

**THÜRINGER LANDESVERWALTUNGSAMT
- OBERE LANDESPLANUNGSBEHÖRDE -**

RAUMORDNUNGSVERFAHREN

**„Neubau der B 19n zwischen Etterwin-
den und Wutha-Farnroda“, Ergän-
zungsunterlage Variante V4**

**Landesplanerische Beurteilung
vom
19.09.2014**

Inhaltsverzeichnis

A	EREBNIS DES RAUMORDNUNGSVERFAHRENS	3
I	Gesamtergebnis	3
II	Maßgaben	3
III	Hinweise für das nachfolgende Verfahren.....	5
B	UNTERSUCHTES VORHABEN	6
C	ANGEWANDTES VERFAHREN	9
D	BETEILIGTE	11
E	RAUMORDNERISCHE ABWÄGUNG	12
1.	Raumstruktur	13
2.	Siedlungsstruktur	16
3.	Verkehrsinfrastruktur	22
4.	Ver- und Entsorgungsinfrastruktur	28
5.	Freiraumsicherung.....	30
6.	Hochwasserschutz.....	38
7.	Landwirtschaft	39
8.	Forstwirtschaft	42
9.	Rohstoffsicherung und Rohstoffgewinnung.....	44
10.	Tourismus und Erholung.....	44
F	RAUMORDNERISCHE GESAMTABWÄGUNG	48
G	ABSCHLIEßENDE HINWEISE ZUM RAUMORDNUNGSVERFAHREN	53

ANHANG

- I. Wesentliche Ergebnisse der Anhörung
- II. Raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung
- III. Raumordnerische Natura-2000-Verträglichkeitsprüfung

A ERGEBNIS DES RAUMORDNUNGSVERFAHRENS

I. Gesamtergebnis

Das vom Landesamt für Bau und Verkehr entsprechend den Verfahrensunterlagen beantragte Vorhaben

„Neubau der B 19n zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda“, Ergänzungsunterlage Variante V4

entspricht unter Beachtung der in Punkt A.II aufgeführten Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung.

II. Maßgaben

- M01** Für die bisherige Trasse der B 19 zwischen Wilhelmsthal und Eisenach sind verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen vorzusehen, die die verbleibende Verkehrsbelegung auf das unbedingt erforderliche Maß reduzieren. Die Erreichbarkeit des Objektes Hohe Sonne ist zu gewährleisten.
Im Zuge der B 19n Ortsdurchfahrt Wilhelmsthal sind bau- und verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen zu prüfen und umzusetzen.
- M02** Zur verkehrlichen Entlastung von Wilhelmsthal ist unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit die Möglichkeit zu prüfen, den Tunnelverlauf der Neubautrasse bereits südöstlich von Wilhelmsthal (Tunnelportal etwa bei Bau-km 5+100) zu beginnen und im Bereich des Hirschsteines den Verlauf der Variante V4 wieder aufzunehmen.
- M03** Es ist unter ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu prüfen, das nordöstliche Tunnelportal zur Reduzierung des forstlichen Eingriffes so zu verlegen, dass eine Unterquerung des Geisberges erfolgen und im weiteren Verlauf die Trasse der V4 am Kohlberg nordwestlich in Richtung Fischbachtal verschoben werden kann. Eine Überbauung des Fischbachtals ist auszuschließen.
- M04** Die erforderlichen Tunnelnebeneinrichtungen sind so anzulegen, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes ausgeschlossen werden kann. Die Anbindung des überregional bedeutsamen „Campingparks Eisenach“ sowie der Taubeneller Mühle an die B 19n sind in geeigneter Weise zu gewährleisten.
- M05** Zum Schutz des nach Wasserhaushaltsgesetz vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebietes der Hörsel ist im Raum zwischen Rothenhof und Eichrodt ein ausreichend dimensioniertes Brückenbauwerk zur Querung von Hörselaue, Bahnstrecke und ehemaliger B 7 vorzusehen.
- M06** Der Neubau der B 19n ist zur Vermeidung von Beeinträchtigungen regional bedeutender Grundwasserressourcen aufgrund der überwiegenden Lage im Wasserschutzgebiet III, der Querung des Wasserschutzgebietes II im Bereich der Hörsel sowie der unmittelbaren Trassennähe zu den Wassergewinnungsanlagen Taubenellenmühle und Rothenhof in Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde entsprechend den Anforderungen der Richtlinien für den Bau von Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag) auszuführen.
- M07** Zum Nachweis der geologischen Unbedenklichkeit der Baumaßnahme und zur Vermeidung negativer hydrogeologischer Auswirkungen auf über dem Tunnelbauwerk und im Umfeld der Trasse befindliche naturschutzfachlich wertvolle Flächen sind insbesondere für das Tunnelbauwerk sowie für Brückenbauwerke, Auftrag- bzw. Ein-

schnittbereiche im notwendigen Umfang hydro- und ingenieurgeologische Untersuchungen für das Baugrund- und Gründungsgutachten durchzuführen.

Es ist zudem ein Konzept zu erstellen, welches den Umgang mit dem beim Tunnelbau anfallenden Aushub regelt. Die im Zuge von Bau- und Tunnelarbeiten anfallenden Erd- und Gesteinsmassen sind so zu lagern, dass eine Beeinträchtigung von Vorrangflächen Freiraumsicherung und Landwirtschaftliche Bodennutzung sowie von wertvollen Flächen der Forstwirtschaft ausgeschlossen werden kann.

- M08** In Vorbereitung der Detailplanung sind in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden und –verbänden die vorliegenden Bestandsdaten insbesondere für Amphibien und Rotwild, aber auch für Fledermäuse und Wildkatze zu aktualisieren und durch faunistische und floristische Nachuntersuchungen zu ergänzen (u.a. Rotwild-Telemetrierung). Auf dieser Grundlage ist die vorliegende Unterlage zur "Artenschutzrechtlichen Prüfung" zu überarbeiten.
- M09** Bei der Festlegung von Kompensationsmaßnahmen sollen auf der Grundlage der aktualisierten Bestandsanalyse insbesondere folgende Aspekte Beachtung finden:
- vollständiger oder teilweiser Rückbau der B 19 zwischen Wilhelmsthal und Eisenach in Abhängigkeit der Prüfergebnisse von Maßgabe M02
 - vorrangige Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Rahmen eines Kompensations- bzw. Flächenpools
 - Anwendung geeigneter Querungs-, Schutz- bzw. Leiteinrichtungen zur Minimierung der Zerschneidungseffekte von faunistischen Lebensräumen sowie zum Schutz der Flugrouten von Fledermäusen bzw. der Wanderbewegungen von Amphibien, Großwild (insbesondere Rotwild) und Wildkatze vor allem im Raum Etterwinden bis Wilhelmsthal und im Bereich des Kohlberges (hier z.B. die Prüfung der Anlage einer Grünbrücke)
 - Nutzung unwirtschaftlicher Rest- und Splitterflächen für Kompensationsmaßnahmen
 - Anlage von Waldrändern zur Stabilisierung der vom Trassenverlauf betroffenen Waldkomplexe am Kohlberg und nordöstlich von Wilhelmsthal
- M10** Die Funktionalität des vorhandenen land- und forstwirtschaftlichen, Wander- und Radwegenetzes, der bestehenden Meliorationsanlagen sowie eine sinnvolle Bewirtschaftung der verbleibenden landwirtschaftlichen Flächen sind während und nach der Bauphase zu gewährleisten. Anzahl und Lage der für die Landwirtschaft erforderlichen Querungsmöglichkeiten sind in Abstimmung mit dem zuständigen Landwirtschaftsamt frühzeitig festzulegen.
- M11** Im Zuge der Erarbeitung der Unterlagen für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren sind die im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens Wutha im Wege- und Gewässerplan nach § 41 FlurbG genehmigten und bereits umgesetzten Ausbaumaßnahmen besonders zu berücksichtigen. Eventuelle Auswirkungen aus der Neubaumaßnahme der B 19n sind frühzeitig mit dem zuständigen Amt für Landentwicklung und Flurneuordnung abzustimmen.
- M12** Zur fachgerechten und umfassenden Untersuchung, wissenschaftlichen Dokumentation sowie Bergung möglicher archäologischer und paläontologischer Denkmale sind frühzeitig vor Beginn der Baumaßnahme mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen und gegebenenfalls über Vereinbarungen zu regeln.
- M13** Die Funktionen bestehender Strom- und Gasleitungen (insbesondere das Unterwerk der DB AG sowie die 110 kV-Leitung der Thüringer Energie), der Wasserver- und Abwasserentsorgungsanlagen (insbesondere für den Campingplatz „Altenberger See und die „Taubeneller Mühle“) sowie der Telekommunikationsanlagen sind zu gewährleisten. Erforderliche Umverlegungen bzw. Neuplanungen sind frühzeitig mit den zuständigen Versorgungsbetrieben abzustimmen.

In besonderem Maße sind

- im Bereich nördlich Etterwinden zwischen Elte und B 19 die Planung des Zweckverbandes Wasserversorgung und Abwasserbehandlung Horschlietter Mulde-Berka/Werra für eine Kläranlage mit dem künftigen Trassenlauf der B 19n abzustimmen und
- die von der Wartburg-Stiftung Eisenach betriebene Wasserleitung zwischen Ruhla, Wilhelmsthal und Wartburg einschließlich entsprechender Anlagen zu schützen und die weitere Wasserversorgung zu gewährleisten. Hierzu sind frühzeitige Untersuchungen zum Feststellen der genauen Lage der Leitung mit dem Versorgungsträger abzustimmen.

III. Hinweise für das nachfolgende Verfahren

- H01** Im Zusammenhang mit der Erarbeitung der Feinplanung des Vorhabens sind nachfolgende Aspekte zu prüfen und gegebenenfalls in die Plangenehmigungsunterlagen einzuarbeiten:
- Berücksichtigung der vom Straßenbauamt Südwestthüringen vorgelegten Anmerkungen zu trassierungstechnischen Parametern
 - Berücksichtigung der perspektivischen Anbindung der B 19n an die BAB4-Anschlussstelle Eisenach-Ost (Ortsumfahrung Stockhausen) sowie einer evtl. Verknüpfung mit einer Ortsumfahrung Wutha-Farnroda im Zuge der B 88
 - Anbindung des Gewerbegebietes „Große güldene Aue“ an die B 19n
- H02** Aufgrund der großräumigen Bedeutsamkeit der dem Transeuropäischen Eisenbahnnetz für Hochgeschwindigkeitsverkehre (TEN HGV) zuzuordnenden DB-Strecke Halle-Gunthershausen sind die technischen Parameter des Bauwerkes im Zuge der B 19n über die Gleisanlagen frühzeitig mit der Deutschen Bahn AG abzustimmen.
- H03** Für die Ableitung des Niederschlagswassers sind die anfallenden Einleitmengen, die Einleitstellen und die Nachweise vorzulegen, dass der zur Einleitung vorgesehene Vorfluter das Niederschlagswasser hydraulisch zusätzlich ableiten kann. Alle hierzu erforderlichen Details sind mit der zuständigen Wasserbehörde abzustimmen.
- H04** Im Zuge der Erarbeitung der Unterlagen für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren sind die im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens Wutha im Wege- und Gewässerplan nach § 41 FlurbG genehmigten und bereits umgesetzten Ausbaumaßnahmen besonders zu berücksichtigen. Eventuelle Auswirkungen aus der Neubaumaßnahme der B 19n sind frühzeitig mit dem zuständigen Amt für Landentwicklung und Flurneuordnung abzustimmen.
- H05** Der Entzug land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen ist mit dem zuständigen Landwirtschaftsamt bzw. Forstamt hinsichtlich der Bewirtschaftungsverhältnisse abzustimmen und muss auf den notwendigen Umfang begrenzt werden. Das gilt auch für den zeitweiligen Entzug von Flächen während der Bauphase. Dabei sind Existenzgefährdungen und unbillige Härten für Landwirtschaftsbetriebe durch eine Optimierung des Trassenverlaufes weitestgehend auszuschließen.
- H06** Im Zusammenhang mit der Aktualisierung der Bestandsdaten sollte geprüft werden, ob die Notwendigkeit zur Einbeziehung der Betrachtung von Auswirkungen auf die Fischfauna erforderlich ist und in welchem Maße Gefährdungen von wertvollen Orchideenbeständen durch Oberflächenwasser-Abfluss relevant sind.
- H07** Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind auf der Grundlage der 16. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung) nachvollziehbare Berechnungen über die zu erwartenden Schallimmissionen entlang der geplanten Straße durchzuführen. Es ist zu prüfen, ob die in der o.g. Verordnung unter § 2 aufgeführten Immissionsgrenzwerte in vorhandenen schutzbe-

dürftigen Gebieten in Abhängigkeit von der tatsächlichen Art der baulichen Nutzung sowie in festgesetzten und geplanten Bebauungsgebieten eingehalten werden (insbesondere Etterwinden, Wilhelmsthal und Rothenhof). Grundlage ist die aktuelle Bauleitplanung. Des Weiteren sind die topographischen Verhältnisse, geplante aktive Schallschutzmaßnahmen sowie mögliche Reflektionen an Hindernissen mit zu berücksichtigen.

- H08** Sind Kleingärten betroffen, ist bei Überschreitung des Grenzwertes Tag MI/MD aktiver Schallschutz vorzusehen. Nachtgrenzwerte sind nur in Bezug auf den § 20a des Bundes-Kleingartengesetzes relevant.
- H09** Werden passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden notwendig, sind die erforderlichen Schalldämmmaße für Fenster nach der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) zu ermitteln. Für die Berechnungen der Geräuschemissionen sollen die LKW-Anteile gemäß Tabelle A der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV verwendet werden.
- H10** Des Weiteren sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Untersuchungen zur Ausbreitung von gas- und staubförmigen Emissionen entlang der Trasse durchzuführen. Erforderlich sind Berechnungen zur Schadstoffausbreitung mit einem geeigneten Rechenmodell und eine nachfolgende Diskussion der Ergebnisse. Im Vorfeld dazu ist zu prüfen und in den Antragsunterlagen darzustellen, ob die Anwendungsvoraussetzungen für das angewendete Modell erfüllt sind.
- H11** Ebenfalls sind Untersuchungen bezüglich der Auswirkungen der geplanten Bundesstraße auf die Frischluftzufuhr (Kaltluftentstehung und Transport in Wirkungsräume), die jeweiligen kleinklimatischen Verhältnisse, unter besonderer Berücksichtigung von geplanten Dammaufschüttungen durchzuführen.
Auch Aussagen zu den den Verkehr beeinflussenden meteorologischen Ereignissen (z.B. Nebelhäufigkeiten, Neuschneehöhen usw.) sind in die Antragsunterlagen einzuarbeiten, deren Rückwirkungen auf die Umwelt sind darzustellen.
- H12** Über Art und Umfang der lufthygienischen und klimatischen Untersuchungen soll der Vorhabenträger bzw. das von ihm beauftragte Ingenieurbüro Abstimmungen mit der Abteilung Immissionsschutz der Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie in Jena (Tel. 03641/ 684231) durchführen.
- H13** Bei der Erstellung der Antragsunterlagen zum Planfeststellungsverfahren ist auf deren Aktualität, Plausibilität und Nachvollziehbarkeit zu achten.
Alle vorgenannten Berechnungen und Untersuchungen sind der Oberen Immissionsschutzbehörde im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur Planfeststellung zur Prüfung vorzulegen.
- H14** Erdaufschlüsse (Erkundungs- und Baugrundbohrungen, Grundwassermessstellen, geophysikalische Messungen) sowie größere Baugruben sind der Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie rechtzeitig anzuzeigen.
Ermittelte Schichtenverzeichnisse einschließlich Erkundungsdaten und Lagepläne sind durch die Bohrfirmen oder durch das beauftragte Ingenieurbüro an das Geologische Landesarchiv des Freistaates Thüringen zu übergeben.

B Untersuchtes Vorhaben

Die Maßnahme zum Neubau der B 19 zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda ist Bestandteil einer umfassenden Umgestaltung der Nord-Süd-Verkehrsachsen zwischen BAB 4 und BAB 71, insbesondere im Zuge der B 19 zwischen Meiningen und Eisenach. Das Vorhaben bietet die Möglichkeit, weitestgehend abseits von Ortsdurchfahrten den Verkehr gebündelt von und zur BAB 4_{neu} (Hörselbergumgehung) zu führen sowie die Bundesstraßen

B 7 bzw. L 3007, B 19 und B 88 effektiv und außerhalb des Stadtgebietes von Eisenach miteinander zu verknüpfen. Es wird zu Fahrzeitverkürzungen bei gleichzeitiger Entlastung der Ortslagen Eisenach und Etterwinden vom Durchgangsverkehr kommen.

Allerdings sind die Weiterführung von der AS Wutha-Farnroda an der BAB 4_{alt} (jetzige Kraftfahrstraße im Zuge der B 19/B 88/B 84) bis zur BAB 4_{neu} (AS Eisenach-Ost der Hörselberg-Umfahrung) sowie eine Umfahrung der Ortslage Wutha-Farnroda im Zuge der B 88 nicht Gegenstand dieses Raumordnungsverfahrens.

Die vorhandene B 19 kann derzeit die raumordnerische Funktion als großräumig bedeutsame Straßenverbindung zwischen den Räumen Eisenach und Bad Salzungen nicht ausreichend erfüllen (vgl. hierzu Punkt E.1). Aufgrund der topographischen Gegebenheiten sowie unter der Berücksichtigung des Natur- und Landschaftsschutzes kann eine bedarfsgerechte Straßenverbindung nur über eine veränderte Trassenführung ermöglicht werden. Ein Ausbau der B 19_{alt} insbesondere zwischen Wilhelmsthal, Hoher Sonne und Eisenach ist u.a. aufgrund der Lage im FFH-Gebiet nicht möglich (mindestens erforderlich wären Begradigungen, Querschnittsverbreiterungen und Zusatzfahrspuren mit absehbaren erheblichen Eingriffen in das Schutzgebiet).

Ferner ging die Antragstellerin davon aus, dass eine erforderliche Querverbindung von der B 19 zur B 88 derzeit insbesondere für den LKW-Verkehr nur über die Ortsdurchfahrten Eisenach und Wutha-Farnroda möglich ist und außerdem im Winter die L 2118 für PKW überwiegend nicht nutzbar ist. Deshalb sollte eine Verknüpfung von der B 19_{neu} mit einer Ortsumfahrung Wutha-Farnroda (B 88_{neu}) als leistungsfähige Verbindung zur Entlastung der Durchfahrt Wutha-Farnroda ebenfalls raumordnerisch überprüft werden. Die Ortsumfahrung Wutha-Farnroda im Zuge der B 88 wurde jedoch nach Auswertung der Anhörungsergebnisse zum ersten ROV von dem ursprünglich geplanten Gesamtvorhaben getrennt (siehe u.a. Punkt C).

Mit den durchgeführten Verkehrsuntersuchungen (Stand Juli 2013 durch INVER Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH Erfurt) wurde die Notwendigkeit zur Umsetzung der Verkehrsbaumaßnahme nachgewiesen.

Die Verkehrsprognose 2025 berücksichtigt dabei alle bis zum Jahr 2025 zu erwartenden Netzveränderungen inner- und außerhalb des Untersuchungsgebietes (aber ohne den Gegenstand dieses ROV). Hierzu gehören neben der bereits abgeschlossenen Verlegung der BAB 4 (Hörselberg-Umfahrung) und den sich daraus ergebenden Folgemaßnahmen insbesondere der Ausbau der B 19 bis Meiningen einschließlich der geplanten bzw. realisierten Ortsumfahrungen (Waldfish, Gumpelstadt, Witzelroda, Barchfeld, Fambach, Niederschmalcalden, Wernshausen, Schwallungen, Wasungen, Meiningen), der Ausbau der B 84 zwischen Eisenach und Bad Langensalza (mit der OU Behringen-Reichenbach) sowie die Umfahrungen von Stregda und Stockhausen.

Im Jahr 2013 betrug der Anteil des Durchgangsverkehrs in Etterwinden etwa 96 %, in Eisenach, südliche Stadteinfahrt, lag er 2013 bei etwa 40 %.

Der Schwerverkehrsanteil lag in Etterwinden und in Eisenach im Jahr 2013 bei maximal etwa 10-11 %.

Die prognostizierten Zuwachsraten auf der B 19 in Etterwinden liegen im Prognose-Bezugsfall 2025 gegenüber dem Analysejahr 2013 zwischen 62 und 64 %, was einer Steigerung des Fahrzeugaufkommens um bis zu 4.400 Kfz/d entspricht.

In der Ortslage Wilhelmsthal entwickelt sich der Verkehr im Zuge der B 19 von etwa 7.350 Kfz/d im Analyse 2013 auf etwa 11.750 Kfz/d im Prognose-bezugsfall 2025.

In Eisenach ist im Zuge der südlichen Stadteinfahrt der B 19 im Prognosebezugsfall 2025 ein deutlicher Verkehrsanstieg von 7.450 im Jahr 2013 auf 11.450 Kfz/d zu verzeichnen.

Damit wird deutlich, dass sich die Belastung der Einwohner in den jeweiligen Ortsdurchfahrten prognostisch ohne die geplante Verkehrsbaumaßnahme weiter verschärfen würde. Die Schaffung einer leistungsfähigen Neubaustrecke im Zuge der B 19 ist daher dringend erforderlich.

Die Trasse der B 19n ist überwiegend als einbahnig-zweistreifiger Neubau (RQ 10,5), in Abhängigkeit von Verkehrsbelastung und Längsneigung teilweise auch mit Zusatzfahrstreifen geplant.

Die im Raumordnungsverfahren zu prüfende Variante 4 (V4) hat eine Trassenlänge von 13,97 km und wird wie folgt beschrieben:

Die V4 umgeht die Ortslage Etterwinden östlich und erreicht nach Querung der L 2118 und der Elte die vorhandene B 19 ca. 400 m nördlich von Etterwinden. Danach folgt die Linienführung bis Wilhelmsthal nahezu vollständig dem vorhandenen Trassenkorridor der B 19_{alt}. Die Durchfahrung der Ortslage Wilhelmsthal auf einer Länge von etwa 500 m erfolgt ebenfalls bestandsnah.

Östlich des Wilhelmsthaler Sees verschwenkt die Variante 4 unter Anbindung der L 3020 in einem nordöstlichen Bogen zum Hirschstein.

Vom Hirschstein (westliches Tunnelportal) bis zum südwestlich des Geisberges befindlichen nordöstlichen Tunnelportal verläuft die Trasse in einem 3.325 m langen Tunnelbauwerk.

Der weitere Verlauf zwischen Geisberg und Heiligem Berg sowie entlang des Nordwesthanges des Kohlberges ist überwiegend durch Einschnittlagen gekennzeichnet.

Vom Nordhang des Kohlberges aus führt die Trasse in nordöstliche Richtung bis zum Knotenpunkt an der B 88 und erreicht schließlich östlich des Hammelsberges die Verknüpfungspunkte mit den Auf- bzw. Abfahrtsrampen an der ehemaligen BAB 4.

Die Hörselaue, die Bahnstrecke sowie die ehemalige B 7 werden mittels einer Talbrücke gequert.

Ab dem nordöstlichen Tunnelportal ist ein zusätzlicher Überholstreifen aufgrund der Längsneigung von 6,5 % auf einer Länge von ca. 1.200 m erforderlich.

Die Ortsanbindungen von Etterwinden (L 2118) und Wilhelmsthal (L 3020) werden plangleich an die B 19n angeschlossen.

In der landesplanerischen Beurteilung bzw. der raumordnerischen UVP wird auch auf die Variantenkombination VK4 aus dem vorhergehenden Raumordnungsverfahren (siehe nachfolgenden Punkt C) Bezug genommen. Zur Gewährleistung der Vergleichbarkeit der Trassenverläufe von V4 und VK4 ist die B 88 Ortsumfahrung Wutha-Farnroda allerdings nicht Bestandteil der VK4. Diese hat damit nur noch eine Trassenlänge von 13,73 km.

Sie umgeht die Ortslage Etterwinden östlich und erreicht nach Querung der L 2118 und der Elte die vorhandene B 19 ca. 400 m nördlich von Etterwinden. Danach folgt die Linienführung auf ca. 1,5 km Länge dem vorhandenen Trassenkorridor der B 19. Im Bereich von Wilhelmsthal verläuft die Trasse östlich am Jägerhof vorbei.

Das südliche Tunnelportal würde, bedingt durch ein in West-Ost-Richtung verlaufendes Kerbtal mit Wasserlauf, ca. 75 m innerhalb des FFH-Gebietes liegen. Nach einem etwa 1.320 m langen Tunnelbauwerk wird das „Langetal“ mit dem Hainbach mittels einer Talbrücke überquert.

Danach verläuft die Trasse der VK4 in offenem Gelände zwischen Mosbach und dem Waldschwimmbad, um im Anschluss nach Westen zu verschwenken und dem nordwestlichen Hang des „Kohlberges“ zu folgen. Der weitere Verlauf deckt sich mit dem der Variante V4.

Die Ortsanbindung von Etterwinden soll analog zur V4 an der L 2118 plangleich erfolgen. Wilhelmsthal soll südlich der Ortslage etwa im Bereich des Ruhlaer Weges mit der B 19n verknüpft werden.

Neben dem ca. 1320 m langen Tunnel sind bei VK4 vier größere Brückenbauwerke mit Lichten Weiten zwischen 112 m und 487 m Länge erforderlich.

C Angewandtes Verfahren

1. Das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr als Vorhabenträger (und in dessen Auftrag im Weiteren die DEGES) hat für das Vorhaben „Neubau der B 19n zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda einschließlich B 88 Ortsumfahrung Wutha-Farnroda“ mit Schreiben vom 10.01.2011 die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens (ROV) beantragt. Dieses wurde mit Wirkung vom 20.01.2011 zur Prüfung der Variantenkombinationen (VK) 1-5 eröffnet.

Nach eingehender Prüfung der zahlreichen Hinweise, Kritiken und Vorschläge der im Rahmen der schriftlichen Anhörung eingegangenen Stellungnahmen und einer ersten Abwägung hat die obere Landesplanungsbehörde festgestellt, dass keine der beantragten Trassenvarianten in der vorgelegten Form mit den Erfordernissen der Raumordnung in Übereinstimmung steht.

Das Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr hat die obere Landesplanungsbehörde mit Schreiben vom 12.07.2012 darüber in Kenntnis gesetzt, dass u.a. im Ergebnis der bisher durchgeführten Anhörung zum ROV beabsichtigt sei, auf die Ortsumgehung Wutha-Farnroda im Zuge der B 88 zu verzichten.

Damit war ein in erheblichem Maße veränderter Verfahrensgegenstand gegeben.

In Zwischeninformationen vom September 2011 und Juli 2012 wurden alle Beteiligten über den jeweiligen Planungsstand informiert.

2. Die Antragskonferenz zur Festlegung des räumlichen und inhaltlichen Untersuchungsrahmens für die UVS fand am 25.01.2007 im Landesverwaltungsamt Weimar statt. Die ersten Zwischenergebnisse zur Variantenuntersuchung im Rahmen der UVS wurden der oberen Landesplanungsbehörde am 27.03.2008 übergeben. Im nachfolgenden Zeitraum fanden umfangreiche Abstimmungen zu Inhalt und Umfang sowie zur Qualifizierung der erforderlichen Verfahrensunterlagen zwischen Vorhabenträger und oberer Landesplanungsbehörde sowie oberer Naturschutzbehörde statt. Für die im laufenden ROV zu untersuchende V4 wurde die UVS bzgl. der Tiergruppen Fledermäuse und Vögel ergänzt bzw. aktualisiert.

3. Die DEGES als Vorhabenträger hat unter Beachtung der im vorhergehenden Raumordnungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen und nach zahlreichen Beratungen mit zuständigen Fachbehörden eine neue Variante zur Neutrassierung der B 19 zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda entwickelt und der oberen Landesplanungsbehörde zur raumordnerischen Prüfung vorgelegt.

Mit den vorgenommenen Modifizierungen sollen wesentliche negative Auswirkungen auf verschiedenste Belange, insbesondere auch bzgl. möglicher Beeinträchtigungen der Ortslage Mosbach, vermieden werden.

Gegenstand des aktuellen Raumordnungsverfahrens (vgl. Punkt B) ist daher die **Variante 4 (V4)**, die in den im nachfolgenden Punkt genannten Unterlagen ausführlich dargestellt ist.

4. Bestandteil der Verfahrensunterlage, die allen am Verfahren Beteiligten (vgl. Punkt D) schriftlich übergeben wurde, sind
 - Unterlage 1: Ergänzungsunterlage Variante 4 einschließlich Vergleich zu VK4 (ohne Ortsumfahrung Wutha-Farnroda),
 - Unterlage 2.1, Blatt 1: Übersichtskarte M 1:100.000,
 - Unterlage 2.2: Übersichtskarte M 1:30.000 (V4 und VK4),
 - Unterlage 3, Blatt 1: Übersichtslageplan M 1:10.000 (V4 und VK4),
 - Unterlage 4, Blatt 1: Übersichtshöhenplan V4,
 - Unterlage 19.1, Blatt 1: Übersichtslageplan M 1:10.000 auf Basis der Realnutzung (UVS) mit Schutzgebieten (V4 und VK4),
 - Unterlage 19.2.1, Blatt 1: Lebensraumtypen DE 5027-302 „Nordwestlicher Thüringer Wald“, M 1:7.500,

- Unterlage 19.2.2, Blatt 8: UVS Raumwiderstand/Konfliktschwerpunkte, M 1:25.000,

Zusätzlich konnten von allen Interessierten die vorgenannte Verfahrensunterlage, die aktualisierte Verkehrsprognose bis 2025, eine ergänzende Einschätzung zur V4 bzgl. Fledermäusen und Vögeln sowie die mit dem vorausgegangenen ROV vorgelegte vollständige Umweltunterlage (Text- und Kartenteil der UVS, FFH-Verträglichkeits- und Vorprüfungen für das GGB DE5027302 "Nordwestlicher Thüringer Wald" und für das GGB DE5127301 „Schweinaer Grund – Zechsteingürtel um Bad Liebenstein“, das Gutachten zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung) auch im Internet abgerufen werden.

5. Mit Datum vom 09.09.2013 wurde das Raumordnungsverfahren für das o.g. Vorhaben zur Prüfung der in Punkt B bzw. Punkt C.2 genannten Variante V4 eröffnet.
6. Das ROV wurde auf der Grundlage der nachstehenden Gesetze durchgeführt:
 - Raumordnungsgesetz (ROG) vom 22.12.2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 31.7.2009 (BGBl. I S. 2585)
 - Raumordnungsverordnung vom 13.12.1990 (BGBl. I S. 2766), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 24.02.2012 (BGBl. I S. 212)
 - Thüringer Landesplanungsgesetz (ThürLPIG) vom 11.12.2012 (GVBl. S. 450),
 - Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 24.02.2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 25.07.2013 (BGBl. I S. 2749)
 - Thüringer Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (ThürUVPG) vom 20.07.2007 (GVBl. S. 85) geändert durch das Gesetz vom 02.12.2013 (GVBl. S. 321)
7. Das Raumordnungsverfahren schließt nach § 10(4) ThürLPIG in Verbindung mit § 16 UVPG eine raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung (siehe Anhang II) auf der Grundlage einer Umweltverträglichkeitsstudie ein. Mit dieser UVP wurde eine Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2(1) Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern vorgenommen.
8. Im Rahmen der raumordnerischen Abwägung und zur Vorbereitung der landesplanerischen Beurteilung führte die obere Landesplanungsbehörde Ortsbesichtigungen sowie Erörterungen bzw. Abstimmungen mit ausgewählten Beteiligten durch. Anlässlich einer am 08.10.2013 durchgeführten Einwohnerversammlung in Wutha-Farnroda informierten die obere Landesplanungsbehörde, die DEGES sowie das Verkehrsbüro INVER über das laufende ROV, gaben Erläuterungen zum Vorhaben und beantworteten Fragen der Bürger.
9. Die Öffentlichkeit wurde in der nach § 10(4) ThürLPIG vorgesehenen Weise in das Verfahren einbezogen. Die am Verfahren beteiligten Kommunen (die Städte Ruhla und Eisenach sowie die Gemeinden Moorgrund, Wutha-Farnroda und Marksuhl) wurden gebeten, die Antragsunterlagen nach ortsüblicher Weise für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen. Gegenüber der oberen Landesplanungsbehörde wurde die fristgerechte Bekanntmachung und Auslegung schriftlich nachgewiesen (Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung siehe Anhang I, Punkt 4).
10. In der Gemeinde Wutha-Farnroda wurde ein Bürgerbegehren gegen den vom Gemeinderat am 14.11.2014 gefassten Beschluss zum ROV der B 19n initiiert. Ziel sollte sein, dass dieser Beschluss wieder aufgehoben und sich die Gemeinde zukünftig gegen einen Neubau der B 19/B 88 einsetzen wird. Die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens wurde durch den Gemeinderat bestätigt. Von der Kommunalaufsicht des Wartburgkreises wurde die Durchführung des Bürgerentscheids auf den 14.09.2014 festgesetzt.

11. Eine in diesem Zusammenhang geforderte Unterbrechung des ROV bis zum Abschluss des Bürgerentscheides in Wutha-Farnroda über die von der Gemeinde abgegebene Stellungnahme zum ROV wäre nicht zielführend gewesen. Die Notwendigkeit der Planung der B 19n wurde in der vorliegenden landesplanerischen Beurteilung thematisiert, kann aber aus den dort erläuterten Gründen grundsätzlich nicht in Frage gestellt werden.
12. Das Raumordnungsverfahren für das geplante Vorhaben „Neubau der B 19n zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda“, Ergänzungsunterlage Variante V4, wird mit dem Datum dieser landesplanerischen Beurteilung abgeschlossen.

D Beteiligte

Nr.	Beteiligte	Datum der Stellungnahme
01	Gemeinde Moorgrund	26.11.2013
02	Gemeinde Wutha-Farnroda	27.11.2013
03	Gemeinde Marksuhl	02.12.2013
04	Stadt Ruhla	10.10.2013
05	Stadt Eisenach	02.12.2013
06	Landratsamt Wartburgkreis	09.10.2013
07	LVwA, Referat 410-Naturschutz	08.11.2013
08	LVwA, Referat 420-Immissionsschutz, Strahlenschutz	01.11.2013
09	LVwA, Referat 430-Abfallwirtschaft, Altlasten, Bodenschutz	18.10.2013
10	LVwA, Referat 440-Wasserwirtschaft	16.10.2013
11	LVwA, Referat 460-Ländlicher Raum	22.10.2013
12	LVwA, Referat 550-Öffentlicher Gesundheitsdienst	18.10.2013
13	Landwirtschaftsamt Bad Salzungen	22.10.2013
14	Amt für Landentwicklung und Flurneuordnung Meiningen	25.10.2013
15	Thüringer Ministerium für Landwirtschaft, Forsten, Umwelt und Natur, Referat 27 – Aufsicht über die Landesforstanstalt, Holzmarkt	18.10.2013
16	Regionale Planungsgemeinschaft Südwestthüringen	05.11.2013 (Beschluss PLA 07/293/2013)
17	Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie	24.10.2013
18	Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie, Archäologische Denkmalpflege	16.10.2013
19	Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie, Bau- und Kunstdenkmalpflege	17.10.2013
20	Thüringer Landesbergamt	17.10.2013
21	Trink- und Abwasserverband Eisenach-Erbstromtal	26.09.2013
22	Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbehandlung Horschlitter Mulde-Berka/Werra	05.11.2013
23	Deutsche Bahn AG	06.11.2013 09.12.2013
24	Straßenbauamt Südwestthüringen	20.11.2013
25	TEN Thüringer Energienetze GmbH	01.10.2013
26	50Hertz Transmission GmbH	17.09.2013
27	Thüringer Fernwasserversorgung	07.10.2013
28	Verbundnetz Gas AG	01.10.2013
29	Deutsche Telekom AG	-
30	Bundeswehr Wehrbereichsverwaltung Ost	18.09.2013
31	IHK Erfurt	14.10.2013
32	Thüringer Bauernverband e.V. (in Klammern: Kreisbauernverband Eisenach/Bad Salzungen e.V.)	25.10.2013 (24.10.2013)
33	BUND, Landesverband Thüringen e.V. (in Klammern: BUND Kreisverband Wartburgkreis und Eisenach)	16.10.2013 (16.10.2013)

Nr.	Beteiligte	Datum der Stellungnahme
34	Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Thüringen e.V.	10.10.2013
35	Grüne Liga e.V., Landesvertretung Thüringen	-
36	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Thüringen e.V.	17.10.2013
37	Kulturbund e.V., Landesverband Thüringen	28.10.2013
38	Arbeitskreis "Heimische Orchideen"	28.10.2013
39	Thüringer Landesangelfischereiverband Verband der Fischwaid und zum Schutz der Gewässer und Natur e.V.	02.10.2013
40	Landesjagdverband Thüringen e.V.	21.10.2013
41	Arbeitsgruppe Artenschutz Thüringen e. V.	-
42	Verband für Angeln und Naturschutz e.V.	-
43	Verband Naturpark Thüringer Wald e.V.	-
50	Wartburg-Stiftung	-
51	Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten	17.10.2013
52	Bergwerkseigentümerin Helmut Beisheim	-

In der Tabelle sind alle von der oberen Landesplanungsbehörde angeschriebenen Träger öffentlicher Belange (TÖB) aufgeführt. Ist kein Datum vermerkt, so wurde von dem betreffenden TÖB keine Stellungnahme zum ROV „Neubau der B 19n zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda“, Ergänzungsunterlage Variante V4, abgegeben.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum ROV „Neubau der B 19n zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda“, Ergänzungsunterlage Variante V4, liegen der oberen Landesplanungsbehörde etwa 800 Unterschriften von Bürgern, Vereinen und Genossenschaften vor, die sich im Rahmen von verschiedenen Sammellisten, aber auch in zahlreichen Einzelschreiben geäußert haben.

E Raumordnerische Abwägung

Die Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens auf die raumbezogenen fachlichen und überfachlichen Belange erfolgt im Wesentlichen anhand der Stellungnahmen der Beteiligten, der eingereichten Unterlagen und der sonstigen ermittelten Tatsachen.

Die Grundlage für die landesplanerische Beurteilung bilden:

- § 2 Raumordnungsgesetz (ROG) vom 22.12.2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 31.7.2009 (BGBl. I S. 2585),
- das Thüringer Landesplanungsgesetz (ThürLPlIG) vom 11.12.2012 (GVBl. S. 450),
- das Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 (LEP) vom 15.05.2014 (GVBl. für den Freistaat Thüringen Nr. 6/2014 S. 205)
- der Regionalplan Südwestthüringen (RPS), bekanntgegeben am 09.05.11 im Thüringer Staatsanzeiger, Nr. 19/2011, S. 693 sowie am 30.07.12 im Thüringer Staatsanzeiger, Nr. 31/2012, S. 1067 (Teil 3.2.2 Vorranggebiete Windenergie) und S. 1068 (Erste Änderung des RPS).

In den nachfolgenden Abschnitten werden die Erfordernisse verschiedener Belange der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung angeführt und anschließend die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen gewertet.

Die im ROG formulierten Grundsätze der Raumordnung basieren auf der Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung. Sie sind gemäß § 2(1) ROG durch Festlegungen in Raumordnungsplänen zu konkretisieren, soweit dies erforderlich ist.

Im Unterschied zur raumordnerischen UVP (vgl. Anhang II) wird ausschließlich die Variante V4 als Gegenstand des Raumordnungsverfahrens hinsichtlich ihrer Raumverträglichkeit geprüft. Die Variante VK4 wird lediglich zur Erläuterung der bisherigen Verfahrensweise bei Bedarf herangezogen werden.

1. Raumstruktur

- Im Gesamtraum der Bundesrepublik Deutschland und in seinen Teilräumen sind ausgeglichene soziale, infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Verhältnisse anzustreben. Diese Aufgaben sind gleichermaßen in Ballungsräumen wie in ländlichen Räumen zu erfüllen. Die Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, insbesondere die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen, ist zur Sicherung von Chancengerechtigkeit in den Teilräumen in angemessener Weise zu gewährleisten. **(§ 2(2) Nr. 1 und 3 ROG)**
- In den Raumstrukturgruppen und Raumstrukturtypen soll den jeweiligen besonderen Handlungserfordernissen bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen ein besonderes Gewicht beigemessen werden. Raumwirksame struktur- und regionalpolitische Entscheidungen und Investitionen sollen sich an den Raumstrukturtypen mit ihren jeweiligen Potenzialen und Hemmnissen orientieren. **(LEP 1.1.1 G)**
- In den Räumen mit günstigen Entwicklungsvoraussetzungen soll der Verbesserung der Standortvoraussetzungen für eine dynamische Wirtschafts- und Arbeitsplatzentwicklung bei konkurrierenden Raumfunktionen oder -nutzungen besonderes Gewicht beigemessen werden. Hierzu soll die Anbindung an die nationalen und internationalen Waren- und Verkehrsströme gesichert und zukunftsfähig ausgebaut werden. Flächen für Gewerbe und Industrie sollen in ausreichendem Umfang ermöglicht werden. Der Raum „westliches Thüringen“ soll unter Ausnutzung der lagebedingten Potenziale weiter gefestigt werden. **(LEP 1.1.2 G)**
- In den Räumen mit ausgeglichenen Entwicklungspotenzialen sollen die Entwicklungsvoraussetzungen genutzt und Entwicklungshemmnisse überwunden werden. Im Raum „Thüringer Wald/Saaletal“ soll die eigene wirtschaftliche Leistungskraft in überwiegend oberzentrenferner Lage unter Berücksichtigung der Anpassungsbedarfe an den demografischen Wandel gefestigt werden. **(LEP 1.1.3 G)**
- Die Erreichbarkeit eines Zentralen Ortes soll eine Wegezeit von
 - 90 Minuten im öffentlichen Verkehr und 60 Minuten im motorisierten Individualverkehr für Oberzentren,
 - 45 Minuten im öffentlichen Verkehr und 30 Minuten im motorisierten Individualverkehr für Mittelzentren einschließlich der Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums und
 - 30 Minuten im öffentlichen Verkehr und 20 Minuten im motorisierten Individualverkehr für Grundzentren
 nicht überschreiten. **(LEP 2.2.13 G)**
- In den landesbedeutsamen Entwicklungskorridoren soll der Stärkung der Standortgunst Thüringens und seiner Teilräume im Hinblick auf den erreichten Infrastrukturausbau und die Siedlungsentwicklung, insbesondere der Zentralen Orte, bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen besonderes Gewicht beigemessen werden. Landesbedeutsame Entwicklungskorridore sind u.a.:
 - A 4: Landesgrenze Hessen – Eisenach – Gotha – Erfurt – Weimar – Jena – Gera – Landesgrenze Sachsen
 - A 71: Landesgrenze Sachsen-Anhalt – Artern/Unstrut - Sömmerda – Erfurt – Arnstadt – Ilmenau – Meiningen – Landesgrenze Bayern**(LEP 4.2.1 G)**
- Der u.a. verbindlich vorgegebene – zeichnerisch in der Karte 1-1 bestimmte – Siedlungsschwerpunkt Marksuhl (Wartburgkreis) ist für die überörtlich bedeutsame Arbeits- und Wohnstättenentwicklung in Ergänzung zu den Zentralen Orten in landesbedeutsamen Entwicklungssachsen vorgehen. **(RPS, Z 1-3)**

Der gesamte Untersuchungsraum ist nach RPS, Karte 1-1, dem ländlichen Raum zuzuordnen.

