttrasse in Planungsabschnitte und einzelne ROV widerspricht dagegen den Prinzipien der Raumordnung.

Mit jeder Einzelplanung werden Zwangspunkte für die folgenden Planungen geschaffen.

Die unweigerliche Folge davon ist, dass die zur Verfügung stehenden Alternativen eingeengt werden.

Eine Beurteilung der Auswirkungen der Gesamttrasse auf den Naturraum ist damit nicht möglich.

Darüber hinaus wird hinsichtlich einer westlichen Anbindung an das überregionale Straßennetz (BAB A 4) darauf verwiesen, dass für die B 62, welche von Bad Salzungen direkt zur BAB A 4 - Anschlussstelle Friedewald verläuft, bereits ein weiterer Planfeststellungsbeschluss (*4. BA der Ortsumgehung Bad Salzungen/hier: für Leimbach und Kaiseroda bis zum „Hämbacher Kreuz“*) vorliegt.

Aufgrund dieses fortschreitenden Ausbaus der B 62 ist zweifelsfrei davon auszugehen, dass der Verkehr, welcher in westliche Richtung fahren will, die B 62 von Barchfeld/Bad Salzungen zur BAB A 4 – Anschlussstelle Friedewald nutzen wird.

Es wird in den Planungsunterlagen besonders auf die Entlastungswirkung für die Südstadt von Eisenach um ca. 3000 Kfz/24h eingegangen bzw. dies hervorgehoben.

Völlig unberücksichtigt wurde dabei aber die Belastung der Eisenacher Oststadt. In diesem Bereich wird ein Verkehrsaufkommen von 16.500 Kfz/24h prognostiziert, welches sich ab dem Kreisverkehr „Wutha-Farnroda“ aufteilt. Somit wird die Gothaer Straße in Eisenach und die Ortslage Stockhausen wesentlich stärker belastet.

Als Fazit steht somit:

1. Eine Anbindung der B 19n an die BAB A 4 wird ab dem Kreisverkehr Wutha-Farnroda in östlicher Richtung mit der geplanten Umverlegung nicht realisiert (Gefahr Mautausweichverkehr).
2. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Verkehr, welcher in westliche Richtung fahren will, die B 19n Umverlegung nicht nutzen wird (Alternative B 62).
3. Mit einem überdimensionalen Ausbau der B 19 als großräumig bedeutsame Straßenverbindung zwischen Eisenach (A 4) und Meiningen (A 71) würde eine Bypass -Trasse zur BAB A 71 geschaffen, welche mit hoher Wahrscheinlichkeit zu großräumigen Mautausweichverkehr führen wird.

3. Beeinträchtigungen der Tier- und Pflanzenwelt

Rückzugsmöglichkeiten bzw. als Verbreitungsgebiet für die Wildkatze dienende Zonen werden durch die B 19n -Trasse durchschnitten.

Im Untersuchungsgebiet wurden (laut UVS) 14 Fledermausarten nachgewiesen. Es liegen keine annähernd vollständigen bzw. den Möglichkeiten entsprechende Informationen zur territorialen Verbreitung der Arten und über deren Sommer- und Winterquartiere vor.

Nicht ausreichend untersucht oder kaum bekannt sind diverse Höhlen und Stollen. Gleiches gilt für Wochenstuben, die unmittelbar in der Nähe der Vorzugsvariante liegen.

Besonders dramatisch wird sich der Verkehr auf Arten mit von Natur aus großen Revieren und geringer Populationsdichte, wie z.B. den im Gebiet brütenden Uhu, auswirken.

Sollte einer der Altvögel getötet werden, würde die Aufzucht der Jungtiere nicht mehr gewährleistet sein.

