

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

Vorsitzender
Matthias Kehr
T.- Neubauer- Str. 56

99848 Wutha – Farnroda

Telefon: (036921) 91140
matthiaskehr@t-online. de



Wutha- Farnroda, den 01. März 2011

Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren (ROV) „Neubau der B19n zwischen Etterwinden und Wutha- Farnroda einschließlich B 88 (Ortsumgehung Wutha-Farnroda)“

1. Einleitung

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

So wird der Bau einer Ortsumgehung für den Ortsteil Etterwinden der Gemeinde Moorgrund, obwohl nicht im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 BVWP- Nr. TH8030 (Lfd.- Nr. 124) der neuen Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag des vordringlichen Bedarfs enthalten, von Seiten des Bürgervereins Mosbach e.V. uneingeschränkt befürwortet.

Die Ortsumgehung Etterwinden dient der Verkehrsentslastung des Ortes und kann somit einer erheblichen Verbesserung der Wohnqualität der Einwohner von Etterwinden mit sich bringen.

Sicherzustellen wäre dabei die Herstellung einer vollständigen Umfahrung der Ortslage Etterwinden, zur Vermeidung von jeglichem Durchgangsverkehr aus Richtung Süden/ Bad Salzungen in Richtung Norden/Eisenach, incl. eines kompletten bzw. voll wirksamen Lärmschutzes für den gesamten Ortsteil Etterwinden.

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 5.872 Kfz/24 h (in 2009) 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 VK 1 bis VK 5 dieses ROV absolut in keinem Verhältnis zum Nutzen.

Das für die Planung der neuen B 19 zugrunde gelegte Verkehrsaufkommen im Jahre 2020 ist unrealistisch, die Prognose von 2005 geht von einer Steigerung um 54 % auf 10250 Kfz/24h aus.

Real hat sich der Verkehr auf der B19 im Bereich „Hohe Sonne“ von 2005 bis 2009 aber um 12% verringert, was in den vorliegenden Unterlagen nicht erkennbar bzw. seltsamerweise als gegenteilig

beschrieben worden ist. Da viele Verkehrsteilnehmer die „alte B19“ über die „Hohe Sonne“ trotz einer Neutrassierung der B19 weiter nutzen werden, ergibt sich 2020 ein voraussichtliches Verkehrsaufkommen von <3000 Kfz/24h (30% der Prognose).

Damit ist ein Straßenneubau in dieser Größenordnung in keinem Fall zu rechtfertigen!

Selbst im Falle des Neubaus der als B 19n-Vorzugsvariante ausgewiesenen VK 4 wird, da die derzeitige B 19 über die „Hohe Sonne“ - u. a. wegen des Zuganges zum Rennsteig aus südlicher und nördlicher Richtung - als öffentliche Straße (wenn auch in anderer Baulast) bestehen bleibt und die B 19n für den Verkehr in nördlicher Richtung über Eisenach hinaus ggf. auch eine kürzere Fahrzeit bietet, erfahrungsgemäß der überwiegende Teil der Verkehrsteilnehmer diese Verkehrsverbindung (außer vielleicht an ein paar Tagen im Winter) nutzen, um nach Eisenach bzw. von Eisenach in Richtung Süden zu kommen.

Die mit dem Neubau der B 19n einhergehende Verbesserung der derzeitigen Verkehrsverhältnisse zwischen dem Endpunkt der B 19 OU Waldfisch und der (neuen) BAB A 4 ist nicht zwingend eine Ortsumgehung der Stadt Eisenach verbunden.

Ein Ausbau der B 19 vom Ortsausgang Wilhelmsthal bis zum Ortseingang von Eisenach, teilweise angelehnt an den bisherigen Bestand - z.B.: Anlegen einer Kriechspur für eine gewisse Teilstrecke und eine sich anschließende Tunnelführung von einem Punkt der bestehenden B 19 südlich des Rennsteiges bis zu einem Punkt der bestehenden B 19 nördlich des Rennsteiges - bringt „relativ geringe Eingriffe“ im Bereich des FFH- Gebietes „Nordwestlicher Thüringer Wald“ (bzw. des Naturschutzgebietes „Wartburg – Hohe Sonne“) benötigt aber dafür keine mehr als 50 ha Fläche, wie die Vorzugsvariante VK 4, und lässt dafür die Natur im Bereich der Fläche zwischen Etterwinden – Kittelsthal – Wutha- Farnroda – Mosbach und Wilhelmsthal unberührt.

