



Gegen die Umverlegung der Bundesstraße 19, Wilhelmsthal. Hohe Sonne, wendet sich auch der Bund für Umwelt und Naturschutz in Mosbach und macht das mit Stopp-Schildern an der Strecke deutlich. Foto: Sascha Willms

# Gravierender Einschnitt in den Thüringer Wald

Zur Umverlegung der B 19: Wie wird sich die Stadt Eisenach entscheiden?

**Zur Thematik Umverlegung der B 19 erreichte uns Post von Nordin Renner aus Mosbach. Er ist Mitglied der BUND-Ortsgruppe und fragt: Wie entscheidet sich Eisenach?**

Aus Sicht der BUND-Ortsgruppe Mosbach wird beim Thema „Umverlegung der B 19“ derzeit bei bestimmten Personen eine insbesondere auf Emotionen und Fehlwissen basierende Debatte forciert. Dabei sind Akteure am Werk, die offensichtlich Partikularinteressen verfolgen. Das führt aus unserer Sicht dazu, dass Entscheidungsträger teilweise sogar bewusst Weichenstellungen vornehmen, die weder im Sinne der Region noch einer nachhaltigen Entwicklung von Stadt und Umland sind. Entwicklungsmöglichkeiten zukünftiger Generationen drohen dabei buchstäblich unter die Räder zu geraten.

Wir möchten einige Argumente und Fakten zum Thema vorbringen:

Ein Raumordnungsverfahren für die Ortsumgehung von Stockhausen ist derzeit nicht absehbar. In der Meldung des Freistaates zum Bundesverkehrswegeplan 2015 ist diese Strecke zwar vorgesehen. Weil die Meldungen der Landesregierung aber ohne Priorisierung erfolgten, erscheint ein Bau in zeitlicher Nähe zur derzeit diskutierten Streckenführung zwischen Wilhelmsthal und Wutha-Farnroda unrealistisch. Vor diesem Hintergrund sollte man auch den Zeitraum der möglichen Realisierung einer Umverlegung der B 19 zwischen Wilhelmsthal und Wutha-Farnroda beachten. Selbst, wenn alles gut läuft, min-

destens 20 Jahre! Damit wird bei einer Realisierung der Tunnelvariante über Jahre zusätzlicher Durchgangsverkehr in die Gemeinden entlang der ehemaligen B 7 zwischen Eisenach und Sättelstädt gelenkt, da ein freiwilliger Umweg über die nördlich der Hörseberge verlaufende A 4 bei stetig steigenden Benzinpreisen unrealistisch ist.

Erklärtes Ziel der Verkehrsplaner ist es nach den Aussagen im Raumordnungsverfahren, den großräumigen Fernverkehr zu beschleunigen. Verkehr auf der heutigen B 19 mit dem Fernziel Nord wird versuchen, zum zukünftigen Autobahndreieck A 4/A 44 bei Herleshausen zu gelangen. Wer hat einmal auf die Karte geschaut und sich gefragt, warum die B 19 auf den letzten 10 Kilometern in einem Bogen über den Thüringer Wald östlich um Eisenach geführt werden soll, um dann an der heutigen Anschlussstelle Eisenach West zu enden? Weiträumiger Fernverkehr mit Ziel Erfurt und Gotha kann ohnehin die Südroute über die A 71 nutzen.

Die im Raumordnungsverfahren vorgelegten Untersuchungen zum Einfluss auf die Natur sind leider von fachlich sehr minderer Ausführung. Eine Variantendifferenzierung ist damit naturschutzfachlich nicht möglich.

Städte sind immer an zentralen Verkehrsknotenpunkten entstanden. Kann es im Sinne Eisenachs sein, sich gerade in dem Zeitraum von einem lebenswichtigen Zustrom abzuschneiden, wenn in absehbarer Zukunft auf nahezu emissionsfreie Elektromobilität gewech-

selt wird? Zwischen Eisenach und Wilhelmsthal wurden über Jahrhunderte parkähnliche Landschaften gestaltet. Erinnert sei exemplarisch an den Kartausgarten, Waldpark Wartburg und den Schloss- und Außenpark Wilhelmsthal. Insbesondere auch an den von Gottlob König erschlossenen Teil der Drachenschlucht. Leider werden Kulturdenkmäler aus dieser Zeit wie die Phantasie, Hohe Sonne gänzlich von Entwicklungsmöglichkeiten ausgeschlossen, oder wie am Schloss Wilhelmsthal nur sehr mühselig revitalisiert.

Eisenach liegt hervorragend günstig zwischen Rhön, Hainich und im Thüringer Wald. Ist es nicht sinnvoll, dieses Potenzial stärker zu nutzen? Wie wirkt sich dort eine Straße mit bis zu 100 Meter breiten und 30 Meter tiefen Trasseneinschnitten in unmittelbarer Stadtnähe aus? Helfen für eine Entwicklung Eindrücke, wie sie jeder von der Zufahrt zur Autobahn Meiningen Nord kennt?

Es ist allgemein bekannt, dass neben ausreichend bezahlten Arbeitsplätzen ein sozial-familiales Umfeld sowie Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten in einem ausgeglichenen Miteinander ein Garant dafür sind, dass Menschen zuziehen und neue Arbeitsplätze schaffen. Wie wirkt sich darauf ein gravierender Einschnitt in den Thüringer Wald aus?

Die Strecke zwischen Wilhelmsthal und Wutha-Farnroda kostet auf 7,6 Kilometern Länge schon nach heutigen Planungen mehr als 200 Millionen Euro. Wie viele Autos können eigent-

lich täglich mehr über die Hohe Sonne fahren, bevor die Energie zum Bau des Tunnels wieder eingespart wurde?

Selbst wirtschaftsnahe Medien wie das Handelsblatt vom 15. August 2013 stellen fest, dass ein weiterer Ausbau von Fernstraßen in Deutschland im Vergleich keinen zusätzlichen Effekt bringt. Demnach besitzt Deutschland nach Erhebungen des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt- und Raumforschung bei Straßen die effektivste Infrastruktur in der Europäischen Union. Gleichzeitig geht in Deutschland der Verkehr summarisch seit Jahren zurück. Trotzdem soll zusätzlicher Fernverkehr durch die Region gelenkt werden!

Abschließend wünschen wir uns von den Oberen in Stadt Eisenach und Kreis, dass sie möglichst bald basierend auf einer gemeinsamen Zukunftsstrategie Entscheidungen herbeiführen, die langfristig tragen. Für ein lebenswertes Eisenach. Der kurz-sichtigen Entscheidungen hatten wir in den letzten 20 Jahren leider schon zu viele.

Dazu erlauben wir uns noch einen Hinweis mit auf den Weg zu geben: Vielversprechend erscheint der vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung erforschte Ansatz der internationalen Vereinigung lebenswerter Städte ([www.cittaslow.info](http://www.cittaslow.info)).

Mit Verve und ein wenig Geduld kann dann etwas entstehen, wie man es ansatzweise zum Beispiel in der „Blumenstadt“ Bad Langensalza im Unstrut-Hainich-Kreis bereits nachvollziehen kann.