Die zu erwartenden größeren Geschwindigkeiten auf der B19n bewirken eine wesentlich höhere Lärmbelastung und eine steigende Anzahl von Wildunfälle. Zäune helfen vielleicht bei Wild, aber nicht bei Vögeln. Besonders durch den Straßenverkehr/den Verkehrstod gefährdete Vogelarten sind Mäusebussard, Rotmilan, Turmfalke, Habicht, Uhu, Rabenvögel sowie auch Grau- und Grünspecht, als tieffliegende Arten. Ableitende Schutzmaßnahmen fehlen bzw. sind nicht möglich.

Beeinträchtigungsmöglichkeiten:

1. Alle Fledermausarten zeigen während der Nahrungssuche große Sensibilität gegenüber Lärmquellen, z.B. maskieren fremde Frequenzen Krabbelgeräusche von

Käfern, Grillen, und anderen dämmerungs- und nachtaktiven Beutetieren.

2. Auf den durch Sonnenwärme erwärmten Straßen finden sich im Sommer häufig abends oder nachts Käfer, Grillen und weitere Gliedertiere als obligatorische Beute von Fledermausarten, welche ihre Beute am Boden aufnehmen und damit einem höheren Tötungs- und Verletzungsrisiko ausgesetzt sind, das sich bei einer höheren Durchschnittsgeschwindigkeit signifikant erhöht. Durch von Scheinwerferlicht angelockte Insekten werden Fledermäuse verstärkt in den Bereich der Straße geführt.
3. Ein erhebliches Konfliktpotential (Kollisionsrisiko) resultiert aus dem Tiefflugverhalten einiger Arten (Großes Mausohr, Großer Abendsegler, Zwergfledermaus, Langohr, Bechsteinfledermaus). Da viele Flugkorridore die Trasse queren und häufig nicht bekannt sind, wären Ausgleichsmaßnahmen nicht mehr als Makulatur.
4. Die im ROV erhobene Forderung nach differenzierter Beurteilung der Umweltverträglichkeit aller VK ist - bezüglich des Fledermausschutzes - hinfällig, weil aus den Unterlagen der Koordinationsstelle für Fledermausschutz in Thüringen hervor geht, dass auch Arten, die sich von ihrem Wohnquartier aus in einem Radius von mehr als 5-10km bewegen, vorkommen. Für Arten mit sehr geringem Aktionsradius trifft dies allerdings zu, ohne dass daraus ausreichend im Trassengebiet nachkartiert wurde.

4. Zerschneidung und Beeinträchtigung von Lebensräumen

Die geplanten Trassen durchschneiden aus naturschutzfachlicher und aus naturschutzpolitischer Sicht hoch sensible Räume mit wertvoller Flora und Fauna in topografisch abwechslungsreicher Landschaft.

Die damit zwangsläufig einhergehenden, dauerhaften Zerschneidungs- und Verinselungseffekte sind gravierend.

5. Verlärmung von Wald, Erholungs- und Wohnsiedlungen

- Das Schloss Wilhelmsthal mit seinem durch Pückler mitgestalteten Außenpark

Die zu erwartenden Lärm- und Schadstoffimmissionen durch die prognostizierte Verkehrszunahme auf 17.400 Kfz/24h ist extrem.

Bedeutsam ist, dass die bereits bestehende Belastung der Ortslage Wilhelmsthal - durch die direkt verlaufende B19 - durch den Neubau nicht reduziert wird, sondern sich stark erhöhen wird.

Die tiefe Einschnittslage am Tunnelportal wird die Lärmbelastung für Wilhelmsthal nicht senken, sondern durch die Schalltrichterwirkung noch erhöhen, da auf einer Breite von 200 m eine komplette Abholzung schützender Großbäume vorgenommen werden muss.

Während der mehrjährigen Bauphase wird es wohl ebenfalls deutliche Belastungen geben. Die Schadstoffimmissionen sind insbesondere durch die starken Zunahmen des Schwerverkehrs für das bedeutsame Erholungsgebiet inakzeptabel.

Das Tunnelportal liegt unmittelbar in der Frischluftschneise „Beckengehege“.