Vorhandene negative Auswirkungen der bestehenden B 19 auf den Tourismus - hier: u.a. auf die „Drachenschlucht“ - wie sie in den ROV- Unterlagen beschrieben worden sind, können von Seiten des BV Mosbach nicht nachvollzogen werden.

Eine bessere Reklame für Sehenswürdigkeiten (einmal vom UNESCO-Weltkulturerbe „Wartburg“ abgesehen) – als die direkte Fahrt an der Örtlichkeit dieser Sehenswürdigkeit vorbei – kann es nicht geben.

Die angestrebte Verkehrsentslastung des Ortskerns von Wutha- Farnroda durch die Verlagerung der B 88 auf die westliche Seite von Wutha- Farnroda und deren Zusammenführung/ Kopplung mit der B 19n zur Bündelung der Verkehrsströme weiter bis zur „ehemaligen Anschlussstelle Wutha- Farnroda“ wird, u.a. im Hinblick auf die fehlende Verbindung von der v.g. ehemaligen Anschlussstelle bis zur neuen BAB A 4 in Richtung Norden/Osten nicht angenommen werden.

Die am südlichen Ortseingang der B 88 Wutha- Farnroda ankommenden Verkehrsströme werden in Richtung Norden/Osten – auch beim Bau dieser B 88 Ortsumgehung (und sogar nach Fertigstellung der v.g. OU Stockhausen) – nicht erst bis zur ehemaligen Anschlussstelle Wutha- Farnroda (bzw. fast bis nach Eisenach) fahren, um dann auf Umwegen (über die Landesstraße L 1021/Kreisstraße K 2A bzw. die OU Stockhausen) zur neuen Anschlussstelle Eisenach-Ost bei Großenlupnitz bzw. zur Bundesstraße B 84 in Richtung Bad Langensalza zu kommen, sondern sie werden die Strecke über die bestehende B 88 Ortsdurchfahrt Wutha- Farnroda und die Landesstraße L 3007 zur neuen Anschlussstelle Sättelstädt nehmen. Der teilweise 3-spurige Ausbau einer Teilabschnitte der B 19n und besonders der B 88 OU Wutha-Farnroda ist – im Hinblick auf die total überzogenen Prognosewerte der ROV- Unterlagen – nicht notwendig.

Bezüglich dieser überzogenen Prognosewerte und die damit verbundene Kostenerhöhung in Bezug auf den 3-spurigen Ausbau vor allem der B 88 OU Wutha- Farnroda und dabei besonders des größten Brückenbauwerks (Brücke über das „Mosbachtal“) - liegt der Verdacht nahe, dass die VK 4 schön gerechnet ist.

3. Bauvorhaben

Die derzeitig veranschlagten Baukosten für die Vorzugsvariante (VK4) mit knapp unter 99 Mio. Euro sind bereits mehr als 2/3 höher, wie die im Bundesverkehrswegeplan 2003 eingestellten 60,6 Mio. Euro. Erfahrungsgemäß steigen diese Baukosten während der weiteren Planungsschritte und der Bauausführung noch an.

Alle anderen Varianten VK1-3 und VK5 sind mit ca. 108,5 Mio. bis knapp 138 Mio. Euro wesentlich teurer, was zweifellos vermuten lässt, dass die Begründung für diese Vorzugsvariante (VK4) überwiegend finanziell motiviert ist.

Diese hohen Baukosten sind nach Meinung des BV Mosbach für das geringe Verkehrsaufkommen nicht sinnvoll und entsprechen nicht einem sorgsamem Umgang mit Steuermitteln bei einer ständig steigenden Staatsverschuldung.

Laut Darlegung des zuständigen Referatsleiters für Raumordnung des Thüringer Landesverwaltungsamtes - anlässlich des Termins zur Einsichtnahme des BV Mosbach in die Unterlagen dieses ROV am 26. Januar 2011 im Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr - ist die Entlastung von Eisenach kein Ziel dieser Umverlegung der B 19.