Der in den Raumordnungsgrundsätzen Nr. 1 und 3 geforderten Bestrebung, ausgeglichene Verhältnisse u.a. auch für infrastrukturelle Belange in ländlichen Räumen anzustreben, wird die vorliegende Planung ohne Abstriche gerecht werden können. Sie trägt in hohem Maße dazu bei, dass die von der Maßnahme betroffenen Orte einerseits von überdurchschnittlich hohem Durchgangsverkehr entlastet werden (Etterwinden, Eisenach), andererseits durch die Anbindung an die Neubautrasse für Etterwinden und Wilhelmsthal eine zügige Verbindung zum überregionalen Fernstraßennetz bzw. zu höherzentralen Orten erreicht werden kann.

In der Verkehrsuntersuchung wird für Wilhelmsthal ein teilweise erheblicher Zuwachs des Fahrzeugaufkommens prognostiziert. Den möglichen Auswirkungen daraus, auf die u.a. das Landratsamt des Wartburgkreises in seiner Stellungnahme hingewiesen hat, kann nach Auffassung der oberen Landesplanungsbehörde durch geeignete Maßnahmen begegnet werden (vgl. diesbezügliche Maßgaben und Hinweise). Es ist zu vermitteln zwischen den Tatsachen, dass die B 19 einerseits die Straße ist, auf der die Besucher den Ort erreichen und andererseits der berechtigten Forderung, dennoch einen Umgebungsschutz für die kulturhistorisch bedeutungsvolle Schloss- und Parkanlage zu wahren.

Die Erreichbarkeit der Zentralen Orte und der zugehörigen Grundversorgungsbereiche spielt insgesamt eine grundlegende Rolle. Sie wird über die vorgenannten von der Baumaßnahme direkt betroffenen Orte hinaus in besonderem Maße unter großräumigen Aspekten wirksam verbessert. Das betrifft im Untersuchungsraum insbesondere die Mittelzentren Bad Salzungen und Meiningen, für die eine zügige und perspektivisch vollständig ortsdurchfahrtfreie Verbindung in Richtung BAB 4 bereitgestellt wird.

Hervorzuheben ist ferner die Bedeutung des im RPS auf Karte 1-1 in Verbindung mit Ziel 1-3 festgeschriebenen Siedlungsschwerpunktes Marksuhl.

Die Aufnahme der Gemeinde als Siedlungsschwerpunkt erfolgte aufgrund seines gewerblich-industriellen Potentials und der damit im Zusammenhang stehenden Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung im Stadt- und Umlandraum Eisenach. Mit dem LEP 2025 werden zwar keine landesbedeutsamen Entwicklungsachsen mehr ausgewiesen, jedoch dürften unabhängig davon wichtige infrastrukturelle Beziehungen zu Eisenach selbst als auch zu den im LEP benannten landesbedeutsamen Entwicklungsachsen entlang der BAB 4 ebenso wie der BAB 71 bestehen bleiben. Insofern muss dem Bau der B 19n entsprechend LEP 4.2.1. G bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungsansprüchen ein besonderes Gewicht beigemessen werden.

Konkurrierende raumbedeutsame Nutzungsansprüche sind im Ergebnis der durchgeführten Anhörung zum ROV insbesondere in dem Bereich Wilhelmsthal hinsichtlich ökologischer und denkmalpflegerisch-kultureller Belange von zahlreichen Beteiligten vorgetragen worden. Es werden besonders ökologische Verschlechterungen, Flächenversiegelung, Lärm- und Schadstoffbelastungen genannt.

Gerade hier sind mit der Umsetzung der Planung Möglichkeiten gegeben, eventuelle negative Auswirkungen zu minimieren (detaillierte Festlegungen erfolgen im Genehmigungsverfahren).

In den Stellungnahmen werden weiterhin mögliche Neubelastungen hinsichtlich der Erholungsfunktion bislang relativ ungestörter Landschaftsräume (z.B. am Kohlberg) befürchtet und kritisiert. Letztere sind jedoch im Vergleich zu den Belastungen im direkten Wohnumfeld geringer zu bewerten.

Nicht zu unterschätzen ist auch die Tatsache, dass mit Fertigstellung der B 19n eine bessere Erreichbarkeit bedeutender touristischer Ziele (z.B. Wartburg, Schloss Wilhelmsthal) gegeben sein wird. Ferner kann durch die im Detail noch festzulegenden Maßnahmen im Zuge der B 19_{alt} zwischen Wilhelmsthal und Eisenach eine ökologische Aufwertung des bisher durch die Bundesstraße belasteten und sogar innerhalb eines FFH-Gebietes gelegenen Raumes erreicht werden (Stellungnahme der oberen Naturschutzbehörde).

Unter raumstrukturellen Gesichtspunkten sind die überregionalen bzw. großräumigen Verbindungsfunktionen der B 19n eindeutig höher zu bewerten als die anderen raumstrukturel-

len Funktionen. Deren Bewertung wird an anderer Stelle dieser landesplanerischen Beurteilung vorgenommen.

Den grundsätzlichen Forderungen von LEP 2.2.13, bestimmte Wegezeiten für die Erreichbarkeit aller Zentralen Orte in Thüringen (einschließlich Erfurt als Oberzentrum) nicht zu überschreiten, wird nach Fertigstellung der B 19n zunehmend besser entsprochen werden können.

Allerdings wird in diesem Zusammenhang von der überwiegenden Zahl der Beteiligten (u.a. Landratsamt Wartburgkreis, IHK Erfurt, Stadt Eisenach, Regionale Planungsgemeinschaft Südwestthüringen, zahlreiche Bürger) darauf hingewiesen, dass die Weiterführung der Straßenbaumaßnahme bis zur BAB 4 wichtig, deren Trennung von der aktuellen Planung B 19n insofern nicht verständlich ist.

Die Einwendungen sind berechtigt. Auch die obere Landesplanungsbehörde sieht die Notwendigkeit einer Fortführung der Planung und Anbindung der Neubautrasse an die BAB 4. Diese war allerdings nicht Gegenstand dieses ROV. Die DEGES als Vorhabenträger im Auftrag des Freistaates Thüringen verweist auf die Tatsache, dass der Streckenabschnitt als Umfahrung Stockhausen als vorrangige Maßnahme Bestandteil des aktuellen Bundesverkehrswegeplanes sowie der Anmeldung zum neuen Bundesverkehrswegeplan ist. Außerdem ist die Fortführung bis zur Anschlussstelle Eisenach-Ost in der aktuellen Verkehrsprognose 2025 berücksichtigt worden sowie als Trassenkorridor auf der Raumnutzungskarte des RPS dargestellt (vgl. RPS, G 3-8 und G 3-14).

Eine Umsetzung dieser Maßnahme gewährleistet letztlich, dass der südliche Wartburgkreis entsprechend der in der Stellungnahme der IHK geäußerten Forderung auch mit dem inhereuropäischen Straßennetz verknüpft werden kann.

Die obere Landesplanungsbehörde geht davon aus, dass die B 19n übergangsweise im Zuge der alten BAB 4 (jetzige Widmung als B 88/B 19) bereits einem Großteil ihrer bündelnden und entlastenden Funktion gerecht werden kann.

Die bisher im RPS verwendete Kategorie „Ländlicher Raum“ wird mit dem LEP 2025 differenzierter betrachtet. Nach Karte 2 des LEP durchquert die B 19n einen Grenzbereich zweier Raumstrukturgruppen und -typen. Der zu den Räumen mit günstigen Entwicklungsvoraussetzungen zu rechnende Raumstrukturtyp „westliches Thüringen“ wird dabei als demographisch weitgehend stabil beschrieben, während der östlich angrenzende und zu den Räumen mit ausgeglichenen Entwicklungspotentialen gehörende Raumstrukturtyp „Thüringer Wald/Saaleland“ partiellen demographischen Anpassungsbedarf aufweist (vgl. LEP, 1.1.2 G und 1.1.3 G).

Beiden Raumstrukturtypen gemeinsam sind bzgl. der wirtschaftlichen Aspekte eine weitgehende Stabilität sowie eine oberzentrenferne Lage.

Daraus kann abgeleitet werden, dass die Schaffung einer zügigen und den künftigen Anforderungen gewachsene weitgehend anbaufreie Neubaustrecke im Zuge der B 19n im Sinne der vorgenannten raumordnerischen Erfordernisse erforderlich ist.

Insbesondere die oberzentrenferne Lage ist als Hemmnis für eine erfolgreiche Regionalentwicklung im Umfeld der B 19 zwischen Meiningen bzw. Bad Salzungen und Eisenach anzusehen. Die bis Etterwinden bereits fertig gestellten Ortsumfahrungen im Zuge der B 19 sind dabei bereits ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der Situation. Durch die Realisierung der B 19n zwischen Etterwinden und Eisenach/Wutha-Farnroda wird eine weitere Etappe zur vollständigen Verkehrswirksamkeit bis zur BAB 4 zumindest planungsseitig in Angriff genommen. Genau dies fordert der LEP in den Grundsätzen 1.1.2 und 1.1.3 (u.a. Sicherung und zukunftsfähiger Ausbau der Anbindung an nationale und internationale Verkehrsströme, Überwindung von Entwicklungshemmnissen).

Das geplante Vorhaben steht mit den Erfordernissen der Raumordnung bzgl. der raumbedeutsamen Belange der Raumstruktur in Übereinstimmung.

2. Siedlungsstruktur

- Die Thüringer Kulturlandschaft soll in ihrer Vielfalt und Maßstäblichkeit von Siedlung und Freiraum erhalten und zur Stärkung der regionalen Identität und Wirtschaftskraft weiterentwickelt werden. Beeinträchtigungen der historisch gewachsenen polyzentrischen Siedlungsstruktur mit ihren Städten und Dörfern sowie deren unverwechselbaren Kulturdenkmälern als wichtige Elemente der Kulturlandschaft sollen vermieden werden. **(LEP 1.2.1 G)**
- Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen sind in der Umgebung der im Folgenden (in alphabetischer Reihenfolge) bestimmten, zeichnerisch in der Karte 5 dargestellten Kulturerbestandorte von internationaler, nationaler und thüringenweiter Bedeutung mit sehr weitreichender Raumwirkung ausgeschlossen (u.a. „12. Eisenach Wartburg“), soweit diese mit deren Schutz und wirksamen Erhaltung in Bestand und Wertigkeit nicht vereinbar sind. **(LEP 1.2.3 Z)**
- Die Siedlungsentwicklung in Thüringen soll sich am Prinzip „Innen- vor Außenentwicklung“ orientieren. Dabei soll der Schaffung verkehrsmindernder Siedlungsstrukturen, der Ausrichtung auf die Zentralen Orte und der Orientierung an zukunftsfähigen Verkehrsinfrastrukturen ein besonderes Gewicht beigemessen werden. **(LEP 2.4.1 G)**
- Durch Innenentwicklung, Revitalisierung von Siedlungskernen, Erhöhung der Flächenproduktivität, Verbesserung der Infrastruktureffizienz, Sicherung von Freiräumen und Freihaltung von Retentionsflächen sowie durch interkommunale Abstimmungen bzw. Zusammenarbeit soll ein Beitrag zur nachhaltigen Siedlungsentwicklung erreicht werden. Dabei sollen auf der Grundlage der demographischen Veränderungen die zukünftigen Bedürfnisse der Daseinsvorsorge berücksichtigt werden. **(RPS, G 2-1)**
- Regional und überregional bedeutsame Kulturdenkmäler, die das Orts- und Landschaftsbild besonders prägen, wie u.a. die Wartburg sowie Schloss und Park Wilhelmsthal, sollen durch städtebauliche bzw. landschaftspflegerische Maßnahmen in ihrem Erscheinungsbild erhalten und in ihrer räumlichen Wirkung vor Beeinträchtigungen geschützt werden. **(RPS, G 2-5)**
- Die regional bedeutsamen, gewachsenen Kulturlandschaften, u.a. Thüringer Wald-Thüringer Schiefergebirge mit Bundsandsteinvorland, sollen unter Bewahrung ihrer charakteristischen Nutzungsweise und ihrer prägenden naturräumlichen und kulturbedingten Merkmale weiterentwickelt werden. **(RPS, G 4-2)**

Die Siedlungsentwicklung gemäß der Grundsätze LEP 2.4.1 G und RPS, G 2-1 liegt zu wesentlichen Teilen in der Verantwortung der betroffenen Gemeinden des Untersuchungsraumes. Die vorliegende Planung der B 19n trägt ungeachtet dessen in hohem Maße dazu bei, die dort ebenfalls geforderte Orientierung an zukunftsfähigen Verkehrsinfrastrukturen bzw. Verbesserung der Infrastruktureffizienz umzusetzen.

Gerade durch die Entlastung der innerörtlichen Strukturen von wesentlichen Teilen des Durchgangsverkehrs insbesondere in Eisenach und Etterwinden gibt diesen Kommunen die Möglichkeit, die innerörtlichen Siedlungsstrukturen zu entwickeln.

Die Möglichkeiten der Innenentwicklung werden durch die Reduzierung des Durchgangsverkehrs gestärkt, welcher in Etterwinden in der Analyse 2013 bei etwa 96 % mit einem Schwerverkehrsanteil von über 10 % lag. Das Fahrzeugaufkommen nach dem Bau der Ortsumfahrung Etterwinden wird sich im Jahr 2025 bei nur noch ca. 1.200 Kfz/d bewegen. Durch den in allen Planfällen vorgesehenen Verknüpfungspunkt an der L 2118 verbessert sich die Erreichbarkeit des östlich von Etterwinden gelegenen Steinbruchs und des Grundzentrums Ruhla.

Auch in Eisenach als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums werden die Vorteile einer Entlastung durch die Herausnahme des über die B 19 laufenden Durchgangsverkehrs spürbar.

Im Prognose-Bezugsfall 2025 würden hier die Verkehrsstärken um bis zu 2.500 auf maximal 11.600 Kfz/d steigen, was für die Anwohner der B 19 Ortsdurchfahrt Eisenach deutliche Erhöhungen der Immissionsbelastungen nach sich ziehen würde.

Durch die Neubaustrecke Etterwinden-Wutha-Farnroda im Zuge der Variante V4 würde die bisherige Verbindung vollständig vom Durchgangsverkehr und vom Schwerverkehr entlastet werden, wozu das Schwerverkehrsverbot in Richtung Hohe Sonne beitragen würde. Das Verkehrsaufkommen im Zuge der Bahnhofstraße in Eisenach würde sich entsprechend von 9.700 auf 3.450 Kfz/d und in der Langensalzaer Straße um ca. 5.400 auf etwa 6.100 Kfz/d reduzieren. In erheblichem Maße tragen hierzu die gemäß Maßgabe M01 mit der Feinplanung abzustimmenden und umzusetzenden verkehrsorganisatorischen und/oder baulichen Maßnahmen bei.

Für die Einwohner von Etterwinden sowie die Bewohner entlang der B 19-Ortsdurchfahrt in Eisenach ergeben sich insgesamt durch die Verringerung der hohen Durchgangsverkehrsbelastungen spürbare Verbesserungen bzgl. der Lärmemissionen und der Luftschadstoffe.

Die erheblichen Bedenken der Gemeinde Wutha-Farnroda und insbesondere der Bürgerschaft des Ortsteiles Mosbach gegenüber der ursprünglichen Planung der Variantenkombinationen VK4 bzw. VK5 zwischen nordwestlichem Ortsrand und Freibad Mosbach waren ein wesentlicher Grund für die Einschätzung der oberen Landesplanungsbehörde zur Raumunverträglichkeit dieser Varianten. Der Planungsträger wurde daraufhin veranlasst, den Trassenverlauf in diesem Bereich erheblich zu verändern.

Mit dem längeren Tunnelabschnitt bei Variante V4 gegenüber VK4/5 wird kein Brückenbauwerk über die Verbindungsstraße zwischen der Ortslage und dem Sport- und Freizeitzentrum am Waldbad erforderlich. Der insbesondere in zahlreichen Stellungnahmen von Bürgern geäußerten Befürchtung einer erheblichen Beeinträchtigung des für Freizeit und Erholung bedeutenden Bereiches am Waldbad wird durch die Variante V4 nunmehr Rechnung getragen. Durch den nördlich der Gemeinde bis zum Geisberg verlängerten Tunnelabschnitt werden eine gravierende Veränderung des Landschaftsbildes sowie eine stärkere Verlärmung und Staubbelastung vermieden. Auch eine eventuelle weitere Verlängerung des Tunnels durch den Geisberg (vgl. Maßgabe M03) hätte keine weiteren Auswirkungen auf Mosbach.

Die Ortslage Wilhelmsthal kann mit gegenwärtig 11 Einwohnern nicht als Siedlungsschwerpunkt betrachtet werden. Bedeutung besitzt der Ort hingegen durch die denkmalgeschützte Schloss- und Parkanlage Wilhelmsthal (s.u.).

Es muss davon ausgegangen werden, dass die Ortslage bereits jetzt von der Bundesstraße B 19 mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 7350 Kfz/d gequert wird (Analyse-Bezugsfall 2013).

In den in der Verkehrsprognose für 2025 (vgl. auch Punkt E.3 Verkehrsinfrastruktur) untersuchten Bezugs- bzw. Planfällen würde der Verkehr deutlich ansteigen und läge dann in der Ortsdurchfahrt Wilhelmsthal voraussichtlich bei ca. 11.750 Kfz/d (Prognose-Bezugsfall 2025), bei etwa 10.650 Kfz/d (Planfall V4, Analyse 2013) oder bei ca. 17.400 Kfz/d (Planfall V4, Prognose 2025).

Durch die bis zum Jahr 2025 voraussichtlich realisierten Ortsumgehungsstraßen im Zuge der B 19 südlich von Etterwinden erhöht sich die Bündelungswirkung der Bundesstraße, so dass sich gegenüber dem Jahr 2013 ein deutlicher Anstieg des Durchgangsverkehrsaufkommens ergeben wird. Dies wird in den vorgenannten Zahlen deutlich.

Die dadurch zweifellos entstehende höhere Beeinträchtigung des öffentlichen Raumes im Umfeld der Straße muss jedoch unter mindestens zwei Aspekten bewertet werden. Einerseits ist die Bundesstraße 19 bereits jetzt eine für den großräumigen Verkehr bedeutungsvolle Straßenverbindung (siehe u.a. Punkt E.1), mit deren Auswirkungen immer schon umgegangen werden musste. Andererseits ist gerade wegen der Bedeutung dieser Straße der vordringliche Bedarf zum Aus- bzw. Neubau im Bundesverkehrswegeplan festgestellt worden. Diese Planung ist daher wegen des besonderen öffentlichen Interesses mit einem sehr hohen Gewicht in die raumordnerische Abwägung einzustellen.

Eine nur allgemein auf die betroffenen öffentlichen Belange bezogene Ablehnung der Planung, wie dies in einigen Stellungnahmen erfolgte, kann daher nicht zielführend sein.

Es sind vielmehr mit der Erarbeitung der Genehmigungsunterlagen Möglichkeiten herauszuarbeiten, welche die Belastungen sowohl für die Bewohner als auch für die kulturelle und

denkmalpflegerische Nutzung im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben auf einem geringen Niveau halten.

Die obere Landesplanungsbehörde geht deshalb davon aus, dass im Zusammenspiel von verkehrsorganisatorischen und luft- bzw. lärmhygienischen Maßnahmen eine den Erfordernissen der Raumordnung entsprechende Umsetzung der Planung möglich ist.

Die Variantenkombination VK4 (vgl. hierzu Punkt C und Anhang III dieser landesplanerischen Beurteilung) wurde im Ergebnis der Anhörung zum vorhergehenden ROV nicht weiter betrachtet. Durch ihre geplante Trassierung am östlichen Rand von Wilhelmsthal waren u.a. negative Auswirkungen auf siedlungsstrukturelle Belange (Denkmalschutz, Immissionschutz, Landschaftsbild, Fremdenverkehr) zu befürchten. Hinzu käme, dass der Bereich um den Jägerhof dann von zwei Seiten mit Straßen tangiert worden wäre. Die in der ursprünglichen Planung bereits vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen entlang des Jägerhofes trugen ebenfalls nicht zur Akzeptanz dieser Variante bei.

Diese Situation würde auch der von der Regionalen Planungsgemeinschaft Südwestthüringen in ihrer Stellungnahme vorgeschlagene „Alternativvorschlag 1“ nicht verändern (Trassierung analog VK4 unter Nutzung des südwestlichen Tunnelportales von Variante V4) und wird daher in der raumordnerischen Abwägung nicht weiter betrachtet.

Die vom BUND erhobenen Einwände bzgl. der zu befürchtenden Auswirkungen der Maßnahme u.a. auf die Schutzgüter Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit bzw. Kultur- und Sachgüter sind sehr allgemein formuliert und können im Prinzip immer herangezogen werden. Durch eine Baumaßnahme wird es immer zu Beeinträchtigungen, auch teilweise in vorher unbelasteten Räumen kommen. Entscheidend ist die Feststellung, dass die zweifellos erreichbaren Verbesserungen, wie z.B. deutliche Entlastungen vom Durchgangsverkehr in Etterwinden und Eisenach, weniger bzw. kein Verkehr mehr an der Hohen Sonne, bessere Fahreigenschaften, bauliche Verbesserungen in der Ortsdurchfahrt Wilhelmsthal bis hin zu der Schaffung von Parkmöglichkeiten für Touristen, dazu führen, dass die neuen Belastungen in angemessener Weise ausgeglichen werden können.

Der Kritik des BUND, es sei keine Nullvariante geprüft worden, ist ebenfalls zu widersprechen. Die Konsequenzen einer Nullvariante, d.h. es würde keine neue Trasse der B 19 gebaut werden, zeigt die Verkehrsprognose, wonach im Jahr 2025 im sogenannten Bezugsfall mit Steigerungen des Fahrzeugaufkommens auf jeweils über 11.000 Kfz/d von der Durchfahrt Etterwinden über Wilhelmsthal und die Hohe Sonne bis Eisenach zu rechnen sein würden.

Eine Nullvariante würde für keinen der oben angesprochenen Orte und den gesamten Abschnitt der B 19_{alt} von Wilhelmsthal bis Eisenach eine Verbesserung oder Entlastung bringen.

Im Ergebnis der Anhörung zum ROV hat sich das denkmalgeschützte Areal von Schloss und Park Wilhelmsthal als einer der Schwerpunkte herausgestellt.

Von Seiten der Gemeinde Marksuhl wird das Vorhaben mit der Begründung abgelehnt, sowohl die Variante V4 als auch die im Vergleich betrachtete Variante VK4 würden zu absolut unzutraglichen Veränderungen im Schloss und Park Wilhelmsthal führen. Die von der Thüringer Stiftung Schlösser und Gärten begonnene Entwicklung des national bedeutsamen Kulturdenkmals Schloss und Park Wilhelmsthal würde durch beide Straßenbauvarianten unmöglich gemacht.

Das Thüringer Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie, Bau- und Kunstdenkmalpflege, begründet seine Ablehnung der V4 mit erhöhter Verkehrslärmbelastung und Zerschneidungswirkung für die Gesamtanlage. Auch eine Erweiterung der Straße für Bankett, Graben oder eine Anhebung der Fahrbahn wegen Neigungsänderung seien bereits nicht mit dem Denkmalschutz vereinbar und deshalb auszuschließen.

Ergänzend hierzu verweist die Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten auf die erhebliche Gefährdung der Denkmalwürdigkeit und der Entwicklungsperspektiven von Schloss- und Parkanlage Wilhelmsthal.

Grundsätzlich kann seitens der oberen Landesplanungsbehörde den vorgenannten Aspekten und insbesondere einer Unvereinbarkeit mit dem Denkmalschutz nicht gefolgt werden. Der Ausbau einer bestehenden Straße verbessert in der Regel die verkehrlichen Bedingungen und damit auch die Lärmsituation im Allgemeinen. Ebenso kann es bei einem Ausbau im Bestand keine neue Zerschneidungswirkung geben, die bisherige bleibt bestehen, kann aber durch geeignete Maßnahmen sogar gemildert werden (ohnehin bestehende reduzierte Fahrzeug-Geschwindigkeit, Ampelregelung, Parkplätze usw.).

Von der Regionalen Planungsgemeinschaft Südwestthüringen wird zusätzlich zu den aus der deutlichen Verkehrszunahme erwachsenden Problemen auf die Betroffenheit des überregional bedeutsamen Kulturdenkmals "Schloss und Park Wilhelmsthal" (vgl. RPS, G 2-5) und die damit in Verbindung stehende erforderliche Bewahrung der kulturlandschaftlichen Spezifik dieses Teilraums als regional bedeutsame gewachsene Kulturlandschaft (vgl. RPS, G 4-2) hingewiesen.

In LEP 1.2.3 Z wird die außerhalb des Untersuchungsraumes gelegene Wartburg als Kulturerbestandort von internationaler, nationaler und thüringenweiter Bedeutung mit sehr weitreichender Raumwirkung angeführt. Für dieses vor allem als UNESCO-Welterbestätte bekannte Kulturdenkmal soll nach vorgenanntem Ziel eine raumbedeutsame Planung oder Maßnahme dann ausgeschlossen sein, wenn sie mit deren Schutz und der wirksamen Erhaltung in Bestand und Wertigkeit nicht vereinbar ist.

Die vorliegende Planung der B 19n zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda in der Variante V4 ist zweifellos eine raumbedeutsame Maßnahme.

Aufgrund der offensichtlichen Tatsache, dass Schloss und Park Wilhelmsthal in den kulturhistorischen Kontext der UNESCO-Welterbestätte Wartburg gehören (vgl. u.a. Stellungnahmen des Landratsamtes Wartburgkreis, des Thüringer Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologie, Bau- und Kunstdenkmalpflege, der Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten, des BUND), wird von diesen Beteiligten geschlussfolgert, dass durch die Neutrassierung der B 19 nach Variante V4 insbesondere vor dem südwestlichen Tunnelportal mit Einschnitt und Aufweitung die gesamte historische Kulturlandschaft mit Beziehung zur Wartburg und Hohen Sonne zerstört werden würde.

Das Thüringer Landesamt für Denkmalpflege hat in einer umfangreichen Begründung den historischen großräumigen Parkcharakter zwischen Wilhelmsthal, Hoher Sonne und Wartburg dargelegt.

Dabei solle gerade der Raumbezug von Wilhelmsthal zur Hohen Sonne von großer Bedeutung sein, weil Wilhelmsthal als Teil der Kulturlandschaft Wartburg-Wilhelmsthal mit dem auch räumlich verbindenden Waldpark zu verstehen sei. Wartburg und Wilhelmsthal als die beiden Kerne dieser Kulturlandschaft stünden dabei zueinander in enger Beziehung und strahlten jeweils auf ihre Umgebung aus.

Der Waldpark selbst sei als der Kernbereich der gestalteten Kulturlandschaft zu verstehen. Er lasse sich vom südlichen Stadtrand Eisenachs über das Burschenschaftsdenkmal mit Göpelskuppe, Weinstraße, Großer Drachenstein, Kleiner Drachenstein, Hirschstein, Hohe Sonne, Rennsteig, Georgental abgrenzen.

Der Waldpark in seiner Gesamtheit stelle eine Verbindung zwischen der Stadt Eisenach, vor allem aber der Wartburg und der Anlage Schloss und Park Wilhelmsthal und somit die vom damaligen Großherzog Carl Alexander bzw. der vorhergehenden regierenden Herzöge angestrebte gestalterische Einheit von Wartburg und Wilhelmsthal her.

Diese Vorstellungen allerdings wurden aus naturräumlichen und finanziellen Gründen nie vollständig umgesetzt.

In den letzten ca. 100 Jahren wurde der von der Planung betroffene Untersuchungsraum mehr oder weniger intensiv genutzt. Diese heute existierende Kulturlandschaft soll in ihrer Vielfalt und Maßstäblichkeit von Siedlung und Freiraum erhalten und geschützt, aber auch weiterentwickelt werden (LEP 1.2.1 G, RPS, G 4-2).

Das schließt jedoch grundsätzlich auch die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur ein.

Die obere Landesplanungsbehörde kommt daher nach eingehender Prüfung und Abwägung der Sachverhalte zu dem Ergebnis, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der vorgenannten großräumigen Beziehungen durch die Neubaumaßnahme nicht gegeben sein wird. Die mehr oder weniger ideellen Beziehungen von Wilhelmsthal zur Hohen Sonne bzw. zur Wartburg können durch den etwa 400 m langen veränderten Trassenlauf der B 19n bis zum Tunnelbauwerk nicht maßgeblich behindert werden. Optische nähräumliche Veränderungen in den Blickbeziehungen z.B. vom Aussichtspunkt Hirschstein werden entstehen, ohne aber den Gesamteindruck derart zu verschlechtern, dass der Charakter der Kulturlandschaft „Waldpark“ vollständig zerstört werden würde.

Eine dem Ziel LEP 1.2.3 Z entgegenstehende bzw. mit ihm nicht vereinbare Entwicklung kann aus der vorliegenden Planung für die Wartburg und ihr kulturhistorisch wertvolles Umfeld nicht abgeleitet werden. Es werden weder der Bestand noch die Wertigkeit des Objektes gefährdet, da die Maßnahme an sich auch durch die relativ große Entfernung keine unmittelbare Beziehung zur Wartburg herstellen kann. Vielmehr kann angenommen werden, dass in Verbindung mit den im Detail noch festzulegenden Maßnahmen im Zuge der B 19_{alt} zwischen Wilhelmsthal und Eisenach eine deutliche Aufwertung des Waldparks erfolgen wird. Dabei ist Maßgabe M01 zu beachten, die insbesondere berücksichtigt, dass eine weitere Verbindung zur Hohen Sonne, in welcher Art und Weise auch immer, bestehen bleiben muss.

Die Anlage von Schloss und Park Wilhelmsthal wird im Gegensatz zum vorher betrachteten Waldpark bzw. räumlichen Bezug zur Wartburg unmittelbar von der Maßnahme berührt. Wesentlich ist dabei jedoch, dass die Bundesstraße B 19 bereits jetzt relativ nahe an Schloss und Park vorbeiführt bzw. das Kulturensemble unmittelbar durchquert. Hier ist ebenfalls in besonderem Maße zu berücksichtigen, dass auch die Bundesstraße B 19, deren historische Anfänge bis in das Ende des 18. Jahrhunderts zurückreichen, untrennbarer Bestandteil der Kulturlandschaft ist. Mit der gesellschaftlichen und vor allem wirtschaftlichen Entwicklung wuchs auch die Bedeutung der Straßenverbindung.

Das vorhandene Straßennetz kann jedoch die künftig zu erwartenden Fahrzeugströme, die auch ohne Realisierung der Baumaßnahme zu erwarten wären (s.o.), nicht in erforderlichem Maße bewältigen. Ein Straßenneu- bzw. -ausbau in der beantragten Form bietet durch geeignete Maßnahmen die Möglichkeit, auch bereits jetzt bestehende Nachteile hinsichtlich Erreichbarkeit, Attraktivität, Parkmöglichkeiten, Lärmschutz usw. zu minimieren. Letztlich ist die B 19 die Straße, auf der die Besucher den Ort erreichen können (vgl. Stellungnahme des Landratsamtes Wartburgkreis).

Nach Grundsatz 4-2 des RPS sollen die Kulturlandschaften weiterentwickelt werden. Hierzu gehört wie bereits erläutert, auch das Straßennetz als unabdingbare Voraussetzung für die Gewährleistung effektiver räumlicher Beziehungen.

Die in LEP 4.1.2 G festgeschriebenen landesbedeutsamen Entwicklungskorridore bedürfen dabei leistungsfähiger Zubringer. Diese Funktion kann und muss im Untersuchungsgebiet die Bundesstraße B 19 übernehmen. Für diesen Zweck ist sie durchgängig leistungsfähig auszubauen, da der gegenwärtige Verlauf nicht den künftigen Anforderungen entspricht (bis Etterwinden besitzt die B 19 bereits fast durchgängig freien Streckenverlauf, ist weitestgehend ohne Ortsdurchfahrten). Daher entspricht die geplante Baumaßnahme dem vorgenannten raumordnerischen Erfordernis.

Insbesondere von der Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten sowie dem Thüringer Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie, Bau- und Kunstdenkmalpflege, wird eingeschätzt, dass durch die geplante Trassierung durch die Auenwiese (Schnupftuchswiese)¹ bis zum südwestlichen Tunnelportal die Nordseite des Parkraumes Wilhelmsthal und damit auch die gestalterische Verbindung zwischen Wilhelmsthal und Wartburg als kulturlandschaftliche

¹ im Folgenden wird der gesamte offene und bewaldete Bereich nordöstlich Wilhelmsthal zwischen B19_{alt}, Südhang des Hirschstein und dem in nordöstlicher Richtung verlaufenden Feld-/Waldweg als „Schnupftuchswiese“ bezeichnet

Einheit zerstört würde. Dieser Eingriff in die Kulturlandschaft sei nicht reversibel und nicht zu kaschieren.

Auch nach Ansicht des Landratsamtes Wartburgkreis könnten die Immissionen aus dem Straßenverkehr der Entwicklung von Wilhelmsthal empfindlich schaden.

Die Regionale Planungsgemeinschaft Südwestthüringen fordert die Ausräumung der konfliktträchtigen Belange hinsichtlich der Betroffenheit von Schloss und Park Wilhelmsthal, ohne diese jedoch genauer zu benennen.

Die obere Immissionsschutzbehörde sah aufgrund der zu erwartenden Verkehrszunahme Nachteile für Wilhelmsthal, hat aber insgesamt dem geplanten Bau der B 19n zugestimmt.

Insgesamt konnte damit keine Unverträglichkeit des Vorhabens bzgl. des Immissionsschutzes im Siedlungsbereich festgestellt werden, wenn insbesondere die in Punkt A.III formulierten und für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren relevanten Hinweise berücksichtigt werden.

Dennoch hat die obere Landesplanungsbehörde die o.g. kritischen Äußerungen der Beteiligten insofern aufgegriffen, als die Maßgabe M02 vorsieht zu prüfen, ob eine Verlagerung der Trasse mit einem deutlich südwestlicher gelegenen Tunnelportal (im Bereich des dort beginnenden Ruhlaer Weges am Anfang des Katztales) realisierbar ist. Im Zusammenhang mit dem dann um etwa 1.000 m längeren Tunnelbauwerk ist insbesondere die Frage des Kosten-Nutzen-Verhältnisses neu zu bewerten. Aufgrund der nachgewiesenen hohen Bedeutung des Vorhabens ist deshalb der Aspekt der Wirtschaftlichkeit wesentlicher Bestandteil des Prüfauftrages.

In RPS, G 2-5 wurde das Ensemble von Schloss und Park Wilhelmsthal als überregional bedeutsames Kulturdenkmal eingestuft.

Allerdings fehlt die Anlage im LEP, wo in Ziel 1.2.3 unter den Kulturerbestandorten von internationaler, nationaler und thüringenweiter Bedeutung lediglich die Wartburg eingestuft wird. Diese Aufzählung ist als abschließend zu betrachten (vgl. Begründung zu LEP 1.2.3 Z). Eine Ergänzung der landesweit bedeutsamen Standorte bzw. Erweiterung um regional bedeutsame Standorte soll im Zuge der erforderlichen Anpassung des RPS nicht möglich sein (LEP 1.2.4 V).

Die im aktuellen RPS (vgl. RPS, G 2-5) und von den Beteiligten festgestellte hohe Bedeutsamkeit der Anlage aus denkmalpflegerischer Sicht bleibt davon unberührt.

Die in der Begründung zum regionalplanerischen Grundsatz formulierte Aufgabe zur baulichen Sicherung und denkmalgerechten Nutzung wird durch die geplante Trasse der B 19n eindeutig nicht behindert oder unmöglich gemacht. Auch bleibt die touristische Attraktivität der Anlage langfristig bewahrt bzw. kann durch geeignete Erschließungsmaßnahmen hinsichtlich der touristischen Infrastruktur im Umfeld der Anlage gesteigert und im Zusammenhang mit einer besseren Erreichbarkeit über die neue Trasse hinsichtlich des Bekanntheitsgrades erhöht werden. Das betrifft in gleichem Maße Konsequenzen aus den im Detail noch festzulegenden Maßnahmen im Zuge der B 19_{alt} zwischen Wilhelmsthal und Eisenach bzgl. der Sicherung der touristischen Erreichbarkeit (u.a. für die Hohe Sonne). Details hierzu können allerdings nicht im Rahmen eines ROV festgelegt werden.

Der Umgebungsschutz für Schloss und Park Wilhelmsthal erfordert einerseits immissionsseitige Maßnahmen zur Minimierung der Beeinträchtigungen. Andererseits sollen fernräumliche Wirkungen (Sichtbeziehungen) gesichert werden. Sofern sich diese Forderung auf ein Verbot jeglicher Veränderungen im Umfeld von Schloss und Park Wilhelmsthal beziehen soll, steht dies dem allgemeinen Bestreben zur Weiterentwicklung der Kulturlandschaften entgegen (LEP 1.2.1 G; RPS, G 4-2).

Die obere Landesplanungsbehörde kommt nach eingehender Abwägung und Prüfung zu dem Ergebnis, dass eine Neutrassierung der B 19 im Bereich nordwestlich von Wilhelmsthal keine das Denkmal in seiner Gesamtheit erheblich beeinträchtigende Maßnahme darstellen wird, wenn die vorgenannten Maßgaben und Hinweise nach Punkt A dieser landesplanerischen Beurteilung bei der Vorbereitung der nachfolgenden Planungsetappe berücksichtigt und umgesetzt werden.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass bestimmte Blickbeziehungen (z.B. vom Hirschstein) verändert, aber nicht zerstört werden. Bereits jetzt existiert die Sichtbeziehung zum Schloss Wilhelmsthal über die vorhandene B 19 und darüber hinaus bis zu den baulichen Anlagen im südwestlichen bzw. westlichen Rückraum der Denkmalanlage, welche einer anderen nicht denkmalpflegerischen Nutzung unterliegen.

Hinzu kommt ein nicht nur naturschutzfachliches, sondern gewissermaßen auch ein touristisches Ausgleichspotential für den Bereich zwischen Wilhelmsthal und Eisenach mit dem Schwerpunkt Hohe Sonne, wenn ein Rückbau der B 19_{alt} oder andere verkehrsorganisatorische Maßnahmen nach Maßgabe M01 dazu führen, dass dieser Raum eine Aufwertung in der Form erfahren kann, dass ein ungestörteres Wahrnehmen des ursprünglich angedachten Waldparks (s.o.) möglich wird.

Darüber hinaus können die in der Anhörung vorgetragenen Kritikpunkte bzgl. der wahrscheinlich falschen Gebietseinstufung im Umfeld der Schloss- und Parkanlage Wilhelmsthal (Stellungnahme des Landesamt für Denkmalpflege und Architektur) und Möglichkeiten der Anbindung des Gewerbegebietes „Große güldene Aue“ (Stellungnahme der Stadt Eisenach) erst mit der Feinplanung geklärt werden.

Bezüglich der raumbedeutsamen Belange der Siedlungsstruktur ist das geplante Vorhaben bei Beachtung der unter A.II benannten Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar.

3. Verkehrsinfrastruktur

- Es sind die räumlichen Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität und ein integriertes Verkehrssystem zu schaffen. Auf eine gute und verkehrssichere Erreichbarkeit der Teilräume untereinander durch schnellen und reibungslosen Personen- und Güterverkehr ist hinzuwirken. Vor allem in verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren sind die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße zu verbessern. Raumstrukturen sind so zu gestalten, dass die Verkehrsbelastung verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird. (**§ 2(2) Nr. 3 ROG**)
- Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen soll der Verkehrsvermeidung, Verkehrsminimierung sowie der Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger ein besonderes Gewicht beigemessen werden. Die Flächeninanspruchnahme sowie die Umweltbeeinträchtigungen sollen möglichst gering gehalten und die Zerschneidung großer zusammenhängender Freiräume vermieden werden. (**LEP 4.5.1 G**)
- Das hierarchisch gegliederte Verkehrsnetz soll den Leistungsaustausch zwischen den Zentralen Orten und Teilräumen Thüringens untereinander und mit den Nachbarländern sowie die Einbindung in das nationale und transeuropäische Verkehrsnetz gewährleisten. (**LEP 4.5.2 G**)
- Der Schienenpersonenfernverkehr soll zur Sicherung der überregionalen Erreichbarkeit des Freistaats Thüringen erhalten und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. (**LEP 4.5.3 G**)
- Die Erhaltung der vorhandenen Straßeninfrastruktur soll Schwerpunkt zukünftiger Planungen und Maßnahmen im Straßennetz sein. Neu- und Ausbaumaßnahmen sollen vorrangig zur Verbesserung der Verbindungsqualität im Straßennetz und Entlastung der Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr erfolgen. Das Netz der Bundesautobahnen soll von allen Zentralen Orten in 30 Minuten erreichbar sein. (**LEP 4.5.7 G**)
- Im Straßennetz soll insbesondere die Verbindungsqualität u.a. der Verbindung BAB 4-Eisenach-Meiningen-BAB 71 durch Neu- und Ausbaumaßnahmen verbessert werden. (**LEP 4.5.8 G**)
- Im großräumig bedeutsamen Straßennetz soll darüber hinaus u.a. folgendes Vorhaben umgesetzt werden:
 - Verlegung der B 19 als Neubau zwischen Etterwinden und der künftigen B 7 (jetzige A 4) bei Wutha-Farnroda einschließlich einer bedarfsgerechten Verknüpfung mit der A 4neu; (B 19 Wil-

helmsthal – Ortsumfahrung Wutha-Farnroda; B 19 bzw. B 88 Ortsumfahrung Wutha-Farnroda; B 19 Ortsumfahrung Stockhausen) unter besonderer Gewichtung der Naturschutzbelange im nordwestlichen Thüringer Wald (**RPS, G 3-8**)

- In den u.a. im Folgenden-zeichnerisch in der Raumnutzungskarte bestimmten-Korridoren soll der im öffentlichen Interesse erforderlichen Trassenfreihaltung bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen ein besonderes Gewicht beigemessen werden:
 - Verlegung der B 19 als Neubau zwischen Wilhelmsthal und der künftigen B 7 (jetzige A 4) bei Wutha-Farnroda einschließlich einer bedarfsgerechten Verknüpfung mit der A 4 (neu) mit einer Ortsumfahrung für Wutha-Farnroda und
 - ▪ Ortsumfahrung Stockhausen im Zuge der B 19 (derzeit B 84)
 - ▪ Ortsumfahrung Etterwinden im Zuge der B 19
- (RPS, G 3-14)**

Die Bundesstraße B 19 wird im RPS, Karte 3-1, als großräumig bedeutsame Straßenverbindung dem Funktionalen Straßennetz zugeordnet. Auf der Raumnutzungskarte ist zur Umsetzung des Grundsatzes RPS, G 3-8 in Verbindung mit RPS, G 3-14 ein Trassenkorridor zur Verlegung der B 19 zwischen Etterwinden und der ehemaligen BAB 4 bei Eisenach vorgesehen.