Bei bestimmten Wetterlagen ist durch fehlenden Austausch bereits jetzt mit lufthygienisch belasteten Verhältnissen umzugehen.

- Diverse Aussichtspunkte im Einzugsbereich des Weltkulturerbes Wartburg (beliebte 1/2-Tages-Rundwanderungen) werden verlärm (Wartburg – Mosbacher Linde – Waldschwimmbad Mosbach – Hirschstein – Hohe Sonne).
- Das Naherholungsgebiet „Waldschwimmbad Mosbach“ inkl. der Ortslage Mosbach

Das nördliche Tunnelportal befindet sich lediglich 500 m entfernt vom Waldschwimmbad und der Ortsrandlage Mosbach. Es wird derzeit von einem Verkehrsaufkommen von 16.500 Kfz/24h ausgegangen. Dies verursacht eine Lärm- und Schadstoffbelastung des gesamten Erholungs- und Wohnsiedlungsraumes.

- Rothenhof Eisenach

Die V4 rückt sehr nah an die Wohnbebauung heran. Aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens wird es zu einer erheblichen Lärm- und Schadstoffbelastung kommen.

- Ortslage Etterwinden

Derzeit fahren rund 6500 Kfz/24h durch den Ort. Im Jahr 2025 sollen neben dem Ort 17.500 Kfz/24h fahren.

Von einer Lärm bzw. Schadstoffentlastung kann da wohl kaum gesprochen werden.

6. Verkehrssicherheit

Besonders durch die geringe Verkehrsdichte und den relativ kurvenarmen Straßenverlauf sind hohe Geschwindigkeiten vorhersehbar.

Vom Kollisionsrisiko betroffen sind praktisch alle Tiergruppen, laufende und fliegende Insekten, Fledermäuse, Vögel, Säugetiere, Amphibien und Reptilien. Insbesondere dann, wenn ihre Flugkorridore bzw. Wildwechsel quer zur Trasse verlaufen.

7. Schutzgüter Klima und Luft

Klimatisch hoch bedeutsame Flächen repräsentieren die Kaltluftentstehungsgebiete im Einzugsgebiet der Siedlungen betreffend Mosbach und Farnroda. Kalt- und Frischluftbahnen sind gegenüber Zerschneidung bzw. Hemmung oder Umleitung des Kalt- und Frischluftflusses hochempfindlich.

Darüber hinaus besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag.

Insgesamt werden auch bei der V4 ca. 13 ha Wald gerodet und insbesondere in Wilhelmsthal durch Schadstoffeintrag und Zerschneidung das lokale Klima stark geschädigt.

Die Kalt- und Frischluftbahnen für Wilhelmsthal verlaufen über die Wald- und Feuchtwiesenflächen von „Beckengehege“ und „Finsteres Loch“. Sie sorgen in ihrer Funktion für das überwiegend gesunde Klima im Bereich des geschützten Ensembles „Schloss und Park Wilhelmsthal“.

In diesen Bereich soll nun das westliche Tunnelportal eines 3.325 m langen Straßentunnels gebaut werden.

Diese über Jahrhunderte funktionierende Klimafunktion war ein weiterer wesentlicher Grund zur Errichtung und Nutzung der Wilhelmsthaler Jagdschlösser.

Durch die grenzwertüberschreitende Schadstoffimmission am nahen südlichen Tunnelportal und die Kesselbildung durch die ausgeprägte Einschnittslage bis an den Rand des Flächendenkmals wird der Effekt der Frischluftzufuhr zerstört. Der blockierte Frischlufttransport verhindert die klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion für das Erholungsgebiet in Wilhelmsthal.