Bleibt die Frage offen, welchen Nutzen dieses Vorhaben wirklich erkennen lässt ?

Noch zudem die geplante Varianten nur zu einer Verlagerung der Verkehrsströme in Eisenach aus der Südstadt in den Nordosten Eisenachs (Gothaer Straße) führen.

4. Regionale Entwicklung

Zum einen wird durch diese Umverlegung der B 19 der Fernverkehr in die Region gezogen, u. a. auch in Ortschaften ohne derzeitige verkehrliche Vorbelastung, was zu einer weiterer Abwanderung der Einwohner aus dem ländlichen Raum führt.

Zum anderen wird durch das Umfahren von Eisenach der Tourismus und die daraus resultierenden Umsätze im Bereich der Stadt Eisenach nicht verbessert, sondern noch weiter geschwächt.

4.1 Verkehrswirksamkeit

Der BV Mosbach beurteilt die Einstufung der Verkehrswirksamkeit der Vorzugsvariante (VK4) in die Kategorie „sehr günstig“ als grundlegend falsch, da es sich bei der VK 4 - in Verbindung mit der B 88 Ortsumgehung Wutha- Farnroda - um die längste Variante handelt, die einige Orte/Ortsteile zusätzlich bzw. neu belastet.

4.2 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.

Die Varianten (VK4+5) sollen laut vorliegender Planung oberhalb des Waldbades - aus dem Wald kommend – über einem Damm und eine Brücke (ca. 100 m vom Waldbad entfernt) das Tal durchqueren bzw. überspannen. 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.

4.3 Lärm- und Abgasbelastung

Der Einfluss der Lärm- und Abgasbelastung ist äußerst mangelhaft dargestellt, auch wenn die Vorzugsvariante (VK4) die schlechteste Bewertung für das Schutzgut Luft/Klima erhält.

Darauf wird aber im Text nicht ausführlicher eingegangen, vielmehr wird auf eine Entlastung von Etterwinden und Wutha- Farnroda hingewiesen, die Neubelastung bisher noch nicht oder wenig beeinträchtigter Gebiete dagegen, wird nur sehr oberflächlich bewertet.

Auch fällt auf, dass der Ortsteil Wilhelmsthal der Gemeinde Eckardtshausen (nachfolgend: Wilhelmsthal) nicht gleichrangig zu den übrigen Orten/Ortsteilen betrachtet wird.

Auch ist nicht nachvollziehbar, warum Etterwinden für Klima/Luft durch die VK 1-3 weniger entlastet wird, als durch VK4/5. Aufgrund der topografischen Lage („Amphitheater“) von Etterwinden wird der Verkehrslärm zu stärkerer Beeinträchtigung führen als bei der VK 1-3.

„Durch die VK4 werden die bewerteten Erholungsräume in der Gesamtsumme am stärksten betroffen (...) wird dadurch relativiert, dass (...) bereits 160 ha Erholungsraum verlärm sind“

Das Zitat unterstellt, dass durch die Neutrassierung die momentane Schallpegelbelastung deutlich zurück geht, was aber nicht erwiesen ist, da Straßen nicht zurück gebaut werden, neue Trassen dazu kommen und die Verkehrsprognosen der Straßen (wie bereits ausgeführt) fraglich sind. In der Summe wird damit eine zusätzliche Lärmbelastung des gesamten Bereiches provoziert.

Das Thema Lärmschutz wird in der vorliegenden Bearbeitung ebenfalls vernachlässigt!

Für Etterwinden ist für den nordöstlichen Ortsrand aktiver Lärmschutz vorgesehen und für Wilhelmsthal reicht es gerade noch für Lärmschutz an den Gebäuden der ehemaligen Ferienhausanlage. Im weiteren Verlauf der B19n in Richtung Norden (Mosbach, Rothenhof [Stadtteil der kreisfreien Stadt Eisenach]) werden voraussichtlich keine Grenzwerte überschritten und es ist deshalb kein Lärmschutz vorzusehen. Diese Aussage ist für den BV Mosbach unter dem Aspekt, dass im Bereich Mosbach die Trasse ja ca. 150 m an der Wohnbebauung vorbei läuft, nicht akzeptabel!