Nach Grundsatz 4.5.8 des LEP soll im Straßennetz die Verbindungsqualität zwischen der BAB 4, Eisenach, Meiningen und der BAB 71 durch Neu- und Ausbaumaßnahmen verbessert werden. Der Schwerpunkt der Maßnahmen soll nach Aussage in der Begründung zu LEP 4.5.8 G dabei auf dem Bau von Ortsumgehungen an Bundesstraßen liegen. Entsprechend sind die Teilabschnitte Ortsumfahrung Etterwinden und Wilhelmsthal – Eisenach seitens des Freistaates Thüringen für den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet worden. Der aktuell noch gültige BVWP 2003 sieht den Bereich zwischen Wilhelmsthal und Eisenach für den vordringlichen Bedarf vor. Die Ortsumfahrung Etterwinden ist in diesem BVWP noch nicht enthalten.

Die bestehende B 19 kann derzeit die ihr zugeordnete Funktion als großräumige Verbindung der Räume Eisenach und Bad Salzungen/Meiningen nicht ausreichend erfüllen. Aufgrund der topographischen Gegebenheiten sowie unter der Berücksichtigung des Natur- und Landschaftsschutzes kann eine bedarfsgerechte Straßenverbindung nur über eine veränderte Trassenführung ermöglicht werden.

Die in einigen Stellungnahmen erhobenen Forderungen eines Ausbaus der Bestandstrasse zwischen Wilhelmsthal und Eisenach bzw. die vom Landratsamt Wartburgkreis hinterfragte Nullvariante können eindeutig nicht umgesetzt werden.

Die kurvenreiche Trassenführung der B 19 südlich von Eisenach, mit erheblichen Steigungs- bzw. Gefällestrecken führt durch den unzureichenden Ausbauquerschnitt zu erheblichen Problemen im Straßenverkehr. Aufgrund des für das Baufeld und die Verkehrsführung erforderlichen erheblichen Flächenbedarfs in einem FFH-Gebiet und Naturschutzgebiet wären umfangreiche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erwarten. Deswegen ist ein Ausbau der Bundesstraße im Bestand grundsätzlich auszuschließen.

Der Vorhabenträger schätzt außerdem ein, dass ein solcher Ausbau mit erforderlichen Zusatzfahrstreifen in Bereichen mit größerem Längsgefälle annähernd einem Neubau gleichkommen würde, um den Verkehrsweg entsprechend den trassierungstechnischen Standards leistungsfähiger zu gestalten.

Die Frage nach dem in der Anhörung sowohl von Bürgern als auch von TÖBs vielfach in Zweifel gezogenen grundsätzlichen Bedarf für die geplante B 19n ist nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens.

Der Bedarf für die B 19n ist durch den Bundesgesetzgeber im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen durch das Fünfte Fernstraßenausbaugesetz im BVWP 2003 verbindlich festgestellt worden.

Ferner ist davon auszugehen, dass der Freistaat Thüringen mit der Anmeldung des Gesamtvorhabens für den BVWP 2015 sein großes Interesse an einer durchgängig von Ortsdurchfahrten freien Trassierung der B 19 bis zur BAB 4 dokumentiert hat. Darin eingeschlossen ist auch der ebenfalls von zahlreichen Beteiligten und der Öffentlichkeit geforderte „Lückenschluss“ bis zur Anschlussstelle Eisenach-Ost (dort als B 84 Ortsumfahrung Stockhausen

bezeichnet). Diese ist daher auch Bestandteil der von der oberen Landesplanungsbehörde eingeforderten Aktualisierung der Verkehrsprognose bis 2025, mit der wiederum der Bedarf und die Verkehrswirksamkeit der geplanten Straßenbaumaßnahme bestätigt wurden.

Die letztgenannte Maßnahme ist jedoch nicht Gegenstand der Antragstellung seitens des Vorhabenträgers DEGES und somit auch nicht dieses Raumordnungsverfahrens. Die obere Landesplanungsbehörde teilt jedoch die Auffassung der am ROV Beteiligten und hat deshalb eine Forderung zur frühzeitigen Berücksichtigung der Anbindung dieses Abschnittes an die B 19n in die Hinweise für das nachfolgende Planungsverfahren aufgenommen (siehe unter Punkt A III, Hinweis H01).

Wie unter Punkt E.1 dieser landesplanerischen Beurteilung bereits festgestellt, kann das hier zu prüfende Vorhaben zum Neubau der B 19n auch ohne die direkte Anbindung an die BAB-Anschlussstelle Eisenach-Ost den überwiegenden Teil des Verkehrs im Rahmen der als nördliche Ortsumfahrung Eisenach fungierenden Trasse der alten BAB 4 (jetzige Widmung als B 88/B 19) aufnehmen. Eine Raumunverträglichkeit allein wegen des Fehlens der Ortsumfahrung Stockhausen kann daher nicht abgeleitet werden.

In diesem Kontext ist auch die von einigen Beteiligten angeregte vollständige Änderung der Planung der B 19n zu sehen. So wird unter anderem eine vorwiegend nordwestlich gerichtete Neutrassierung der B 19, beginnend bereits südlich von Etterwinden mit Anbindung an die BAB 4 zwischen Herleshausen und Gerstungen gefordert.

Eine derartige mindestens überregional bedeutsame Verkehrsachse ist nicht Bestandteil des Landesverkehrsprogramms für den Freistaat Thüringen (TMBV, Erfurt, 2007) bzw. von großräumigen verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen über zukünftig notwendige Fernverkehrsverbindungen in Thüringen. Sie lassen sich somit weder aus dem RPS noch aus dem LEP ableiten.

Mit der Ausweisung eines Trassenfreihaltekorridors für die B 19n gegenüber den sonstigen Ausweisungen in der Raumnutzungskarte des RPS sowie mit der Stellungnahme der Regionalen Planungsgemeinschaft Südwestthüringen zum Vorhaben wird die mit der Planung vorgelegte Ausrichtung auf eine Verknüpfung mit der BAB 4 östlich von Eisenach grundsätzlich bestätigt. Die von den Beteiligten unterbreiteten Vorschläge entsprechen auch nicht dem im BVWP 2003 formulierten bzw. voraussichtlich im BVWP 2015 formulierten Planungsauftrag (s.o.).

Die vorhandene Streckenführung der B 19_{alt} belastet die Ortslagen Etterwinden, Wilhelmsthal und das südliche Stadtgebiet von Eisenach sowie in der weiteren Fortführung bis zur Anbindung an die ehemalige BAB 4 auch das innere Stadtgebiet von Eisenach.

Nach der vom Projektträger vorgelegten aktuellen Verkehrsuntersuchung und Verkehrsprognose 2025 lässt sich aus landesplanerischer Sicht nachvollziehbar ableiten, dass das Vorhaben die oben genannten Zielsetzungen erfüllen kann.

Die Ortsdurchfahrt Etterwinden im Zuge der B 19 hatte im Jahr 2013 Verkehrsmengen zwischen 6.400 und 7350 Kfz/d bei einem Durchgangsverkehrsanteil von 96 % zu bewältigen. Im Prognosebezugsfall 2025 würde der Verkehr auf etwa 10.500 bis 11.750 Kfz/d und damit um bis zu 4.400 Fahrzeuge ansteigen.

Nach Realisierung der Maßnahme werden im Ort lediglich noch etwa 1.200 Kfz/d zu verzeichnen sein.

Auch in Eisenach ist z.B. im Zuge der südlichen Stadteinfahrt der B 19 bis 2025 ein deutlicher Verkehrsanstieg von 7.450 auf 11.450 Kfz/d zu verzeichnen. Dieser resultiert hauptsächlich aus der mit der erhöhten Bündelungswirkung der B 19 einhergehenden Zunahme des Durchgangsverkehrsaufkommens. Aufgrund von innerörtlichen Verkehrsverlagerungen werden die Steigerungsraten bis zum Jahr 2025 in der Bahnhofstraße und der Langensalzaer Straße nicht so erheblich ausfallen wie in der Südeinfahrt, es werden aber immerhin noch 9.700 bzw. 11.600 Kfz/d erreicht gegenüber 7.200 bzw. 10.400 Kfz/d im Jahr 2013.

Mit dem Wirksamwerden der Neubautrasse der B 19n werden auch in Eisenach spürbare Entlastungen im Zuge der B 19_{alt} zu verzeichnen sein. Das Verkehrsaufkommen im Zuge der

Bahnhofstraße reduziert sich entsprechend von 9.700 auf 3.450 Kfz/d. In der Langensalzaer Straße sinken die Verkehrsbelastungen um ca. 5.400 auf 6.100 Kfz/d.

Die hohe verkehrliche Wirksamkeit der B 19n wird insgesamt anhand der für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsstärken deutlich, welche je nach Abschnitt zwischen 16.300 und 17.350 Kfz/d ermittelt wurden.

Damit wird eine wesentliche Aufwertung der Verbindung zwischen den Räumen Bad Salzungen und Eisenach sowie deren Anbindung an die BAB 4 erreicht und die im raumordnerisch festgesetzten Funktionalen Straßennetz angestrebte großräumige Bedeutsamkeit der Straßenverbindung umgesetzt.

Die in der schriftlichen Anhörung von einigen Beteiligten (u.a. BUND) und auch von Bürgern vorgetragenen Zweifel hinsichtlich des prognostizierten relativ hohen Fahrzeugaufkommens auf der B 19n bzw. hinsichtlich der Entlastungswirkungen in den Ortsdurchfahrten werden seitens der oberen Landesplanungsbehörde nicht mitgetragen. Das vom Vorhabenträger beauftragte Verkehrsplanungsbüro hat in der vorgelegten Verkehrsuntersuchung auf der Grundlage einer umfangreichen Analyse, unter Berücksichtigung der erforderlichen Strukturdaten im Untersuchungsraum (einschließlich aktueller Bevölkerungsvorausberechnung) und der im Umfeld bereits realisierten bzw. geplanten Verkehrsprojekte die entsprechenden Prognosewerte nachweisen können.

Gegenwärtig wird das Verkehrsaufkommen im Zuge der B 19 durch die Kapazitätsengpässe in den Ortsdurchfahrten (insbesondere in Eisenach und Etterwinden) begrenzt. Der ortsdurchfahrtsfreie Ausbau der B 19 verbessert die Reisezeiten für die Überregionalverkehre zwischen den Mittelzentren Meiningen, Schmalkalden, Bad Salzungen, Eisenach, Bad Langensalza und den BAB 4-Anschlussstellen Eisenach-Ost und Eisenach-West. Mit der Umsetzung der geplanten Neubauvorhaben im Zuge der B 19 werden die Reisezeiten erheblich verkürzt, so dass der Verkehr stark zunehmen wird. Die hohe Verkehrswirksamkeit der B 19n zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda und der B 19n OU Stockhausen wird durch Planfall „Variante 4“ für das Analysejahr 2013 nachgewiesen. Allein durch diese beiden Neubauvorhaben ergibt sich unter Berücksichtigung der derzeitigen Strukturdaten (Einwohner-, Verkaufsflächen und Arbeitsplatzstruktur) eine Verkehrszunahme im Zuge der vorhandenen B 19 südlich von Wilhelmsthal um ca. 3.300 Kfz/d. Grundlage für die Verkehrsprognose der überregionalen Durchgangsverkehrsströme ist das großräumige Thüringenmodell des Landesamtes für Bau und Verkehr. In diesem Modell sind alle bis zum Prognosejahr 2025 vom Freistaat Thüringen geplanten überregionalen Neu- und Ausbauvorhaben sowie eine Strukturdatenprognose für das Untersuchungsgebiet Thüringen berücksichtigt.

Die vom BUND herausgearbeiteten Hinweise auf Fehler in der Verkehrsprognose sind nach Aussagen des Verkehrsplanungsbüros teilweise berechtigt, haben aber keinen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung im Zuge der B 19 und somit auf die dort ermittelten Prognosewerte.

In erheblichem Maße wird das Vorhaben wegen des geplanten Ausbaus der Ortsdurchfahrt Wilhelmsthal und des Verzichts auf eine Herausnahme aus der Ortslage kritisiert.

Im Analysemodell des Verkehrsplanungsbüros wurden für 2013 auf der B 19 südlich Wilhelmsthal 7.350 Kfz/d ermittelt. Laut der Prognose für das Jahr 2025 sollen ca. 17.400 Kfz/d die Ortsdurchfahrt Wilhelmsthal nutzen.

Dieses Fahrzeugaufkommen ist zweifellos als erheblich einzuschätzen.

Die vorliegende Verkehrsprognose wird in einigen Stellungnahmen insbesondere auch wegen dieser sehr hohen Belegung der B 19n angezweifelt und sogar eher ein Rückgang des Verkehrsaufkommens vermutet.

Die obere Landesplanungsbehörde folgt diesen Gedanken nicht. Der Vorhabenträger bzw. das Verkehrsplanungsbüro hat die Prognosewerte nachvollziehbar unter Heranziehung aller aktuell erforderlichen und vorliegenden Ausgangsdaten begründet. Das die spätere tatsächliche Entwicklung von derartigen Prognosen nach unten ebenso wie nach oben abweichen kann, ist bekannt und unvermeidlich. Dies rechtfertigt jedoch nicht ein generelles Infragestellen der vorliegenden Verkehrsprognose 2025 und wird auch nicht als weiterführend erachtet.

Der in der Verkehrsuntersuchung ebenfalls betrachtete hypothetische Planfall „Variante 4“ (Analyse 2013) zeigt das Fahrzeugaufkommen für den Fall, dass das Vorhaben sofort realisiert wird und damit das derzeitige Verkehrsvolumen heranzuziehen wäre. Bereits mit dieser Annahme wird die hohe Bündelungswirkung der B 19n deutlich, die sich z.B. in der Durchfahrt Wilhelmsthal mit einer Erhöhung von 7.350 auf 10.650 Kfz/d ausdrücken würde. Dieser Wert würde noch um etwa 1.100 Fahrzeuge unter dem Prognose-Bezugsfall 2025 bzw. um etwa 7.000 Fahrzeuge unter dem für 2025 prognostizierten Wert liegen.

Damit wird deutlich, dass einerseits die vorliegende Planung eine hohe Verkehrswirksamkeit auch dann besitzen wird, wenn der von vielen kritisierte prognostizierte Verkehrsanstieg nicht erreicht werden sollte. Andererseits ist auch erkennbar, dass selbst ohne Umsetzung der geplanten Baumaßnahme mit einem deutlichen Verkehrsanstieg auf der B 19 um etwa 4.000 Kfz/d zu rechnen sein wird.

Grundsätzlich ist die Planungsvariante V4 das Ergebnis des im Vorfeld durchgeführten Raumordnungsverfahren zur Prüfung von 5 Variantenkombinationen (VK1-5), von denen keine als raumverträglich hätte bewertet werden können, weshalb jenes ROV nicht zum Abschluss gebracht werden konnte (vgl. Eröffnungsschreiben zum aktuellen ROV).

Ein Verzicht auf eine Querung der Ortslage Wilhelmsthal war dort u.a. im Zuge der VK4 vorgesehen, welche östlich am „Jägerhof“ und den dahinter gelegenen Bungalows vorbeiführen sollte. Diese Variante wurde im Ergebnis der durchgeführten Anhörung abgelehnt (u.a. Verlärmung Jägerhof von zwei Seiten, Landschaftsbild, Behinderung der touristischen Nutzung bzw. Weiterentwicklung des Objektes Jägerhof).

Eine Modifizierung der VK4 wurde daraufhin seitens des Vorhabenträgers unter Berücksichtigung eines Schreibens des Landratsamtes Wartburgkreis vorgenommen, wonach die B 19n im südlichen Bereich vor bzw. in Wilhelmsthal auf ihrer alten Trasse verbleiben sollte.

Dieser Trassenverlauf nutzt nunmehr die vorhandene Straße der B 19 etwa bis zur jetzigen Einmündung der L 3020 am nördlichen Ortsrand von Wilhelmsthal. Damit wird die Ausbaustrecke der B 19n gegenüber der VK4 um ca. 1.000 m von etwa 860 m auf etwa 1860 m verlängert. Dies entspricht der grundsätzlichen raumordnerischen Forderung einer möglichst gering zu haltenden Flächeninanspruchnahme gemäß LEP 4.5.1 G.

Zudem wird im Grundsatz RPS, G 3-14 ohnehin davon ausgegangen, dass die Verlegung der B 19 als Neubau zwischen Wilhelmsthal und der künftigen B 7 erfolgen sollte, woraus eine Umfahrung von Wilhelmsthal selbst nicht zwingend abgeleitet werden muss.

Die Abweichung der Variante 4 von weniger als 200 m zu dem auf der Raumnutzungskarte des RPS in Verbindung mit RPS, G 3-14 dargestellten Trassenkorridor kann dabei unter Würdigung aller Aspekte als geringfügig und innerhalb einer allgemein als Toleranzbereich anerkannten Abweichung angesehen werden.

Sie wurde außerdem weder von der oberen Naturschutzbehörde noch von der Regionalen Planungsgemeinschaft Südwestthüringen wegen ihrer im Unterschied zur VK4 (welche vollständig innerhalb des Trassenkorridors verlaufen würde) kurzen Querung eines Vorranggebietes Freiraumsicherung kritisiert oder abgelehnt (siehe hierzu auch Punkt E.5 dieser landesplanerischen Beurteilung).

Anscheinend zur Vermeidung der Querung dieses Gebietes (in der Anhörung von den Beteiligten mit „Schnupftuchswiese“ bezeichnet) legte die Regionale Planungsgemeinschaft Südwestthüringen einen weiteren Vorschlag vor. Dieser sollte bis nordöstlich Wilhelmsthal im Wesentlichen dem Verlauf der VK4 entsprechen, jedoch beginnend am Tunnelportal der Variante V4 deren Trassenverlauf folgen. Außerdem sollte ein entsprechender Lärmschutz für die Ortslage Wilhelmsthal und speziell für das angrenzende Areal der ehemaligen Ferienhausanlage vorgesehen werden.

Trotz des bereits im vorhergehenden ROV vorgesehenen Schallschutzes konnte die VK4 nicht als raumverträglich bewertet werden (vgl. hierzu u.a. Karte 3.2 der Unterlagen zum vorhergehenden ROV). Zudem wäre der Eingriff in bestehende Waldbestände deutlich größer als durch V4.

Ein Vorteil für den Alternativvorschlag der Planungsgemeinschaft kann allein durch den sich aus der veränderten Lage des Tunnelportals ergebenden Unterschied zwischen VK4 und Alternativvorschlag seitens der oberen Landesplanungsbehörde nicht gesehen werden.

Der Vorhabenträger äußerte zu diesem Alternativvorschlag, dass selbstverständlich im Rahmen der weiteren Detailplanungen die gesetzlichen Ansprüche auf Lärmschutz geprüft und in gesonderten Fachplanungen dargestellt und ausgewiesen würden (vgl. hierzu auch die Hinweise unter Punkt A.III dieser landesplanerischen Beurteilung).

Von der Gemeinde Moorgrund und dem Landratsamt des Wartburgkreises wird vorgeschlagen, das Vorhaben in funktionsfähigen Teilabschnitten zu realisieren und die Umfahrung der Ortslage Etterwinden vorzuziehen.

Die obere Landesplanungsbehörde hat diese Punkte geprüft und mit der Aufnahme in die Hinweise den Vorhabenträger gebeten, eine Umsetzung dieser Vorschläge zu untersuchen. Grundsätzlich stünden einer abschnittweisen Umsetzung der Maßnahme keine raumordnerischen Belange entgegen.

Eine Verbesserung der Verkehrssituation für die Ortslage Wilhelmsthal einschließlich Schloss und Park soll nach Vorschlag einiger Beteiligter (Gemeinde Marksuhl, Regionale Planungsgemeinschaft Südwestthüringen, Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten, Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie) durch die Verlängerung des Tunnelbauwerkes bis in den Bereich des Katztales erzielt werden.

Dabei soll nach dem Vorschlag der Regionalen Planungsgemeinschaft Südwestthüringen die Trasse mit dem Tunnel etwa am Abzweig des Ruhlaer Weges an der B 19_{alt} (Bau-km 5+000) beginnen und an den Tunnel der V4 etwa bei Bau-km 8+000 wieder anbinden.

Während die Gemeinde Marksuhl ihre Ablehnung der Variante V4 (und der VK4) mit einer pauschalen Forderung nach einem Beginn des Tunnelbauwerkes am südlichen Ortseingang von Wilhelmsthal verbindet, verweisen die beiden anderen o.g. Beteiligten auf deren Vorschlag im Rahmen der zum vorhergehenden ROV abgegebenen Stellungnahme. Jener Vorschlag sah ebenfalls beginnend am Bau-km 5+000 dann allerdings einen Verlauf im Wesentlichen entlang des Katztales vor. Das Tunnelportal war innerhalb des FFH-Gebietes vorgehen.

Diesen Vorschlag hatte der Vorhabenträger nach eingehender Prüfung überwiegend aus naturschutzfachlichen Gründen als nicht umsetzbar bewertet. Neben der Lage des Tunnelportales im FFH-Gebiet war auch aus raumordnerischer Sicht die nahezu mittige Querung des Vorranggebietes Freiraumsicherung FS-18 bis zum Tunnelportal offensichtlich als nicht raumverträglich einzuschätzen gewesen.

Die obere Landesplanungsbehörde geht davon aus, dass beide Beteiligte ersatzweise durchaus dem Vorschlag der Regionalen Planungsgemeinschaft folgen könnten, da mit diesem das gleiche Ziel der vollständigen Entlastung von Wilhelmsthal und der Schlossanlage vom Durchgangsverkehr verfolgt werden soll.

Die Vorteile gegenüber der ursprünglichen Vorschlagsvariante liegen aus raumordnerischer Sicht in der Lage außerhalb des Vorranggebietes Freiraumsicherung begründet.

Der Vorhabenträger DEGES hat diesen Vorschlag geprüft und unter anderem eingeschätzt, dass damit die B 19n außerhalb der Grenzen des Kulturdenkmals verlaufen würde. Es ist dann jedoch von einem deutlich längeren Tunnelbauwerk auszugehen (gegenüber den bisherigen 3.325 m Tunnellänge bei V4 würde dieses Tunnelbauwerk um noch einmal 1.000 m verlängert werden müssen).

Diese Veränderung gegenüber der V4 könnte grundsätzlich in Übereinstimmung mit den raumordnerisch relevanten Belangen der Verkehrsinfrastruktur umgesetzt werden (vgl. auch Punkt F Raumordnerische Gesamtabwägung). Allerdings sollte aus Sicht der oberen Landesplanungsbehörde eine solche Variante mit einem voraussichtlich deutlich schlechteren Kosten-Nutzen-Verhältnis nur weiterverfolgt werden, wenn damit eine zeitnahe Realisierung nicht erschwert oder gänzlich in Frage gestellt wird. Der Aspekt der Wirtschaftlichkeit wurde daher in Maßgabe M02 aufgenommen.

Weitere im Ergebnis der Anhörung vorliegende Vorschläge zur Veränderung der Trassierung innerhalb des Untersuchungsraumes betrafen den Abschnitt Geisberg bis einschließlich Kohlberg. Eine eventuelle Berücksichtigung dieser Vorschläge wäre jedoch nicht mit Auswirkungen auf das bestehende Straßennetz bzw. auf Ortsdurchfahrten verbunden, weshalb an dieser Stelle auf den Punkt E.5 dieser landesplanerischen Beurteilung verwiesen wird.

Zahlreich waren Hinweise in den Stellungnahmen zu finden, die sich mit detaillierteren Fragen z.B. zur Anbindung an das nachgeordnete Netz, zur Knotenpunktgestaltung, zur Widmung der verbleibenden Straßen usw. beschäftigen.

Westlich der B 19 befindet sich der „Camping-Park Eisenach“, der aufgrund seiner Kapazität und Ausstattung als überregional bedeutsam eingestuft werden muss (vgl. hierzu Punkt E.10 dieser landesplanerischen Beurteilung). Nach RPS, G 4-35 sollen die regional und überregional bedeutsamen Camping- und Reisemobilplätze gesichert, ausgebaut und weiterentwickelt werden. Deshalb ist gemäß der Begründung zu diesem Grundsatz auch die Tatsache zu berücksichtigen, dass der dort genannte Campingpark Eisenach Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur haben kann. Aufgrund dieser raumordnerischen Relevanz wurde die Forderung der Gemeinde Moorgrund zur Gewährleistung einer entsprechenden Anbindung des Campingplatzes (und der daran angrenzenden Taubeneller Mühle) in Maßgabe M05 aufgenommen.

Weitere Hinweise zur Anbindung des Gewerbegebietes „Große güldene Aue“ bei Eisenach, zur Ausgestaltung verschiedener Knotenpunkte, zur Widmung der neuen bzw. verbleibenden Straßen bzw. trassierungstechnische Hinweise wurden zur Prüfung im Rahmen der weiteren Verfahrensschritte in den Punkt A.III aufgenommen.

Für die raumordnerische Bewertung ergeben sich daraus keine direkten Auswirkungen.

Die Trasse der B 19n führt im Zuge der Querung der Hörselaue östlich von Eisenach auch über die DB-Strecke Halle –Guntershausen.

Die DB AG weist in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass gegenwärtig im betroffenen Streckenabschnitt Planungen zur Geschwindigkeitserhöhung laufen, die Inbetriebnahme dieser Geschwindigkeitserhöhung sei für 2017 vorgesehen, weshalb ab diesem Zeitraum von einer Streckengeschwindigkeit von 200 km/h ausgegangen werden müsse.

Die Eisenbahnstrecke gehört zum transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) und ist im betreffenden Abschnitt auch Bestandteil der Mitte-Deutschland-Schienenverbindung. Sie wird gemäß Karte 3-1 des RPS als europäisch bedeutsame Schienenverbindung in das raumordnerisch festgesetzte Funktionale Schienennetz eingeordnet.

Dieser Bedeutung entsprechend soll der Vorhabenträger im Zuge der Vorbereitung der weiteren Planungsschritte frühzeitig die technischen Parameter des Bauwerkes im Zuge der B 19n mit der DB AG abstimmen (Hinweis H03).

Die in LEP 4.5.2 G und LEP 4.5.3 G formulierten Funktionen bzw. Zielsetzungen dieser raumbedeutsamen Schienenverbindung können auf dieser Grundlage weiterhin umgesetzt werden.

Bezüglich der raumbedeutsamen Belange der Verkehrsinfrastruktur ist das geplante Vorhaben bei Beachtung der unter A.II benannten Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar.

4. Ver- und Entsorgungsinfrastruktur

- Die Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, insbesondere die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen, ist zur Sicherung von Chancengerechtigkeit in den Teilräumen in angemessener Weise zu gewährleisten. Dem Schutz kritischer Infrastrukturen ist Rechnung zu tragen. Grundwasservorkommen sind zu schützen. (§ 2(2) Nr. 3 und 6 ROG)

- Der Gewährleistung der Abfallentsorgung auf der Grundlage vorhandener Entsorgungskapazitäten und einer nachhaltigen Verwertung soll bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen Rechnung getragen werden. **(LEP 4.6.1 G)**
- Die Sicherung der Trinkwasserversorgung und Abwasserbeseitigung soll entsprechend der regionalen Anforderungen entweder durch eine Erhöhung des Anschlussgrads an zentrale Infrastrukturnetze oder durch gezielte raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen der Re-Regionalisierung mit dezentralen und kleinteiligen Lösungen ermöglicht werden. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen, die eine dezentrale und kleinteilige Lösung beeinträchtigen, sollen vermieden werden. **(LEP 4.6.2 G)**
- Um regionale Wasserknappheiten zu vermeiden, soll dem Schutz und der verstärkten Sicherung von lokalen Wasserressourcen einerseits sowie dem Ausbau überregionaler Versorgungssysteme andererseits im Interesse einer regionalen sicheren öffentlichen Wasserversorgung bei der Abwägung mit konkurrierenden Nutzungen besonderes Gewicht beigemessen werden. **(LEP 4.6.3 G)**
- In allen Teilen Thüringens sollen moderne Informations- und Kommunikationsinfrastrukturen die Voraussetzung für gleichwertige Lebensverhältnisse und eine wettbewerbsfähige Wirtschaftsentwicklung gewährleisten. Der flächendeckende technologieoffene Ausbau der Mobilfunknetze sowie die Schaffung der Zugangsvoraussetzungen zum Breitbandnetz dürfen durch raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen nicht beeinträchtigt werden. **(LEP 4.6.4 G)**

Im gesamten Trassenverlauf der geplanten B 19n kommt es zu Überschneidungen bzw. Querungen mit Einrichtungen der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur.

Die damit im Zusammenhang stehenden Probleme sollen nach den o.g. Erfordernissen der Raumordnung (insbesondere Grundsatz Nr. 3 ROG) vermieden oder zumindest in ihren Auswirkungen minimiert werden.

Detaillierte Lösungen für die Querungen bleiben jedoch dem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren vorbehalten. Deshalb soll mit der Maßgabe M13 gewährleistet werden, dass zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit der technischen Infrastrukturverbindungen während und nach der Bauphase frühzeitig mit den jeweiligen Versorgungsträgern die erforderlichen Abstimmungen getroffen werden.

Alle insoweit eingegangenen Stellungnahmen werden dem Projektträger für seine weiteren Planungen zur Verfügung gestellt.

Nachfolgend soll dennoch auf ausgewählte raumordnerisch relevante Probleme im Ergebnis der durchgeführten Anhörung aufmerksam gemacht werden.

Die DB AG hat in ihrer Stellungnahme besonders auf die voraussichtliche Nähe zum Unterwerk (UW) Eisenach der DB Energie GmbH hingewiesen. Die Funktionstüchtigkeit des UW einschließlich der Einspeisung in die Oberleitungsanlage müsse gewährleistet bleiben.

Aufgrund der unter Punkt E.3 beschriebenen europäischen Bedeutsamkeit der Bahnstrecke ist dieser Tatsache auch unter raumordnerischen Gesichtspunkten ein hoher Stellenwert in der Abwägung und Umsetzung beizumessen.

Vom Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbehandlung Horschlitter Mulde-Berka/Werra wird auf den geplanten Neubau einer Kläranlage Etterwinden einschließlich einer Regenentlastungsanlage hingewiesen. Der Standort wird sich voraussichtlich im näheren Umfeld der Umfahrung von Etterwinden westlich der Anbindung an die L 2118 befinden. Aus LEP 4.6.2 G leitet sich die Notwendigkeit der besonderen Berücksichtigung dieser Planung ab, wobei der Realisierungszeitraum für die Kläranlage offensichtlich deutlich vor dem der Ortsumfahrung Etterwinden im Zuge der B 19n sein wird.

Die Wartburg-Stiftung hat sich aktuell zum laufenden ROV nicht schriftlich geäußert. Der oberen Landesplanungsbehörde und ebenfalls dem Vorhabenträger liegt jedoch im Ergebnis der Anhörung zum vorhergehenden ROV eine Stellungnahme der Stiftung vor. Darin verweist die Wartburg-Stiftung auf eine von ihr betriebene ca. 125 Jahre alte Wasserleitung, deren Quellgebiete oberhalb von Ruhla lägen und mit einem Leitungssystem Teile von Ruhla und Abnehmer in Wilhelmsthal und natürlich auch die Wartburg versorgen.

Die exakte Trassenführung (besonders im Bereich Prinzessinnensteig) sei allerdings unbekannt und würde selbst in alten Karten unterschiedlich dargestellt. Ebenfalls nur ungenau lasse sich die Lage einer Desinfektionsanlage sowie eines 30 m³-Sammelbehälters verorten. Es werden Gefährdungen für die Quellschüttung und für die Gusseisenrohre befürchtet.

Im Sinne von Grundsatz Nr. 3 ROG, wonach dem Schutz kritischer Infrastrukturen Rechnung zu tragen ist und unter Berücksichtigung der besonderen Bedeutung der Wartburg als Weltkulturerbe soll die Maßgabe M13 gewährleisten, dass frühzeitige Untersuchungen zur genauen Lage der Leitungen durchgeführt werden, um die Wasserversorgung für die Wartburg auch künftig zu sichern.

Die für die Wasserversorgung im Untersuchungsraum zuständigen Verbände, die zuständigen Wasserwirtschaftsbehörden und die TLUG weisen in ihren Stellungnahmen auf die Querung von Wasserschutzgebieten (WSG) II und III sowie auf die unmittelbare Annäherung der Neubautrasse der B 19 an zwei WSG I hin.

In den Antragsunterlagen des Vorhabenträgers (insbesondere UVS) werden die Querungen der Schutzgebiete II und III ebenfalls dargestellt.

Die B 19n wird zu einem überwiegenden Teil innerhalb eines WSG III verlaufen. Im Bereich der Hörselaue erfolgt eine Querung des WSG II der Brunnen Eichrodt und Rothenhof, während das WSG II zwischen Etterwinden und Wilhelmsthal nur tangiert wird, aber eine relativ große Annäherung auch der bereits bestehenden B 19 an den Brunnen Taubenellenmühle zu verzeichnen ist.

Nach LEP 4.6.3 G muss in Gebieten mit einer hohen Bedeutung für die Sicherung der öffentlichen Wasserversorgung diesem Belang bei der Abwägung mit konkurrierenden Nutzungen besonderes Gewicht beigemessen werden. In erheblichem Maße trifft dies natürlich für die unmittelbare Annäherung an die eigentliche Wasserfassung zu (s.o.). Die TLUG stellt hierzu fest, dass eine direkte Querung des Fassungsgebietes (Schutzzone I) vor allem am Brunnen Rothenhof hydrogeologisch äußerst ungünstig wäre.

Der Trink- und Abwasserverband Eisenach-Erbstromtal sieht sogar die Gefahr, dass der Brunnen Rothenhof nach dem Bau der B 19n nicht mehr nutzbar sei und fordert deshalb die Schaffung einer Ersatzkapazität.

Die Näherung zu Brunnen bzw. Quelle Taubenellenmühle wird als etwas unkritischer angesehen, da die B 19n hier abstromig des direkten Anstrombereiches der WGA verlaufe. Allerdings ist im gesamten Umfeld dieser Wassergewinnungsanlage nur eine geringe Schutzfunktion der Grundwasserüberdeckung bei Grundwasserflurabständen von teilweise weniger als 2 m vorhanden.

Die obere Landesplanungsbehörde schätzt daher nach Auswertung der Stellungnahmen ein, dass insbesondere innerhalb der WSG II ein hohes Risiko der Grundwassergefährdung und damit für die Trinkwasserversorgung bestehen kann.

Die unter Punkt A.II formulierte Maßgabe M06 verpflichtet deshalb den Vorhabenträger zum Einsatz der umfangreichen und oft sehr aufwändigen Maßnahmen nach RiStWag. Wenn sie sachgerecht angewandt werden, kann den Erfordernissen der Raumordnung (vgl. LEP 4.6.2 und 4.6.3 sowie Raumordnungsgrundsatz Nr. 6) insoweit entsprochen werden.

Bezüglich der raumbedeutsamen Belange der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur ist das geplante Vorhaben bei Beachtung der unter A.II benannten Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar.

5. Freiraumsicherung

- 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. Wirtschaftliche und soziale Nutzungen des Raums sind unter Berücksichtigung seiner ökologischen Funktionen zu gestalten; dabei sind Naturgüter sparsam und schonend in Anspruch zu nehmen, Grundwasservorkommen sind zu schützen. Die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke ist zu vermindern, insbesondere durch die vorrangige Ausschöp-

fung der Potenziale für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, für die Nachverdichtung und für andere Maßnahmen zur Innenentwicklung der Städte und Gemeinden sowie zur Entwicklung vorhandener Verkehrsflächen. Beeinträchtigungen des Naturhaushalts sind auszugleichen, den Erfordernissen des Biotopverbundes ist Rechnung zu tragen. Für den vorbeugenden Hochwasserschutz an der Küste und im Binnenland ist zu sorgen, im Binnenland vor allem durch Sicherung oder Rückgewinnung von Auen, Rückhalteflächen und Entlastungsflächen. Der Schutz der Allgemeinheit vor Lärm und die Reinhaltung der Luft sind sicherzustellen. Den räumlichen Erfordernissen des Klimaschutzes ist Rechnung zu tragen, sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen. Dabei sind die räumlichen Voraussetzungen für den Ausbau der erneuerbaren Energien, für eine sparsame Energienutzung sowie für den Erhalt und die Entwicklung natürlicher Senken für klimaschädliche Stoffe und für die Einlagerung dieser Stoffe zu schaffen. (§ 2(2) Nr. 6 ROG)

- Eine Beeinträchtigung von natürlichen Zug- und Wanderwegen sowie von Rastplätzen wandernder Tierarten soll vermieden werden. Insbesondere in den potenziell als Wanderungskorridore der Zielarten Wildkatze, Luchs und Rotwild geeigneten Räumen zwischen
 - Hainich, Hörselberge und Thüringer Wald sowie
 - westlichem Werrabergland und nordwestlichem Thüringer Wald
 sollen Maßnahmen zur Sicherung und Verbesserung des großräumigen Biotopverbundes durchgeführt werden. (RPS, G 4-5)
- Die im Folgenden u.a. verbindlich vorgegebenen - zeichnerisch in der Raumnutzungskarte bestimmten - Vorranggebiete Freiraumsicherung sind für die Erhaltung der schutzgutorientierten Freiraumfunktionen der Naturgüter Boden, Wald, Wasser, Klima, Flora und Fauna sowie des Landschaftsbildes vorgesehen. Andere raumbedeutsame Nutzungen sind in diesen Gebieten ausgeschlossen, soweit diese mit der vorrangigen Funktion nicht vereinbar sind:
 - FS-13 - Hörselberge
 - FS-18 - Wartburg / Hohe Sonne / Ringberg
 - FS-19 - Kohlberg / Zimmerberg nördlich Mosbach.
 (RPS, Z 4-1)
- In den – zeichnerisch in der Raumnutzungskarte bestimmten – Vorbehaltsgebieten Freiraumsicherung soll dem Erhalt der schutzgutorientierten Freiraumfunktionen der Naturgüter Boden, Wald, Wasser, Klima, Flora und Fauna sowie des Landschaftsbildes bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen besonderes Gewicht beigemessen werden. (RPS, G 4-7)

Der Untersuchungsraum befindet sich größtenteils im Naturraum des Mittelgebirges und hier innerhalb der Naturraumuntereinheit 1.3.1 „Nordwestlicher Thüringer Wald“. Kleinere Bereiche im Nordosten werden dem Naturraum Buntsandstein-Hügelländer (2.3 „Waltershäuser Vorberge“) bzw. dem Naturraum Muschelkalk-Platten und –Bergland (3.3 „Werrabergland-Hörselberge“) zugerechnet. Nähere Angaben zur Charakteristik dieser Naturräume enthält die UVS, weshalb auf eine Spezifizierung an dieser Stelle verzichtet werden kann.

Der geplante Trassenverlauf der Variante V4 liegt vollständig innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Thüringer Wald“ und des gleichnamigen Naturparks. Große Teile des Untersuchungsraumes werden außerdem vom FFH-Gebiet DE 5027302 „Nordwestlicher Thüringer Wald“ berührt. Variante V4 durchquert dieses EU-Schutzgebiet allerdings ausschließlich in Tunnellage, wobei die beiden Tunnelportale jeweils am Rande außerhalb des FFH-Gebietes liegen werden.

Im Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung kann eine erhebliche Beeinträchtigung der maßgeblichen Bestandteile (FFH-Lebensraumtypen und Fledermaus-Habitatflächen) des FFH-Gebietes ausgeschlossen werden (vgl. hierzu Angang III dieser landesplanerischen Beurteilung).

Der von der geplanten Trasse der B 19n durchquerte Untersuchungsraum besitzt bzgl. der raumordnerisch relevanten Funktionen der Freiraumsicherung eine herausragende Bedeutung.

Dies äußert sich in der Tatsache, dass die B 19n nahezu vollständig durch Vorrang- und in geringerem Maße auch durch Vorbehaltsgebiete Freiraumsicherung verläuft. Von den Vorranggebieten ist überwiegend das Vorranggebiet Freiraumsicherung FS-18 - Wartburg / Hohe Sonne / Ringberg zwischen Etterwinden, Wilhelmsthal und südöstlich Eisenach betroffen.

Die zwei Vorranggebiete FS-19 - Kohlberg / Zimmerberg nördlich Mosbach sowie FS-13 - Hörselberge werden im Verhältnis nur geringfügig durchquert. Dies betrifft einmal den nördlichen Rand des Kohlberges bis zur Hörselau und zum anderen den Bereich nördlich der DB-Strecke bis zur ehemaligen BAB 4-Trasse.

Im RPS wurde auf der Raumnutzungskarte für die Planung der B 19n ein im öffentlichen Interesse erforderlicher Trassenkorridor freigehalten, welchem bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen ein besonderes Gewicht beigemessen werden soll (vgl. RPS, G 3-14). In der Begründung zu diesem Grundsatz wird im RPS ausgeführt, dass mit dieser Trassenfreihaltung ein Korridor gesichert wird, der besonders geeignet erscheint, die vorliegende Planung umzusetzen. Bei dieser Einordnung wurden bereits die Belange von Verkehr, Siedlung, Freiraumsicherung, Landwirtschaft, Hochwasserschutz, Rohstoffsicherung, Tourismus und Erholung beachtet bzw. berücksichtigt².