8. Tunnelbau (geplanter 3,3 km langer Tunnel)

- Hinweis bezüglich Versorgung des Waldbades mit Quellwasser aus dem vom Tunnelbau betroffenen Gebiet. Durch hydrogeologische Veränderungen (z.B. Absenkung des Grundwasserspiegels) kann die Versorgung der Quelle beeinträchtigt werden (siehe Großbreitenbach – ICE Tunnelbau)
- Tunnelausgänge liegen direkt am angrenzenden FFH – Gebiet. Somit kann eine Betroffenheit des FFH – Gebietes nicht ausgeschlossen werden. Zudem besteht die Gefahr, dass Lüftungsschächte (Schadstoffausstoß) und Notausgänge (erforderlicher Wegebau) im FFH-Gebiet liegen.

Für den Tunnelbau erforderlicher Energieeinsatz wurde niemals mittels einer Bilanzierung ins Verhältnis zum zukünftigen verkehrlich induzierten Energieverbrauch der Nullvariante gesetzt.

9. Regionale Entwicklung

9.1 Zielkonflikte mit dem 2. Entwurf des LANDESENTWICKLUNGSPLANES 2025

Ziele der Raumordnung:

- „**2.1.2 G** Bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, insbesondere bei der Sicherung und Weiterentwicklung sozialer und technischer Infrastrukturen, sollen die **Folgen des demografischen Wandels** besonders berücksichtigt werden.“

Eine besondere Prüfung auf Demografiefestigkeit ist danach bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen erforderlich. Nach dem 2. Entwurf des Landesentwicklungsplanes 2025 (LEP) verliert der Wartburgkreis bis zum Jahr 2025 17,03 % seiner Bevölkerung. Eine besondere Würdigung erfolgte in den Planungen nicht. Insofern entspricht die Planung nicht dem Ziel der Raumordnung des LEP.

„**4.4.1 G** 1In den in der Karte 5 dargestellten **Schwerpunkträumen Tourismus** soll der Tourismus- und Erholungsnutzung bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen besonderes Gewicht beigemessen werden...“

Gemäß der Karte 5 stellt der Planungsraum des Raumordnungsverfahrens einen Schwerpunktraum des Tourismus dar. Eine besondere Abwägung aus den Unterlagen ist nicht erkennbar. Damit widerspricht die Planung diesem Ziel der Raumordnung nach dem LEP.

4.5.1 G 1 Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen soll der **Verkehrsvermeidung, Verkehrsminimierung sowie der Verkehrsverlagerung** auf umweltverträgliche Verkehrsträger ein besonderes Gewicht beigemessen werden. 2 Die Flächeninanspruchnahme sowie die Umweltbeeinträchtigungen sollen möglichst gering gehalten und die Zerschneidung großer zusammenhängender Freiräume vermieden werden.

Satz 1

Durch die vorgelegten Planungen wird von einem Verkehrsaufkommen von bis zu 17.400 Fz/24h (Jahr 2025) ausgegangen. Dies entspricht einer Verdreifachung des heutigen Verkehrsaufkommens. Von Verkehrsvermeidung bzw. Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger kann daher keine Rede sein. Eine besondere Alternativenprüfung ist nicht erfolgt. Insofern widerspricht die Planung diesem Ziel der Raumordnung aus dem LEP.

Satz 2

Die Flächeninanspruchnahme sowie die Umweltbelauswirkungen sind enorm. Damit besteht auch hier ein Widerspruch zu den Zielen der Raumordnung.

„5.1.1 G Klimaschutz- und Klimafolgenanpassungsmaßnahmen sollen bei raumbedeutsamen Planungen insbesondere in den Handlungsfeldern Gesundheit und Bevölkerungsschutz, Wasserwirtschaft, Wasserhaushalt, Naturschutz, Boden und Landnutzung, Land- und Forstwirtschaft, Siedlungsentwicklung, Verkehr, Tourismus und Energiewirtschaft berücksichtigt werden (**Climate Proofing**).“

„5.1.3 G 1 In den nachfolgend aufgeführten **Thüringer Klimabereichen** soll bei raumbedeutsamen Nutzungen sowie bei Bewältigungs- und Anpassungsmaßnahmen der jeweiligen Betroffenheit hinsichtlich des Klimawandels ein besonderes Gewicht beigemessen werden.“

13 ha Verlust an Waldflächen, eine Verdreifachung des Verkehrsaufkommens etc. sind ausreichende Ausgangspunkte für Klimaschutz- und Klimafolgenanpassungsmaßnahmen. Eine besondere Berücksichtigung ist nicht erfolgt, so dass die Planung mit den Zielen der Raumordnung nicht im Einklang steht.