Wie bereits dargelegt ist auch die Abgasbelastung - die besonders durch die VK 4+5 auf Mosbach wirkt - nicht genügend bewertet worden. Die Trasse zerschneidet, insbesondere durch die Dammlage oberhalb des Waldbades, wertvolle Kaltluft- und Frischluftgebiete und deren Luftströme, die frische - bisher unbelastete Luft - in Richtung der Ortslage/Siedlung von Mosbach führt. Diese Zerschneidung des Frischluftzugkorridors und die im Planungsraum vorherrschende Westwindströmung hätten, bei Realisierung des Varianten VK 4+5, den Eintrag von Schadstoffen bis in den Ortskern von Mosbach zur Folge.

Mikrometeorologisch ist durch die Bildung von durchfahrenen Inversionsschichten bei Kaltluftstauungen eine Aufkonzentration von Luftschadstoffen zu erwarten. Es ist nicht nachzuvollziehen, warum das nicht zu einer Schädigung der Gesundheit beim Schutzgut Mensch führen sollte.

4.4 Landschaftsbild

Das Landschaftsbild wird in der vorliegenden Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) (Karte 6) mit „sehr hoch“ bewertet. Diese Bewertung wird mit folgender Aussage stark abgeschwächt „Die Talbrücke im Langetal stellt zwar eine Querung des ausgeprägten Talraumes dar, ist jedoch aufgrund der Enge,

sowie der nicht weitreichenden Einsehbarkeit durch den Waldbestand als nicht auswirkungsrelevant auf das Landschaftsbild anzusehen...“

Der BV Mosbach fordert, das in Karte 6 als „sehr hoch“ bewertete Landschaftsbild auch so zu gewichten und zu bewerten und die Aussage, dass die Brücke nicht auswirkungsrelevant auf das Landschaftsbild ist, zu korrigieren!

Ebenso fordert der BV Mosbach eine vollständige Katalogisierung aller Fernblicke, insbesondere im Zusammenhang mit der VK 4+5, wie die Schlossachse zum Schloss Wilhelmsthal, das Schwalbennest, den Hirschstein, den Drachenstein, den Prinzessinnensteig und den Wachstein. Diese werden alle erheblich abgewertet.

4.5 Lebensqualität und Lebensperspektive

Die vorliegende Planung, insbesondere der Trassenkorridor der VK 4+5, 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 sinken.

5. Kultur- und Sachgüter

Die Trassenplanung der VK 4+5 entwertet, nach Auffassung des BV Mosbach, die Schönheit der Kulturgüter wie des Schlosses Wilhelmsthal, welches nicht annähernd die Bewertung findet wie es dies verdient. Auch ist der aktuelle Sachstand der Übernahme der Schlossanlage durch die Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten nicht bekannt und zu korrigieren!

Im Konfliktschwerpunkt 1 sind der Prinzessinnensteig und das Schloss Wilhelmsthal wurde gar nicht erst berücksichtigt!

5.1 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 derart gravierend, dass die Frage gestellt werden muss, welchen Sinn und Zweck die von der Staatsregierung so hoch gepriesenen Biotopkartierungs- und Biotopvernetzungsprogramme haben sollen, wenn sie zugleich durch solche Straßenplanungen als absurd dargestellt werden.

Die vorliegenden graphischen und textlichen Darstellungen weisen relativ weiträumige Tabuzonen, als Rückzugsmöglichkeit bzw. als Verbreitungsgebiet für die Wildkatze aus.

Besonders bei der Vorzugsvariante VK4 werden diese Zonen durchschnitten, was den Sinn dieser Ausweisung fraglich macht. Wir fordern eine Trassenfindung, die sich an die Tabuzonen der UVS hält und die ungestörte Verbreitung dieser Art zulässt.

Die nachgewiesenen Fledermausarten (u. a. FFH- Anhang II Arten), deren Jagdhabitats und Flugrouten, wie in der UVS dargestellt, sind bei der Bewertung zu berücksichtigen und nicht durch die Planung der Vorzugsvariante erheblich zu beeinträchtigen.