Weitere Auswirkungen des Vorhabens innerhalb des Trassenkorridores auf für die Vorranggebiete Freiraumsicherung relevanten und in der Regel überörtlichen bzw. regionalen bzw. landesweit bedeutsamen Funktionen sind überwiegend in der raumordnerischen UVP bewertet worden. An dieser Stelle soll daher ausschließlich beurteilt werden, ob die geplante raumbedeutsame Nutzung durch den Trassenneubau der B 19n mit den jeweiligen vorrangigen Funktionen vereinbar ist bzw. vereinbart werden kann.

In der Begründung zu RPS, Z 4-1 werden folgende im Bestand zu sichernde bzw. zu entwickelnde Optionen für die jeweiligen Vorranggebiete Freiraumsicherung festgeschrieben:

- regional besonders herausgehobene ökologische Bodenfunktionen und regional seltene Böden (B),
- ökologisch leistungsfähige subregionale Gewässersysteme einschließlich der von ihnen abhängigen Feuchtgebiete und Landökosysteme sowie die nachhaltige Nutzung der regional vorhandenen Wasserressourcen (W),
- klimaökologische Ausgleichsfunktionen von regionaler Bedeutung für die Kaltluft- und Frischluftentstehung und die Immissionsminderung sowie geländeklimatische Austauschprozesse (K),
- regional bedeutsame Lebensräume für gefährdete oder vom Aussterben bedrohte wild lebende Tier- und Pflanzenarten und die räumlichen Voraussetzungen für den Erhalt notwendiger Funktionsbeziehungen (L),
- Waldgebiete mit regional besonders bedeutsamen ökologischen und sozioökonomischen Funktionen (Wa),
- vielfältig strukturierte, regional und subregional prägende, besonders erholungswirksame Freiräume der Kulturlandschaft (KI).

Für die Vorranggebiete Freiraumsicherung FS-18 und FS-13 sind laut der Tabelle in der Begründung zu RPS, Z 4-1 alle vorgenannten Punkte relevant. Das Vorranggebiet FS-19 besitzt nur für die Punkte W, K und Wa herausragende schutzwürdige Funktionen.

Regional besonders herausgehobene ökologische Bodenfunktionen und regional seltene Böden:

Die Neuversiegelung von Böden durch die V4 innerhalb des Vorranggebietes FS-18 reduziert sich auf den Bereich nordöstlich Wilhelmsthal bis zum Tunnelportal unterhalb des Hirschsteines. Die biotischen Lebensraumfunktionen der Böden werden in der UVS in diesem Abschnitt bis zum Tunnel mit mittel bewertet. Durch die V4 ist gegenüber der VK4 ein deutlich geringerer erosionsgefährdeter Abschnitt mit Bodenschutzwald betroffen.

Im Trassenabschnitt nördlich der DB-Strecke besitzen die dortigen Böden gemäß der UVS eine sehr hochwertige biotische Lebensraumfunktion. Allerdings werden in diesem Bereich

² zur Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange von Verkehr, Siedlung, Freiraumsicherung, Landwirtschaft, Hochwasserschutz, Rohstoffsicherung, Tourismus und Erholung siehe die entsprechenden Punkte in Abschnitt E dieser landesplanerischen Beurteilung

der B 19n überwiegend Flächen in Anspruch genommen, die bereits durch vorhandene Straßen vorbelastet sind.

In den zur Anhörung vorgelegten Stellungnahmen (u.a. Landratsamt Wartburgkreis, Stadt Eisenach, Landwirtschaftsamt Bad Salzungen, BUND) wurde teilweise kritisiert, dass die Auswirkungen auf Böden und Landwirtschaftsflächen in den Antragsunterlagen nur ungenügend berücksichtigt bzw. untersucht worden seien. Außerdem sind von den Beteiligten detaillierte Angaben zum künftigen Verbleib der zweifellos umfangreich anfallenden Abraummassen (Tunnelbau, Einschnitte) gefordert worden.

Grundsätzlich sind die vorgelegten Unterlagen und Aussagen als ausreichend für die raumordnerische Bewertung eventueller Auswirkungen auf die ökologischen Bodenfunktionen innerhalb des Vorranggebietes Freiraumsicherung anzusehen. Die obere Landesplanungsbehörde geht davon aus, dass vertiefende Untersuchungen zum Bodenschutz Aufgabe der nachfolgenden Planungsphasen sind und dort auch im Detail die Standortsuche für Überschussmassen erfolgen muss. Deshalb erfolgt ein Verweis auf die in Maßgabe M07 und in den Hinweisen H05 und H14 formulierten Forderungen.

Ökologisch leistungsfähige subregionale Gewässersysteme einschließlich der von ihnen abhängigen Feuchtgebiete und Landökosysteme sowie die nachhaltige Nutzung der regional vorhandenen Wasserressourcen:

Diese Schutzfunktion soll in allen drei von der B 19n berührten Vorranggebieten Freiraumsicherung beachtet werden.

Der zur Sicherung der Trinkwasserversorgung erforderliche nachhaltige Umgang mit den regional vorhandenen Wasserressourcen war Gegenstand der raumordnerischen Bewertung unter Punkt E.4 dieser landesplanerischen Beurteilung.

Die Gefahr von negativen Auswirkungen insbesondere auf die Flora innerhalb der Vorranggebiete wird u.a. von oberer Naturschutzbehörde, BUND, NABU und AHO gesehen.

Raumordnerisch relevant sind hierbei vor allem die Teile des Vorranggebietes innerhalb des FFH-Gebietes, die vollständig in Tunnellage gequert werden sollen. Die Umsetzung von Maßgabe M07 soll in diesem Zusammenhang gewährleisten, dass geeignete Sicherungsmaßnahmen ergriffen werden können, damit eine ungewollte Grundwasserabsenkung und damit Gefährdung der oberirdisch anstehenden Wald- und Pflanzenbestände ausgeschlossen werden kann.

Im Bereich der Schnupftuchswiese verläuft die B 19n von dem Knoten mit der L 3020 bis zum südöstlichen Tunnelportal oberirdisch und quert dort das am Hangbereich zum Hirschstein gelegene kleinere Fließgewässer, welches in der UVS ebenso als sehr hochwertig eingestuft worden ist, wie der Storchsgraben oder der Hainbach, die beide im Tunnelabschnitt der B 19n liegen. Auch der Fischbach, außerhalb des unmittelbaren Trassenbereiches, wird mit sehr hoch bewertet und liegt zwischen den beiden Vorranggebieten FS-19 und FS-18.

Für diese Fließgewässer sehen die zuständigen Wasserbehörden aus deren Sicht kein Gefährdungspotential. Allerdings werden seitens des BUND, von NABU und AHO sowie vom Jagdverband die Feuchtwiese mit Orchideenvorkommen (Breitblättriges Knabenkraut (*Dactylorhiza majalis*)) als auch das Fließgewässer an sich sowie der Bereich Kohlberg als unmittelbar betroffen und gefährdet angesehen.

Außerdem hat die obere Naturschutzbehörde in Ihrer Stellungnahme gefordert, dass für weitere erforderliche Kompensationsmaßnahmen insbesondere Maßnahmen zur Verbesserung des ökologischen Zustandes von Fließgewässern gemäß Wasserrahmenrichtlinie, Maßnahmen innerhalb des FFH-Gebietes "Nordwestlicher Thüringer Wald" sowie Maßnahmen im Rahmen des im Aufbau befindlichen Flächenpools "Wartburgregion" geprüft werden sollen.

Die obere Landesplanungsbehörde sieht die in Maßgabe M09 (u.a. zur Stabilisierung der Waldränder am Kohlberg sowie Nutzung des Flächenpools) und in Hinweis H06 (u.a. zum

Schutz der Orchideenbestände) formulierten Aufgaben unter raumordnerischen Gesichtspunkten als ausreichend an, um die Belange der betroffenen Vorranggebiete Freiraumsicherung hinreichend zu sichern.

Weitere Detailuntersuchungen sind Gegenstand der nachfolgenden landschaftspflegerischen Begleitplanung und würden den für ein ROV erforderlichen Rahmen in unangemessener Weise sprengen. Dem Vorhabenträger liegen alle Stellungnahmen der Beteiligten vor. Somit ist gewährleistet, dass Forderungen, die nicht mittels Maßgaben in die landesplanerische Beurteilung aufgenommen werden konnten, zumindest bei der weiteren Planung beachtet und geprüft werden können.

Klimaökologische Ausgleichsfunktionen von regionaler Bedeutung für die Kaltluft- und Frischluftentstehung und die Immissionsminderung sowie geländeklimatische Austauschprozesse:

Im Bereich des Vorranggebietes FS-18 sind vor allem die Waldflächen des Thüringer Waldes von hoher Relevanz für den lufthygienischen Ausgleich (Frischluftentstehungsgebiet). Durch die überwiegend in Tunnellage geführte Neubautrasse sind diesbezüglich jedoch keine wesentlichen Auswirkungen auf klimaökologische Ausgleichsfunktionen zu erwarten. Darüber hinaus soll u.a. gemäß einer Forderung seitens der oberen Naturschutzbehörde durch Maßgabe M04 gewährleistet werden, dass durch erforderliche Tunnelnebeneinrichtungen (z.B. Belüftungseinrichtungen) keine nachteiligen Auswirkungen auf das FFH-Gebiet entstehen.

Auch der Kohlberg als Teil des Vorranggebietes FS-19 weist eine hohe Bedeutung als Frischluftentstehungsgebiet auf. Durch Umsetzung der Maßgabe M09 mit der Forderung zur Anlage von Waldrändern im Rahmen der Kompensation kann gleichzeitig zur Stabilisierung der klimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktion des Gebietes am Kohlberg beigetragen werden.

Ebenfalls im Vorranggebiet FS-18 relevant ist der am Hirschstein und östlich Wilhelmsthal betroffene Wald mit Klimaschutzfunktion. Allerdings wird hier nur ein geringer Bereich unterhalb des Hirschsteines durch die V4 berührt (im Unterschied zur VK4). Deshalb folgt die obere Landesplanungsbehörde nach eingehender Prüfung der Einschätzung des Vorhabenträgers, die Durchschneidungen von Klima- und Immissionsschutzwäldern sei insgesamt nicht maßgeblich, da die großräumig wirkenden Funktionen grundsätzlich erhalten bleiben.

Vom BUND und von anderen Beteiligten wurde kritisiert, dass detaillierte systematische umweltmeteorologische Untersuchungen und Bewertungen von Auswirkungen auf klimatische und lufthygienische Bestandteile fehlten (z.B. auf Basis von einschlägigen VDI).

Nicht nur bezogen auf die hier zu bewertenden Auswirkungen auf die drei betroffenen Vorranggebiete Freiraumsicherung ist grundsätzlich zu bemerken, dass diese Fragen im Detail nicht für die Phase des ROV relevant sind. Speziell in den aufgeführten VDI-Richtlinien geht es nach Rücksprache mit der zuständigen oberen Immissionsschutzbehörde um spezielle meteorologische Messvorschriften, Modellierungsvorschläge, Rahmenbedingungen usw., die wenn überhaupt nur im nachfolgenden Zulassungsverfahren eine Rolle spielen könnten. Entsprechende Untersuchungen sollen daher gemäß den unter Punkt A.III dieser landesplanerischen Beurteilung formulierten Hinweisen H10 bis H12 in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens vorgenommen werden.

Die Hörselaue (mit dem nördlichen Rand des Vorranggebietes FS-19) und der nördlich der DB-Strecke angrenzende Teil des Vorranggebietes FS-13 weisen eine mittlere Bedeutung hinsichtlich ihrer klimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktion als Kaltluftentstehungsgebiet bzw. Kaltluftsammler auf. Während in FS-13 eine Vorbelastung durch die bereits bestehenden Verkehrseinrichtungen besteht und mit dem Ausbau der B 19n keine erhebliche Verschlechterung gegenüber der jetzigen Situation trotz des zunehmenden Verkehrsaufkommens zu erwarten sein dürfte, ist die Lage in der Hörselaue anders zu bewerten.

Der vom Vorhabenträger geplante längere Damm bis nahe an das Fließgewässer würde auch klimatisch zu einer Riegelwirkung für klimatische Austauschprozesse führen. Dieser Aspekt ist auch bei Beachtung der Maßgabe M05 von Bedeutung, da mit einer dort geforderten ausreichenden Dimensionierung des Brückenbauwerkes über die Hörsel gleichzeitig der Erhalt des bestehenden, wenn auch geringen Luftaustausches gewährleistet werden kann.

Regional bedeutsame Lebensräume für gefährdete oder vom Aussterben bedrohte wild lebende Tier- und Pflanzenarten und die räumlichen Voraussetzungen für den Erhalt notwendiger Funktionsbeziehungen

Der Kernbereich des Vorranggebietes Freiraumsicherung FS-18 gehört gleichzeitig zum FFH-Gebiet DE 5027302 „Nordwestlicher Thüringer Wald“.

Wesentliche Aussagen zur raumordnerischen Bewertung eventueller Auswirkungen aus dem Trassenneubau auf die Schutzziele des Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung sowie auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt sind jeweils den Anhängen II und III zu dieser landesplanerischen Beurteilung zu entnehmen.

Zwischen Etterwinden und Wilhelmsthal verläuft die B 19_{alt} als Bestandstrasse. Durch den Ausbau und das perspektivisch höhere Fahrzeugaufkommen werden die bis dato bereits zu verzeichnenden Trennwirkungen möglicherweise verstärkt. Dennoch besteht durch den Ausbau der B 19 in diesem Abschnitt die Möglichkeit, insbesondere für die Wanderbewegungen der Amphibien Schutz- und Leiteinrichtungen zu errichten, die ein gefahrloses Queren der Bundesstraße ermöglichen. Die Beachtung und Umsetzung der Maßgabe M09 soll darüber hinaus auch für andere vom Aussterben bedrohte bzw. gefährdete Tierarten einen größeren Schutz in diesem Abschnitt gewährleisten.

Eine zusätzliche Zerschneidung regional bedeutsamer Lebensräume für gefährdete oder vom Aussterben bedrohte wild lebende Tier- und Pflanzenarten kann nur in den Bereichen des Vorranggebietes Freiraumsicherung FS-18 relevant sein, in denen eine Neutrassierung zu neuen Zerschneidungssituationen führen würde. Diese würde im FS-18 nur im Bereich der Schnupftuchwiese relevant sein, da die anderen Trassenabschnitte im Bestand ausgebaut bzw. in Tunnellage trassiert werden.

Der Arbeitskreis „Heimische Orchideen“, der NABU, der BUND die obere Naturschutzbehörde u.a. haben auf wertvolle Pflanzenbestände in diesem Bereich und auf die hohe Bedeutung für Fledermäuse und Amphibien hingewiesen. Auch in der UVS werden diese Fakten teilweise wiedergegeben. Der nicht bewaldete Teil der Schnupftuchwiese ist als § 18-Biotop (Unterlage 19.1) bzw. potentieller Standort geschützter Pflanzenarten dargestellt, während am Südhang des Hirschsteines im Bereich des dortigen Fließgewässers Funde des Feuersalamanders dokumentiert wurden. Der gesamte Bereich ist zudem als Jagdrevier der Fledermäuse gekennzeichnet. Bereits dadurch ist die hohe Bedeutung dieses relativ kleinen Abschnittes innerhalb des Vorranggebietes Freiraumsicherung FS-18 erkennbar.

Aufgrund der Kleinräumigkeit des von der Neubautrasse berührten Abschnittes „Schnupftuchwiese“ kann aber nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung der einzelnen Funktionen des Vorranggebietes Freiraumsicherung FS-18 ausgegangen werden. Die in Punkt A.II dieser landesplanerischen Beurteilung fixierten Maßgaben gewährleisten, dass die nicht auszuschließenden Beeinträchtigungen in hinreichendem Maße erfasst und kompensiert werden können.

In diesem Zusammenhang wurde von mehreren Beteiligten der „Kurzbericht Einschätzung zur Variante 4 (V4) – Fledermäuse und Vögel“ hinsichtlich Vollständigkeit und Aktualität kritisiert. Die obere Landesplanungsbehörde folgt diesen Einwendungen insofern nicht, als für die Phase der Raumordnung der zusammen mit der UVS vorliegende Datenbestand ausreichend ist und eine angemessene Bewertung der faunistischen Situation ermöglicht. Ungeachtet dessen ist mit der nachfolgenden Planungsstufe selbstverständlich eine detaillierte und vor allem aktuelle Bestandserfassung aller relevanten Artengruppen erforderlich.

Dies wird mit der Beachtung bzw. Berücksichtigung von Maßgabe M08 und von Hinweis H06 gewährleistet.

Eine ebenfalls vorgeschlagene Tunnelverlängerung in Richtung Wilhelmsthal um etwa 400 m zur Unterquerung der Schnupftuchswiese ist nach Aussage des Vorhabenträgers aus topographischen Gründen nicht realisierbar.

Die Beantragung und Durchführung eines Zielabweichungsverfahrens nach § 12 ThürLPIG war nicht erforderlich, weil die Abweichung der geplanten Trasse in diesem Abschnitt von dem Trassenkorridor als unerheblich einzuschätzen ist (siehe auch Punkt E.3 dieser landesplanerischen Beurteilung).

Von einigen Beteiligten (BUND, NABU, AHO u.a.) wird kritisiert, dass keine aktuellen Datengrundlagen zur Bewertung in der UVS herangezogen worden seien und die behandelten relevanten Artengruppen nicht vollständig wären. Auch die untere Naturschutzbehörde bemängelt die teilweise fehlende Detailliertheit und Aktualität der Daten.

Hierzu ist grundsätzlich und in Übereinstimmung mit der Auffassung der oberen Naturschutzbehörde festzustellen, dass der vorliegende Datenbestand hinsichtlich Umfang und Aktualität als ausreichend angesehen wird, um in der Phase der Raumordnung die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung festzustellen.

Darüber hinaus dient die Anhörung der am ROV Beteiligten auch der Erfassung und Bewertung von Informationen zur Vorbereitung der nachfolgenden Planungsetappe.

Deshalb werden mit den Maßgaben M07 bis M09 und dem Hinweis H06 dem Vorhabenträger wesentliche Aufgaben übertragen, die gewährleisten sollen, dass die aus der Anhörung ermittelten raumordnerisch relevanten Problemfelder mit der Detailplanung umgesetzt werden.

Eine weitere Neuzerschneidung innerhalb eines Vorranggebietes Freiraumsicherung tritt nicht auf. Allerdings verläuft die Variante V4 im Bereich des Kohlberges zwischen den Vorranggebieten Freiraumsicherung FS-18 und FS-19 und dort teilweise in einem Vorbehaltsgebiet Freiraumsicherung (ohne Nummerierung). Nach Grundsatz RPS, G 4-7 soll dort dem Erhalt der Freiraumfunktionen, wie sie auch für die angrenzenden Vorranggebiete vorgesehen sind, ein besonderes Gewicht bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Planung beigemessen werden.

Auch zum Abschnitt der Querung des Kohlberges durch die B 19n gibt es zahlreiche Hinweise, Vorschläge und kritische Anmerkungen im Ergebnis der Anhörung zum ROV bzgl. der Beeinträchtigungen von Flora und Fauna.

Vom Landratsamt des Wartburgkreises sowie vom BUND-Kreisverband Wartburgkreis-Eisenach wird vorgeschlagen, auch den sich an das nordwestliche Tunnelportal anschließenden Geisberg zu unterqueren und anschließend die Trasse in Richtung Fischbach zu verschieben. Damit soll insbesondere der Waldbestand am Kohlberg geschont werden. Außerdem wird u.a. wegen des Vorkommens der Wildkatze der Bau einer Grünbrücke über den relativ großen Einschnittbereich angeregt bzw. seitens der Verbände BUND, NABU, AHO und Jagdverband gefordert.

In Maßgabe 09 wurde deshalb u.a. die Forderung aufgenommen, geeignete Maßnahmen zur Minimierung der Zerschneidungseffekte in faunistischen Lebensräumen im Rahmen der Kompensationsplanung herauszuarbeiten und umzusetzen. Als eine dieser Möglichkeiten soll auch die Anlage einer Grünbrücke am Kohlberg geprüft werden. Damit könnte u.a. eine auch von der oberen Naturschutzbehörde geforderte Vermeidung der Isolation von Tierpopulationen erreicht werden.

Nach eingehender Prüfung durch die obere Landesplanungsbehörde und Abstimmung mit dem Vorhabenträger kann eine eventuelle Überbauung des ökologisch und landschaftlich hochwertigeren Fischbachtals zugunsten der Waldflächen am Kohlberghang nicht zielführend sein. Hierdurch würde eine wenn auch randliche Beeinträchtigung des Vorranggebietes

Freiraumsicherung FS-18 seiner Schutzfunktion zum Erhalt regional bedeutsamer Lebensräume gerade in dem langgestreckten § 18-Biotop des Fischbaches entgegenstehen.

Die obere Landesplanungsbehörde ist jedoch der Auffassung, dass zumindest eine weiter westlich verlaufende Trasse der B 19n sowohl die Einschnitttiefe und –breite als auch den Eingriff in Waldbestände minimieren könnte.

In diesem Sinne soll auch eine nordwestlich gerichtete Verschiebung des dortigen Tunnelportales unter Beachtung des Schutzes der am Geisberg angrenzenden § 18-Biotop geprüft werden.

Mit Maßgabe M03 kann somit der Forderung von Grundsatz RPS, G 4-7 zum Erhalt der schutzgutorientierten Freiraumfunktionen von Wald, Flora und Fauna für das betroffene Vorbehaltsgebiet als auch für das angrenzende Vorranggebiet Freiraumsicherung entsprochen werden.

Die Trasse mit dem Tunnelportal befände sich weiterhin außerhalb des FFH-Gebietes und eine Überbauung des Fischbachtals würde aus den o.g. Gründen nicht erfolgen.

Eine zusätzliche Beeinträchtigung der Funktionen des Vorranggebietes Freiraumsicherung FS-13 kann in dem betroffenen Bereich zwischen DB-Strecke und ehemaliger Autobahntrasse ausgeschlossen werden. Die Trasse der B 19n mit dem Anknüpfungspunkt an das vorhandene Straßennetz befindet sich hier in einem bereits erheblich vorbelasteten Gebiet (Bahnstrecke, ehemalige und aktuelle Bundesstraßen mit Kreisverkehrsplatz, mehrere unbefestigte Wege, Stromtrassen, Ackerflächen).

Waldgebiete mit regional besonders bedeutsamen ökologischen und sozioökonomischen Funktionen

Bedeutende Waldgebiete mit den o.g. Funktionen sind innerhalb der Vorranggebiete Freiraumsicherung FS-18 und FS-19 außerhalb des Tunnelabschnittes der B 19n nordöstlich von Wilhelmsthal und am Kohlberg vorhanden. In dem von der Planung betroffenen Bereich des Vorranggebietes Freiraumsicherung FS-13 sind keine Waldbestände berührt.

Die hohe naturschutzfachliche Bedeutung der Waldbestände liegt insbesondere im Vorhandensein teilweise relativ unzerschnittener und weitgehend störungsarmer Bereiche. Sie bieten damit wertvolle Lebensräume für einige seltene und sensible bzw. wandernde Tierarten (u.a. Schwarzstorch, Wildkatze, Uhu).

Es ist deshalb ein begründetes raumordnerisches Erfordernis, diese Funktionen innerhalb der Vorranggebiete zu erhalten und zu verbessern. (vgl. RPS, Z 4-1).

Auf die Wertigkeit der Wälder haben zahlreiche Beteiligte, darunter insbesondere die Naturschutzbehörden und Naturschutzverbände in ihren Stellungnahmen hingewiesen und gefordert, die Zerschneidung der Waldbestände zu verhindern bzw. zumindest gering zu halten.

Im Prinzip tragen alle Maßgaben und Hinweise, die unter rein forstwirtschaftlichen Aspekten Bedeutung besitzen, auch dazu bei, dass die ökologischen Ansprüche gewahrt bleiben.

So sollen über die Maßgaben M02 und M03 Möglichkeiten untersucht werden, wie die Eingriffserheblichkeit in ökologisch wertvolle Waldbestände minimiert werden kann. Dem dient auch Maßgabe M09, wonach geprüft werden soll, ob zur Kompensation der unumgänglichen Zerschneidungswirkungen die Anlage einer Grünbrücke sinnvoll und notwendig ist.

Die in der gleichen Maßgabe geforderte Anlage von Waldrändern in Verbindung mit weiteren forstwirtschaftlich orientierten Kompensationsmaßnahmen bilden somit eine Grundlage für die positive Entwicklung der diesbezüglichen Freiraumfunktionen im Sinne von RPS, Z 4-1.

Von der obersten Forstbehörde wird darauf hingewiesen, dass südlich am Geisberg ein besonders geschützter naturbestimmter Waldbiotop von der Trasse der B 19n in offensichtlicher Einschnittlage betroffen wäre.

Die obere Landesplanungsbehörde geht davon aus, dass sich der Schutz ökologisch wertvoller Waldbestandteile, insbesondere von besonders geschützten § 18-Wald-Biotopen, per se ergibt. Deren Beachtung bzw. aktuelle Kartierung ist zwingend in Vorbereitung des nach-

folgenden Verwaltungsverfahren erforderlich und mit der Forderung zur Aktualisierung der floristischen Daten gemäß Maßgabe M08 entsprechend gewürdigt.

Vielfältig strukturierte, regional und subregional prägende, besonders erholungswirksame Freiräume der Kulturlandschaft

Der gesamte von dem Vorhaben betroffene Raum ist Bestandteil der vom Menschen geprägten Kulturlandschaft. Hierzu gehören auch die relativ großen zusammenhängenden Waldflächen, die innerhalb des Vorranggebietes Freiraumsicherung FS-18 und somit im Trassenbereich der B 19n liegen. Durch den über 3,3 km langen Tunnel werden diese relevanten Areale im Vorranggebiet allerdings nicht zerstört.

Die besonders erholungswirksamen Bereiche bzw. Freiräume innerhalb der Ortslage Wilhelmsthal bzw. die randlich umgebenden Bereiche liegen nicht im Vorranggebiet FS-18 (vgl. hierzu Punkt E.10 dieser landesplanerischen Beurteilung).

Das Vorranggebiet Freiraumsicherung FS-13, für welches ebenfalls die o.g. Schutzgutfunktion nach Begründung zu RPS, Z 4-1 ausgewiesen wurde, besitzt in dem von der Planung berührten Hangbereich ganz offensichtlich keine besonders erholungswirksamen Freiräume im Sinne der Vorrangausweisung.

Für das Vorranggebiet Freiraumsicherung FS-19 wurde eine derartige Funktion nicht bestimmt.

Damit kann insgesamt keine die vorgenannte raumordnerische Funktion wesentlich beeinträchtigende Wirkung der B 19n festgestellt werden.

Bezüglich der raumbedeutsamen Belange der Freiraumsicherung ist das geplante Vorhaben bei Beachtung der unter A.II benannten Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar.

6. Hochwasserschutz

- Für den vorbeugenden Hochwasserschutz an der Küste und im Binnenland ist zu sorgen, im Binnenland vor allem durch Sicherung oder Rückgewinnung von Auen, Rückhalteflächen und Entlastungsflächen. (**§ 2(2) Nr. 6 ROG**)
- Zur Vermeidung von Hochwasserschäden und zur Regelung des Hochwasserabflusses sollen Überschwemmungsbereiche erhalten und Rückhalteräume geschaffen werden. (**LEP 6.4.2 G**)
- In den zeichnerisch in der Karte 10 dargestellten Risikobereichen Hochwassergefahr soll den Belangen des vorbeugenden Hochwasserschutzes und der Schadensminimierung bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen besonderes Gewicht beigemessen werden. (**LEP 6.4.3 G**)
- Das im Folgenden u.a. verbindlich vorgegebene – zeichnerisch in der Raumnutzungskarte bestimmte – Vorranggebiet Hochwasserschutz HW-13 – Hörsel/Nesse ist für die Sicherung von Überschwemmungsbereichen zum vorbeugenden Hochwasserschutz vorgesehen. Andere raumbedeutsame Nutzungen sind in diesem Gebiet ausgeschlossen, soweit diese mit der vorrangigen Funktion nicht vereinbar sind. (**RPS, Z 4-2**)
- In den – zeichnerisch in der Raumnutzungskarte bestimmten – Vorbehaltsgebieten Hochwasserschutz soll der Sicherung überschwemmungsgefährdeter Bereiche zum vorbeugendem Hochwasserschutz bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen besonderes Gewicht beigemessen werden. (**RPS, G 4-9**)

Im Untersuchungsraum werden gemäß der Raumnutzungskarte des RPS zwei Vorranggebiete Hochwasserschutz ausgewiesen, das HW-12 – Werra (Landesgrenze südlich Dankmarshausen bis oberhalb Mündung Hörsel) einschließlich Elte sowie das HW-13 – Hörsel / Nesse. Für den Trassenverlauf nicht relevant ist das HW-12.

Auch auf Karte 10 des LEP wird die Hörsel östlich Eisenach als Risikobereich Hochwassergefahr dargestellt.

Das HW-13 im Bereich der Hörselquerung wird gemäß Raumnutzungskarte des RPS ergänzt durch ein Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz (ohne Nummerierung).

Die obere Wasserwirtschaftsbehörde weist in ihrer Stellungnahme auf das zwischen Rottenhof und Eichrodt betroffene und gemäß § 76(3) WHG vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet der Hörsel hin, ohne jedoch auf eventuelle Konsequenzen einzugehen.

Die obere Landwirtschaftsbehörde, das Landwirtschaftsamt Bad Salzungen, die Stadt Eisenach und die Gemeinde Wutha-Farnroda stellen fest, dass durch den geplanten Damm im Zuge der B 19n bei entsprechenden Hochwasserereignissen ein Aufstau der Hörsel zu befürchten wäre.

Gemäß Begründung zu RPS, Z 4-2 liegt der Abgrenzung des Vorranggebietes Hochwasser maßgebend ein Hochwasserereignis zugrunde, mit dem durchschnittlich einmal in hundert Jahren (HQ100) zu rechnen ist. Allerdings wird auch vermerkt, dass die wasserrechtliche Festsetzung von Überschwemmungsgebieten ein fortlaufender Prozess ist, der noch nicht abgeschlossen ist.

Ein Dammbauwerk, welches nach vorliegender Planung unmittelbar bis an das Ufer der Hörsel gebaut werden soll, kann nach Auffassung der oberen Landesplanungsbehörde in Übereinstimmung mit den Äußerungen der Beteiligten in erheblichem Maße die Vorrangfunktion der Sicherung von Überschwemmungsgebieten zum vorbeugenden Hochwasserschutz gemäß RPS, Z 4-2 beeinträchtigen.

Entsprechend gilt dies auch für das an das Vorranggebiet angrenzende Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz gemäß RPS, G 4-9.

Die Maßgabe M05 soll daher gewährleisten, dass seitens des Vorhabenträgers die erforderlichen Abstimmungen mit den zuständigen Wasserwirtschaftsbehörden zur Festlegung der erforderlichen Abflussquerschnitte und eine Optimierung der Dammbauwerke erfolgen.

Sie setzt damit in besonderem Maße auch die grundsätzliche Forderung von LEP 6.4.3 G um, wonach dem vorbeugenden Hochwasserschutz und der Schadensminimierung bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen besonderes Gewicht beigemessen werden soll.

Bezüglich der raumbedeutsamen Belange des Hochwasserschutzes ist das geplante Vorhaben bei Beachtung der unter A.II benannten Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar.

7. Landwirtschaft

- Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die Land- und Forstwirtschaft in ihrer Bedeutung für die Nahrungs- und Rohstoffproduktion zu erhalten oder zu schaffen. (**§ 2(2) Nr. 4 ROG**)
- Insbesondere für die Landwirtschaft besonders geeignete Böden sollen als Produktionsgrundlage bewahrt und die Fruchtbarkeit der Böden erhalten werden. (**LEP 6.2.1 G**)
- In den zeichnerisch in der Karte 10 dargestellten Freiraumbereichen Landwirtschaft soll der landwirtschaftlichen Bodennutzung bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen besonderes Gewicht beigemessen werden. (**LEP 6.2.2 G**)
- In den – zeichnerisch in der Raumnutzungskarte bestimmten – Vorbehaltsgebieten Landwirtschaftliche Bodennutzung soll einer nachhaltigen Entwicklung der Landbewirtschaftung bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen besonderes Gewicht beigemessen werden. (**RPS, G 4-14**)

Von der geplanten Trasse der B 19n werden keine Vorranggebiete Landwirtschaftliche Bodennutzung berührt. Lediglich am Baubeginn befindet sich westlich der B 19_{alt} das auf der Raumnutzungskarte des RPS dargestellte Vorranggebiet LB-34-Südlich Etterwinden, welches aber möglicherweise nur randlich und während der Bauphase temporär geringfügig

betroffen sein könnte. Eine Unvereinbarkeit mit der vorrangigen Funktion zur Sicherung einer nachhaltigen Entwicklung der Landwirtschaft lässt sich hier nicht ableiten.

In den Stellungnahmen der Beteiligten wird dies nicht thematisiert. Die von der oberen Landwirtschaftsbehörde angesprochene Betroffenheit von drei Wegebeziehungen, Meliorationsanlagen usw. westlich Etterwinden bezieht sich eindeutig auf diejenigen östlich der Ortslage.

Hier greift, wie für den gesamten weiteren Trassenverlauf die Maßgabe M10, wonach die Funktionalität dieser Einrichtungen gewährleistet werden soll.

Insbesondere die Ortsumfahrung Etterwinden als ein wesentlicher Bestandteil der Neubautrasse durchquert raumordnerisch relevante landwirtschaftliche Flächen. Diese werden im LEP auf Karte 10 als Freiraumbereiche Landwirtschaft ausgewiesen und sollen bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen in besonderem Maße berücksichtigt werden (LEP 6.2.2 G).

Auf der Raumnutzungskarte des RPS werden diese Gebiete, die sich etwa bis zur Einmündung der Zufahrt zum Campingpark Eisenach erstrecken, als Vorbehaltsgebiete Landwirtschaftliche Bodennutzung (ohne Nummerierung) eingestuft und dienen der Sicherung einer nachhaltigen Entwicklung der Landwirtschaft.

Neben der bereits angesprochenen Problematik der Zerschneidung der Wegebeziehungen sieht auch das Landwirtschaftsamt Bad Salzungen im Abschnitt um Etterwinden einen erheblichen Eingriff in die Agrarstruktur. Auch der Thüringer Bauernverband hat seine Befürchtungen dargestellt und äußert sogar erhebliche Bedenken gegenüber dem Gesamtvorhaben.

Der Planungsraum weist im Verhältnis zur Gesamtfläche nur einen geringen Umfang an Böden mit relativ günstigen Erzeugungsbedingungen auf, auf die die Landwirtschaft unter heutigen Erzeugungsbedingungen in besonderer Weise angewiesen ist und die sich überwiegend in den Vorbehaltsgebieten Landwirtschaftliche Bodennutzung wiederfinden.

Der Entzug des Produktionsfaktors Boden kann im Einzelfall eine Weiterführung landwirtschaftlicher Betriebe in Frage stellen. Insoweit stehen die oben genannten Erfordernisse der Raumordnung, insbesondere LEP 6.2.1 g und LEP 6.2.2 G grundsätzlich in Konkurrenz zu dem geplanten Vorhaben.

Allerdings ist, wie bereits an anderer Stelle dieser landesplanerischen Beurteilung (siehe u.a. Punkte E.1 und E.2) gezeigt, dem Vorhaben zum Neubau der B 19n eine erhebliche überörtliche Bedeutung beizumessen.

Damit muss im Rahmen der raumordnerischen Abwägung dem verkehrlichen Belang ein deutlich höheres Gewicht zugeteilt werden als anderen Belangen. Die Bedenken zum Gesamtvorhaben sind insofern unbegründet, als der Nachweis für dessen Notwendigkeit bereits erbracht worden ist (siehe Punkt E.3).

Der raumordnerischen Forderung zur besonderen Wichtung der landwirtschaftlich relevanten Belange wird hingegen dadurch entsprochen, dass die Funktionsfähigkeit der Landwirtschaft in ihrer Gesamtheit in den von der Trasse berührten Gebieten dauerhaft während und nach der Bauphase gewährleistet werden soll (Maßgabe M10), dass der Schwerpunkt bei der Auswahl von Flächen für Kompensationsmaßnahmen nicht auf landwirtschaftliche Flächen gelegt werden soll (Maßgabe M09) und dass anfallende Aushubmassen nicht auf wertvollen Landwirtschaftsflächen gelagert werden sollen (Maßgabe M07).

Weiterhin soll der unabdingbare Entzug landwirtschaftlicher Flächen minimiert und die Konsequenzen frühzeitig mit den zuständigen Behörden bzw. Nutzern abgestimmt werden (Hinweis H05).

Die obere Landwirtschaftsbehörde und der Thüringer Bauernverband verweisen darauf, dass die B 19_{alt} zwischen Etterwinden und Wilhelmsthal intensiv zur Erschließung der angrenzenden Grünlandflächen durch die Landwirtschaft mitgenutzt wird. Eine nicht mehr zulässige Nutzung der neuen Bundesstraße hätte weiteren Flächenentzug durch die dann notwendige Neuanlage von Landwirtschaftswegen zur Folge.

Grundsätzlich gilt auch in diesem Fall die Forderung der Maßgabe M10 in Verbindung mit einer frühzeitigen Abstimmung mit den zuständigen Landwirtschaftsbehörden. Detailfragen hierzu können jedoch erst mit den nachfolgenden Planungsphasen geklärt werden.

Sowohl von der oberen Landwirtschaftsbehörde als auch dem zuständigen Landwirtschaftsamt wird ein weiteres hohes Konfliktpotential für die Landwirtschaftsflächen im weiteren Umfeld der Hörselaue insbesondere durch das dort geplante Dammbauwerk gesehen. Das Landwirtschaftsamt und die betroffenen Landwirtschaftsbetriebe, die sich im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung geäußert haben, schätzen diese Flächen als sehr hoch bedeutsam ein.

Schwerpunkt aus raumordnerischer Sicht bleibt in diesem Abschnitt aufgrund der Lage im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet der Hörsel der Hochwasserschutz (siehe Punkt E.6 dieser landesplanerischen Beurteilung). Eine landwirtschaftliche Sicherungsfläche ist in der Hörselaue unter raumordnerischen Gesichtspunkten nicht vorgesehen.

Eine hinreichende Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Belange ist dennoch auch unter Wahrung der Vorrangfunktion Hochwasserschutz möglich. Inwieweit eine Brückenverlängerung bis zu Bau-km 12+450, wie vom Landwirtschaftsamt gefordert realisierbar ist, hängt allerdings primär von den wasserwirtschaftlichen Erfordernissen ab, die mit Maßgabe M05 umzusetzen sind. Entsprechende Details bleiben der Feinplanung vorbehalten.

Die von der oberen Landwirtschaftsbehörde befürchteten weiteren erheblichen Flächenentzüge und Zerschneidungen von Bewirtschaftungseinheiten und Wegeverbindungen nördlich Mosbach beziehen sich auf eine randliche Berührung des dortigen Vorbehaltsgebietes Landwirtschaft.

Die obere Landesplanungsbehörde geht nach eingehender Prüfung und Abwägung davon aus, dass mit den o.g. Maßgaben bzw. Hinweisen den Belangen in angemessener Weise Rechnung getragen werden kann.

Vom Amt für Landentwicklung und Flurneuordnung Meiningen wurde auf das derzeit laufende Flurbereinigungsverfahren Wutha hingewiesen. In dem betroffenen Bauabschnitt der B 19n von Bau-km 12+000 bis Bauende sind offensichtlich bereits, wie aus der zum vorhergehenden ROV abgegebenen Stellungnahme ersichtlich, Maßnahmen umgesetzt worden. Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass über Maßgabe M10 die Funktionalität auch dieser Ausbaumaßnahmen zu erhalten ist. Bei Beachtung der Maßgabe M11 soll sichergestellt werden, dass mit dem nachfolgenden Verfahrensschritt eine Abstimmung mit dem zuständigen Amt für Landentwicklung und Flurneuordnung erfolgt, um die Planung im Zuge der B 19n mit dem dann aktuellen Stand der Umsetzung der Flurneuordnung zu berücksichtigen bzw. abzugleichen.

In der Summe ist es in jedem Fall notwendig, das Vorhaben so flächensparend wie möglich zu verwirklichen. Außerdem eröffnen alle genannten Raumordnungserfordernisse Abwägungsspielraum, weil sie die Zielsetzung der Flächenerhaltung für die Landwirtschaft im Hinblick auf andere Nutzungen ausdrücklich relativieren. Insofern stehen sie der Straßenplanung nicht unüberwindlich entgegen.

Gleichwohl werden unter Bezug auf die genannten Erfordernisse der Raumordnung die Maßgaben unter Punkt A.II aufgegeben. Sie zielen alle auf eine Minimierung der benötigten Flächen und den Ausgleich nachteiliger Wirkungen der Zerschneidung für die Landwirtschaft ab.

Die Errichtung der B 19n wird, wie dargestellt, zu zahlreichen Beeinträchtigungen der Landwirtschaft führen. Es ist daher aus der Sicht der Raumordnung notwendig, frühzeitig bereits in der Planung, besonders aber in der Planfeststellung und bei der Bauausführung, die landwirtschaftlichen Interessen in enger Abstimmung mit der Landwirtschaft selbst und mit den zuständigen Landwirtschaftsbehörden weitest möglich zu berücksichtigen.

Bezüglich der raumbedeutsamen Belange der Landwirtschaft ist das geplante Vorhaben bei Beachtung der unter A.II benannten Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar.

8. Forstwirtschaft

- Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die Land- und Forstwirtschaft in ihrer Bedeutung für die Nahrungs- und Rohstoffproduktion zu erhalten oder zu schaffen. (**§ 2(2) Nr. 4 ROG**)
- Es sind die räumlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Land- und Forstwirtschaft ihren Beitrag dazu leisten kann, die natürlichen Lebensgrundlagen in den ländlichen Räumen zu schützen sowie Natur und Landschaft zu pflegen und zu gestalten. (**§ 2(2) Nr. 5 ROG**)
- Die Sicherung raumbedeutsamer Waldgebiete und der damit verbundenen Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktion des Waldes erfolgt durch die Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Freiraumsicherung. (**RPS, Punkt 4.4**)
- Die Vorranggebiete Freiraumsicherung sind für die Erhaltung der schutzgutorientierten Freiraumfunktionen der Naturgüter Boden, Wald, Wasser, Klima, Flora und Fauna sowie des Landschaftsbildes vorgesehen. Andere raumbedeutsame Nutzungen sind in diesen Gebieten ausgeschlossen, soweit diese mit der vorrangigen Funktion nicht vereinbar sind (**RPS, Z 4-1**)
- In den Vorbehaltsgebieten Freiraumsicherung soll dem Erhalt der schutzgutorientierten Freiraumfunktionen der Naturgüter Boden, Wald, Wasser, Klima, Flora und Fauna sowie des Landschaftsbildes bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen besonderes Gewicht beigemessen werden. (**RPS, G 4-7**)

Wie bereits unter Punkt E.5 dieser landesplanerischen Beurteilung dargestellt und wie in der Anhörung vielfach kritisiert wurde, benötigt die Trasse der B 19n mit rund 13 ha in erheblichem Umfang Waldflächen, allerdings wären bei der in der UVS vergleichend herangezogenen Variantenkombination VK4 18,8 ha betroffen gewesen.