„6.1.1 G 1 In den zeichnerisch in der Karte 10 dargestellten **Freiraumbereichen Landwirtschaft und den Freiraumverbundsystemen Wald- und Auenlebensräume** soll der Freiraumsicherung bzw. der Entwicklung von zusammenhängenden Freiraumbereichen bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen besonderes Gewicht beigemessen werden. 2 Die Durchgängigkeit der Wald- und Auenfreiraumverbundsysteme soll verbessert werden.“

Auch hier erfolgte keine gesonderte Bewertung des Zieles der Raumordnung. Insofern ist die vorgelegte Planung unvollständig und rechtswidrig.

„6.4.2 G Zur Vermeidung von Hochwasserschäden und zur Regelung des Hochwasserabflusses sollen **Überschwemmungsbereiche erhalten und Rückhalteräume geschaffen** werden.“

Es ist eine Dammschüttung im Überschwemmungsbereich der Hörsel geplant. Dies steht im Widerspruch zu diesem Ziel der Raumordnung.

9.2 Auswirkungen auf Eisenach

Durch das Umfahren von Eisenach werden der Tourismus und die daraus resultierenden Umsätze im Bereich der Stadt Eisenach nicht verbessert, sondern noch weiter geschwächt.

10. Zerschneidung / Verlust von Naherholungsgebieten

Das im Westen des Ortsteiles Mosbach der Gemeinde Wutha-Farnroda (nachfolgend: Mosbach) gelegene Naherholungsgebiet mit dem Mosbacher Waldbad, der Gaststätte „Am Waldbad“, einem Bungalowdorf am Waldrand oberhalb des Waldbades, welches sich derzeit noch in der Bauphase befindet, weiten Grünflächen und strukturierten Waldrändern ist ein Ziel für alle Erholungssuchende der Region, nicht nur für die Mosbacher.

Aufgrund eines weit verzweigten Wanderwegesystems wird das Gebiet von vielen Wanderern als Ausflugsziel genutzt.

Laut vorliegender Planung der Variante V4 soll die Entfernung des Waldbades zum Tunnelausgang ca. 500 m betragen.

Damit wird dieses Naherholungsgebiet stark beeinträchtigt und verliert seine Funktion, die für die Einwohner von Mosbach und den Tourismus des Ortes unverzichtbar ist.

Eine Folge hiervon wird sein, dass die Erholungssuchenden aus Mosbach und Umgebung (u. a. aus Eisenach) andere Gebiete aufsuchen müssen, die nicht mehr im Nahbereich liegen und damit zusätzlicher Verkehr entstehen wird.

11. Lebensqualität und Lebensperspektive

Die vorliegende Planung zerstört langfristig geplante und fortzuschreibende Entwicklungsperspektiven der betroffenen Gemeinden. Ganz besonders im Hinblick auf die Ausrichtung auf den Erholungswert und die Lebensqualität, die Ausschreibung neuer Wohngebiete und die Attraktivität ländlichen Wohnens. Zugleich zerstört es das Vertrauen der Menschen, die mit den besonderen Faktoren ländlichen Lebens wie Ruhe und saubere Luft angeworben wurden, in den Erwerb von Grundstücken und Eigenheimen zu investieren, und dabei Schulden auf sich genommen haben.

Der Wert und die Kreditwürdigkeit aller betroffenen Häuser und Immobilien wird sinken.

12. Kultur- und Sachgüter

Durch die geplante Baumaßnahme in einem sich allmählich positiv entwickelnden Kultur- und Landschaftsraum werden Funktionen des Tourismus, der Erholung, Kultur und die auf die besonderen Eigenheiten zurück zu führenden Potenziale in krasser Weise abgewürgt.