Dass diese Beeinträchtigungen nur eine mittlere Konfliktbewertung erhalten und davon ausgegangen wird, dass sich die Arten an den hinzukommenden Lärm und Verkehr gewöhnen und die Trassen überfliegen ist schlichtweg eine voreilige Verharmlosung der Tatsachen.

Ebenso sind Nachweise der Wirksamkeit von Querungshilfen und Lenkungskonzepten für die kartierten Fledermausarten noch nicht erbracht.

5.2 Arteninventar

Die Vorzugsvariante (VK4) ist - bzgl. des Schutzguts „Fauna“ - durchgängig die weitaus schlechteste Variante!

Warum diese Aussage nicht als „sehr ungünstig“ bewertet wurde ist nicht nachvollziehbar und führt zu einer fehlerhaften Gesamtbewertung.

Auch ist die Kartierung der aufgeführten Arten keinesfalls vollständig. Es fehlen u. a. das Vorkommen der Wildkatze rund um Mosbach sowie das Vorkommen des Schwarzstorches mit mehreren Individuen.

Wir fordern die Fledermaus und Vogelbiotope und -quartiere zu erfassen, zu bewahren und zu entwickeln sowie eine exakte Inventarisierung der Naturraumausstattung (z.B. Wochenstuben).

5.3 Flächenverbrauch

Die Vorzugsvariante (VK 4) benötigt die meiste Fläche, was der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung zuwider läuft. Bei dieser Variante werden mindestens 57 ha Fläche, davon 23 ha Wald vernichtet und somit wertvolle Lebensräume. Aufgrund dessen ist auch der höchste Kompensationsbedarf zu verzeichnen. Hierbei drängt sich die Frage auf, aus welchem Grund die VK4 als Vorzugsvariante deklariert wird.

5.4 Schutzwürdigkeit / Beeinträchtigung Schutzgebiete

Das Planungsgebiet befindet sich im LSG „Thüringer Wald“. Dies findet aber in der vorliegenden Ausarbeitung keine Berücksichtigung.

Des Weiteren liegt im Planungsgebiet ein FFH- Gebiet „Nordwestlicher Thüringer Wald“, welches durch die VK1 zerschnitten wird. Diese Variante wird durch die vorliegende FFH-VP als erheblich bewertet und somit abgelehnt.

Die VK 4+5 führen ebenfalls zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH- Gebietes, die mit einem „hohen Beeinträchtigungsgrad“ bewertet werden.

Diese Bewertung wird aber durch die verbal-argumentative Wertung der FFH-VP fälschlicherweise verharmlost, in dem ausgesagt wird, dass mit passenden Minimierungsmaßnahmen die Erheblichkeitsschwelle höchstwahrscheinlich unterschritten wird.

Diese Aussage in diesem Stadium der Vorplanung, in dem es noch keine genauen Angaben des Flächenverlustes und der damit verbundenen Beeinträchtigungen gibt, ist schlichtweg falsch.

Der BV Mosbach fordert einen Nachweis, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen des FFH- Gebietes bei VK4 gegeben sind.

Ebenfalls fordert der BV Mosbach, dass die Bewertung der neuen Beeinträchtigungen ohne Hinzurechnen der bestehenden „alten“ B19 vollzogen wird, da bereits bestehende Schwachstellen, neue Beeinträchtigungen nicht rechtfertigen!

...

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

Das FFH - Gebiet „Nordwestlicher Thüringer Wald“ wurde bereits 2005 in seinen Grenzen verändert und es entstand eine Art „Wespentaille“. Seltsamerweise queren gerade die Varianten durch Mosbach (VK4+VK5) genau an dieser Stelle das Schutzgebiet.

Für den BV Mosbach ist es offensichtlich, dass die Gebietsgrenzen dieses FFH- Gebietes so festgelegt wurden, das die Vorzugsvariante VK 4 realisierbar ist bzw. realisierbar gemacht werden soll.

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

5.5 Raumwiderstand

Insgesamt stellt die UVS für das Gebiet der VK4 eine sehr hohe Konfliktdichte bzw. einen sehr hohen Raumwiderstand fest.