Ab Wilhelmsthal verläuft die V4 bis zur Hörsel-Aue überwiegend durch Waldbiotope, nur partiell werden auch Offenlandbiotope durchschnitten.

Die betroffenen wertgebenden Biotope befinden sich vor allem in den Waldkomplexen und in ihren Randbereichen. Insgesamt wird jedoch der zusammenhängende Waldkomplex des zentralen Rückens des Thüringer Waldes durch ein Tunnelbauwerk geschont.

Durch Verlängerung dieses Tunnelbauwerkes auf etwa 3,3 km wurde die Waldinanspruchnahme gegenüber der VK4 (s.o.) deutlich reduziert. Der Vorhabenträger war mit der Trassenplanung erkennbar darum bemüht, Wald wo immer möglich zu schonen. Deshalb wird von der obersten Forstbehörde und der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald hervorgehoben, dass die im ROV zu prüfende Variante V4 weniger Verluste an Waldflächen hervorruft als jene Variantenkombinationen, die in einem ersten Verfahren zur Diskussion standen.

Angesichts der o.g. Erfordernisse der Raumordnung, die möglichst die Vermeidung von Rodungen und die Erhaltung der Waldfunktionen zum Gegenstand haben, sollte bei der weiteren Detailplanung alles daran gesetzt werden, diese Waldflächenverluste noch weiter zu vermindern. Dies geben im weitesten Sinne auch die Maßgabe M07, M09 und M10 vor.

Die in den Vorranggebieten Freiraumsicherung FS-18 und FS-19 relevanten Waldflächen sind in unterschiedlichem Maße betroffen.

Durch das bereits erwähnte Tunnelbauwerk ist eine erhebliche Beeinträchtigung der in RPS, Z 4-1 festgeschriebenen vorrangigen Funktion zum Schutz von Waldgebieten mit regional besonders bedeutsamen ökologischen und sozioökonomischen Funktionen für das FS-18 nahezu ausgeschlossen. Dies trifft nach Abwägung aller raumordnerisch relevanten Belange (vgl. Punkt E.5 dieser landesplanerischen Beurteilung) auch auf den nordöstlich Wilhelmsthal im Bereich der Schnupftuchswiese anzutreffenden gemischten Waldbestand zu.

Das gesamte Waldgebiet am Kohlberg (wie übrigens auch jenes nordöstlich von Wilhelmsthal) ist nach Aussage der obersten Forstbehörde von besonderer Bedeutung. Es wird laut Waldfunktionskartierung als hochproduktiv bewertet, als „Wald im Hochwasserentstehungsgebiet“ eingestuft und liegt im Landschaftsschutzgebiet und Naturpark Thüringer Wald (Erholungsfunktion).

Damit wird die Aussage des BUND in seiner Stellungnahme bestätigt, dass die Waldbestände außerhalb des FFH-Gebietes teilweise höher, mindestens aber genau so wertig einzustufen seien.

Der größere Teil des Kohlberges einschließlich des östlich von Mosbach gelegenen Zimmerberges ist gemäß Raumnutzungskarte des RPS als Vorranggebiet FS-19 eingestuft. Es wird allerdings vom Trassenkorridor nicht unmittelbar durchquert, sondern nur randlich berührt. Insofern sind auch hier keine erheblichen die vorgenannten ökologischen und sozioökonomischen Funktionen beeinträchtigenden Auswirkungen auf das Vorranggebiet selbst gegeben.

Das zwischen den Vorranggebieten Freiraumsicherung FS-18 und FS-19 befindliche Vorbehaltsgebiet Freiraumsicherung (ohne Nummerierung) wird vom Trassenkorridor der B 19n vollständig durchquert. Die vorgenannte forstbehördliche Bewertung des Waldbestandes trifft auch auf den Waldbestand innerhalb des Vorbehaltsgebietes zu.

Nach Grundsatz RPS, G 4-7 soll dem Erhalt der schutzgutorientierten Freiraumfunktionen u.a. des Naturgutes Wald bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen besonderes Gewicht beigemessen werden.

Daraus ergibt sich die Forderung, den Entzug forstwirtschaftlich genutzter Flächen gering zu halten. Bei Berücksichtigung des Hinweises H05 kann somit z.B. die Forderung der obersten Forstbehörde umgesetzt werden kann, den Waldrand östlich von Etterwinden durch ein eventuelles westliches Verschieben der Trasse zu schonen.

Bei der landesplanerischen Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die forstlichen Belange spielen, wie zahlreiche Stellungnahmen im Anhörverfahren bestätigen, nicht allein die reinen Waldflächenverluste eine Rolle, sondern auch die vielfältigen Durchschneidungswirkungen. Die Durchschneidung von Waldkomplexen verursacht zweiseitig neue Waldränder mit entsprechender beidseitiger Tiefenwirkung. Diese können u.a. auch Auswirkungen auf die Funktion des Waldes im Hochwasserentstehungsgebiet haben. Die Umsetzung der Maßgabe M09, insbesondere bei der Festlegung von Kompensationsmaßnahmen auch den Aspekt des Ausbaus von Waldrändern zu beachten, kann daher der Sicherung vielfältiger Funktionen des Waldes dienen.

In diesem Zusammenhang soll auch darauf hingewirkt werden, die geplanten Einschnitte und Dämme in Waldgebieten auf das unbedingt erforderliche Maß zu reduzieren. Unter diesem Gesichtspunkt soll Maßgabe M09 angewendet werden. Der von einigen Beteiligten geforderte Verzicht auf zu tiefe Einschnitte und zu hohe Dämme ist so absolut nicht umsetzbar. Wohl kann aber eine Optimierung des Trassenverlaufes unter den vorgenannten Aspekten zur Minimierung der Zerschneidungseffekte beitragen.

Auch die u.a. aus den Stellungnahmen des Landratsamtes Wartburgkreis und der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald übernommene Forderung der Maßgabe M03, den Trassenverlauf im Bereich des Kohlberges in Richtung Fischbachtal zu verschieben, allerdings nur, wenn dies nach Prüfung unter ökologischen und wirtschaftlichen Blickwinkeln möglich ist, könnte zur Minimierung der Einschnitt-Tiefe beitragen.

Der von der obersten Forstbehörde vorgetragene Forderung zum Erhalt der Wegebeziehungen für die Forstfahrzeuge kann ebenfalls bei Beachtung der Maßgabe M10 umgesetzt werden.

Den berechtigten Bedenken der Beteiligten im Ergebnis der Anhörung, dass Ablagerungen von durch den Tunnelbau anfallenden Aushubmassen weitere negative Auswirkungen u.a. auf Waldflächen haben könnten, folgt die obere Landesplanungsbehörde. Es soll deshalb nach Maßgabe M07 nicht nur innerhalb von raumordnerisch festgesetzten Vorrangflächen, sondern auch auf forstwirtschaftlich wertvollen Flächen eine Lagerung der Erdstoffe ausge-

geschlossen werden. Dies erfordert detaillierte Abstimmungen des Vorhabenträgers mit den zuständigen Forstbehörden, was allerdings nicht Aufgabe der raumordnerischen Abwägung sein kann, sondern der nachfolgenden Planungsphase vorbehalten bleiben muss.

Bezüglich der raumbedeutsamen Belange der Forstwirtschaft ist das geplante Vorhaben bei Beachtung der unter A.II benannten Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar.

9. Rohstoffsicherung und Rohstoffgewinnung

- Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die vorsorgende Sicherung sowie für die geordnete Aufsuchung und Gewinnung von standortgebundenen Rohstoffen zu schaffen. (§ 2(2) Nr. 4 ROG)
- Die in Thüringen vorhandenen Rohstoffpotenziale sollen bei der Abwägung mit konkurrierenden Funktionen oder Nutzungen besondere Berücksichtigung finden. (LEP 6.3.1 G)
- Die zeichnerisch in der Raumnutzungskarte bestimmten Vorranggebiete Rohstoffe sind für die langfristige Sicherung der Rohstoffversorgung und den Rohstoffabbau vorgesehen. Andere raumbedeutsame Nutzungen sind in diesen Gebieten ausgeschlossen, soweit diese mit der vorrangigen Funktion nicht vereinbar sind. (RPS, Z 4-6)

Im Untersuchungsraum befindet sich östlich der Ortslage Etterwinden das Bergwerkseigentum „Etterwinden“ (Gesteine für Schotter und Splitt), welches auf der Raumnutzungskarte des RPS als Vorranggebiet Rohstoffe H-1 „Etterwinden“ dargestellt ist.

Weder die Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie noch des Thüringer Landesbergamt sehen die bergbaulichen Interessen bzgl. Rohstoffsicherung oder Rohstoffgewinnung gefährdet.

Außerdem seien andere Gewinnungs- und Aufsuchungsberechtigungen dort weder beantragt noch erteilt worden.

Ferner wurde seitens des Thüringer Landesbergamtes mitgeteilt, dass in dem von Trasse insgesamt berührten Raum keine Hinweise auf Gefährdungen durch Altbergbau, Halden, Restlöcher und unterirdische Hohlräume i.S. des Thüringer Altbergbau- und Unterirdische Hohlräume-Gesetzes im Bereich der Variante V4 vorliegen.

Unmittelbare Auswirkungen auf das o.g. Vorranggebiet Rohstoffe sind damit durch den geplanten Straßenneubau der B 19n, hier der Ortsumfahrung Etterwinden, ausgeschlossen.

Die Ortslage Etterwinden soll an der Kreuzung der B 19n mit Landesstraße L 2118 eine Anbindung erhalten. Gleichzeitig können über diesen Knotenpunkt auch die vom Steinbruch Etterwinden kommenden Rohstofftransporte auf die B 19n in beide Richtungen auffahren. Die bisherige Ortsdurchfahrt dieser Schwerlasttransporte wird künftig vollständig entfallen, die Anwohner von Staub- und Lärmbelastungen sowie Erschütterungen durch die Rohstofftransporte entlastet.

Damit wird in besonderem Maße den vor allem in den Begründungen zu dem o.g. Grundsatz bzw. dem Ziel der Raumordnung angesprochenen erforderlichen Schutz von Mensch und Umwelt als wichtige zu beachtende Aspekte bei der Rohstoffgewinnung indirekt Rechnung getragen.

Das geplante Vorhaben steht mit den Erfordernissen der Raumordnung bzgl. der raumbedeutsamen Belange der Rohstoffsicherung und Rohstoffgewinnung in Übereinstimmung.

10. Tourismus und Erholung

- Ländliche Räume sind unter besonderer Berücksichtigung ihrer unterschiedlichen wirtschaftlichen und natürlichen Entwicklungspotenziale als Lebens- und Wirtschaftsräume mit eigenständiger Bedeutung zu erhalten und zu entwickeln; dazu gehört auch die Umwelt- und Erholungsfunktion ländlicher Räume. (§ 2(2) Nr. 4 ROG)

- In den in der Karte 5 dargestellten Schwerpunkträumen Tourismus soll der Tourismus- und Erholungsnutzung bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen besonderes Gewicht beigemessen werden. Raumbedeutsame Tourismusplanungen und -maßnahmen sollen bevorzugt in diesen Räumen umgesetzt und in den Gemeinden mit einer überörtlich bedeutsamen Tourismusfunktion sowie Zentralen Orten konzentriert werden. U.a. wird der Raum „Thüringer Wald mit Rennsteig“ als Schwerpunktraum Tourismus definiert. **(LEP 4.4.1 G)**
- Die staatlich anerkannten Kur- und Erholungsorte sollen hinreichend in die regional und überregional bedeutsame touristische Infrastruktur eingebunden werden sowie zur Stärkung des Tourismus in den umliegenden Räumen beitragen. Sie sollen in ihren Funktionen durch raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen nicht beeinträchtigt werden. **(LEP 4.4.3 G)**
- Regional und überregional bedeutsame Kulturdenkmäler, die das Orts- und Landschaftsbild besonders prägen, wie u.a. die Wartburg sowie Schloss und Park Wilhelmsthal, sollen durch städtebauliche bzw. landschaftspflegerische Maßnahmen in ihrem Erscheinungsbild erhalten und in ihrer räumlichen Wirkung vor Beeinträchtigungen geschützt werden. **(RPS, G 2-5)**
- In dem – zeichnerisch in der Raumnutzungskarte bestimmten – Vorbehaltsgebiet Tourismus und Erholung „Thüringer Wald“ soll einer natur- und landschaftsgebundenen Erholung sowie einer infrastrukturell geprägten Freizeitgestaltung bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen ein besonderes Gewicht beigemessen werden. **(RPS, G 4-27)**
- Im Vorbehaltsgebiet Tourismus und Erholung Thüringer Wald soll das vorhandene Tourismus- und Erholungspotenzial einschließlich der notwendigen Infrastruktur gesichert und unter Berücksichtigung der Entwicklungs- und Schutzziele des Naturparks Thüringer Wald sowie des Biosphärenreservates Vessertal-Thüringer Wald ausgewogen weiterentwickelt werden. **(RPS, G 4-28)**
- In der Stadt Eisenach (u.a.) sollen neben den Aufgaben im Bereich des Kultur- und Bildungstourismus weitere Funktionen (Tagungs- und Kongresstourismus, Natur- und Aktivtourismus) genutzt und entwickelt werden. **(RPS, G 4-32)**
- Die im Folgenden verbindlich vorgegebenen Regional bedeutsamen Tourismusorte (u.a. Wutha-Farnroda, Ruhla, Bad Salzungen) sind als Schwerpunkte des Tourismus zu entwickeln und in ihrer Tourismus- und Erholungsfunktion zu sichern. **(RPS, Z 4-7)**
- Die regional und überregional bedeutsamen Camping- und Reisemobilplätze in der Planungsregion Südwestthüringen sollen in den Vorbehaltsgebieten Tourismus und Erholung gesichert, ausgebaut und weiterentwickelt werden. Dabei soll die Nutzungsintensität der einzelnen Anlagen der Belastbarkeit des Naturraumes und der Infrastruktur angepasst sein. **(RPS, G 4-35)**
- Das Netz der Wanderwege soll in den Vorbehaltsgebieten Tourismus und Erholung der Planungsregion Südwestthüringen erhalten und den Anforderungen entsprechend so ausgebaut werden, dass eine Vernetzung sowie der direkte Anschluss an regional und überregional bedeutsame Wanderwege, an das ÖPNV-Netz Zentraler Orte sowie an Fußwege der Siedlungsbereiche ermöglicht werden. **(RPS, G 4-36)**
- Die überregional bedeutsamen Wanderwege Rennsteig, Hochrhöner und Hainich-Wanderroute sollen unter Berücksichtigung ihrer Besonderheiten erhalten und weiterentwickelt werden. Raumbedeutsame Maßnahmen und Nutzungen, die diesem Anliegen entgegenstehen, sollen vermieden werden. **(RPS, G 4-37)**

Im LEP wurde auf Karte 5 in Verbindung mit LEP 4.4.1 G u.a. der Schwerpunktraum Tourismus „Thüringer Wald mit Rennsteig“ definiert, welcher von der Trasse der B 19n vollständig durchquert wird. Dabei überlagert sich dieser durchschnittene Raum vollständig mit dem auf der Raumnutzungskarte des RPS dargestellten Vorbehaltsgebiet Tourismus und Erholung „Thüringer Wald“.

Wie in der Begründung zu LEP 4.4.1 G ausgeführt wird, ist der Thüringer Wald zusammen mit dem Thüringer Schiefergebirge das größte zusammenhängende, touristisch genutzte Gebiet in Thüringen. Es weist eine hohe Attraktivität der Natur- und Kulturlandschaften mit einem zumeist hohen Waldflächenanteil auf.

Dabei ist es ein wesentliches raumordnerisches Anliegen, eine weitere positive und nachhaltige Entwicklung des Tourismus im Thüringer Wald zu sichern (vgl. Raumordnungsgrundsatz Nr. 4 gemäß § 2(2) ROG, RPS, G 4-28, RPS, G 4-32, RPS, Z 4-7, RPS, G 4-35 – 37).

Dies war ebenfalls ein Schwerpunkt in den Stellungnahmen der am ROV Beteiligten. So bezieht sich z.B. das Landratsamt des Wartburgkreises auf die Begründung zu LEP 4.4.1 G und stellt fest, dass die Attraktivität des Schwerpunktraumes Tourismus „Thüringer Wald und Rennsteig“ nicht durch Lärmbelästigungen, Wasserverschmutzungen, Luftverunreinigungen oder Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds in Mitleidenschaft gezogen werden dürfe.

Der Erhalt der natürlichen und landschaftlichen Voraussetzungen für Tourismus und Erholung müsse deshalb bei raumbedeutsamen Maßnahmen in touristisch genutzten Gebieten in besonderem Maße Berücksichtigung finden.

Wutha-Farnroda besitzt gemäß RPS, Z 4-7 in Verbindung mit Karte 4-2 des RPS eine besondere Bedeutung als regional bedeutsamer Tourismusort. Der Ortsteil Mosbach unterstützt mit seinem Freizeitbereich im Umfeld des Waldbades und aufgrund seiner verkehrsberuhigten Lage in erheblichem Maße diese über die Naherholung hinausgehende Funktion. Nach Ziel RPS, Z 4-7 sind diese Orte als Schwerpunkte des Tourismus zu entwickeln und in ihrer Tourismus- und Erholungsfunktion zu sichern. Durch die Verlagerung der Trasse der B 19n aus der Ortslage Mosbach heraus nach Norden und deren Führung in einem Tunnel bis zum Geisberg konnte in besonderem Maße dieser Forderung entsprochen werden.

Der überregional bedeutsame Rennsteig-Wanderweg (RPS, G 4-37) wird von der Variante V4 vollständig im Tunnel unterquert. Dadurch kann eine dem Anliegen zur Erhaltung und Weiterentwicklung dieses touristischen Objektes entgegenstehende Beeinträchtigung ausgeschlossen werden.

Die Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten, das Landratsamt, das Thüringer Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie, Bau- und Kunstdenkmalpflege, und andere Beteiligte haben neben dem denkmalpflegerischen Aspekt (vgl. Punkt E.2 und die UVP in Anhang II dieser landesplanerischen Beurteilung) auf die hohe touristische Bedeutung von Schloss und Park Wilhelmsthal hingewiesen und befürchten teilweise erhebliche negative Auswirkungen.

Das Resümee der Stiftung beschreibt, dass die Variante V4 das national bedeutsame Kulturdenkmal Schloss und Park Wilhelmsthal, welches untrennbar mit der umgebenden Landschaft verschmolzen sei, fundamental beeinträchtigen würde, wichtige Sichtbeziehungen und Blickachsen würden unwiederbringlich zerstört und die Funktion als Naherholungsgebiet erheblich beeinträchtigt. Der Kulturraum Wartburg-Wilhelmsthal würde zerschnitten.

In ähnlicher Weise (als einzige erhaltene profane Uraufführungsstätte von Werken Georg Philipp Telemanns, als beliebtes Sommer- und Jagddomizil von Herzog Carl August von Sachsen-Weimar, als literarischer Schauplatz von Goethes Wahlverwandtschaften) bringt auch das Landratsamt des Wartburgkreises die hohe touristische Bedeutung zum Ausdruck. Es stellt aber auch fest, dass die B 19n für Wilhelmsthal der Verkehrsweg ist, auf dem Besucher an- und abreisen.

Die obere Landesplanungsbehörde kommt bzgl. der Bedeutung der Schloss- und Parkanlage zu keiner anderen Einschätzung.

Dies leitet sich allein schon aus den o.g. Zielen und Grundsätzen der Raumordnung ab, worin Schloss und Park Wilhelmsthal als überregional bedeutsames Kulturdenkmal eine zweifellos wichtige Funktion auch im Zusammenspiel mit dem Weltkulturerbe Wartburg einnimmt. Unbestritten ist auch, dass es aufgrund des zu erwartenden höheren Verkehrsaufkommens zu höheren Immissionsbelastungen kommen kann (siehe u.a. Stellungnahme vom Landratsamt des Wartburgkreises).

Allerdings würden die touristischen Entwicklungsperspektiven, die für das Denkmalensemble Wilhelmsthal von grundlegender Bedeutung für seinen zukünftigen Erhalt sind, durch den

geplanten Neubau gerade nicht konterkariert, wie dies z.B. seitens der Stiftung befürchtet wird.

Die Planung sieht in der Ortsdurchfahrt Wilhelmsthal den Ausbau der B 19_{alt} im Bestand vor bei einem bereits jetzt und perspektivisch auch ohne Planung der B 19n nicht unerheblichen Fahrzeugaufkommen (Punkt E.3 dieser landesplanerischen Beurteilung).

Die touristische Nutzbarkeit und Erlebbarkeit des Denkmalensembles in Wilhelmsthal (einschließlich des Bereiches bis zur Wartburg) hat bisher keine Abstriche aufgrund des Verkehrs verzeichnen müssen. Auf andere Weise als über die B 19 können die touristischen Objekte wie Schloss und Park Wilhelmsthal, Wartburg oder der Rennsteig an der Hohen Sonne nicht erreicht werden.

Der Ausbau der vorhandenen Straße bietet grundsätzlich die Möglichkeit, negative Begleiterscheinungen des Straßenverkehrs zu minimieren sowie Verbesserungen für den fließenden und ruhenden Verkehr zu organisieren. Eine raumordnerische Entscheidung gegen das geplante Vorhaben lässt sich anhand der o.g. Erfordernisse aus den vorgenannten Gründen deshalb nicht ableiten.

Die angesprochenen möglichen Detaillösungen zum Umgebungsschutz in Wilhelmsthal können nur im Rahmen der nachfolgenden Planungsstufen berücksichtigt werden (vgl. Hinweis H01 in Punkt A.III).

Mit dem Neubau der B 19n wird, wie bereits unter Punkt E.1-3 dieser landesplanerischen Beurteilung erläutert, den Anforderungen der großräumigen Verbindungsfunktion der Bundesstraße entsprochen. Damit einher gehen auch Vorteile durch eine zweifellos bessere Erschließung des betroffenen touristischen Raumes durch die neue Straße. Insgesamt wird sich die touristische Wertigkeit des Raumes zwischen Wilhelmsthal und Eisenach durch die nach Maßgabe M01 vorzusehenden verkehrsorganisatorischen und baulichen Maßnahmen an der B 19_{alt} in diesem Abschnitt sogar noch erhöhen. Dies entspricht in besonderem Maße den grundsätzlichen raumordnerischen Anforderungen nach RPS, G 2-5.

In Verbindung mit den Aussagen zum Denkmalschutz in Punkt E.2 dieser landesplanerischen Beurteilung bietet das geplante Vorhaben die Möglichkeit, die raumordnerisch festgesetzten Funktionen des Vorbehaltsgebietes Tourismus und Erholung Thüringer Wald bzw. des Schwerpunktraumes Tourismus zur Sicherung des vorhandenen Tourismus- und Erholungspotenzials umzusetzen, wobei die notwendige Infrastruktur ebenfalls gesichert werden soll (RPS, G 4-28).

Durch eine attraktive großräumige Verkehrsverbindung im Zuge der geplanten B 19n werden auch die raumordnerisch gewollten Verbesserungen zur Einbindung der staatlich anerkannten Kur- und Erholungsorte in die regional und überregional bedeutsame touristische Infrastruktur (LEP 4.4.3 G), zur Erweiterung des touristischen Angebotes der Stadt Eisenach (RPS, G 4-32) zur Entwicklung der Regional bedeutsamen Tourismusorte gemäß RPS, Z 4-7 in hohem Maße unterstützt.

Letztlich wird neben einer Verbesserung der Erreichbarkeit auch durch die Entlastung der Ortslagen Eisenach und Etterwinden vom Durchgangsverkehr den Belangen des Tourismus besser entsprochen.

Der am östlichen Rand von Wilhelmsthal gelegene Jägerhof ist Teil des Kulturensembles Schloss und Park Wilhelmsthal und soll insbesondere für Beherbergung und Gastronomie genutzt und entwickelt werden. Bereits gegen die Planung der Variantenkombination VK4 wurden seitens des Eigentümers erhebliche Bedenken vorgetragen. Diese stützten sich auf die unmittelbar am östlichen Rand des Grundstückes vorbeiführende Trasse und auf dadurch zu befürchtende negative Auswirkungen u.a. auf Klima, Luft, Mensch und Landschaft. Die Beeinträchtigungen durch die Variante V4 werden von der Eigentümerin immer noch als sehr hoch eingeschätzt.

Die obere Landesplanungsbehörde hat bzgl. des Objektes Jägerhof keine andere Auffassung als zum gesamten Kulturensemble bereits dargelegt (siehe u.a. Punkt E.2 dieser landesplanerischen Beurteilung).

Mit der Variante V4 wird insbesondere vermieden, dass der Jägerhof von zwei Seiten durch Straßen tangiert würde. Damit verbunden sind eine geringere Landschaftsbildbeeinträchti-

gung und eine verminderte Waldinanspruchnahme. Insgesamt ist das Beeinträchtigungspotential für die touristische Nutzung der Anlage durch die Variante V4 deutlich geringer als durch VK4. Unter raumordnerischen Gesichtspunkten sind keine die Planung ausschließenden Gründe erkennbar.

Die zweifellos zu erwartenden Auswirkungen aus dem perspektivisch hohen Verkehrsaufkommen auf der B 19n, worauf auch die obere Immissionsschutzbehörde hingewiesen hatte, können durch bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen im Rahmen der Feinplanung gemäß Maßgabe M01 minimiert werden.

Ein nicht unwesentlicher Bestandteil der touristischen Attraktivität im Schwerpunktraum Tourismus „Thüringer Wald mit Rennsteig“ ist der überregional bedeutsame „Campingpark Eisenach“. Zur Sicherung seiner Erreichbarkeit und seiner Entwicklungsmöglichkeiten gemäß dem raumordnerischen Grundsatz RPS, G 4-35 ist eine verkehrsgerechte Anbindung an die neue Bundesstraße unumgänglich. Darauf haben die Gemeinde Moorgrund sowie der Campingpark Eisenach durch seinen Geschäftsführer in ihrer Stellungnahme hingewiesen. Dies soll über die Maßgabe M04 gewährleistet werden. Weiteren vom Campingpark befürchteten negativen Auswirkungen, wie Zerstörung des Wanderwegenetzes, Beeinträchtigungen der Wasserversorgung, kann mittels der bereits an anderer Stelle erläuterten Maßgaben (u.a. M06 und M10) entgegengewirkt werden.

Eine weitestgehende Schonung des Bereiches Kohlberg als mehr örtlich bedeutender Erholungsraum in der Nähe von Eisenach und Wutha-Farnroda kann überwiegend in Verbindung mit den bereits unter Punkt E.5 dieser landesplanerischen Beurteilung getroffenen Festlegungen erreicht werden. Es wird insbesondere auf die Maßgaben M03, M09 und M10 verwiesen, nach denen durch Trassenoptimierung und geeignete Maßnahmen die Zerschneidungswirkung reduziert und Wegebeziehungen erhalten werden sollen, um so den o.g. raumordnerischen Erfordernissen gerecht zu werden.

Der vom Kreisverband des BUND geäußerten Befürchtung einer stärkeren Beeinträchtigung des für die Erholung wichtigen Landschaftsbildes am Kohlberg durch V4 gegenüber VK4 kann so nicht gefolgt werden.

Die naturgemäß mit einem Straßenneubau verbundene Landschaftszerschneidung kann insgesamt bei der Planung und Umsetzung der Variante V4 durch den über 3,3 km langen Tunnel deutlich reduziert werden.

In den nachfolgenden Planungsschritten können die optische Wirkung der Straße sowie die Emissionen durch Maßnahmen, wie Eingrünungen oder Lärmschutzmaßnahmen, weiter reduziert werden. In dieser Hinsicht wird auf die Hinweise H07 bis H12 verwiesen.

Bezüglich der raumbedeutsamen Belange von Tourismus und Erholung ist das geplante Vorhaben bei Beachtung der unter A.II benannten Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar.

F Raumordnerische Gesamtabwägung

Für das vom Landesamt für Bau und Verkehr als Vorhabenträger beantragte Vorhaben

„Neubau der B 19n zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda“, Ergänzungsunterlage Variante V4

sollte festgestellt werden, ob und ggf. in welcher Weise die Maßnahme raum- und umweltverträglich realisiert werden kann.

Dazu wurde das Vorhaben zum Neubau der B 19n im vorliegenden Raumordnungsverfahren anhand der vom Vorhabenträger vorgelegten Verfahrensunterlagen sowie der im Raumordnungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse aus der durchgeführten Anhörung der Träger öffentlicher Belange einschließlich der Öffentlichkeitsbeteiligung geprüft.

Prüfungsmaßstab für die Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung unter überörtlichen Gesichtspunkten waren dabei gemäß § 15 ROG insbesondere die Erfordernisse der Raumordnung auf der Grundlage des vorliegenden LEP und des RPS.

Unabhängig davon bleibt eine detaillierte Beurteilung der Eingriffstatbestände nach § 15 BNatSchG, der Eingriffe im Hinblick auf die artenschutzrechtlichen Belange und der Vereinbarkeit mit den Erhaltungszielen des betroffenen FFH-Gebietes dem nachfolgenden Planungsverfahren vorbehalten (vgl. Maßgaben M03, M04, M08, M09, Hinweis H06).

Bei der Beurteilung des Vorhabens waren neben den raumordnerisch relevanten Auswirkungen auf die UVP-Schutzgüter insbesondere raumordnerisch relevante Belange des Verkehrs, des Naturschutzes, der Wasserwirtschaft, der Forstwirtschaft, des Siedlungswesens, des Denkmalschutzes sowie von Fremdenverkehr und Erholung zu berücksichtigen sowie untereinander abzuwägen.

Den Belangen des Naturschutzes und des Hochwasserschutzes waren wegen der Querung von regionalplanerisch festgesetzten Vorranggebieten, den Belangen des Naturschutzes außerdem wegen der Querung eines FFH-Gebietes sowie aufgrund der herausragenden Bedeutung des Artenschutzes in der Abwägung besonderes Gewicht beizumessen.

Raumordnerisch relevante Fragen der Abfallwirtschaft, der Verteidigung, der Landwirtschaft, der Rohstoffsicherung und Rohstoffgewinnung, der Technischen Infrastruktur und des Technischen Umweltschutzes hatten keine entscheidungserhebliche Bedeutung.

Die Notwendigkeit der Realisierung des Vorhabens zum Neubau der B 19n zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda, insbesondere zur Entlastung der Ortsdurchfahrten Etterwinden und Eisenach wurde nachgewiesen. Die Maßnahme ist Bestandteil des aktuellen Bundesverkehrswegeplanes und wurde vom Freistaat Thüringen auch für den geplanten neuen BVWP beantragt.

Deshalb ist eine Diskussion, ob die Maßnahme überhaupt realisiert werden muss, nicht zielführend.

Über den im Fernstraßenausbauänderungsgesetz festgestellten Bedarf hinaus konnte im Verlaufe der raumordnerischen Abwägung nachgewiesen werden, dass die beantragte Trasse insgesamt Verbesserungen für die Raumstruktur, die Zentralen Orte, den Verkehr und die gewerbliche Wirtschaft bewirken kann.

Sie entspricht damit den diesbezüglichen Erfordernissen der Raumordnung, insbesondere zur Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse, der Stärkung des ländlichen Raums und der Zentralen Orte sowie zur Verbesserung der Wirtschaftsstruktur.

Im Besonderen entspricht die B 19n darüber hinaus selbstverständlich den Zielen des LEP und RPS zum Bau dieser Straße.

Die in der Anhörung zum ROV vorgetragenen Hinweise der Beteiligten zu möglichen Beeinträchtigungen einzelner Energie- oder Wasserversorgungseinrichtungen sind bei Beachtung der diesbezüglichen Maßgaben und Hinweise in Übereinstimmung mit den Erfordernisse der Raumordnung umsetzbar.

Betroffen waren insbesondere eine 110 kV-Elektrleitung, die Stromversorgung der DB-Strecke, Wasserversorgungseinrichtungen und der Standort einer geplanten Kläranlage. Die erforderlichen frühzeitigen Abstimmungen mit den jeweiligen Versorgungsträgern sollen insbesondere dazu beitragen, eine Realisierung der geplanten Neubauvariante der B 19n im Zuge der Variante V4 vorrangig zu gewährleisten. Die Belange der europäisch bedeutsamen Schienenverbindung der DB-Strecke Halle–Guntershausen werden bei Beachtung der Maßgabe M13 bzw. Berücksichtigung des Hinweises H03 nicht beeinträchtigt. Auf dieser Grundlage ist eine störungsfreie Querung beider raumbedeutsamen Vorhaben möglich.

Vorrangflächen Landwirtschaftliche Bodennutzung, Waldmehrung und Rohstoffe waren von der B 19n-Planung nicht betroffen. In Anbetracht der besonderen Boden- und Bewirtschaftungsverhältnisse im Untersuchungsraum wurden dennoch die Belange der Landwirtschaft als raumordnerisch relevant eingestuft. Mittels Maßgaben wird gewährleistet, dass die Funk-

tionsfähigkeit der landwirtschaftlichen Produktion trotz einiger unumgänglicher Einschränkungen durch die Baumaßnahme erhalten werden kann.

Die Äußerungen der Beteiligten zu Belangen der Abfallwirtschaft bezogen sich auf Probleme im Zusammenhang mit der Verbringung und Lagerung der Aushubmassen aus dem Tunnelbau. Die hierzu festgelegte Maßgabe M07 dient dabei primär der Würdigung der Belange des Bodenschutzes innerhalb raumordnerisch festgesetzter Vorranggebiete bzw. von wertvollen Flächen der Forstwirtschaft.

Raumordnerische Belange der Verteidigung gemäß § 2(2) Nr. 7 ROG waren nach Mitteilung des hierfür zuständigen Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr - Kompetenzzentrum für Baumanagement, Referat K 4, vom Vorhaben nicht berührt.

Ausgehend von den in der Anhörung ermittelten vorhabenbedingten Beeinträchtigungen sieht die obere Landesplanungsbehörde bzgl. der raumordnerisch relevanten Belange des Verkehrs, des Naturschutzes, der Wasserwirtschaft, der Forstwirtschaft, des Denkmalschutzes sowie von Tourismus und Erholung erhebliche Betroffenheiten. Damit sind vor allem diese Belange miteinander und gegeneinander abzuwägen.

Als Schwerpunkt der Interessenskonflikte stellte sich eindeutig der Bereich um die Ortslage Wilhelmsthal heraus. Hier trafen mit Ausnahme der wasserwirtschaftlichen Belange alle vorgenannten Belange aufeinander.

Ausgangspunkt der Planung war die Tatsache, dass die vorhandene B 19 die raumordnerische Funktion als großräumig bedeutsame Straßenverbindung zwischen den Räumen Eisenach und Bad Salzungen derzeit und auch künftig nicht mehr ausreichend erfüllen kann. Ein Ausbau der Bundesstraße in den überwiegend betroffenen Ortslagen von Etterwinden und Eisenach war aus städtebaulichen, trassierungstechnischen und Immissionsschutzgründen nicht möglich. Ebenso konnte eine Planung des Bestandsausbaus der B 19 auf dem Abschnitt zwischen Wilhelmsthal und Eisenach aus trassierungstechnischen (Begradigungen, Querschnittsverbreiterungen, erforderlicher Zusatzfahrstreifen) und vor allem naturschutzfachlichen Gründen (Lage im FFH-Gebiet, angrenzendes Naturschutzgebiet) von vornherein nicht erfolversprechend sein.

Eine bedarfsgerechte Straßenverbindung kann somit nur über eine veränderte Trassenführung ermöglicht werden.

Im Regionalplan Südwestthüringen ist basierend auf dieser Erkenntnis und in Umsetzung des Bundesverkehrswegeplanes ein Trassenkorridor zur Neutrassierung der B 19 auf der Raumnutzungskarte dargestellt worden, welcher beidseitig von dem Vorranggebiet Freiraumsicherung FS-18 flankiert wird.

Es konnte in der raumordnerischen Abwägung nachgewiesen werden (siehe Punkt E.5 dieser landesplanerischen Beurteilung), dass es zu keiner erheblichen Beeinträchtigung der einzelnen schutzgutorientierten Freiraumfunktionen kommen wird. Dies gilt insbesondere für den das Vorranggebiet unterquerenden Tunnelabschnitt und das in diesem Bereich flächengleiche FFH-Gebiet, aber auch für den Bereich zwischen Wilhelmsthal und südwestlichem Tunnelportal (Schnupftuchswiese).

Darin eingeflossen sind auch die Ergebnisse der Prüfung der Verträglichkeit nach europarechtlichen Vorgaben entsprechend dem Planungsstand in der Phase der Raumordnung.

So konnte im Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Nordwestlicher Thüringer Wald“ (DE 5027 - 302) festgestellt werden, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des europäischen Schutzgebietes ausgeschlossen werden kann. Auch der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag kam zu der abschließenden Einschätzung, dass es bei keiner der relevanten Arten zu einer Verletzung der Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG kommen würde.

Die Waldinanspruchnahme wird durch die verlängerte Tunnelvariante (3,3 km) im Zuge der Variante V4 gegenüber ursprünglich 1,3 km bei VK4 deutlich reduziert. Die verbleibenden

Einschnitte (insbesondere Kohlberg, nordöstlich Wilhelmsthal) sind aus forstfachlicher Sicht weiterhin als erheblich einzuschätzen, stellen jedoch keine Versagensgründe nach Thüringer Waldgesetz dar. In Verbindung mit den unter Punkt A.II festgelegten Maßgaben ist eine Trassenoptimierung und waldschonende Trassierung in Einklang mit den raumordnerischen Erfordernissen der betroffenen Vorranggebiete Freiraumsicherung möglich.

Die Ortslage Wilhelmsthal ist kein Siedlungsschwerpunkt. Dennoch muss auch für die wenigen dort lebenden Menschen die Tatsache, dass mit steigendem Verkehrsaufkommen höhere Immissionsbelastungen zu befürchten sind, anerkannt werden und Beachtung finden.

Von Bedeutung ist allerdings auch, dass die Zunahme des Verkehrs nicht allein aus dem Vorhaben heraus erklärbar ist, sondern auch ohne Baumaßnahme B 19n ein deutlicher Verkehrsanstieg zu verzeichnen sein wird. Dieser ist insbesondere mit der großräumigen Bedeutung der Bundesstraße und mit den bereits verkehrswirksamen Ortsumfahrungen südlich von Etterwinden zu begründen.

Letztlich sind mit der Feinplanung Möglichkeiten zu untersuchen und zu bestimmen, die eine Reduzierung der Staub- und Lärmbelastung für die Einwohner zur Folge haben. Hierzu sind die in Punkt A gegebenen Maßgaben und Hinweise in Abstimmung mit der zuständigen Immissionsschutzbehörde zu beachten.

Im Ergebnis der Anhörung kristallisierte sich der Konfliktpunkt zwischen der großräumigen Bedeutsamkeit der Bundesstraße und dem regional bzw. überregional bedeutenden Denkmalensemble Schloss und Park Wilhelmsthal als das Schwerpunktproblem heraus.

Der Bereich Wilhelmsthal ist von hoher naturschutzfachlicher (s.o.) und denkmalpflegerischer Bedeutung. Die Planung der B 19n berührt eine in ihrer Gesamtheit vom Menschen geprägte und permanent veränderte Kulturlandschaft. Die einzelnen Elemente dieser Kulturlandschaft sind jeweils entsprechend ihrer raumordnerisch festgelegten Bedeutung in die Abwägung einzustellen.

Bestandteil dieser Kulturlandschaft ist somit neben Schloss und Park Wilhelmsthal auch die Verkehrsinfrastruktur in Gestalt der vorhandenen B 19, welche sich historisch in ihrem Verlauf und ihrer Bedeutung entwickelt hat.

Zum Zeitpunkt der Errichtung des Schlosses spielte die Lärmbeeinträchtigung mit Sicherheit keine Rolle. Die wachsende Bedeutung der Straßenverbindung bis hin zur Ausweisung als Fern- bzw. Bundesstraße ging einher mit der Nichtnutzung bzw. dem Verfall der Schlossanlage, ohne dass beide Erscheinungen in direktem Zusammenhang standen.

Bei der zu begrüßenden Reaktivierung des Gesamtensembles musste also in hohem Maße und von vornherein berücksichtigt werden, dass eine teilweise grundlegend andere Kulturlandschaft im Umfeld des Schlosses entstanden ist, als zum Zeitpunkt seiner ursprünglichen Nutzung gegeben war.

Der Bundesstraße B 19 wurde landesplanerisch, und dies nicht erst in den letzten Jahren, eine sehr hohe Bedeutung im Verkehrsnetz des Freistaates zugeordnet. Das aktuelle Nutzungskonzept für die Schloss- und Parkanlage Wilhelmsthal muss diese Tatsachen berücksichtigen.

Die obere Landesplanungsbehörde geht in Übereinstimmung mit den in den Punkten E.2 und E.3 herangezogenen raumordnerischen Grundsätzen davon aus, dass zwar die Planung der B 19n als vorrangig gegenüber dem denkmalpflegerischen Erfordernis zum Schutz und zum Erhalt der Schloss- und Parkanlage anzusehen ist.

Gleichwohl können trotz des steigenden Verkehrsaufkommens geeignete verkehrliche oder bauliche Maßnahmen vorgesehen werden, die eine verträgliche Nutzung des Denkmalensembles nicht ausschließen.

In engem Zusammenhang damit stehen die Belange von Tourismus und Erholung im Umfeld von Wilhelmsthal. Eine grundsätzlich bessere Erreichbarkeit touristischer Ziele steht auch in den einschlägigen Grundsätzen der Raumordnung an vorderster Stelle. Dies trifft auch auf die Tatsache zu, dass sich der von der Planung der B 19n berührte Raum innerhalb des Naturparks und Landschaftsschutzgebietes Thüringer Wald befindet.