Die Gestaltung von Jägerhof und Schloss und Park Wilhelmsthal zeigt bisher wieder eine positive Entwicklungen (vgl. Besucherzahlen Tag d. offenen Denkmals 2013 und der Kulturveranstaltungen im Schloss 2011ff).

Wilhelmsthal wird ganzjährig mit seinem Außenpark (vgl. Gutachten zur Betroffenheit des Kulturraumes Wartburg-Wilhelmsthal durch die Errichtung von Windkraftanlagen auf dem Milmesberg, Thüringer Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie) als Naherholungsgebiet intensiv freizeithlich, touristisch und kulturell genutzt.

Auch die Hohe Sonne (vgl. u.a. Walderlebnistage 2013) und die Wartburg fügen sich mit den diversen Parks im Stadtgebiet von Eisenach, dem Waldpark Wartburg und dem Außenpark Wilhelmsthal in ein zukünftig zu entwickelndes Gesamtensemble ein, dessen historisch gewachsene Dimension derzeit erst in Ansätzen erkannt und gewürdigt wird.

Durch eine zusätzliche aktive Zu- bzw. Durchführung von Verkehr wird, unter gleichzeitiger Berücksichtigung von Schönheit und Eigenart der Landschaft, kulturhistorischer Kleinode und des insbesondere während der Weimarer Klassik geprägten Kulturraumes eine zukunftsweisende Gestaltung durch das überdimensionierte Bauvorhaben im Keim erstickt.

13. Abgrenzung des FFH- Gebietes

Auch scheint die Abgrenzung des FFH- Gebietes in diesem Bereich der V 4 willkürlich.

Das FFH - Gebiet „Nordwestlicher Thüringer Wald“ wurde bereits 2005 in seinen Grenzen verändert und es entstand eine Art „Wespentaille“.

Für den Bürgerverein Mosbach e.V. ist es offensichtlich, dass die Gebietsgrenzen dieses FFH- Gebietes so festgelegt wurden, dass ein solches Straßenbauprojekt überhaupt realisierbar gemacht werden kann.

Dieses Vorgehen widerspricht eindeutig den Vorgaben der FFH- Richtlinie, nach der die Gebietsauswahl/-abgrenzung einzig und allein nach den festgelegten naturschutzfachlichen Kriterien erfolgen muss!

Beide Tunnelportale rücken sehr dicht an das bestehende FFH – Gebiet heran.

Tiere und Pflanzen halten sich aber nicht an imaginäre Grenzen. Insofern muss es ein Art „Übergangszone“ geben.

14. Raumwiderstand

Insgesamt stellt die UVS für das Gebiet der V4 eine sehr hohe Konfliktdichte bzw. einen sehr hohen Raumwiderstand fest.

Damit bestätigt die UVS die Erkenntnisse des Bürgervereins Mosbach e.V. über die für Mosbach überragende Bedeutung dieses Gebietes für Natur und Landschaft.

Allein aus naturschutzfachlicher Sicht ist somit der Bau der B 19n in diesem Bereich als nicht zulässig zu bewerten.

15. Wasser

15.1 Grundwasser

Durch die Absenkung des Grundwassers während der Tunnelbauarbeiten muss mit der Beeinflussung bzw. Beeinträchtigung des Grundwasserstandes, auch nach der Bauphase gerechnet werden.

Es besteht große Gefahr, dass schon während der Baumaßnahmen Drainagewirkung einsetzt, die ein Trockenfallen von Feuchtwiesen in den Talräumen von Mosbach nach sich zieht.

Die Schädigung dieser Flächen wäre gravierend! Gleiches gilt für die Speisung des Waldschwimmbades mit Quellwasser.