Damit bestätigt die UVS die Erkenntnisse des BV Mosbach 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.

6. Wasser

6.1 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!

6.2 Oberflächengewässer

Von dem geplanten Vorhaben werden mehrere Oberflächengewässer negativ verändert.

Der BV Mosbach ist der Auffassung, dass diese Eingriffe in der UVS mit einer zu niedrigen Risikostufe bewertet wurden. Für die Veränderung aller betroffenen Bachläufe muss die Risikostufe „sehr hoch“ eingesetzt werden.

Die baubedingten Beeinträchtigungen der Mittelgebirgsbäche im Trassenbereich mit den Schäden bei einem Starkregen- oder Schneeschmelzereignis zu vergleichen, ist, wie fast alle vorliegenden Bewertungen nicht nachvollziehbar.

Das Stillgewässer südlich des Mühlteiches und am Ausgang des Katztales bei Wilhelmsthal werden mitsamt der amphibischen Faune nicht berücksichtigt, ebenso die Quellgebiete südliches Katztal. Wir fordern dies zu korrigieren.

6.3 Wasserschutzgebiete

Das Wasserschutzgebiet wird nicht berücksichtigt, obwohl dieses Gebiet fast auf der gesamten Länge der Trasse der Vorzugsvariante VK 4 beeinträchtigt wird.

7. Boden

7.1 Landwirtschaft

Durch alle Trassen werden landwirtschaftliche Nutzflächen beansprucht und zerschnitten. Der BV Mosbach 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.

7.2 Schutz des Bodens

Das Schutzgut Boden wird durch VK4 am höchsten belastet. Eine Verrechnung mit der Vorbelastung ist unzulässig, da diese nicht reversibel ist und eine Entsiegelung oder Nutzung der vorhandenen Trasse in ausreichendem Maße nicht geplant ist.

Der geplante Straßenbau ist mit den einschlägigen gesetzlichen Vorgaben und Programmen zum Schutz der unvermehrten Lebensgrundlage „Boden“ nicht zu vereinbaren.

8. Fazit

Die vorliegende Planung der Umverlegung der B19, einschließlich aller Varianten, insbesondere der Vorzugsvariante (VK4) lehnt der BV Mosbach jedoch aus grundsätzlichen verkehrspolitischen Gründen, sowie den nicht ausgleichbaren erheblichen, negativen Folgewirkungen für die Natur, die Landschaft, den Menschen und die Umweltschutzgüter insgesamt, entschieden ab.

- a) Das Kosten-Nutzen-Verhältnis, der dem Raumordnungsverfahren zugrunde liegenden Varianten, insbesondere der Vorzugsvariante (VK4), ist selbst ohne Berücksichtigung der ökologischen Folgeschäden, nicht zu verantworten.
- b) Die durch die DEGES benannte Vorzugsvariante VK 4 ist ausschließlich wegen der vermeintlich geringsten Kosten die Vorzugsvariante.
- c) Der angelegte Bewertungsmaßstab ist methodisch und inhaltlich in weiten Teilen, wie oben angeführt falsch und nicht nachvollziehbar:
 - Vorbelastungen werden in der Prognose berücksichtigt; dadurch werden zusätzliche (neue) Belastungen zu schwach oder gar nicht bewertet.
 - „Nachrangige Gefährdungen werden nicht berücksichtigt und stellen keine Gefährdung dar“,

Übergeordnet zu all den o. g. Einzelaspekten, die schon für sich genommen eine negative Gesamtbewertung des Vorhabens zur Folge haben müssen, weist der BV Mosbach 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 BV Mosbach fest, dass die von den Planungsträgern vorgelegte Trassenführung, insbesondere die der Vorzugsvariante, weder raumverträglich im Sinne des Raumordnungsgesetzes als 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, den Untersuchungsrahmen neu festzulegen, die Verkehrsprognosen in realistischer Art und Weise zu überarbeiten, mögliche raumverträgliche Trassenvarianten - bei entsprechendem Nachweis der Notwendigkeit - mit den Trägern öffentlicher Belange sowie Ortskundigen Vertretern zu diskutieren und das ROV neu zu beantragen.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Kehr

Abdruck: Gemeinde Wutha-Farnroda