Vor allem eine spürbare Entlastung der B 19_{alt} zwischen Wilhelmsthal und Eisenach über die Hohe Sonne vom Schwerlastverkehr kann dazu beitragen, dass der Erholungsraum zwischen der Wartburg und dem Schloss und Park Wilhelmsthal unter touristischen Aspekten aufgewertet wird, gleichzeitig aber auch unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten der bisherige Zerschneidungseffekt minimiert wird.

Ob letztlich eine vollständige Sperrung für den Durchgangsverkehr auf der B 19_{alt} im o.g. Abschnitt durchsetzbar sein wird, kann erst im Zuge der Feinplanung und Vorbereitung des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden, Verkehrsbehörden und für Tourismus zuständigen Stellen entschieden werden (vgl. Maßgabe M01).

Für den Ortsteil Mosbach des regional bedeutsamen Tourismusortes Wutha-Farnroda sind durch die mit der Variante V4 erfolgte Verschiebung der ursprünglich geplanten Trasse keine nennenswerten Beeinträchtigungen des Erholungswertes, des Landschaftsbildes bzw. durch Emissionen mehr zu erwarten. Eine dem raumordnerischen Ziel zur Sicherung und Entwicklung der Tourismus- und Erholungsfunktion (vgl. RPS, Z 4-7) entgegenstehende Wirkung der nördlich der Ortslage im Tunnel verlaufenden Neubautrasse ist ausgeschlossen.

Die Querung der Hörselaue soll nach Maßgabe M05 so erfolgen, dass eine Beeinträchtigung des dort raumordnerisch festgesetzten vorrangigen Hochwasserschutzes ausgeschlossen werden kann. Das erfordert eine ausreichende Dimensionierung der Talbrücke und des geplanten Dammbauwerkes. Mit der Umsetzung dieser Forderung werden die faunistischen Funktionsbeziehungen in der Hörselaue weiterhin gewährleistet.

Mit den Maßgaben M02 und M03 sollen unter der Voraussetzung, dass das Vorhaben mit einem vertretbaren Kosten-Nutzen-Verhältnis in einem vertretbaren Zeitraum realisierbar bleibt, weitere Möglichkeiten einer Trassenoptimierung untersucht werden. Vorbehaltlich der Prüfergebnisse wären damit weitere Verbesserungen bzgl. der raumordnerisch relevanten Belange der Siedlungsstruktur und der Forstwirtschaft erzielbar.

In einer Vielzahl von Stellungnahmen von Bürgern im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie seitens der Gemeinde Wutha-Farnroda selbst wurde die Forderung zur Aufnahme der Planung der Ortsumfahrung Wutha-Farnroda im Zuge der B 88 in das laufende Raumordnungsverfahren gefordert. Wie eingangs dieser landesplanerischen Beurteilung bereits dargestellt, ist diese jedoch aus den dort genannten Gründen nicht Gegenstand des laufenden ROV.

Zusammenfassend kann seitens der oberen Landesplanungsbehörde eingeschätzt werden, dass für keinen der betrachteten raumordnerischen Belange relevante Ausschlusskriterien ermittelt werden konnten. Bei Beachtung bzw. Berücksichtigung der Maßgaben und Hinweise ist grundsätzlich eine Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung gegeben.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass nach Abwägung aller betroffenen Belange das Vorhaben zum Neubau der B 19n zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda nach Variante V4 bei Beachtung der unter A.II genannten Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar ist.

G Abschließende Hinweise zum Raumordnungsverfahren

1. Diese landesplanerische Beurteilung enthält gleichzeitig auch eine Überprüfung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den raumbedeutsamen und überörtlichen Belangen des Umweltschutzes (raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung) sowie eine raumordnerische Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung (FFH/Artenschutz).
2. Diese landesplanerische Beurteilung greift den im Einzelfall vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren nicht vor und ersetzt weder danach erforderliche öffentlich-rechtliche Zulassungen und Genehmigungen noch privatrechtliche Zustimmungen und Vereinbarungen. Die nachfolgenden Verwaltungsentscheidungen unterliegen als raumbedeutsame Maßnahmen der Mitteilungspflicht (§ 8 ThürLPIG).
3. Die landesplanerische Beurteilung gilt nur so lange wie sich ihre Grundlagen nicht wesentlich ändern. Die Entscheidung über die Frage der Änderung der Grundlagen trifft die obere Landesplanungsbehörde.
4. Die Bindungswirkungen der Erfordernisse der Raumordnung ergeben sich aus § 4 ROG in Verbindung mit § 3 ROG.
5. Die landesplanerische Beurteilung ist kein Verwaltungsakt. Widerspruch und Anfechtungsklage sind nicht statthaft.
6. Die landesplanerische Beurteilung ist kostenfrei.
7. Die Beteiligten und das Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, Abteilung 3 (oberste Landesplanungsbehörde) erhalten einen Abdruck der landesplanerischen Beurteilung.
8. Die landesplanerische Beurteilung ist gemäß § 10(8) ThürLPIG in den beteiligten Gemeinden einen Monat zur Einsicht auszulegen.

Im Auftrag

Gerhardt

Anhang I

Wesentliche Ergebnisse der Anhörung

11. Inhaltsverzeichnis

1. ALLGEMEINES.....	2
2. Kommunen, Landkreise, Regionale Planungsgemeinschaft.....	2
3. FACHLICHE BELANGE.....	14
4. Ergebnis der Einbeziehung der Öffentlichkeit.....	66

1. Allgemeines

Nachfolgend werden die Stellungnahmen der Kommunen, des Landkreises und der Regionalen Planungsgemeinschaft Südwestthüringen im Zusammenhang und die der übrigen Beteiligten jeweils nach fachlichen Gesichtspunkten wiedergegeben (Nummerierung und Datum der Stellungnahme zum aktuellen ROV vgl. Übersicht in Punkt D). Die Wiedergabe der Äußerungen erfolgt dem wesentlichen Inhalt nach, soweit sie sich im Rahmen der Aufgaben der jeweiligen Beteiligten halten und soweit sie landesplanerisch von Bedeutung sind.

Teilweise haben die Beteiligten in ihren Stellungnahme darauf hingewiesen, dass die zum ersten ROV (Variantenkombinationen VK1-5 einschließlich B 88 OU Wutha-Farnroda) abgegebene Stellungnahme weiterhin Bestand haben soll bzw. dass die darin formulierten grundsätzlichen Aussagen fortgelten sollen.

In diesen Fällen wurden wesentliche Passagen (grundsätzliche Bemerkungen bzw. nur Aussagen zur VK4 für jene Abschnitte, die mit der V4 vergleichbar sind) mit einem Hinweis auf das Datum der abgegebenen ersten Stellungnahme wiedergegeben und kursiv dargestellt.

Die nachfolgenden TÖB

- **Grüne Liga e.V., Landesvertretung Thüringen**
- **Arbeitsgruppe Artenschutz Thüringen e. V.**
- **Verband für Angeln und Naturschutz e.V.**
- **Verband Naturpark Thüringer Wald e.V.**
- **Wartburg-Stiftung**

haben sich zwar zum ersten ROV schriftlich geäußert und dort eine insgesamt ablehnende Stellungnahme abgegeben, zum aktuellen ROV bzgl. der Variante V4 liegt allerdings keine schriftliche Äußerung vor.

2. Kommunen, Landkreise, Regionale Planungsgemeinschaft

01 Gemeinde Moorgrund

Die Gemeinde Moorgrund (unmittelbar betroffen ist der Ortsteil Etterwinden) bedanke sich für die erfolgte Einarbeitung der Hinweise gemäß Beschluss des Gemeinderates vom 24.03.2011. Im Übrigen behalte diese Stellungnahme ihre Gültigkeit, eine weitere Stellungnahme erfolge nicht.

In der mit Schreiben vom 31.03.2011 übergebenen Stellungnahme wurde der in den Planungsunterlagen dargestellten Vorzugsvariante VK4 zugestimmt. Die Vorzugsvariante führe zu der von der Gemeinde angestrebten vollständigen Entlastung vom Durchgangsverkehr. Dadurch würden die Voraussetzungen für die Dorfentwicklung ganz entscheidend verbessert.

Für die weitere Planung sollten nach Ansicht der Gemeinde folgende Anregungen und Bedenken Berücksichtigung finden:

a) Schallschutz

Bei eventuell erforderlichen Schallschutzmaßnahmen solle der Gebietscharakter als allgemeines Wohngebiet für die gesamte Ortslage Berücksichtigung finden (mögliche Erweiterung des Wohngebietes „Hutweide/Jagdrasen“ in südliche Richtung bis zur jetzigen B 19 sei bei der Binnenabgrenzung des Landschaftsschutzgebietes bereits berücksichtigt worden).

b) Anbindung der Ortslage an die neue Trasse

Die Gemeinde schlage vor, im Bereich der Überquerung der L 2118 in Verbindung mit dem geplanten Brückenbauwerk ebenfalls einen planfreien Knoten herzustellen und auf die beiden bisherigen Anbindungen zu verzichten. Die dadurch nicht mehr benötigten Straßenabschnitte außerhalb der Ortslage sollten ganz oder falls erforderlich teilweise zu einem landwirtschaftlichen Weg zurückgebaut werden.

Sowohl der Schwerlastverkehr aus dem östlich gelegenen Steinbruch als auch die Transportfahrzeuge der Forst- und Landwirtschaft sollten somit ohne durch Etterwinden zu müssen, auf die neue Straße auffahren.

- c) *Teilung in Planungsabschnitte und zeitnahe Umsetzung eines 1. funktionsfähigen Abschnittes der Ortsumfahrung Etterwinden*
Die ungenügenden Ausbaubreiten und der zunehmende Schwerlastverkehr seien für die Anwohner in Etterwinden eine unzumutbare Belastung. Die Gemeinde fordere daher einen zeitnahen Bau der Ortsumfahrung Etterwinden als einen ersten funktionsfähigen Bauabschnitt.
- d) *Anbindung der Zufahrt zum Campingplatz „Altenberger See“ und „Taubeneller Mühle“*
In Weiterführung der Ortsumfahrung Etterwinden solle eine verkehrsgerechte Anbindung des Campingplatzes „Altenberger See“ und der „Taubeneller Mühle“ in der weiteren Planung berücksichtigt werden.
- e) *Wasserversorgung und Abwasserbehandlung*
Der Campingplatz „Altenberger See“ und die „Taubeneller Mühle“ hätten eine eigene Wasserversorgung. Diese sowie die Versorgungsanlagen der Gemeinde seien bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.
- f) *landwirtschaftliches Wegesystem*
Durch die Neutrassierung würden die landwirtschaftlichen Wege und anliegenden Flächen zerschnitten. Die Funktionsfähigkeit müsse wieder hergestellt werden (Anregung für ein frühzeitiges Flurbereinigungsverfahren).

02 Gemeinde Wutha-Farnroda

Die Gemeinde Wutha-Farnroda nehme die modifizierte neue Trassenvariante V4 zur Kenntnis und stimme unter folgenden Bedingungen zu:

1. Die Durchgängigkeit der B 19n bis zur Anschlussstelle (AS) Eisenach-Ost sei in die Planungen einzuarbeiten, nur damit könne den geänderten Bedingungen für die Verkehre durch die Verlegung der BAB 4 um die Hörselberge Rechnung getragen werden.

Schon die BAB 4-Verlegung führe zur Erhöhung der Verkehrsbelastung auf der B 88 in der Ortslage Wutha-Farnroda und der L 3007 in den Ortslagen Schönau, Kälberfeld und Sättelstädt.

Die B 19 bringe entsprechend den Prognosen für die Verkehrsstärken bis zum Jahr 2025 eine weitere Verkehrsverstärkung und damit erneut erhöhte Belastungen im Bereich der Ortslage der Gemeinde Wutha-Farnroda.

Aber auch schon ohne Realisierung der B 19 sei der Bau der Ortsumgehung Stockhausen die einzige realistische Möglichkeit, die Belastung durch den Durchgangsverkehr in Wutha-Farnroda zu verringern. Deshalb fordere die Gemeinde deren schnelle Realisierung.

2. Die Ortsumgehung B 88 Wutha-Farnroda sei als Gegenstand des Raumordnungsverfahrens für das Vorhaben "Neubau B 19n zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda" wieder aufzunehmen.

Die kritischen Verkehrsbelastungen im Bereich der Ortslage Wutha-Farnroda (Eisenacher Straße und Ruhlaer Straße) träfen die am dichtesten besiedelten Bereiche der Gemeinde. Die vorliegenden Verkehrszahlen seien bekannt und seien eine eindeutige Begründung für die Notwendigkeit einer Ortsumgehung.

Auch für die weitere Planung der OU B 88 seien weitere Untersuchungen zur Verringerung der Belastungen für Mensch und Natur notwendig, analog dem Verfahren zur B 19.

Ganz konkret seien die Beeinträchtigungen durch Lärm und Emission für Siedlungs- und Erholungsflächen zu reduzieren.

Für den Anschluss der OU und der B 19n an den Kreisverkehr der B 88 sei eine gemeinsame Verkehrslösung zu finden, wobei eine Dammschüttung auf ein Minimum zu reduzieren

sei, um einen Aufstau der Hörsel im Hochwasserfall auszuschließen und Frischluftbahnen in der Hörselaue nicht zu stören.

Das Brückenbauwerk im Zuge der OU über die Mosbacher Straße sei durch eine Tunnellösung durch den Kohlberg zu ersetzen.

03 Gemeinde Marksuhl

Die Gemeinde Marksuhl lehne die Umverlegung der B 19 auf der Trassenvariante V4 durch die Gemarkung Eckardtshausen wegen der hierdurch betroffenen öffentlichen Belange ab. Der Gemeinderat teile in vollem Umfang die von der Stiftung Schlösser und Gärten mit der Stellungnahme vom 17.10.2013 erhobenen Bedenken. Sowohl die Variante V4 als auch die im Vergleich betrachtete Variante VK4 würden zu absolut unzutraglichen Veränderungen im Schloss und Park Wilhelmsthal führen. Die von der Stiftung Schlösser und Gärten begonnene Entwicklung des national bedeutsamen Kulturdenkmals Schloss und Park Wilhelmsthal würde durch beide Straßenbauvarianten unmöglich gemacht. Beide Varianten könnten daher nicht ernsthaft in Betracht gezogen werden.

Sofern der Neubau eines ca. 4 km langen Tunnels zur Unterquerung des Rennsteigs zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda überhaupt in Betracht gezogen werden könne, so müsse das Portal des Tunnels südlich der Ortsdurchfahrt Wilhelmsthal angeordnet werden.

Die Planung der Variante 4 leide ebenso wie die der Variante VK4 an einem entscheidenden Mangel: sie ende am bestehenden Kreisverkehr nordwestlich von Wutha-Farnroda. Der Anschluss an die BAB 4 z.B. am Autobahnanschluss Eisenach-Ost bei Großenlupnitz sei nicht geplant. Solange dieser Mangel bestehe, sei die gesamte Variantenplanung im Bereich Etterwinden bis Wutha-Farnroda sinnlos.

04 Stadt Ruhla

Es werde festgestellt, dass das geplante Vorhaben Belange der Stadt Ruhla nicht berühre. Somit bestünden keine Einwände oder Bedenken zu den vorliegenden Varianten V4 und VK4.

05 Stadt Eisenach

Die vorgesehene Trassenführung berühre die Gemarkung der Stadt Eisenach nur im Bereich der Anbindung der B 19n/B 88 an das bestehende Netz (Krafftstraße, Anschlussstelle Wutha-Farnroda).

1. Bei der Anbindung der neuen B 19/ B88 an die Krafftstraße (ehemalige BAB 4) sei die geänderte Ausführung der Anschlussstelle Wutha-Farnroda als Kreisverkehr zu berücksichtigen. Dabei wäre darauf zu achten, dass keine zusätzlichen unübersichtlichen Einmündungen vor, zwischen oder hinter den Kreisverkehren entstünden. Die Anbindung müsse konfliktfrei gestaltet werden.
2. Mit dem Neubau der B 19n werde im Abschluss eine Rückstufung der jetzigen B 19 verbunden sein. Damit werde im Zuge der Abstufung die Bauunterhaltung absehbar an die Stadt übergehen. Daher solle im Verfahren auch eine Aussage/Festlegung zum künftigen Status der Straße über die Hohe Sonne und der zu erwartenden finanziellen Mehrbelastung erfolgen. Positiv zu werten sei das vorgesehene LKW-Verbot auf der B 19alt nach dem Bau der B 19n.
3. Es sei zu prüfen, ob bei der Ermittlung der zu erwartenden, prognostizierten Verkehrsverhältnisse die demographische Entwicklung berücksichtigt wurde.
4. Die mit dem Neubau der B 19n verbundene Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Oststadt, insbesondere der Langensalzaer Straße, sei nicht genügend beschrieben.

ben. Eine Darstellung von Prognosewerten und Entlastungswirkungen fehle zur genaueren Beurteilung in den Unterlagen.

5. Die Weiterführung der B 19n von der Krafftstraße AS Wutha-Farnroda zur BAB 4, AS Eisenach-Ost mit Ortsumgehung Stockhausen sei unbedingt zu berücksichtigen und kurzfristig in die weiteren Planungen zwecks Realisierung aufzunehmen. Die jetzt vorgesehene Verkehrsführung von der AS Wutha-Farnroda auf der Krafftstraße bis zur AS Eisenach Oststadt und weiter über die L 1021 und K 2A zur BAB 4, AS Eisenach-Ost verlaufe topographisch äußerst ungünstig. Eine Mehrbelastung der Ortslage Stockhausen durch Schleich- und Abkürzungsverkehre sei zu befürchten. Ohne Ortsumgehung Stockhausen würden die prognostizierten Entlastungen im gesamten Plangebiet nicht erreicht bzw. würden sich Mehrbelastungen einstellen. Ebenso könnten erhebliche Verkehre in Richtung Osten den kürzeren Weg von der B 19n über Wutha zur AS Sättelstädt wählen. Eine Mehrbelastung der Gemeinden im Bereich der ehemaligen B 7 (Wutha bis Sättelstädt) wäre die Folge.
6. In den weiteren Planungen seien die Anbindungen bzw. die Führung der Radwege (Thüringer Städteketten, Rennsteig-Radwanderweg und Waldrandroute), Wirtschaftswege und Gräben zu beachten.
7. Unter Ziffer 3.2 der Antragsunterlage (Auswirkungen auf die Schutzgüter) sei die Bodenanspruchnahme, hier von landwirtschaftlicher Nutzfläche, unzureichend untersucht worden. Mit dem Entzug von Flächen aus dem landwirtschaftlich geprägten Offenland südwestlich von Etterwinden und östlich vom Rothenhof träten erhebliche Funktionsverluste am Boden auf. Der Eingriff in diese Bereiche fehle in der Aussage zur Betroffenheit von Landschaftsbildeinheiten sowie Landschaftsbildqualität beim Schutzgut Landschaft.
8. Der mit dem vorliegenden Raumordnungsverfahren untersuchte Variantenvergleich der Trassenführung enthalte zwar eine Aussage zur Verringerung der Bodenversiegelung für die B 19n, V4. Die Bodenversiegelung durch die Anbindung weiterer Straßen und Wege fehle augenscheinlich. Ebenso fehle eine Aussage zu Maßnahmen für eine Flurbereinigung zum Ausgleich des Eingriffs in die Agrarstruktur.
9. Die vorliegende Trassenführung beider vorgestellten Varianten zur neuen B 19 greife erheblich in das Verfahrensgebiet der Flurbereinigung Wutha ein. Im Rahmen der Flurbereinigung ausgebaute Wegeverbindungen östlich vom Rothenhof würden zerschnitten. Hier habe sich die Stadt Eisenach als größter Flächeneigentümer entsprechend an der Eigenanteilsfinanzierung beteiligt. Ein entsprechender Ausgleich sei vorzusehen.
10. Die geplanten Dammaufschüttungen nördlich und südlich der Hörsel zur Herstellung der Anbindung an das erforderliche Brückenbauwerk zur Überspannung von Hörsel, Bahntrasse und Gothaer Straße griffen erheblich in die Flussauflage der Hörsel ein. Bei entsprechender Hochwasserführung der Hörsel könnte ein Rückstau aufgrund der fehlenden Abflussbreite für das Gewässer entstehen. Das am 01.02.2013 vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet der Hörsel bzw. Auswirkungen darauf seien zu beachten. Weiterhin werde in der Hörsellage der Biotopverbund der Aue erheblich beeinträchtigt. Die Dimensionierung des Brückenbauwerkes sei durch ein tierökologisches Gutachten und eine Landschaftsbildsimulation zu bestimmen. Hinsichtlich der Artenvorkommen sei im Zuge des Hochwasserschutzkonzeptes für Eisenach (Andraczek, 2013) vorgearbeitet worden. Hervorzuheben seien insbesondere die artenschutzrechtlich hochbedeutsamen Arten Rotmilan, Breitflügelfledermaus, Nordfledermaus, Mopsfledermaus, Bartfledermaus, Wasserfledermaus, Fransenfledermaus, Mausohr, Mückenfledermaus und Zwergfledermaus. Die Hörselauflage würde in dem genannten Hochwasserschutzkonzept in ihrer Wertigkeit für Vögel und Fledermäuse als "sehr hoch" bewertet.

11. Im Zuge der durchzuführenden Ausgleichsmaßnahmen seien der Auenverbund sowie die Gewässerstruktur der Hörsel zu stärken.
12. Die geplante Baumaßnahme stelle einen erheblichen Eingriff in das Gebiet der Jagdgenossenschaft Eisenach-Ost dar und begründe damit eine Pachtwertminderung für die Grundstückseigentümer der Genossenschaft. Die Pachtwertminderung sei zu kompensieren.
13. In dem vorliegenden Raumordnungsverfahren fehle die Planung bzw. eine Aussage zur Anbindung des Gewerbegebietes "Große güldene Aue" der Stadt Eisenach. Dies stelle einen erheblichen Mangel dar. Zur Aufwertung und Verbesserung der infrastrukturellen Bedingungen für diese Gewerbeflächen müsse hier eine Anbindung aufgenommen werden. Die Umsetzung der Maßnahme B 19n dürfe nicht nur zur Verbesserung der Verkehrsanbindung an die BAB 4 für die Region Südthüringen und dem südlichen Wartburgkreis dienen.
14. Durch den Straßenneubau sei eine Verstärkung der Verinselung der Waldlebensräume im Eisenacher Süden möglich. Neben häufigen und ungefährdeten Arten könne insbesondere die streng geschützte Wildkatze betroffen sein. Ihr Vorkommen sei bekannt; es fehlten Untersuchungen, die den Status dieser Art, insbesondere die aktuelle Populationsgröße, feststellen. Es müsse geprüft werden, inwieweit die Dimensionierung und die Anzahl der geplanten Durchlässe für Wildtiere ausreichend wäre.
15. Die Trasse werde aus Richtung Etterwinden kommend, vor dem Jägerhof nach Osten abgeschwenkt. So werde das Ensemble Jägerhof/Schloss Wilhelmstal nicht durch die B 19n-Trasse gestört. Das Erfordernis einer planfreien Straßenquerung am Jägerhof bestünde dann nicht.

06 Landratsamt Wartburgkreis

Das Landratsamt des Wartburgkreises hat der oberen Landesplanungsbehörde die einzelnen Stellungnahmen der Fachämter als Stellungnahme übergeben und bat um unbedingte Beachtung der Hinweise und Auflagen der einzelnen Träger öffentlicher Belange.

Insgesamt werde die Variante V4 von allen TÖB bevorzugt. Dennoch bestünde insbesondere bei der unteren Naturschutzbehörde erhebliche Bedenken und eine Vielzahl von Auflagen gegen die Festlegung der Vorzugsvariante.

Im ROV und bei der weiteren Verkehrsplanung solle nach Ansicht des Landratsamtes unbedingt das Schutzgut Mensch, d.h. die Interessen der Bevölkerung insbesondere von Etterwinden, Mosbach und Wutha-Farnroda, beachtet werden. Insofern solle der Vorhabenträger in jeder Projektphase eine aktive Öffentlichkeitsbeteiligung durchführen.

1. Verkehrsplanung / Straßenbau und kaufmännische Verwaltung / Liegenschaften

Der Baulastträger Kreisstraßen befürworte die Verbesserung der bestehenden Verkehrsverhältnisse im Hinblick auf die B 19 zwischen dem nördlichen Endpunkt der OU Waldfisch und der BAB 4 einschließlich der OU Etterwinden.

Der Argumentation des Vorhabenträgers, dass sich mit dem Verzicht auf die Ortsumgebung Wutha-Farnroda im Zuge der B 88 im laufenden ROV eine deutlich reduzierte Auswirkung auf die einzelnen Schutzgüter ergebe, könne von Seiten des Kreisstraßenbaulastträgers durchaus gefolgt werden.

Gleichzeitig müsse jedoch mit Blick auf die dadurch weiterhin bestehende Belastung der Anwohner entlang der Ortsdurchfahrt Wutha-Farnroda zugesichert werden, dass die weitere Verkehrsplanung zu einer deutlichen Entlastung der B 88-Ortsdurchfahrt Wutha-Farnroda führen werde.

Nach Ansicht der kreislichen Verkehrsplanung verfehle der Neubau der B 19n die beabsichtigte verkehrliche Wirkung (besserer Anschluss des südlichen Wartburgkreises an die BAB 4) zu einem nicht unerheblichen Teil.

Die eigentliche Anbindung der B 19n an die BAB 4 werde durch die Ausgrenzung der OU Stockhausen (ebenfalls Teil des Vorhabens BVWP-Nr. TH8030) aus dem Untersuchungsraum durch den Vorhabenträger trotz des Vorschlag des SG 19.4 in der Antragskonferenz vom Januar 2007 negiert.

Der Bau der OU Etterwinden werde uneingeschränkt befürwortet.

Weiterhin fordere das SG 19.4 nochmals, das nördliche Tunnelportal soweit in nordöstliche Richtung zu verschieben, dass der Höhenzug des „Geisberges“ noch unterquert und die Trasse an den nordwestlichen Rand des Waldgebietes „Kohlberg – Alte Fischbach“ – so nah wie möglich an das § 18-Biotop entlang des „Fischbaches“ – verschoben werde, um die zusammenhängende Waldfläche des Waldgebietes „Kohlberg – Alte Fischbach“ so wenig wie möglich zu tangieren.

Grundsätzlich bleibe abschließend fraglich, warum die Nullvariante (Ausbau der B 19 entlang der vorhandenen Trasse) von Etterwinden bzw. Wilhelmsthal – bei einem nunmehr vorgesehenen LKW-Verbot an der Stadteinfahrt der Ortslage Eisenach – nie untersucht worden sei.

Aus der Kaufmännischen Verwaltung / Liegenschaften gebe es keine gesonderten Einwände bzw. Anmerkungen zum Vorhaben, da keine sonstigen landkreiseigenen Flurstücke betroffen seien.

2. Straßenverkehrsrecht

Dem o. g. Vorhaben werde zugestimmt mit nachfolgendem Hinweis:

Die OU Etterwinden sei zeitlich voranzustellen, da die derzeitige Verkehrsführung in der Ortslage den heutigen Verkehrsbelastungen nicht mehr verkehrsgerecht entsprechen könne. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Fußgänger, solle die OU Etterwinden somit vorrangige Planung und Ausführung erfahren.

3. Bauordnung

Zur Planung V4 bestünden abgesehen vom beträchtlichen Eingriff in die Natur und Landschaft keine baurechtlichen Einwände.

Die VK4 stünde dem Gebot der Rücksichtnahme entgegen.

4. Untere Naturschutzbehörde

Die fachliche Stellungnahme des Naturschutzbeirats Wartburgkreis vom 27.09.13 habe man nachfolgend berücksichtigt und vollständig eingearbeitet.

Eingriff in Natur und Landschaft:

Die vorliegende, grobe und überschlägige Gesamtbeurteilung der Umweltverträglichkeit der VK4 mit „weniger günstig“ gegenüber der neuen V4 mit „günstig“ (Tabelle S. 19) sei naturschutzfachlich und -rechtlich nachvollziehbar, insbesondere durch

- die Beibehaltung der alten Trasse der B 19 ab Abzweig Taubeneller Mühle bis nach Wilhelmsthal,
- Reduzierung der oberirdischen Baulänge um 1,2 km durch die Errichtung eines gut 3,3 km langen Tunnels unter dem Rennsteig,
- Entfall von 3 Talbrücken,

- geringere Neuzerschneidung, geringere dauerhafte Flächenbeanspruchung, geringerer Waldverlust (18,8 ha bei VK4 gegenüber 13 ha bei V4), geringere Flächenanteile mit Schadstoffeinträgen.

Damit werde dem Vermeidungsgrundsatz des § 15(1) Satz 1 BNatSchG Rechnung getragen.

Demgegenüber stünden folgende Probleme/Konfliktpunkte:

Der längere Tunnel habe für die Betriebszeit im Vergleich zur VK4 Vorteile. Die bauzeitlichen Auswirkungen zur Herstellung des Tunnels mit dem damit verbundenen Anfall und Abtransport des Überschussmaterials sowie dessen Verwendung/Entsorgung blieben bislang ungeklärt und seien bei der Beurteilung der FFH-Verträglichkeit und der artenschutzrechtlichen Verbote unzureichend berücksichtigt worden. Die Standorte für eine voraussichtlich erforderliche Lagerung der Überschussmassen sollten bereits innerhalb des Raumordnungsverfahrens festgelegt werden.

Der angenommenen Entlastungswirkung auf der alten Trasse der B 19 durch Verlagerung des Verkehrs auf die neue Trasse sei bereits in der ersten Stellungnahme widersprochen worden, da die Gesamtbelastung des Gebiets nicht kleiner werde. Sie könne maßgeblich allenfalls dann angenommen werden, wenn ein Rückbau der alten Trasse der B 19 über die Hohe Sonne vorgesehen wäre.

Die Straßenanbindung der B 19 an die B 19n bei Wilhelmsthal bleibe unklar (Auf- und Abfahrt durch Kreisel oder Ampel?).

Folgende weitere Konfliktpunkte seien zu berücksichtigen und im weiteren Verfahren vertieft zu betrachten:

1. „Schnupftuchswiese“ bei Wilhelmsthal durch die westwärtige Verschiebung der Trasse sowie die Einschnitte vor dem Tunnelportal: Betroffenheit der Feuchtwiese mit Orchideenvorkommen (Breitblättriges Knabenkraut, *Dactylorhiza majalis*) sowie des Fließgewässers. Im Rahmen der Bautätigkeit erscheine die Wiese als einzige Zufahrtsmöglichkeit aus der Richtung.
Im Bereich Wilhelmsthal solle der Tunnel daher um ca. 400 m in Richtung Ortslage verlängert werden. Dadurch könne der tiefe Geländeeinschnitt verhindert, der Waldkomplex weitgehend erhalten, Zerschneidungseffekte verringert und der Konfliktschwerpunkt „Schnupftuchswiese“ erheblich gemindert werden.
2. „Hammelsberg“ im Zuge der Anbindung der B 19n an die B 88 und seiner randlichen Betroffenheit wegen floristischer Besonderheiten aufgrund zahlreicher Orchideenvorkommen
3. Zur Minimierung der Zerschneidungseffekte im Bereich des Waldgebiets „Kohlberg“ (u.a. Vorkommen Wildkatze) sei dort zur Überbrückung des tiefen Trasseneinschnitts mindestens eine Grünbrücke zu errichten.

Prüfung der FFH-Verträglichkeit:

VK4 und V4 würden das FFH-Gebiet 5027-302 „Nordwestlicher Thüringer Wald“ berühren.

Das Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung für VK4, wonach die Erheblichkeitsschwelle durch Maßnahmen der Schadensbegrenzung unterschritten werden könne, wurde bereits in der Stellungnahme vom 03.03.11 kritisiert. Auf der vorliegenden Datengrundlage sei nach Einschätzung der UNB keine abschließende Prüfung der FFH-Verträglichkeit möglich. Zwar würden durch den Tunnelbau FFH-Lebensraumtypen weniger unmittelbar betroffen. Es seien jedoch auch die mittelbaren Auswirkungen und insbesondere diejenigen durch den Tunnelbau während der Bauzeit zu beurteilen.

Nach § 2 Nr. 47 ThürNEzVO gehören im FFH-Gebiet „Nordwestlicher Thüringer Wald“ neben Bechsteinfledermaus und Großem Mausohr auch Hirschkäfer, Kammmolch und

Westgruppe zu den Erhaltungszielen bezüglich der Arten. Für erstere vier seien Erfassungen bzw. Untersuchungen im Gebiet vorzunehmen und vorzulegen.

Die UNB fordere zur Prüfung der FFH-Verträglichkeit weitere Antragsunterlagen auf der Basis aktueller Erfassungen bzw. Datenrecherchen mit Beurteilungen zu Auswirkungen des Vorhabens auf die betroffenen Erhaltungsziele gemäß § 2 Nr. 47 ThürNEzVO im Trassenraum. Dabei seien auch die baubedingten Auswirkungen zum Bau des Tunnels und der Umgang mit dem Überschussmaterial zu berücksichtigen.

Artenschutzrecht:

Dem Fazit des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags sei von der UNB bereits in der Stellungnahme vom 03.03.11 widersprochen worden. Insofern werde auf diese Stellungnahme verwiesen, da sich an der kritisierten, unzureichenden Datenlage nichts Wesentliches geändert habe.

Die im Literaturverzeichnis angegebene Quelle Faulstich, T. (2013): „Einschätzung der V4 – Fledermäuse und Vögel, Kurzbericht, Gotha“ sei mindestens als Bestandteil der Unterlagen vorzulegen und nicht nur zu zitieren. Ob überhaupt die erforderlichen, vertiefenden Untersuchungen durchgeführt worden seien und wenn ja, welche, erschließe sich der UNB nicht. Es fehlten z.B. für die Tiergruppe der Fledermäuse konkrete und vor allem auch aktuelle Datengrundlagen zu den Funktionsbeziehungen zwischen Quartieren und Jagdgebieten, insbesondere für die Teilbereiche Wilhelmsthal und Mosbach.

Zur Aktualität einiger Daten müsse angenommen werden, dass sie aus den Jahren 2009 und früher stammen (z.B. UVS – Auswirkungen auf Pflanzen und Tiere VK4, Karte Blatt 9.4 als Grundlage für das ROV, bearbeitet im Januar 2010). Die Datengrundlagen seien zu aktualisieren.

Die in der Stellungnahme vom 03.03.11 gegebenen Hinweise zu Vorkommen und Daten zu Wanderfalke, Uhu, Schwarzstorch und Wildkatzen-Totfunden seien offenbar nicht berücksichtigt worden.

Es werde wiederholt auf die Hinweise der TLUG zu den planungsrelevanten Arten und die entsprechenden Artensteckbriefe verwiesen. Auch hier seien insbesondere die baubedingten Auswirkungen zum Bau des Tunnels und der Umgang mit dem Überschussmaterial zu berücksichtigen.

Für den Abschnitt am Wilhelmsthaler Teich sei in den Unterlagen ein Amphibientunnel erwähnt. Das werde zwar begrüßt, sei aber um eine feste Amphibienleitanlage und weitere für Amphibien passierbare Durchlässe im Bereich der südlich anschließenden Mühlteiche zu ergänzen und auszuweiten. An dieser Stelle würden seit Jahren mobile Amphibienschutzgitter aufgestellt und unter hohem Aufwand und hoher Gefährdung von Mensch und Tier betreut. Es würden regelmäßig mehr als 1.000 Erdkröten erfasst, im Jahr 2010 sogar über 1.900 Erdkröten. Daneben würden Grasfrösche und Molche nachgewiesen (Erfassungszahlen 2013: 1.403 Erdkröten, 9 Bergmolche, 88 Teichmolche). Winterquartiere, Landlebensräume und Wanderstrecken der Amphibien seien zu berücksichtigen und gegebenenfalls zu ermitteln.

Im Bereich „Schnupftuchswiese“ (dazu oben) und angrenzendem Waldmeister-Buchenwald werde das Vorkommen des Feuersalamanders (*Salamandra salamandra*) direkt im Bereich des Einschnitts und Tunnelportals der V4 angegeben (s. Unterlage 19.1 VK4).

Die soeben behandelten Amphibienarten, die teilweise „nur“ national besonders geschützt sind, müssten zwar gem. § 44(5) S.5 BNatSchG nicht Gegenstand einer artenschutzrechtlichen Prüfung sein, seien aber dennoch im Rahmen der Eingriffsregelung zu berücksichtigen.

5. Untere Wasserbehörde

Die Variante 4 und die VK4 seien aus wasserrechtlicher Sicht verglichen worden. Den Ausführungen zum Schutzgut Wasser in der Variantenuntersuchung könne grundsätzlich gefolgt werden.

Im Ergebnis sei die Variante 4 aus wasserrechtlicher Sicht vorzuziehen, da mit ihr weniger in den Wasserhaushalt eingegriffen würde. Insbesondere seien deutlich weniger bauliche Anlagen an bzw. über Gewässern erforderlich; bestehende Trinkwasserschutzgebiete würden im Bereich der Hörselau, bei Etterwinden und bei Wilhelmsthal in beiden Varianten tangiert.

6. Untere Abfall- und Bodenschutzbehörde

Die in der Ergänzungsunterlage zum o. g. ROV vorgestellten Varianten der B führten zu einer beträchtlichen Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden.

Aus Sicht der unteren Bodenschutzbehörde werde aufgrund der geringeren Neuversiegelung und des geringeren Funktionsverlustes durch Überformung die Variante V4 favorisiert. Die geringere Zerschneidung des Bodenschutzwaldes spreche ebenfalls für die Variante V4.

Im unmittelbaren Bereich der beiden Trassen befänden sich gemäß Thüringer Altlasteninformationssystem keine altlastenverdächtigen Flächen.

Auf die Stellungnahme vom 22.02.11 zur Einleitung des ROV werde verwiesen.

7. Tourismusförderung

Der Untersuchungsraum für die B19n läge im Westlichen Thüringer Wald, einem Raum mit besonderer Bedeutung für Erholung und Tourismus.

Der Thüringer Wald sei laut Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025³ als Schwerpunkttraum Tourismus ausgewiesen. Mit seinen zahlreichen traditionellen Kur- und Erholungsorten weise der Thüringer Wald die höchste Zahl an Übernachtungen, eine hohe Zahl von Beschäftigten in den unmittelbar und mittelbar dem Tourismus zugeordneten Bereichen sowie eine hohe Attraktivität seiner Landschaftsbilder mit zumeist hohem Waldflächenanteil auf.

Eine weitere positive und nachhaltige Entwicklung des Tourismus setze voraus, dass die Attraktivität der Schwerpunkträume Tourismus nicht durch Lärmbelastigungen, Wasserverschmutzungen, Luftverunreinigungen oder Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds in Mitleidenschaft gezogen werde. Der Erhalt der natürlichen und landschaftlichen Voraussetzungen für Tourismus und Erholung müsse deshalb bei raumbedeutsamen Maßnahmen in touristisch genutzten Gebieten in besonderem Maße Berücksichtigung finden.

Die vorgesehene Streckenführung werde in jedem Fall und unabhängig von der Vorzugsvariante negative Auswirkungen auf den vorhandenen Naturraum haben.

Eine Reduzierung der Verlärmung von den bisher wenig belasteten Erholungsräumen ergebe sich jedoch durch die V4 gegenüber der VK4 vor allem durch den längeren Tunnel.

Unabhängig von der Vorzugsvariante sei bei aller weiteren Planung die Kulturerbestätte „Schloss und Park Wilhelmsthal“ zu berücksichtigen. Diese gehöre ganz zweifelsfrei in den kulturhistorischen Kontext der UNESCO-Welterbestätte Wartburg. Ihre Bedeutung als einzige erhaltene profane Uraufführungsstätte von Werken Georg Philipp Telemanns, als

³ gemeint ist sicherlich der zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Stellungnahme vorliegende 2. Entwurf Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 (Stand 07/2013)

beliebtes Sommer- und Jagddomizil von Herzog Carl August von Sachsen-Weimar, als literarischer Schauplatz von Goethes Wahlverwandtschaften mache sie zu einer Einrichtung von nationaler Bedeutung. Der Park trage die Handschrift der Gartenkunst des Fürsten Hermann von Pückler-Muskau und von Carl Eduard Petzold.

Die B 19n sei für Wilhelmsthal der Verkehrsweg, auf dem Besucher an- und abreisen. Die zu erwartenden Immissionen könnten der Entwicklung von Wilhelmsthal jedoch auch empfindlich schaden. Die Umgebungskorrelation von Wilhelmsthal müsse bei allen weiteren Planungen beachtet, der Umgebungsschutz gewahrt werden.

8. Regionalentwicklung

Die Regionalentwicklung stimme der Vorzugsvariante V4 zu, verweise aber auf die dezidierte Einschätzung der Fachämter, insbesondere auf die Hinweise der Verkehrsplanung, der Bauordnung und der unteren Naturschutzbehörde.

Zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität sowie der Verkehrssicherheit in Etterwinden, insbesondere im Bereich des Kindergartens, sei unmittelbar nach Abschluss des ROV mit einer separaten Planung für die OU zu beginnen.

Diese Planung solle von der weiteren Planung der B 19n – vom nördlichen Ende der OU Etterwinden bis zum Anschluss an die weitere Trassierung der B 19 in Richtung Süden – abgekoppelt werden, um für die Ortslage Etterwinden baldmöglichst eine Entlastung zu erreichen.

Mit der Fertigstellung der B 19n bis zum Anschluss an die BAB 4 ist eine bessere Erreichbarkeit und damit auch eine bessere Vermarktung einer ganzen Region möglich.

Die untere Naturschutzbehörde und die untere Abfall- und Bodenschutzbehörde haben auf die zum ersten ROV abgegebenen Äußerungen verwiesen (Stellungnahme des Landratsamtes vom 03.03.2011).

Anknüpfungspunkt der damaligen Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde war der zusammenfassende Vergleich und die Begründung der Vorzugslinie gemäß Punkt 3.6, S. 156ff., Ordner 1, der zum ersten ROV vorgelegten Unterlagen.