15.2 Oberflächengewässer

Von dem geplanten Vorhaben werden mehrere Oberflächengewässer negativ verändert. Als positiv wurde die Verringerung von Tausalz und Reifenabrieb im Mariental (-3000 Fz/24h) beschrieben. Im Bereich der Neutrassierung (z.B. Alte Fischbach) wird es Tausalz und Reifenabrieb von über 16.000 Fz/24h geben. Dies blieb völlig unerwähnt.

15.3 Wasserschutz-/Hochwasserschutzgebiete

Diese Dammschüttung in der Hörselaue stellt ein Aufstauhindernis in Hochwasserfall dar.

Die Wasserschutz/Hochwasserschutzgebiete werden durch eine Dammschüttung gequert.

16. Boden

16.1 Landwirtschaft

Auch durch die V 4 werden landwirtschaftliche Nutzflächen beansprucht. Der Bürgerverein Mosbach e.V. sieht in der Sicherung und Förderung einer nachhaltigen, naturnahen Landwirtschaft eine der prioritärsten Aufgaben der heutigen Zeit.

Die Neuschaffung von Verkehrsflächen muss sich diesem Ziel unterordnen (s. Ausführungsrichtlinien zur Agenda 21).

Dies gilt insbesondere dann, wenn wie im vorliegenden Fall Alternativen (neuer Planungskorridor, Nullvariante, Ausbau der bestehenden B 19) existieren und das prognostizierte Verkehrsaufkommen den Neubau/die Umverlegung absolut nicht rechtfertigt.

Für die Abschwenkung der geplanten Linienführung von der B19 in der Ortslage Wilhelmsthal, in ein zusammenhängendes Waldgebiet mit zunehmender Einschnittslage auf 30 m Tiefe und bis zu 200 m Breite, sind massive Umformungen des Geländes notwendig.

Es bildet mit seiner Lage am natürlichen Waldrand die nordöstliche Begrenzung des Flächenkulturdenkmals.

Mit der geplanten vollständigen Landschaftszerschneidung würde der Straßenbau der B19n hier landschaftsprägende Strukturen dauerhaft zerstören.

Die mit großem Aufwand wiederhergestellten einmaligen historischen Blickachsen der Schlossanlage und des Aussichtspunktes „Schwalbennest“ würden für immer verloren sein.

Alle anderen ausgeprägten Talräume und Lichtungen wie „Beckengehege“ und „Finsteres Loch“ werden durch die Linienführung abgekesselt.

Diese zu allen Jahreszeiten einmalig schöne Landschaft war es wert, sich 1743 und 1938 zur Errichtung der Wilhelmsthaler Jagdschlösser zu entschließen ohne dabei wesentlich in die Landschaft einzugreifen.

Deshalb stehen auch das Denkmalensemble „Schloss und Park Wilhelmsthal“ und die Gebäude von Jägerhof und Schloss als Einzelbaudenkmale auf der Thüringer Denkmalschutzliste.

16.2 Schutz des Bodens

Es werden Flächen neu versiegelt, ohne entsprechende Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen.

17. Fazit

Übergeordnet zu all den o. g. Einzelaspekten, die schon für sich genommen eine negative Gesamtbewertung des Vorhabens zur Folge haben müssen, weist der Bürgerverein Mosbach e.V. eindringlich auf die in der Agenda 21 festgeschriebenen Bedingungen und Zielvorgaben für eine nachhaltige, zukunftsfähige Entwicklung hin.

Eine Straßenplanung wie sie hier vorliegt, kann nicht mit den Forderungen der Agenda 21 in Einklang gebracht werden.

Insgesamt stellt der Bürgerverein Mosbach e.V. fest, dass auch die von den Planungsträgern vorgelegte neue Trassenführung weder raumverträglich im Sinne des Raumordnungsgesetzes noch umweltverträglich im Sinne des UVP-Gesetzes zu bewerten ist!

Dem Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr ist dringend anzuraten, die Unterlagen dieses ROV zurückzuziehen.

Mit freundlichen Grüßen

Enrico Gruhl
Vorsitzender