Insgesamt sei festzustellen, dass alle untersuchten Variantenkombinationen einen Bereich des bislang weitgehend unberührten, verkehrsarmen Raums des nordwestlichen Thüringer Waldes zerschneiden würden. Damit verbunden seien bei allen Varianten starke Eingriffe in Natur und Landschaft gem. § 14(1) BNatSchG sowie Beeinträchtigungen von Schutzgebieten gem. § 21(3) BNatSchG (Biotopverbund), § 26 BNatSchG (Landschaftsschutzgebiet), § 27 BNatSchG (Naturpark), § 32 BNatSchG (Natura 2000-Gebiet) und gesetzlich geschützten Biotopen gem. § 30 BNatSchG. Zu berücksichtigen sei dabei auch die Bauphase, die über die eigentliche Straßentrasse hinaus starke Eingriffe dadurch verursache, dass das Gebiet bislang in weiten Teilen nur schwer, bestenfalls über Forst- und Feldwege, erreichbar sei. Um den Straßenbau durchführen zu können, seien daher umfangreiche, Straßen begleitende Baumaßnahmen nötig.

Der vornehmlich im Bereich des Thüringer Waldes als „hoch“ und „sehr hoch“ ermittelte Raumwiderstand (Unterlage 2.2, Ordner 1 / UVS, S. 170ff. Ordner 2) zeuge von den naturschutzfachlichen Qualitäten des betroffenen Raums.

Ob dem Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung für VK4 bezüglich des FFH-Gebietes 5027-302 „Nordwestlicher Thüringer Wald“ entsprochen werden könne, wonach die Erheblichkeitsschwelle durch Maßnahmen der Schadensbegrenzung unterschritten werden könnte, sei ebenso zu konkretisieren wie fraglich. Der Aussage, dass sich der Zustand des Gebietes durch die Entlastungswirkung auf der alten Trasse der B 19 teilweise sogar verbessere (Quelle: Ordner 4, FFH-VS, S. 98f.), könne keinesfalls gefolgt werden. Insgesamt werde durch die VK4 das betroffene Gebiet und damit auch die Belastung durch den geringen Abstand zur alten Trasse im Bereich Wilhelmsthal/Hohe Sonne sogar vergrößert. Eine Entlastung ließe sich lediglich durch Rückbau der alten Trasse der B 19 über die Hohe Sonne erreichen, der allerdings nicht vorgesehen sei.

Die untere Naturschutzbehörde lehne daher eine weitere Bepanung der vornehmlich aus verkehrlichen Gründen als Vorzugsvariantenkombination eingestuften VK4 ab.

Dem Fazit des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags (Ordner 4, S. 115), könne von Seiten der unteren Naturschutzbehörde in dem vorliegenden Stadium nicht gefolgt werden. Demgemäß seien nach gegenwärtigem Planungsstand für die zu betrachtenden Arten keine artenschutzrechtlichen Verbote nach § 44 BNatSchG (§ 42 BNatSchG alt) zu erwarten und daher keine Ausnahmen von den Verboten erforderlich. Die Datenlage sei ausreichend zur Beurteilung der artenschutzrechtlichen Verbote.

Dem Planungsstand entsprechend seien noch keine abschließenden Beurteilungen ohne ergänzte, aktuelle, Trassen umfassende Kartierungen möglich, bspw. um das tatsächliche Tötungsrisiko oder die tatsächliche Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten besonders geschützter Arten beurteilen zu können. Die Daten seien dafür bislang unzureichend. Lediglich standardisierte oder pauschalierte Schutzmaßnahmen zur Vermeidung bzw. Schadensbegrenzung und entsprechende vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen seien in dem Planungsstadium für eine abschließende Beurteilung ebenfalls nicht geeignet.

Dem Planungsstand entsprechend seien mit Ausnahme der Biotoptypenkartierung lediglich punktuelle Kartierungen vorgenommen worden, so z.B. bezüglich der Fledermäuse. Ihr artspezifisches Kollisionsrisiko im betroffenen Raum durch den Verkehr auf einer neuen Trasse und dessen Auswirkungen auf die jeweilige Population seien bislang nicht beurteilbar.

Es fehlten außerdem Winterquartiererfassungen und mögliche Wanderwegerfassungen der Amphibien.

In dem bislang störungsarmen, unzerschnittenen Raum lebten zahlreiche, störungsempfindliche, und streng geschützte Arten wie Wildkatze, Schwarzstorch, Uhu und Wanderfalke, die bislang noch nicht ausreichend berücksichtigt worden seien bzw. in dem Planungsstadium beurteilt werden konnten.

Zusätzlich heranzuziehen seien aktuelle Daten aus laufenden Monitoringprogrammen/Werkverträgen der TLUG, die sich nachfolgend alle auch oder insbesondere auf den betroffenen Raum mit Artnachweisen, insbesondere Brutnachweisen, beziehen:

- Landesweite Wanderfalken-Bestandsüberwachung des Arbeitskreises Wanderfalkenschutz (AWS) e.V., Freiberg, hier einschlägig:
 Horstgebiet WAK 2 „Hangstein bei Mosbach“,
 Horstgebiet WAK 3 „Schillwand bei Etterwinden“
- Uhu-Beringungs- und Untersuchungsprogramm der Arbeitsgruppe Artenschutz Thüringen, Jena (Martin Görner)
- Erfassung des Schwarzstorches im westlichen Thüringer Wald, Bericht zum Werkvertrag-Nr. 2009EB00562/3100 (Manfred Göring, Tabarz), 29.01.2010, mit Beobachtungsdaten und Horstkarten im mittleren und westlichen Thüringer Wald, hier einschlägig:
 „Etterwinden – Nähe Taubenellenmühle“ sowie
 „Etterwinden – Nähe Kiesel“

Bezüglich der Wildkatze gebe es eine Totfunddokumentation und Beobachtungszusammenstellung des Büros INVER, Erfurt, für den Abschnitt der B 19 zwischen Etterwinden und Waldfisch, die sinnvoller Weise einbezogen werden sollte.

Im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Ordner 4) seien die Listen der zu betrachtenden Arten entsprechend des inzwischen weiter entwickelten Bearbeitungsstandes der TLUG zu aktualisieren. Diese Artsteckbriefe seien zu berücksichtigen.

Angesichts der starken Eingriffe, der Schutzgebietsbetroffenheit, der Unzerschnittenheit des Raums und des hohen bis sehr hohen Raumwiderstands sollte geprüft werden, ob als Alternative ein Ausbau der bestehenden B 19 mit separater Ortsumfahrung von Etterwinden nicht in einem wesentlich günstigeren Kosten-Nutzen-Verhältnis stünde. Dies gelte umso mehr, da sich die Verkehrsbelastung in den betroffenen Streckenabschnitten in den letzten Jahren reduziert habe. Von der unteren Naturschutzbehörde werde angeregt, Möglichkeiten einer weiträumigen Umfahrung (z.B. BAB 71) zu prüfen und verstärkt zu nutzen.

Nach Ansicht der unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde könne die Inanspruchnahme (Versiegelung) von Ackerflächen und (Intensiv)Grünlandflächen aufgrund zukünftiger prognostizierter Nahrungsmittel- und Rohstoffknappheit mit der Begründung „bereits beeinflusster Böden im Bereich des A-Horizontes“ auf Seite 136, Ordner 1 der Planungsunterlagen, nicht darstellbar sein. Diese Flächen gingen mit einer Versiegelung dauerhaft verloren. Das Schutzgut Boden finde als Lebensgrundlage für die Nahrungsmittelproduktion und Holzbewirtschaftung wenig bis überhaupt keine Berücksichtigung in den Planungsunterlagen.

Es würden insgesamt lediglich maximal 2 % bzw. 7 % von den neu zu versiegelnden Flächen entsiegelt. Damit könne, entgegen Tabelle 74 „Auswirkungstabelle Schutzgut Boden“, sehr wohl eine verbleibende Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden festgestellt werden.

Die Überschussmassen oder ein Teil der genannten Überschussmassen könnten eventuell für die Rekultivierung von Tagebauen in der Umgebung Verwendung finden, ohne dass Biotope für potenzielle Aufschüttungsflächen verloren gingen (z.B. Tagebau Etterwinden).

Die Betroffenheit natürlich gewachsener Waldböden betrage bei VK4 26 %. Der Anschnitt von Erosionsschutzwald wäre mit geeigneten bautechnischen Maßnahmen auszugleichen.

Laut Seite 288 (Band 2) sei bei der Variantenkombination VK4 eine mit Abstand höhere Inanspruchnahme der sehr hoch bedeutenden Leitbodenform Rendzina (k5 Lehm, stark steinig) am Heiligen Berg durch Versiegelung und Flächenüberformung gegeben.

Erfahrungsgemäß werde den Bodenschutzbelangen, trotz einer dauerhaften Versiegelung von land- und forstwirtschaftlichen Flächen und einer damit geminderten Gewinnung von Nahrungsmitteln, Biomasse und Baustoffen, stets eine geringe wenn nicht sogar die geringste Bedeutung beigemessen. So stelle sich VK4 für die Entscheidungsträger, aus den als wesentlich erachteten wirtschaftlichen und verkehrsbedingten Gründen, als Vorzugsvariante dar.

Altlastverdächtige Flächen und Altlasten seien nach derzeitiger Kenntnis bei keiner der Variantenkombinationen betroffen.

Nach abfall- und bodenschutzrechtlicher Bewertung sei nach entsprechender Abwägung keine Vorzugsvariante klar erkennbar. Wenn derart in das Schutzgut Boden eingegriffen werden solle, überwiegen andere Kriterien und Aspekte bei den jeweiligen Variantenkombinationen deutlicher.

16 Regionale Planungsgemeinschaft Südwestthüringen

Das zu beurteilende Straßenbauvorhaben sei nach Auffassung der Regionalen Planungsgemeinschaft (RPG) Bestandteil einer umfassenden Umgestaltung der großräumig bedeutsamen Straßenverbindung B 19 zwischen der BAB 4 und der BAB 71 (Nord-Süd-Verbindung). Im Rahmen dieser raumordnerischen Verbindungsfunktion habe dieses Straßenbauvorhaben auch die Aufgabe, den südlichen Teil des Wartburgkreises mit der als Mittelzentrum eingestuften Kreisstadt Bad Salzungen leistungsfähig an die BAB 4 anzubinden und bisher bestehende Erreichbarkeitsdefizite abzubauen.

Ausgehend von ihrer Stellungnahme vom 29.03.2011 und in Abwägung der von ihr zu vertretenden Belange präferiere die RPG Südwestthüringen die neue Variante V4 - bis auf den Teilabschnitt in der Ortslage Wilhelmsthal - gegenüber der zunächst befürworteten Variantenkombination VK4. Zur Optimierung der Trassenführung im Abschnitt zwischen der bestehenden B 19 südlich Wilhelmsthal und dem südlichen Tunnelportal bzw. dem Rennsteigbereich erachte es die RPG für erforderlich, Alternativen zu prüfen. Hierbei würden zwei Alternativvorschläge unterbreitet:

- Alternativvorschlag 1 orientiere sich weitgehend am Verlauf der ursprünglichen Variantenkombination VK4/5 (vgl. Kartenanlage). Er stelle eine ortsnahe Trassierung von Wilhelmsthal bis zum südlichen Tunnelportal dar. Bei dieser Trassenvariante sei ein entsprechender Lärmschutz für die Ortslage Wilhelmsthal und speziell für das angrenzende Areal der ehemaligen Ferienhausanlage erforderlich.
- Alternativvorschlag 2 greife den in der Stellungnahme vom 29.03.2011 unterbreiteten Vorschlag auf, die Trasse so zu führen, dass der Tunneleingang in den Bereich südlich von Wilhelmsthal verlagert werde. Diese Variante habe zwar eine Verlängerung des Tunnels zur Folge, löse aber den Konflikt in der Ortslage Wilhelmsthal. Im weiteren Planverfahren seien die Erfordernisse der Raumordnung gemäß Regionalplan Südwestthüringen (RPS) zu beachten bzw. zu berücksichtigen.

Begründet werde diese Stellungnahme damit, dass die im Regionalplan Südwestthüringen enthaltene Entwicklungsvorgabe zum Neubau einer Bundesstraße zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda inklusive der Verknüpfung mit der BAB 4n unter besonderer Gewichtung der Naturschutzbelange im nordwestlichen Thüringer Wald realisiert werden solle (vgl. RPS G 3-8). Hierzu seien zusätzlich in der Raumnutzungskarte Korridore Trassenfreihaltung Straße als Grundsatz der Raumordnung zeichnerisch fixiert worden. Bezogen auf diese Korridore sei der Trassenfreihaltung im öffentlichen Interesse ein besonderes Gewicht bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen beizumessen (RPS G 3-14 in Verbindung mit der Raumnutzungskarte).

Das Vorranggebiet Freiraumsicherung FS-18 - Wartburg / Hohe Sonne / Ringberg sowie das Vorbehaltsgebiet Tourismus und Erholung Thüringer Wald seien zwar durch V4 neu betroffen, aber dies wäre im Zusammenhang mit der Verlagerung des Trassenverlaufes des im RPS gesicherten nördlichen Trassenkorridors zu betrachten. Raumfunktional sei durch die längere Tunnelführung im Bereich des Gebirgszuges des Thüringer Waldes von einer Entlastung des auf die schutzgutorientierten Freiraumfunktionen bezogenen Vorranggebietes Freiraumsicherung und die erholungs- und freizeitorientierten Funktionen des Vorbehaltsgebietes Tourismus und Erholung auszugehen. Dies spiegele sich auch in der Analyse der schutzgutbezogenen Bewertung der UVS (Umweltbericht) wider. Auch die Betroffenheit des nachgewiesenen Lebensraumes der Wildkatze als relevanter Zielart für großräumigen Biotopverbund (vgl. RPS G 4-5) sei mit der neuen Streckenführung von V4 gegenüber VK4 reduziert worden.

Als problematisch werde die Führung durch die Ortslage Wilhelmsthal angesichts der prognostizierten Verkehrsmengen (Zunahme um ca. 6.000 Kfz/24 h auf ca. 17.400 Kfz/24 h) beurteilt. Hier sollten alternative Lösungsansätze gesucht werden. An dieser Stelle sei auch auf den in der Stellungnahme vom 29.03.2011 unterbreiteten Vorschlag hingewiesen, den Tunnelleingang in den Bereich südlich von Wilhelmsthal zu verlagern.

Auch die Betroffenheit des überregional bedeutsamen Kulturdenkmals "Schloss und Park Wilhelmsthal" (vgl. RPS G 2-5) und die damit in Verbindung stehende erforderliche Bewahrung der kulturlandschaftlichen Spezifik dieses Teilraums als regional bedeutsame gewachsene Kulturlandschaft (vgl. RPS G 4-2) stellten konfliktträchtige Belange dar, die raumordnerisch ausgeräumt bzw. entschärft werden müssten.

Die Aussage, dass sich die Beeinträchtigung des Kulturdenkmals "Schloss und Park Wilhelmsthal" durch die Variante V4 aus denkmalpflegerischer Sicht gegenüber dem Status Quo nicht erhöhen würde (vgl. S. 13 der Ergänzungsunterlage), sei sachlich nicht nachvollziehbar und werde seitens der RPG nicht geteilt.

Zur Entschärfung bzw. Lösung der Konfliktlage in Wilhelmsthal unterbreite die RPG zwei Alternativvorschläge (s.o.) verbunden mit der Bitte um Prüfung.

Wengleich nicht Bestandteil dieser raumordnerischen Prüfung, weise die RPG hinsichtlich der Anbindung der B 19 als großräumig bedeutsame Straßenverbindung an die BAB 4 auf das Erfordernis einer leistungsfähigen und konfliktfreien Trassenführung im Gebiet der kreisfreien Stadt Eisenach und der Gemeinde Hørselberg-Hainich (Anschlussstelle Großenlupnitz der BAB 4) hin.

3. Fachliche Belange

07 Obere Naturschutzbehörde (LVwA, Referat 410-Naturschutz)

Nach Prüfung der mit Schreiben vom 9.9.2013 vorgelegten Unterlagen erscheine die Variante V4 aus Sicht der von der oberen Naturschutzbehörde zu vertretenden Belange raumverträglich, wenn nachfolgende Punkte Bestandteil der Landesplanerischen Beurteilung würden:

1. Nach einer erfolgten Neutrassierung der B19 sei die Widmung der bisherigen B19 als öffentliche Straße zwischen den Ortslagen Wilhelmsthal und Eisenach aufzuheben und der Straßenkörper zurückzubauen.

2. Bei der Querung des Wald- und Wiesenbereichs zwischen der Ortslage Wilhelmsthal und südlichem Tunnelportal sei zu prüfen, ob das Tunnelbauwerk in südwestliche Richtung verlängert und eine Inanspruchnahme des Bereichs damit vermindert werden könne.
3. Der Tunnel unter dem Rennsteigbereich sei so zu konzipieren, dass es zu keinen Entwässerungswirkungen und Veränderungen der hydrologischen Situation insbesondere in darüber befindlichen Lebensraumtypen des FFH-Gebietes Nr. 50 "Nordwestlicher Thüringer Wald" komme.
4. Gegebenenfalls notwendige Tunnelnebeneinrichtungen wie z. B. Entlüftungsanlagen müssten so positioniert werden, dass Beeinträchtigungen vorkommender FFH-Lebensraumtypen ausgeschlossen würden.
5. Die Querung des Hörseltales erfolge mit einem größeren, überspannenden Brückenbauwerk. Dammschüttungen, die einen Querriegel innerhalb des weitläufigen Tales bilden würden, seien zu vermeiden.
6. Im gesamten oberirdischen Verlauf der Trasse sei durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass es nicht zur Isolation von Tierpopulationen (insbesondere Artengruppen der Amphibien) komme und Arten den Straßenkörper gefahrlos queren könnten.
7. Bei der Querung von Fließgewässern seien Bauwerke vorzusehen, die bestehende ungestörte Austauschbewegungen von Arten weiterhin ermöglichen.
8. Eine unabweisbare Querung von Hauptwanderwegen habe so zu erfolgen, dass diese in ihrer Erholungsfunktion nicht wesentlich beeinträchtigt würden.
9. Zur Kompensation der mit dem Bauvorhaben verbundenen Beeinträchtigungen sei vorrangig die unter Punkt 1 genannte Rückbau- und Entsiegelungsmaßnahme vorzusehen. Für weitere, erforderliche Kompensationsmaßnahmen sollten insbesondere Maßnahmen zur Verbesserung des ökologischen Zustandes von Fließgewässern gemäß Wasserrahmenrichtlinie (siehe den „Gewässerrahmenplan Thüringen 2010“ der TLUG), Maßnahmen innerhalb des FFH-Gebietes "Nordwestlicher Thüringer Wald" sowie Maßnahmen im Rahmen des im Aufbau befindlichen Flächenpools "Wartburgregion" geprüft werden.

In der Begründung ginge die obere Naturschutzbehörde davon aus, dass sich die vom Vorhabenträger im Rahmen des neuen Variantenvergleichs vom August 2013 dargestellte Variante V4 wesentlich von der bisherigen Planung unterscheidet. Gegenüber der bisherigen Vorzugsvariante VK4 werde die Trasse im mittleren Abschnitt nordwestlich verschoben und der Tunnel unter dem Rennsteigbereich von 1,3 km auf 3,3 km verlängert. Zudem werde durch eine Verlagerung des südlichen Tunnelportals eine direkte Inanspruchnahme von Lebensraumtypen des FFH-Gebietes Nr. 50 "Nordwestlicher Thüringer Wald" vermieden. Im Bereich von Wilhelmsthal verbleibe die Trasse weitgehend im Altbestand der B 19. Teil der vorgelegten Änderung sei der Verzicht auf den Neubauabschnitt der Ortsumgehung Wutha-Farnroda im Zuge der B 88 mit einer ursprünglich geplanten Streckenlänge von ca. 4,5 km, womit andere Varianten (z. B. die bisherige Variantenkombination VK2) entfielen.

Mit der Variante V4 ergäben sich Verringerungen der Umweltauswirkungen gegenüber allen bisherigen Variantenkombinationen. Die Flächenneuversiegelung sinke ebenso wie der Umfang der Landschaftszerschneidung. Die Herstellung der Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen im FFH-Gebiet Nr. 50 "Nordwestlicher Thüringer Wald" erscheine aufgrund der Nichtbetroffenheit von Lebensraumtypen und bei Beachtung der vorstehenden Punkte 1-9 sowie weiterer im Planfeststellungsverfahren vorzusehender Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen möglich.

Insbesondere durch die Beachtung des o.g. Punktes 1 könne davon ausgegangen werden, dass der naturräumliche Gesamtraum zwischen den Ortslagen Etterwinden, Eisenach und Wutha-Farnroda durch das Neubauvorhaben nicht zusätzlich beansprucht werde und Belastungen des Landschaftsschutzgebietes "Thüringer Wald" sowie des Naturparks "Thüringer Wald" nicht zunehmen. Der Rückbau der B 19alt zwischen den Ortslagen Wilhelmsthal und Eisenach böte die Chance, diesen bisher stark belasteten Bereich durch eine eingriffsnahen Kompensation deutlich aufzuwerten. Der Vorhabenträger könne damit zugleich einen wesentlichen Teil seiner Kompensationsverpflichtung erfüllen.

08 Obere Immissionsschutzbehörde (LVwA, Referat 420-Immissionsschutz, Strahlenschutz)

Aus der Sicht des Immissionsschutzes werde dem Bau der B 19n zugestimmt.

Für Wutha-Farnroda bleibe aufgrund des geplanten Verzichts auf eine Ortsumgehung eine hohe Belastung in Bezug auf verkehrsbedingte Immissionen bestehen.

In Bezug auf die Ortslage Wilhelmsthal sei die Variante V4 nachteilig, da mit einer Verkehrszunahme gerechnet werden müsse.

Für Mosbach seien geringe Verbesserungen zu erwarten.

In Bezug auf in die landesplanerische Beurteilung aufzunehmende Maßgaben für die weitere Planung verweise die obere Immissionsschutzbehörde auf die Stellungnahme vom 10.03.2011, die insoweit weiterhin gültig bleibe.

Danach solle eine Optimierung des genauen Trassenverlaufes unter Beachtung immissionsschutzrechtlicher Aspekte, insbesondere unter Beachtung des § 50 BImSchG erfolgen. Möglichkeiten zu Geländemodellierungen sollten unter Berücksichtigung der Erdmassenüberschüsse auch bei Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV genutzt werden.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens seien auf der Grundlage der 16. BImSchV nachvollziehbare Berechnungen über die zu erwartenden Schallimmissionen entlang der geplanten Straße durchzuführen. Es müsse geprüft werden, ob die in der o.g. Verordnung unter § 2 aufgeführten Immissionsgrenzwerte in vorhandenen schutzbedürftigen Gebieten in Abhängigkeit von der tatsächlichen Art der baulichen Nutzung und in geplanten Bebauungsgebieten eingehalten werden. Grundlage sei die aktuelle Bauleitplanung. Des Weiteren seien die topographischen Verhältnisse, geplante aktive Schallschutzmaßnahmen sowie mögliche Reflektionen an Hindernissen mit zu berücksichtigen.

Für die Berechnungen der Geräuschemissionen sollten die LKW-Anteile gemäß Tabelle A der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV verwendet werden.

Würden passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden notwendig, seien die erforderlichen Schalldämmmaße für die Fenster nach der 24. BImSchV zu ermitteln.

Seien Kleingärten betroffen, müsse bei Überschreitung der Taggrenzwerte MI/MD aktiver Schallschutz vorgesehen werden. Nachtgrenzwerte seien nur in Bezug auf den § 20a des Bundeskleingartengesetzes relevant.

Des Weiteren seien im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Untersuchungen zur Ausbreitung von gas- und staubförmigen Emissionen entlang der Trasse durchzuführen. Die obere Immissionsschutzbehörde halte Berechnungen zur Schadstoffausbreitung mit einem geeigneten Rechenmodell und eine folgende Diskussion der Ergebnisse für notwendig. Im Vorfeld dazu sei zu prüfen und in den Antragsunterlagen darzustellen, ob die Anwendungsvoraussetzungen für das angewendete Modell erfüllt werden könnten.

Ebenfalls seien Untersuchungen bezüglich der Auswirkungen der geplanten Bundesstraße auf die Frischluftzufuhr (Kaltluftentstehung und Transport in Wirkungsräume), auf die jeweiligen kleinklimatischen Verhältnisse sowie unter besonderer Berücksichtigung von geplanten Dammaufschüttungen durchzuführen.

Auch Aussagen zu den, den Verkehr beeinflussenden meteorologischen Ereignissen (z.B. Nebelhäufigkeiten, Neuschneehöhen usw.) seien in die Antragsunterlagen einzuarbeiten und deren Rückwir-

kungen auf die Umwelt darzustellen. Über Art und Umfang der lufthygienischen und klimatischen Untersuchungen solle der Vorhabenträger bzw. das von ihm beauftragte Ingenieurbüro Abstimmungen mit Herrn Kunka Abteilung Immissionsschutz der TLUG Jena (Tel. 036411 684231) durchführen.

09 Obere Abfallwirtschaftsbehörde (LVwA, Referat 430-Abfallwirtschaft, Altlasten, Bodenschutz)

Die obere Abfallwirtschaftsbehörde teilte mit, dass deren Stellungnahme vom 08.03.11 mit dem Zeichen 430.20 8154-030.45/11-WAK uneingeschränkt ihre Gültigkeit behalte.

Dort wird festgestellt, dass es zur Festlegung des Untersuchungsraumes und bezüglich der erläuterten Varianten seitens der oberen Abfallwirtschaftsbehörde aus abfallwirtschaftlicher Sicht grundsätzlich keine Bedenken gebe.

Bzgl. des Massenüberschusses sei eine Optimierung des Massenausgleichs im Zuge der weiteren Entwurfsplanung in Bezug auf die Wiedereinbaufähigkeit der Überschussmassen vorzunehmen.

Die notwendige Entsorgung der nicht wiedereinbaufähigen Massen sei ebenfalls in den weiteren Planungsschritten vertieft zu betrachten.

10 Obere Wasserwirtschaftsbehörde (LVwA, Referat 440-Wasserwirtschaft)

Von der Trassenvariante V4 seien die Wasserschutzgebiete II und III, welche durch den Kreistag Eisenach mit Beschluss Nr. 63-12/76 vom 18.03.1976 und 21.04.1982 festgesetzt wurden, betroffen.

Zwischen Rothenhof und Eichrodt quere die Variante 4 das nach § 76(3) Wasserhaushaltsgesetz vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Gesetz vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet der Hörsel.

11 Obere Landwirtschaftsbehörde (LVwA, Referat 460-Ländlicher Raum)

Mit Datum vom 14.03.2011 habe die obere Landwirtschaftsbehörde bereits eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben. Diese behalte hinsichtlich ihrer grundsätzlichen Aussagen, hier vor allem hinsichtlich der Zweifel an der Begründetheit des Gesamtvorhabens in der beabsichtigten Form sowie der vollständig fehlenden planerischen Bearbeitung der von der Planung ausgehenden Konflikte außerhalb der UVS, weiterhin Gültigkeit.

Auch die vorgelegte Variante V4 führe im Falle ihrer Umsetzung zum umfangreichen Entzug landwirtschaftlich genutzter Flächen und zur Zerschneidung von zusammenhängenden Bewirtschaftungseinheiten sowie des bestehenden landwirtschaftlichen Wegenetzes. Die Betroffenheit landwirtschaftlicher Belange sei, obwohl in der Vergangenheit mehrfach gefordert (vgl. Festlegungsprotokoll vom 08.02.2007) in den vorliegenden Unterlagen planerisch wieder nicht bearbeitet worden.

Vielmehr sollten in den Unterlagen weitergehende Aussagen zu den Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Belange und zu Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung derartiger Beeinträchtigungen enthalten sein.

Es sollten daher erneut konkrete Anforderungen an den Vorhabenträger hinsichtlich substantieller Aussagen zur Betroffenheit der Landwirtschaft, zur Flächeninanspruchnahme, zu den Wegebeziehungen, zur Deponierung von Überschussmassen (nun noch erheblicher durch den deutlich längeren Tunnel), wie auch zu dem zu erwartenden Kompensationsumfang gestellt werden.

Die nachfolgenden Aussagen zur Variante V4 könne daher auf Grund fehlender Informationen zu den einzelnen konkreten Auswirkungen auf die Landwirtschaft und das Schutzgut Boden wiederum nicht umfassend und abschließend sein.

Im Bereich der OU Etterwinden seien durch die V4 erheblich Einschnitte in die Agrarstruktur zu erwarten. Neben erheblichen Flächenentzügen sei hier insbesondere auf die Zerschneidungswirkung sowie die Unterbrechung des Wege- und Gewässernetzes hinzuweisen. So

müssten westlich Etterwinden auf Grund von 3 unterbrochenen Wegen mindestens 2 Über- bzw. Unterfahrten sowie eine Trassen begleitende Wegeführung vorgesehen werden. Auch sei das gesamte Gebiet melioriert. Die vorhandenen Dränanlagen wären daher durch entsprechende umfangreiche Baumaßnahmen zu sichern und in ihrer Funktionsfähigkeit zu erhalten.

Weiterhin werde auf folgenden Sachverhalt aufmerksam gemacht:

Derzeit werde im Bereich zwischen Etterwinden und Wilhelmsthal die B 19 für die Erschließung der angrenzenden Grünlandflächen durch die Landwirtschaft intensiv mitgenutzt. Soweit dies mit dem geplanten Ausbau der B 19 ausgeschlossen werden solle und Feldzufahrten von der B 19n nicht mehr möglich wären, müsse an dieser Stelle ein umfangreiches neues landwirtschaftliches Wegenetz für hohe Beanspruchung (silierfähiges Grünland) eingerichtet werden. Dies hätte neben den zusätzlichen Kosten einen weiteren Flächenentzug für die Landwirtschaft zur Folge.

Weitere erhebliche Flächenentzüge und Zerschneidungen von Bewirtschaftungseinheiten und Wegeverbindungen ergäben sich in den Bereichen nördlich von Mosbach sowie in der Hörselaue. Unnötige Zerschneidungen und Flächenentzüge im nördlichen Teil der Variante V4, insbesondere im Bereich der Hörselquerung aufgrund umfangreicher Dammschüttungen seien durch eine entsprechende Brückenlösung zu minimieren.

In ihrer Stellungnahme vom 14.03.2011 stellt die obere Landwirtschaftsbehörde fest, dass die vorgelegten Varianten allesamt im Falle ihrer Umsetzung zum umfangreichen Entzug landwirtschaftlich genutzter Flächen und zur Zerschneidung von zusammenhängenden Bewirtschaftungseinheiten sowie des bestehenden landwirtschaftlichen Wegenetzes führen würden. Die Betroffenheit landwirtschaftlicher Belange sei in den vorliegenden Unterlagen jedoch planerisch ungenügend bearbeitet worden.

Um erkennbar werden zu lassen, wie über den Umweltbereich hinaus auch bezüglich der landwirtschaftlichen Betroffenheit sämtliche durch die einzelnen Varianten verursachten Konflikte durch die Planung vermieden bzw. gelöst werden könnten, solle Folgendes im weiteren Verfahren untersucht und kartographisch dargestellt werden:

- vorhandene landwirtschaftliche Nutzungen der von den einzelnen Varianten bau-, anlagen- und betriebsbedingt betroffenen Flächen (Acker, Grünland, Hofstellen etc.)
- Ackerwertzahlen der zu entziehenden bzw. beeinträchtigten Flächen
- vorhandene Flur- und Betriebsstrukturen und gegebenenfalls deren bau-, anlagen- und betriebsbedingte Störungen durch das Projekt sowie deren Vermeidung oder Behebung
- vorhandenes landwirtschaftliches Wegenetz und gegebenenfalls dessen bau-, anlagen- und betriebsbedingte Störung sowie deren Vermeidung oder Behebung
- sonstige landwirtschaftliche Anlagen, wenn vorhanden (z.B. Dränagen, Be- und Entwässerungsanlagen etc.) und gegebenenfalls deren bau-, anlagen- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen sowie deren Vermeidung oder Behebung
- angesichts des absehbaren überdurchschnittlichen Eingriffes in Natur und Landschaft Aussagen zur Grundkonzeption der naturschutzrechtlichen Eingriffskompensation bezüglich der Auswahl landwirtschaftlicher Flächen bzw. Begründung der Nichtinanspruchnahme nicht landwirtschaftlich genutzter Flächen, wie z.B. Flächenpool, baulicher Brachen etc.. Um die Auswirkungen des landwirtschaftlichen Flächenentzuges zu senken, sei grundsätzlich auf „geringsten Entzug insgesamt“ abzustellen, dabei sei der Flächenentzug für die Baumaßnahme, für naturschutzrechtlich gebotene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und für notwendigen Waldersatz gleichermaßen zu berücksichtigen.

In jedem Fall sollten in den Unterlagen weitergehende Aussagen zu den Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Belange und zu Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung derartiger Beeinträchtigungen enthalten sein. Allein Erhebungen zu regionalplanerischen Zielen und Vorbehalten sowie Betrachtungen im Zusammenhang mit dem Schutz des Bodens, eingebettet in die Umweltverträglichkeitsprüfung des Vorhabens, reichen in Bezug auf die Abarbeitung des öffentlichen Belanges Landwirtschaft angesichts dessen absehbarer Betroffenheit nicht aus.

Hierzu sei festzustellen, dass die Vorgaben der oberen Landesplanungsbehörde aus dem Festlegungsprotokoll vom 08.02.07 insbesondere im Hinblick auf die Belange der Agrarstruktur nicht annähernd umgesetzt worden seien. So gab es hier u.a. unter Pkt. 3 für das Schutzgut Boden konkrete

Anforderungen an den Vorhabenträger, in den weiteren Planungsschritten substantielle Aussagen zur Betroffenheit der Landwirtschaft, zur Flächeninanspruchnahme, zu den Wegebeziehungen wie auch zu dem zu erwartenden Kompensationsumfang zu treffen. Gleichzeitig sollten entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung oder Behebung von Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Belange benannt werden. Derartige Informationen ließen sich den Unterlagen nicht entnehmen. Vielmehr würden z.B. die Aussagen zur Unterbrechung von Wegen lediglich auf „erholungsrelevante Wegebeziehungen“ reduziert (vgl. Ordner 2, S. 198).

Man halte die entsprechende Auflage aus dem Festlegungsprotokoll nach wie vor für legitim und außerordentlich wichtig, da ein derart umfangreiches Straßenbauprojekt insbesondere der Land- (und Forst-)wirtschaft unmittelbar die wesentlichste Produktionsgrundlage, nämlich den Boden, entziehe und somit erheblich in die betriebswirtschaftlichen Belange und Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Unternehmen eingreife.

Die einzige belastbare konkrete Aussage bezüglich des dauerhaften Flächenentzuges für die Landwirtschaft spräche mit immerhin noch 33,30 ha (VK2) gegenüber 38,10 ha (VK4) zunächst deutlich für die VK2. Ansonsten könne nachfolgend auf Grund der fehlenden weiteren fachspezifischen Aussagen die Auswirkung des Vorhabens auf die Landwirtschaft nicht abschließend beurteilt und auch keine Variante im Ergebnis favorisiert werden.

Weiterhin würden an dieser Stelle seitens der Landwirtschaft grundsätzlich erhebliche Bedenken gegen das Gesamtvorhaben - insbesondere die Zusammenführung der beiden Bundesstraßen - erhoben. So komme dem beplanten Gebiet, wie auch die entsprechenden Festlegungen im Regionalen Raumordnungsplan, aber auch die Ergebnisse der UVS zeigen, eine außerordentlich hohe Bedeutung bei der Sicherung der verschiedenartigen ökologischen Funktionen zu. Im Ergebnis werde hier insgesamt ein Gebiet mit hohen und höchsten Raumwiderständen zerschnitten. Für die Landwirtschaft bedeute das letztendlich neben den bereits hohen Flächenentzügen und Zerschneidungswirkungen durch das Vorhaben selbst zusätzliche, wesentlich erhöhte Kompensationsanforderungen gemäß Naturschutz- und Waldrecht und hieraus resultierend umfangreiche weitere Flächenverluste.

Nicht zuletzt verweise die obere Landwirtschaftsbehörde auf die erheblich anfallenden Massenüberschüsse bei allen Varianten. Hierfür fänden sich in den Unterlagen noch keinerlei Konzepte zum Umgang damit. Da aber auch hier allein aus Kostengründen eine relativ trassennahe Lösung umgesetzt werden würde, seien weitere wesentliche, derzeit in keiner Weise einzuschätzende, Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft vor Ort anzunehmen.

Vor den genannten Hintergründen sollte den Belangen der Agrarstruktur bei den weiteren Planungsschritten tatsächlich auch eine ausreichende Wichtung zukommen und sich dies auch in den Unterlagen widerspiegeln. Zudem sollte eine nochmalige grundsätzliche Prüfung von Ausbauvarianten im jeweiligen Bestand einschließlich OU Etterwinden und ggf. OU Wutha-Farnroda bzw. eine getrennte Betrachtung beider Bundesstraßen nicht ausgeschlossen werden. Dies erscheine auch mit Blick auf die nach Bau und Inbetriebnahme der BAB 71 und Nordverlegung der BAB 4 nun tatsächlich einzuschätzenden Verkehrsströme sinnvoll. Nicht zuletzt sei davon auszugehen, dass trotz geplantem Bau der B 19n ein nicht unerheblicher Zielverkehr von und nach Eisenach auf der alten B 19 verbleiben werde.

Insofern wäre das Kosten-Nutzenverhältnis der jetzigen Trassenvarianten grundsätzlich zu hinterfragen. Vor diesem Hintergrund sei außerdem abzusehen, dass eine Ostumfahrung von Eisenach ebenso eine Weiterführung zur nordverlegten BAB 4 Richtung Großenlupnitz mit weiteren erheblichen Flächenentzügen für die Landwirtschaft zur Folge haben werde. Angesichts dieser wesentlich geänderten Rahmenbedingungen erscheine die schon vor Jahren diskutierte und planerisch fixierte Westumfahrung von Eisenach wieder in einem anderen Licht und sei es im Grunde wert, wieder in die Betrachtung aufgenommen zu werden.

12 LVwA, Referat 550-Öffentlicher Gesundheitsdienst

Im Hinblick auf das Schutzgut Mensch werde im Sinne des vorbeugenden Gesundheitsschutzes eingeschätzt, dass die Variantenkombination VK4 gegenüber V4 als die Variante mit dem geringeren Konfliktpotential angesehen werde.

Aus der Verkehrsprognose gehe hervor, dass sowohl durch V4 als auch VK4 ein Entlastungseffekt hinsichtlich Lärm- und Luftschadstoffen durch die Umfahrung der Ortslage von Etterwinden resultiere. Die Varianten V4 und VK4 unterschieden sich jedoch hinsichtlich der Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt von Wilhelmsthal. Während der Verkehr durch die

Variante VK4 sinke, sei mit einer höheren Verkehrsstärke bei V4 zu rechnen. Im Zuge der südlichen Stadteinfahrt von Eisenach ergäben sich durch beide Varianten gleich hohe Entlastungswirkungen. Die Neubelastung des Siedlungsrandes von Mosbach würde durch die Streckenführung der V4 vermieden.

Da der gesamte Raum als bedeutsames Erholungsgebiet zu werten sei und bereits vorbelastete Bereiche genutzt werden sollten, würde für beide Varianten eine gleichgroße Belastung von Erholungsräumen prognostiziert. Jedoch reduziere sich die Verlärmung von bisher unbelasteten Erholungsräumen durch V4 infolge des längeren Tunnels.

Zusammenfassend könne aus umwelthygienischer Sicht die Variantenkombination VK4 als die umweltverträglichste Trassenführung befürwortet werden. Durch die geplante Ortsumfahrung Wilhelmsthal würde eine zusätzliche Entlastung vom Durchgangsverkehr erreicht. In den derzeit betroffenen Orten werde in der Folge eine bessere Lebensqualität durch eine wesentliche Verminderung der unmittelbar wirkenden gesundheitsbeeinträchtigenden Faktoren wie Verkehrslärm, Erschütterung, Schadstoffbelastung zu erwarten sein.

13 Landwirtschaftsamt Bad Salzungen

Das Landwirtschaftsamt Bad Salzungen war im bisherigen Raumordnungsverfahren beteiligt und hat mit Schreiben vom 02.03.2011 eine umfassende Stellungnahme erstellt.

Das Landwirtschaftsamt stelle fest, dass weiterhin keine konkrete Aussage betreffs der Agrarstruktur getätigt worden sei. Es fehlten konkrete Aussagen zur Betroffenheit der Landwirtschaft, zur Flächeninanspruchnahme, zu den Wegebeziehungen, den Kompensationsmaßnahmen und, von hoher Wichtigkeit, den Massebilanzen.

Mit der neuen Ausgangssituation (Wegfall der B 88 OU Wutha-Farnroda) bzw. verzögerte Umsetzung der OU Wutha-Farnroda sei auch für die Landwirtschaft eine neue Situation entstanden.

Mit Erstellung der Variante 4 werde nicht nur die Belastung für die Ortslage Mosbach und Wilhelmsthal entschärft, sondern auch eine deutliche Reduzierung von Flächenverbrauch für die Landwirtschaft erwirkt.

Daneben entstünde eine deutliche Reduzierung der Auswirkungen auf die Schutzgüter, so dass das Landschaftsbild und der Naturhaushalt weniger belastet würden.

Durch Kürzung der Gesamtstrecke könnte die Flächeninanspruchnahme um ca. 18,70 ha für Versiegelung, Überformung und Umwandlung reduziert werden. Dies werde grundsätzlich positiv bewertet. Jedoch bleibe die Landwirtschaft weiterhin stark betroffen. Insofern bitte das Landwirtschaftsamt um ausreichende Berücksichtigung der nachfolgend benannten landwirtschaftlichen Belange:

Variante V4, Bau-km 1+060-758 - 3+500

Die OU Etterwinden bewirke einen erheblichen Eingriff in die bestehende Agrarstruktur. Flächen würden zerschnitten, seien gegebenenfalls nur noch unrentabel zu bewirtschaften, gingen ganz verloren. Es erfolge eine Unterbrechung des Wege- und Gewässernetzes (wenigstens 3 Wege) sowie die Zerschneidung der vorhandenen Drainagen.

Variante V4, Bau-km 4+100 - 6+000

Weiter werde die bisherige Trasse der B 19, welche auch zukünftig erhalten bzw. ausgebaut werden solle, von den vor Ort wirtschaftenden Agrarbetrieben als Zufahrt für die anliegenden Wirtschaftsflächen genutzt.

Die Nutzung werde als hoch eingestuft, da das Grünland zur Silagegewinnung genutzt und das Ackerland entsprechend dem Bewirtschaftungssturnus stetig an- und abgefahren werde. Hier seien frühzeitig Lösungen anzudenken. Dabei wäre gegebenenfalls die Mitnutzung der

neuen B 19 durch die Landwirtschaft auf einzelnen Abschnitten zu gewährleisten bzw. Parallelwege und Überfahrten ausreichend einzuplanen.

Variante V4, Bau-km 12-500 bis Bauwerk Hörselbrücke

Des Weiteren seien ab Bau-km 12-500 bis zur Talbrücke über die Hörsel überwiegend Ackerflächen von dem Vorhaben in Dammbauweise betroffen. Diese Flächen seien zum einen nach RPS als Freiraumsicherungsflächen festgelegt und zum anderen für die betroffenen Landwirtschaftsbetriebe, hier besonders Familienbetriebe (auch zukunftsorientiert) von sehr hoher Bedeutung.

Es werde angeregt, das Brückenbauwerk über die Hörsel bis ca. Bau-km 12+450 (Variante V4) zu verlängern.

Dadurch entfielen das Dammbauwerk an der Hörsel, es würden keine bestehenden Wirtschaftseinheiten zerschnitten und der Damm würde im Hörseltal allgemein keine zusätzliche Gefahr im Überschwemmungsfall darstellen.

Dies gelte es vordergründig zu betrachten. Ein Damm quer zum Hörselverlauf würde hier als sehr fraglich angesehen.

Die Hörsel sei als Gewässer I. Ordnung eingestuft, trete in kurzen Zeitabständen über die Ufer und sei sehr strukturiert. Dieser Tatbestand erwirke u.a. eine Aufnahme in den Maßnahmenkatalog zur Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL). Auch vor diesem Hintergrund solle der Dammbau grundsätzlich nochmals überdacht werden.

Es müssten insgesamt konkrete Aussagen zu der Betroffenheit der Landwirtschaft, d.h. zu Flächeninanspruchnahme, Wegebeziehungen und zum Kompensationsumfang dargelegt werden. Besonders dringlich erscheine es seitens des Landwirtschaftsamtes - auf Grund der jetzt geplanten Verlängerung des Tunnels - die Massebilanzierung des Vorhabens und darauf aufbauend deren Verwertung frühzeitig darzustellen und auf ihre Auswirkungen im Hinblick auf die Landwirtschaft zu untersuchen. Dabei solle der weitere Entzug von landwirtschaftlicher Nutzfläche unbedingt vermieden werden.

Zu dem Variantenvergleich V4 und VK4 sei festzustellen, dass der Versiegelungsanteil für beide Varianten ähnlich wäre.

Bei der Überformung und Umwandlung würde allerdings bei der V4 deutlich weniger Fläche benötigt (42,7 ha zu 35,2 ha).

Auf Grund der aktuellen Flächendiskussion und dem Ziel, Bodenverluste stetig zu minimieren, sei unter diesem Gesichtspunkt die Variante V4 zu favorisieren.

Zu der Erhöhung der Überschussmassen der V4 gegenüber VK4 sei in vorgenanntem Text Bezug genommen worden.

Die Inanspruchnahme von dem Schutzgut Boden allgemein sei bei V4 geringer als bei VK4.

Die vorgelegten Aussagen zur Konfliktsituation für den Artenschutz erschienen nicht ausreichend.

Hier werde lediglich auf das Erfordernis von Artenschutzmaßnahmen hingewiesen, es fehlten jedoch jegliche konkreten Aussagen, in welcher Form diese umgesetzt werden sollten.

Die Aussage, dass zur V4 *voraussichtlich* geringere Artenschutzmaßnahmen erfolgen würden, gelte seitens des Landwirtschaftsamtes als unbefriedigend.

Durch den längeren Tunnel werde hier nur auf eine Habitatverbesserung für Tierarten, insbesondere für die Wildkatze, hingewiesen. Diesen Sachstand halte das Landwirtschaftsamt zur Beurteilung der Planung für nicht ausreichend. Insbesondere sollten frühestmöglich die möglichen Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele des Artenschutzes bekannt sein, um sie aus landwirtschaftlicher Sicht auch beurteilen zu können.

An dieser Stelle fordere das Landwirtschaftsamt daher konkrete Aussagen und eine frühe Einbindung der Agrarverwaltung.

Im Ergebnis bleibe seitens des Landwirtschaftsamtes festzustellen, dass die Variante V4 gegenüber der Variante VK4 aus benannten und abgewogenen Gründen wahrscheinlich vorrangig zu betrachten sei.

Jedoch ließen sich die tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Landwirtschaft - auf Grund der fehlenden Aussagen im Hinblick auf die Agrarstruktur zum derzeitigen Planungsstand schwer einschätzen.

Insofern könne die Stellungnahme auch nicht abschließend sein.

14 Amt für Landentwicklung und Flurneuordnung Meiningen

Aus Sicht der vom Amt für Landentwicklung und Flurneuordnung (ALF) Meiningen zu vertretenden Belange bestünden bei Beachtung der nachfolgend genannten Forderungen und Hinweise gegen die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens geplante Straßenbaumaßnahme keine Einwendungen.

Die mit den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren (Anhörung) erstellte Trassenführung Variante V4 der Neubaustrecke B 19n werde seitens des ALF Meiningen als gelungener Vorschlag (Kompromiss) hinsichtlich des vorhandenen Konfliktpotentials angesehen und als solcher ausdrücklich begrüßt. Insbesondere die Abkopplung der Maßnahmen B 88 vom Verfahren werde als zielführend und Maßnahme beschleunigend erachtet, da der Neubau der B 19n die derzeit wichtigste Verkehrsinfrastrukturmaßnahme für die Region Südwestthüringen darstelle und einer dringenden Umsetzung bedürfe.

Aus bodenordnerischer Sicht werde darauf hingewiesen, dass im geplanten Trassenbereich, Bauabschnitt ca. 12+000 bis Bauende, die Flurbereinigung Wutha (Az:3-3-0221) anhängig sei. Die etwaige Erweiterung des Verfahrenszwecks um die Belange der hier vorliegenden Planung habe in Abstimmung mit der oberen Flurbereinigungsbehörde, dem Thüringer Ministerium für Landwirtschaft, Forsten, Umwelt und Naturschutz zu erfolgen.

Für Teile der Gemarkung Etterwinden, Bauabschnitt Bauanfang bis ca. 3+500, werde zur Verteilung des Landverlustes auf einen größeren Kreis von Eigentümern und zur Milderung der Nachteile für die Landeskultur die Anregung einer Flurbereinigung durch den Unternehmensträger empfohlen.

Insbesondere für die Bereiche, wo die geplante B 19n auf der alten Trasse verlaufe, seien geeignete Maßnahmen zur Verlagerung des Land- und Forstwirtschaftlichen Verkehrs auf das ländliche Wegenetz vorzusehen. Die Anlage von Trassenbegleitwegen werde angeraten.

Um die zu erwartenden Zerschneidungsschäden am ländlichen Wegenetz zu beheben, fordere das ALF Meiningen bereits jetzt an den nachfolgenden Punkten Querbauwerke in die konkretisierende Planung (Planfeststellung) aufzunehmen:

- Querbauwerk über die B 19n bei Station 2+050; Überführung des „Kisseler Weges“ in der Gemarkung Etterwinden (sehr wichtig)
- Querbauwerk über die B 19n bei Station 10+000; Überführung im Bereich „Geisberg/Heiliger Berg“ in der Gemarkung Mosbach
- Querbauwerk über die B 19n bei Station 12+200; Überführung eines Hauptwirtschaftsweges in der Gemarkung Wutha (sehr wichtig)

15 Thüringer Ministerium für Landwirtschaft, Forsten, Umwelt und Natur, Referat 25-Aufsicht über die Landesforstanstalt, Holzmarkt

An der grundsätzlichen Haltung der obersten Forstbehörde zum o.g. Vorhaben, wie sie in der Stellungnahme vom 30.03.2011 ausführlich erläutert wurde, habe sich auch durch die neue Trassenvariante nichts geändert, da mit einem erheblichen Eingriff in ein bisher störungsarmes Waldgebiet mit direkten bzw. indirekten Auswirkungen auf Wald und Forstwirtschaft gerechnet werden müsse. Insofern behalte die dort unter Punkt 1 geäußerte forstbehördliche Beurteilung ihre volle Gültigkeit.

Anmerkungen zur fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung

Gemäß der fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung sei die B 19n verkehrswirksam, da bis zum Jahre 2025 mit einer erheblichen Zunahme des Verkehrs zwischen Eisenach und Etterwinden gerechnet werde und laut Berechnung die geplante Neubaustrecke die Ortsdurchfahrten von Etterwinden und Stockhausen um rund 90 % und der Stadt Eisenach um 60 % des dann prognostizierten Verkehrs entlasten würde.

Die in der Verkehrsuntersuchung gemachten Aussagen könnten von der obersten Forstbehörde nicht grundsätzlich widerlegt werden. Sollte tatsächlich eine Verkehrsbelastung eintreten, wie sie in den Unterlagen prognostiziert werde, sei dies für die Ortslagen Etterwinden, Eisenach und Stockhausen zweifellos inakzeptabel.

Ob aber tatsächlich ein derartiger Anstieg der Verkehrsmenge zu erwarten sei, wäre aus folgendem Grund zu hinterfragen: in der Verkehrsprognose werde von einer relativ konstanten Einwohnerzahl der Stadt Eisenach ausgegangen (Verkehrsuntersuchung, S. 12). Zudem werde die vollständige Auslastung der Eisenacher Gewerbegebiete angenommen (Verkehrsuntersuchung, S. 11).

Da die B 19 aber nicht nur von den Einwohnern von Eisenach, sondern von der Bevölkerung der gesamten Region in Anspruch genommen werde, wäre hier die Bevölkerungsprognose von ganz Thüringen, zumindest aber von den angrenzenden westthüringischen Landkreisen zu Grunde zulegen. Nach Angaben der 12. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (entnommen aus dem 2. Entwurf des LEP 2025 vom 16.07.2013) werde es bis 2025 im Vergleich zum Jahr 2010 in ganz Westthüringen zu erheblichen Bevölkerungsrückgängen kommen.

Für ganz Thüringen werde bis 2025 in dieser Vorausberechnung ein Bevölkerungsrückgang von 13,2 % prognostiziert. Dass also angesichts eines erheblichen Bevölkerungsrückgangs dennoch die Verkehrsmenge so drastisch (auf der B19 bis um 64 %) ansteigen würden, sei sehr zweifelhaft.

Festlegungen von Raumordnung und Landesplanung

Der Korridor der Variante V4 liege innerhalb des Planungsgebiets der Regionalen Planungsgemeinschaft Südwestthüringen. In der Raumnutzungskarte (RNK) zum Regionalplan Südwestthüringen vom 22.02.2011 sei der Trassenkorridor der VK4 als „Trassenfreihaltung Straße“ signiert. Da der oberirdische Verlauf der V4 mit der VK4 nahezu deckungsgleich wäre und aufgrund des Abbildungsmaßstabs der RNK von 1:100.000 ein gewisser Toleranzbereich akzeptiert werden müsse, widerspräche die Planung der V4 nicht den Festlegungen der Regionalplanung in diesem Bereich. Lediglich im unmittelbaren Umfeld der Trassenfreihaltung Straße befänden sich Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für Freiraumsicherung.

Betroffenheit von Wald und Forstwirtschaft durch Variante V4

Abweichend zur Ergänzungsunterlage werde seitens der obersten Forstbehörde die Variante V4 mit der bisherigen forstlichen Vorzugsvariante VK2 verglichen, da die VK4 von der obersten Forstbehörde als nicht genehmigungsfähig eingestuft worden sei.

Die in der vorliegenden Ergänzungsunterlage beschriebene neue Trassenvariante V4 nehme Wald direkt in Anspruch, der im Zuständigkeitsbereich der Thüringer Forstämter Marksuhl und Hainich-Werratal liege.

Die Variante V4 verzichte auf eine Ortsumgehung von Wutha-Farnroda und durchquere das FFH-Gebiet "Nordwestlicher Thüringer Wald" auf einer Strecke von 3,325 km unterirdisch. Zugleich nutze sie stärker die Bestandstrasse der B 19 zwischen Wilhelmsthal und Etterwinden. Auf den ursprünglich diskutierten Rückbau der B 19 zwischen Wilhelmsthal und Eisenach werde verzichtet, in diesem Streckenabschnitt solle aber ein Fahrverbot für Schwerlastverkehr ausgesprochen werden.

Negative Auswirkungen von Variante V4

Die Trasse durchschneide im Wesentlichen zwei Waldgebiete:

- Nordöstlich von Wilhelmsthal werde eine Waldfläche durchschnitten, die laut Waldfunktionkartierung vollständig als "Wald im Hochwasserentstehungsgebiet", Wasserschutzgebiet, Wald mit Klimaschutzfunktion, Landschaftsschutzgebiet, Naturpark sowie zu nahezu 100% als hochproduktiver Wald eingestuft worden sei. Dieser Waldkomplex umfasse vor allem mittelalte bis alte buchendominierte Waldbestände. Hervorzuheben sei hierbei aber ein ca. 160jähriger Eichenbestand (Abteilung 127, Unterabteilung c, Teilfläche 3), der von der Trasse durchschnitten würde. Dieser sei aufgrund seines Alters und aufgrund der Seltenheit von Alteichenbeständen in diesem Gebiet von besonderer forstlicher und auch naturschutzfachlicher Bedeutung.
- Das zweite Waldgebiet, welches von der Trasse oberirdisch durchschnitten würde, befinde sich am und im Umfeld des Kohlberges, nördlich von Mosbach. Nach Verlassen des Tunnels würden Wälder durchschnitten, die als hochproduktive Wälder eingestuft worden seien. Zugleich seien diese als Wald im Hochwasserentstehungsgebiet kartiert und lägen im Landschaftsschutzgebiet und Naturpark Thüringer Wald. Dieser Waldkomplex werde von einem Mosaik von buchen-, eichen-, fichten- und kieferdominierten Waldflächen geprägt, die unterschiedlich alt seien. Besonders hervorzuheben seien hier die buchengeprägten Bestände, die aufgrund ihres Alters (alle über 100 Jahre) auch aus naturschutzfachlichen Gründen besonders erhaltenswert seien. Unmittelbar nach Austritt der Trasse aus dem nördlichen Tunnelausgang, am südlichen Ausläufer des Geisberges, durchquere die Trasse eine Waldfläche (Abteilung 4, Unterabteilung f, Teilfläche 1), die nach § 30 BNatschG besonders geschützt sei. Dabei handele es sich um ein Waldbiotop, dass nach Waldbiotopkartierung zum Biotoptyp N 802 („Ahorn- und Eschen-Ahorn-Schlucht-, Block- und (Schatt-)Hangwald im kollinen bis montanen Bereich“) gezählt werde.

Dass durch die Variante V4 Wald mit Bodenschutz- oder Klimaschutzfunktion direkt betroffen sei, wie in der Ergänzungsunterlage (S. 11-12) geäußert, treffe allerdings nicht zu.

Vorteile der Variante V4 gegenüber Variante VK2

Laut Ergänzungsunterlage (S. 9) würden für die Variante V4 13,0 ha Wald dauerhaft in Anspruch genommen. Damit läge die dauerhafte Waldflächeninanspruchnahme bei dieser Variante sogar noch unter dem Wert der bisher von der obersten Forstbehörde favorisierten Variante VK2.

Die Walddurchschneidungslänge werde in der Ergänzungsunterlage (S. 9) mit 2,2 km angegeben. Damit sei die Variante V4 ebenfalls günstiger einzustufen als die forstliche Vorzugsvariante VK2, bei der die Walddurchschneidungslänge mit ca. 2,914 km angegeben worden sei.

Zur temporären Waldflächeninanspruchnahme während der Bauphase fehlten allerdings die Angaben in den vorgelegten Dokumenten. Lege man gemäß UVS vom 15.01.2010 (S. 206) einen 10 m breiten Baustreifen entlang der Trasse zugrunde, der in Waldgebieten kahlzuschlagen wäre, ergebe sich bei 2,2 km Walddurchschneidungslänge eine temporäre Waldflächeninanspruchnahme von etwa 2,2 ha.

Da bei der Variante V4 das FFH-Gebiet "Nordwestlicher Thüringer Wald" vollständig im Tunnel durchquert werde, würden keine Waldlebensraumtypen zerstört. Erhebliche Beeinträchtigungen der für den Schutzzweck maßgeblichen Schutzgüter könnten somit ausgeschlossen werden. Ein diesbezüglicher Versagungsgrund, wie er in der forstbehördlichen Stellungnahme vom 30.03.2011 für die Variantenkombinationen VK4 und VK5 festgestellt worden sei, wäre für die V4 somit nicht gegeben.

Durch die über 3,3 km lange Untertunnelung würden in diesem Bereich der Trasse negative Auswirkungen in Form von Lärm- und Schadstoffimmissionen, Zerschneidung von Lebens-

räumen und Wanderkorridoren ausgeschlossen. Auch die forstliche Bewirtschaftung des Waldes und die Erfüllung der in diesem Gebiet kartierten hervorgehobenen Waldfunktionen würden durch die Untertunnelung nicht beeinträchtigt. Auch die Erholungsnutzung werde nicht gestört.

Trete die in der Verkehrsuntersuchung prognostizierte Verkehrsmenge tatsächlich ein, so führe die B 19n zu einer Verkehrsentlastung durch das FFH-Gebiet "Nordwestlicher Thüringer Wald", was zu weniger Lärm- und Schadstoffimmissionen in die angrenzenden Waldflächen führe. Auch die Zerschneidungswirkung werde hierdurch verringert, die Gefahr von Wildunfällen werde herabgesetzt. Die Sperrung der Strecke für den LKW-Verkehr wirke sich hier ebenfalls positiv aus.

Zusammenfassung

Es sei erfreulicherweise festzustellen, dass der Vorhabenträger die bisher konzipierten Variantenkombinationen verworfen und eine für den Wald verträglichere Trassenvariante erarbeitet habe.

Falls die obere Landesplanungsbehörde den Bedarf für das Vorhaben bestätige, sprächen aus Sicht der obersten Forstbehörde gegen die Variante V4 keine nach § 10(2) ThürWaldG zwingenden Versagungsgründe.

Die Variante V4 werde daher als forstbehördliche Vorzugsvariante festgelegt und sollte Grundlage für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren sein, da sie - bezogen auf die bisher vorgelegten Trassenvarianten - Wald und Forstwirtschaft am wenigsten beeinträchtige.

Wenn die Raumverträglichkeit der Variante V4 in der landesplanerischen Beurteilung festgestellt werde, wäre allerdings zu fordern, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens weitere Möglichkeiten geprüft werden sollten, um Waldflächen zu schonen, z.B. durch eine Trassenverschiebung östlich von Etterwinden und südlich der L 2118 in Richtung Westen, so dass Waldrand nicht zerstört werden müsse; oder durch den Verzicht auf tiefe Einschnittlagen bzw. hohe Dammböschungen in Waldgebieten, da die Anlage von Böschungen zusätzliche Waldflächen in Anspruch nehme.

Diese Forderung gelte insbesondere für besonders alte, naturnahe und daher auch natur- schutzfachlich wertvolle Bestände sowie für das o.g. besonders geschützte Waldbiotop.

Des Weiteren müsse trotz LKW-Verbot für den Streckenabschnitt der B 19 alt zwischen Wilhelmsthal und Eisenach gewährleistet sein, dass dort Holztransport-LKW in beiden Richtungen fahren könnten, da auf dem Rennsteig eine wichtige Verbindung des forstlichen Erschließungsnetzes verlaufe, über das Holz aus dem Wald abtransportiert werde und über das Holzerntemaschinen transportiert würden.

In ihrer grundsätzlichen forstbehördlichen Beurteilung des Projektes in ihrer Stellungnahme vom 30.03.2011 verwies die oberste Forstbehörde auf eine bereits zur Antragskonferenz getroffenen Aussage, wonach eine Querung des Thüringer Waldes in dem betreffenden Bereich grundsätzlich als äußerst kritisch angesehen werde, da es einen gewaltigen Eingriff in den bisher weitgehend störungsarmen Naturraum darstelle.

An dieser Einschätzung habe sich nichts geändert. Der nordwestliche Thüringer Wald sei aufgrund des sehr hohen Anteils naturnaher Laub- und Laubmischwälder an der Gesamtbestockung und des kleinräumigen Wechsels unterschiedlicher Bestandsalter sowohl forstlich als auch naturschutzfachlich von sehr hohem Wert. Er sei ein weitgehend störungsarmer Landschaftsraum, der vielen sensiblen Tierarten (z.B. Wildkatze) und dem Wild (Rotwild, Rehwild, Schwarzwild,..) wertvollen Lebensraum biete. Zudem besitze er einen hohen Erholungswert, da sich in der näheren Umgebung bedeutende kulturhistorische Sehenswürdigkeiten wie die Wartburg, die Schlossanlage Wilhelmsthal und der Rennsteig sowie naturkundliche Besonderheiten wie die Drachenschlucht, Landgrafenschlucht und die Hochwaldgrotte befänden. Die Wälder im Untersuchungsgebiet dienten vielen Wanderern, Radfahrern und Sportlern als Raum für Naturerlebnis, Freizeit und Erholung.

Unabhängig davon, welche Variantenkombination planfestgestellt werde, müssten Waldflächen in großem Umfang gerodet werden und stünden dann nicht mehr als Flächen zur Produktion des nachwachsenden und umweltfreundlichen Rohstoffes Holz zur Verfügung.

Bisher störungsarme Waldkomplexe würden durchschnitten, was wiederum Schäden an den aufgerissenen Waldrändern durch Sturm, Borkenkäfer oder Sonnenbrand provoziere.

Auch die forstliche Bewirtschaftung werde erschwert, da bisher vorhandene Waldwege durch die Trasse getrennt würden. Waldwege dienten dabei nicht nur der forstlichen Bewirtschaftung, sondern sie würden auch als Zufahrt für Rettungsfahrzeuge (Rettungskette) und Feuerwehr (Waldbrände) benötigt. Entlang der neu entstehenden Verkehrsstrassen ergebe sich die Notwendigkeit von umfangreichen Verkehrssicherungsmaßnahmen. Generell werde die forstliche Bewirtschaftung bei Straßennähe durch notwendige Vorsorgemaßnahmen und erhöhte Holzerntekosten erschwert.

Auch wenn die für die Bauausführung notwendigen Kahlschläge nur eine temporäre Waldflächeninanspruchnahme darstellten und dort anschließend der Wald wieder aufgeforstet werden müsse, werde es viele Jahrzehnte dauern, bis diese Waldbiotope wieder ihren ursprünglichen Zustand erreicht hätten.

Die Wälder im Untersuchungsgebiet würden intensiv und großräumig bejagt, um eine für den Wald verträgliche Wilddichte sicherzustellen. Vor allem sogenannte Gesellschaftsjagden mit dem Einsatz von Jagdhunden würden umso schwieriger, je stärker die bejagten Waldgebiete von Straßen durchquert würden und somit eine Kollisionsgefahr für jagende Hunde darstellten.

Laut vorliegender Planungsunterlagen sei kein Rückbau der bestehenden B 19 zwischen Wilhelmsthal und Eisenach vorgesehen. Damit werde bei Umsetzung des Vorhabens das östlich der bisherigen B 19 liegende Waldgebiet zwischen Wilhelmsthal im Süden und Eisenach im Norden fast isoliert -siehe man von einem schmalen Korridor ab, der je nach ausgewählter Variantenkombination zwischen 1,3 km und 3,2 km breit wäre.

Für viele in den Wäldern des Untersuchungsgebiets lebende Tierarten stelle jede neue Straße zudem eine Barriere dar, deren Überwindung gar nicht oder nur unter Lebensgefahr möglich sei. Die Anzahl von Wildunfällen werde mit großer Wahrscheinlichkeit steigen, außerdem werde der Verinselung von Wildtierpopulationen Vorschub geleistet.

Angesichts der Notwendigkeit, für wandernde Tierarten wie Rotwild oder Wildkatze einen Biotopverbund zu ermöglichen, müsse ein solches Vorhaben daher auch unter dem Gesichtspunkt des Biotopverbunds kritisch betrachtet werden.

Im Bereich des nordwestlichen Thüringer Waldes sei zur Zeit ein Biotopverbund zum Hainich für die Wildkatze geplant, der sich stellenweise bereits in der Umsetzung befinde. Es wäre nicht nachvollziehbar, wenn ausgerechnet im südlichen Anschlussgebiet an den Wanderkorridor die B 19n als liniennahe technische Infrastruktur errichtet würde, die die weitere Wanderung nach Süden erschwere.

Bei einem derart umfangreichen Straßenbauvorhaben müssten des Weiteren auch Aspekte des allgemeinen Flächenverbrauchs berücksichtigt werden, die in der gegenwärtigen Diskussion über die Folgen des Bevölkerungsrückgangs und der anhaltenden Bodenversiegelung eine zentrale Rolle spielten. Im Koalitionsvertrag der beiden Thüringer Regierungsparteien werde u.a. auf die Notwendigkeit größerer Effizienz beim Flächenverbrauch hingewiesen (Koalitionsvertrag, S. 51).

Da das vorliegende Straßenbauprojekt laut Bundesverkehrswegeplan als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs mit „besonderem Naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ aufgeführt sei (Erläuterungsbericht, Abschnitt II.1.1, S. 73), müssten die Naturschutzfachlichen Aspekte und Schutzgüter bei der Bewertung der verschiedenen Variantenkombinationen auch besonders hoch eingestuft werden. Das Untersuchungsgebiet werde von Waldlebensräumen und den dazugehörigen Tier- und Pflanzenarten dominiert. Daher werde aus dem besonderen Naturschutzfachlichen Planungsauftrag auch eine besonders starke Gewichtung der Belange des Waldes abgeleitet.

Die genannten negativen Folgen einer Verkehrsstrasse stiegen proportional mit der gerodeten Waldfläche bzw. der Trassenlänge durch den Wald an. Daher sei aus forstbehördlicher Sicht diejenige Variantenkombination zu favorisieren, die die längste Untertunnelung und damit den geringsten Waldflächenverlust beinhalte.

17 Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie

Seitens der Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie (TLUG) ergäben sich gegenüber den bereits abgegebenen Stellungnahmen vom 05.02.2007⁴ und vom 13.06.2012, welche inhaltlich weiter gültig seien, keine Änderungen.

In der 2007 erarbeiteten infrastruktureologischen Stellungnahme sei der Neubau der B 19n zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda betrachtet worden, während die ergänzende Stellungnahme aus dem Jahre 2012 die neue Trassenvariante, als VK4m bezeichnet, zum Inhalt hatte.

Für diese Trassenvariante sei die geologische und hydrogeologische Situation beschrieben worden und entsprechende Hinweise gegeben. Auch aus ingenieurgeologischer Sicht werde die Trassenführung als günstig angesehen, da diese über weite Bereiche durch relativ einheitliche lithologische und hydrogeologische Verhältnisse charakterisiert werde. Zusammenfassend ergäben sich bei Beachtung der Hinweise/Anregungen keine Bedenken.

Diese Trassenvariante sei gegenüber den älteren Varianten und -kombinationen als Vorzugsvariante anzusehen, hier entfielen auch die in anderen Trassenverläufen bestehenden Konflikte aus Sicht der Rohstoffgeologie.

In der von der TLUG zum ersten ROV vorgelegten Stellungnahme vom 07.03.2011 wurde festgestellt, dass gegen die Vorzugsvariante VK4 aus rohstoffgeologischer Sicht keine Bedenken bestünden.

Für die Belange des Grundwasserschutzes und der Hydrogeologie werde darauf hingewiesen, dass die VK4 größere Trinkwasserschutzgebiete (TWSG) durchquere, in denen Nutzungsbeschränkungen entsprechend den jeweils gültigen Beschlüssen gelten würden.

Im südlichen Teil (Raum Etterwinden) verlief die VK4 in der Schutzzone III von Wassergewinnungsanlagen (WGA), welche sich westlich der Elte im Raum Wolfsburg-Unkerode befinden. Die WGA erschließen hauptsächlich die Einheiten des Oberrotliegend.

Ausnahme sei die Quelle Taubenellenmühle 1967 (WGA-Nr. 18), welche sich östlich der Elte und der B19alt befinden und Grundwasser aus der Verwitterungszone des Oberrotliegend erschließen. Die Schutzzone I und II der Quelle Taubenellenmühle liegen unmittelbar östlich der B 19n (VK4) an der Grenze zur Schutzzone II. Die Schutzzone I sei ca. 30 m entfernt. Die VK4 der B 19n verlief hier allerdings abstromig des direkten Anstrombereiches der WGA.

Die Schutzfunktion der Grundwasserüberdeckung sei fast im gesamten südlichen Streckenverlauf gering, mit Sickerwasserverweilzeiten von wenigen Tagen bis etwa 1 Jahr. Im Eltetal seien Grundwasserflurabstände von teilweise <2 m zu erwarten.

Bei den südlich der Hörsel relevanten Trinkwasserschutzgebieten umfasse das Einzugsgebiet (Schutzzone III) für die aktiven WGA Hy Wutha 2/1977 (Br. Eichrodt) und 3/1977 (Br. Rothenhof) nahezu die gesamte Buntsandsteinverbreitung bis in die Nähe des südlich gelegenen Zechsteinausstriches. Die Brunnen erschließen den Kluftgrundwasser Buntsandstein. Die Schutzzone III reiche in etwa bis zur Linie Mosbach-Farnroda. Die Grundwasserflurabstände könnten im nördlichen Betrachtungsgebiet auf den Höhenrücken bis >80 m betragen, während das Grundwasser in den Flusstälern (Mosbach, Hörsel) oberflächennah anstehe. Die Schutzfunktion der Grundwasserüberdeckung sei im Buntsandsteinverbreitungsgebiet mittel bis hoch. Im Hörseltal sei jedoch eine niedrige Schutzfunktion der Grundwasserüberdeckung (Sickerwasserverweilzeit von wenigen Tagen bis max. 1 Jahr) zu erwarten.

In der Hörselaue unmittelbar nördlich der WGA Hy Wutha 3/1977 (Rothenhof) nehme die VK4 einen parallelen Verlauf (Hörsel-Querung) ein. Die VK4 verlaufe am weitesten westlich parallel des Fischbachtals. Nach einer kurzen Strecke durch die westlichen Schutzzone III und II quere der Verlauf unmittelbar die Schutzzone I der WGA Hy Wutha 3/1977 (Rothenhof).

⁴ gemeint ist hier die Stellungnahme der TLUG zu der am 25.01.2007 durchgeführten Antragskonferenz; die obere Landesplanungsbehörde gibt jedoch die Stellungnahme zum ROV vom 07.03.2011 in Verbindung mit den Ergänzungen vom 13.06.2012 wieder, da in dieser die Aussagen zur Antragskonferenz erweitert und konkretisiert wurden

Die VK4 der B 19n weise im nördlichen Teilabschnitt die geringste Strecke innerhalb der Schutzzonen III und II auf. Eine direkte Querung des Fassungsgebietes (Schutzzone I) sei hydrogeologisch jedoch äußerst ungünstig. Es sollten zusätzliche Alternativen geprüft werden.

Aus ingenieurgeologischer Sicht sei die VK4 zu favorisieren.

Zum Bodengeologischen Bodenschutz werde auf das Ziel des Bodenschutzes (BBodSchG) in der Raumplanung hingewiesen, wonach die Bodenfunktionen, insbesondere als Standort für Kulturpflanzen (natürliche Fruchtbarkeit), als Ausgleichkörper im Wasserhaushalt, Filter und Puffer für Schadstoffe sowie als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte, nachhaltig zu sichern seien.

Aus Sicht des Bodenschutzes seien grundsätzlich Bauvarianten zu bevorzugen, bei denen es nur zu geringer Neuinanspruchnahme von Boden und damit verbundenen Einschränkungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts komme.

Für die vorliegende Planung sei aus Sicht des Bodenschutzes und für das Schutzgut Boden zunächst abzuleiten, dass der Straßenbau mit den damit zusammenhängenden Bauwerken (Versiegelung) auf das notwendige Maß zu begrenzen sei. Daneben sollten möglichst wenige Zerschneidungen oder Bebauungen von größeren zusammenhängenden Bodenarealen, insbesondere Auen, auftreten. Auch kämen aus Sicht des vorsorgenden Bodenschutzes in Ortsnähe verlaufende Streckenverläufe grundsätzlich eher in Betracht als die Querungen großer, abgelegener - abgesehen von menschlicher Bewirtschaftung - anthropogen bislang wenig gestörter Bodenareale.

Der siedlungsnaher Straßenbau sei zu bevorzugen, da die potentielle Vorbelastung bzw. die menschlichen Einflüsse auf den Boden dort bereits am stärksten ausgeprägt wären.

Die geplanten Eingriffe in den Naturhaushalt seien, bezogen auf das Schutzgut Boden, streckenweise als erheblich einzustufen. Gemäß § 1a(3) BauGB müsse dies die Planung geeigneter Kompensationsmaßnahmen nach sich ziehen, um für einen entsprechenden Ausgleich zu sorgen. Als geeignete Kompensationsmaßnahmen für die im Zuge der Baumaßnahme zu erwartenden Funktionsverluste der Böden böte sich grundsätzlich die Durchführung entsprechender Entsiegelungsvorhaben mit fachgerechter Rekultivierung an. Im Rahmen weiterführender Planungen werde daher die Durchführung einer Bewertung des Schutzgutes Bodens sowie die Anfertigung einer Eingriffs-Ausgleich-Bilanzierung empfohlen. Als Grundlage der Bodenfunktionsbewertung dienen üblicherweise Daten der Bodenschätzung.

Bzgl. Geologie und Geotopschutz stellt die TLUG fest, dass die in den Trassenbereichen vorhandenen geschützten Geotope in den Planunterlagen eingetragen seien. Sie müssten vor Beschädigung oder Verlust geschützt werden. Weitere Geotope seien vom Verlauf der Trassen nicht betroffen.

In der ergänzenden Stellungnahme vom 13.06.2012 zu einer im ersten ROV zwischenzeitlich betrachteten Modifizierung der VK4 (VK4m) stellte die TLUG fest, dass diese VK4m aus ingenieurgeologischer Sicht als günstig bewertet werden könne, da die Trassenführung über weite Bereiche durch relativ einheitliche lithologische, hydrogeologische und damit vergleichsweise günstige geotechnische Verhältnisse charakterisiert werde.

So verlaufe der Trassenbereich zwischen Etterwinden einschließlich Tunnel unter dem Rennsteig bis etwa 300 m östlich des Großen Drachensteins fast ausschließlich in Molassesedimenten der Eisenach-Folge (Oberes Rotliegend der Eisenacher Senke).

Entsprechend dieser geomorphologischen Position werde der Untergrund durch flach nach Westen einfallende Wechsellagerungen von rotbraunen Konglomeraten (Wartburg-Konglomerat, roE1c2) und roten Ton-/Schluffsteinen (Wachstein-Schieferton, roE1t1) geprägt. Diese Wechsellagerungen seien vergleichsweise wenig tektonisch beansprucht.

Vor allem die Konglomeratlagen würden Kluft-Grundwasserleiter bilden, wobei aufgrund stärker stauender Eigenschaften der zwischengeschalteten Ton-/Schluffsteine mehrere Grundwasserstockwerke übereinander ausgebildet sein könnten. Aufgrund der starken erosiven Zergliederung der Rotliegend-Schichtenfolgen seien die Einzugsgebiete dieser Grundwasserleiter und damit das Grundwasserdarangebot allerdings begrenzt.

Lediglich im östlichsten Abschnitt des Tunnelbauwerkes (die ca. letzten 500 m bis zum Tunnelportal) sowie im unmittelbar östlich anschließenden Trassenabschnitt würde die in diesem Bereich knapp 1 km breite Struktur des Mosbacher Grabens durchfahren. Diese in Nord-Süd-Richtung verlaufende Grabenstruktur grenze die Eisenacher Mulde vom Schichtstufenland des Thüringer Beckens ab und sei durch das Vorhandensein stark gestörter bzw. tektonisch zerrütteter Gesteinskomplexe mit rasch wechselnden geotechnischen Eigenschaften gekennzeichnet.

An der westlichen Randstörung befänden sich aufgeschleppte Zechsteinfolgen, welche sich durch Einlagerungen von Karbonaten bzw. Sulfaten und damit durch eine Subrosionsgefährdung auszeich-

neten. Dieser Bereich könne nach dem Subrosionskataster der TLUG dem Rayon B-b-I-1 zugeordnet werden. In diesem Rayon sei die lokale Bildung von Spalten und kleineren Hohlräumen möglich. Die Zechsteinfoolge bilde einen Kluft- bzw. Karstgrundwasserleiter, wobei wiederum verschiedene Stockwerke in durch stauende Tonsteine getrennten Karbonat- und Sulfatfolgen ausgebildet sein könnten. Aufgrund der dargestellten Situation sei im Bereich der Zechsteinfoolgen mit dem Auftreten von Hohlräumen, mit Wasserzutritten sowie mit schlechten geotechnischen Eigenschaften des Gebirges (geringe Standfestigkeit, schlechte Tragfähigkeit usw.) zu rechnen.

Im weiteren Verlauf nach Osten seien im Bereich der Grabenstruktur tektonisch gestörte Sandstein-Tonstein-Wechselfolgen bzw. Sandsteinfoolgen des Unteren und Mittleren Buntsandsteins sowie abgesunkene Schollen aus Unterem Muschelkalk (Wellenkalk) zu erwarten. Letztere bildeten aufgrund einer festigkeitsbedingten Reliefumkehr kleinere Höhenzüge, welche durch tektonische Störungen scharf begrenzt würden.

In den Karbonaten dieser Muschelkalkschollen könnten infolge tektonisch kontrollierter Verkarstung ebenfalls kleinere Hohlräume sowie Wasserführungen auftreten.

Zusammenfassend müsse in diesen tektonisch gestörten Buntsandstein- und Muschelkalk-Folgen in den Einschnittsbereichen sowie im Tunnelbauwerk mit rasch wechselnden und ungünstigen geotechnischen Verhältnissen (gestörten Lagerungsverhältnissen, Ausbrüche, Wasserzutritte usw.) gerechnet werden.

Nach Querung der östlichen Randstörung des Mosbacher Grabens träten etwa ab Station 10+000 im weiteren Trassenverlauf bei Einschnitten aus ingenieurgeologischer Sicht wieder relativ unproblematische Sandsteinfoolgen des Mittleren Buntsandsteins (Volpriehausen- bis Hardeggen- Folge) auf.

Im Hinblick auf die vorab dargestellten Baugrundverhältnisse werde für die gewählte Trasse, insbesondere aber für das Tunnelbauwerk sowie für Brückenbauwerke und Auftrags- bzw. Einschnittsbereiche die Erstellung eines qualifizierten Baugrund- und Gründungsgutachtens empfohlen. Im Rahmen der Untersuchungen müsse der Baugrund durch geeignete Aufschlüsse in Form von Schürfen, Kernbohrungen sowie ergänzenden Sondierbohrungen, Ramm- bzw. Drucksondierungen bis in ausreichende Tiefen erkundet werden.

Der notwendige Untersuchungsumfang bzw. das Aufschlussraster seien anhand einer Einstufung der einzelnen Trassenabschnitte in geotechnische Kategorien gemäß DIN EN 1997-2 sowie dem FGSV-Merkblatt M GUB 04 zu ermitteln. Dabei sollte im Bereich des Tunnelbauwerkes sowie im Bereich der erwähnten Grabenstruktur die Kategorie 3 gewählt werden, welche vertiefte geotechnische Kenntnisse und Erfahrungen verlange. Das Aufschlussraster sei in diesen Abschnitten entsprechend zu verdichten sowie durch weitere Untersuchungen (Geophysik, Labor- bzw. in situ- Versuche) zu ergänzen. Das Baugrundgutachten solle neben einer umfassenden Beschreibung der auftretenden geotechnischen Situation im Trassenbereich (Schichtenaufbau, hydrogeologische Verhältnisse) anhand vorhandener Planunterlagen und Statiken zu den einzelnen Bauwerken auch konkrete Angaben zu erdstatischen Kennwerten, zu auftretenden Boden- und Felsklassen nach DIN 18 300, zu möglichen Gründungsvarianten und aufnehmbaren Sohlspannungen bei Brückenfundamenten, zur Gestaltung und Sicherung von Baugruben und Einschnittböschungen gemäß DIN 4124 einschließlich Standsicherheitsbetrachtungen zu felsmechanischen und hydrogeologischen Verhältnissen im Bereich des Tunnelbauwerkes sowie zur Wasserhaltung und deren Auswirkungen auf umgebende Bereiche beinhalten. Weiterhin sollten hinsichtlich der Möglichkeit des Auftretens betonaggressiver bzw. sulfathaltiger Wässer Grundwasserproben nach DIN 4030 untersucht werden.

Hydrogeologie/Grundwasserschutz

Der geplante Tunnel der Trasse VK4m quere im gesamten Verlauf Gesteine des Oberrotliegenden. Hierbei handele es sich um Konglomerate (Oberes und Unteres Wartburgkonglomerat). Das östliche Tunnelportal ende im Bereich des Mosbacher Grabens, hier träten die Gesteine des Muschelkalks zu Tage.

Wie bereits in der Stellungnahme vom 07.03.2011 dargestellt, befinde sich der westliche Teil des geplanten Tunnelbauwerkes in der Trinkwasserschutzzone III (weitere Schutzzone) von Wassergewinnungsanlagen (WGA), welche sich westlich der Elte im Raum Wolfsburg-Unkerode befänden. Die WGA erschließen hauptsächlich die Einheiten des Oberrotliegenden.

Das Oberrotliegende bilde einen zusammenhängenden Kluft-/Porengrundwasserleiter. Gemäß HOPPE [Die hydrogeologischen Grundlagen der Wasserversorgung in Thüringen, Jena 1952] hänge die Wasserführung der Rotliegendgesteine im Wesentlichen von der Klüftigkeit und nur in geringem Maße vom Porenvolumen ab. Bei Vorherrschen von Sandsteinen und Konglomeraten und entsprechender Klüftung wäre von einer guten Grundwasserführung auszugehen. In diesem Fall sei die mögliche Drainagewirkung einer Tunnelröhre durch geeignete bautechnische Maßnahmen wirksam zu verhindern.

18 Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie, Archäologische Denkmalpflege

Das Landesamt bestätigt die weitere Gültigkeit der Stellungnahme vom 29.03.2011.

Dort teilte das Landesamt mit, dass aus dem gesamten Trassenverlauf aller Varianten bisher keine archäologischen Denkmale bekannt seien.

Bei den Erdarbeiten zum Oberbodenabtrag könnten jederzeit Archäologica angeschnitten werden, da die Trassenführung in Teilen auch mögliche Altstraßenverläufe zur Querung des westlichen Thüringer Waldes aufnehmen („Hohe Sonne“).

Eine archäologische Begleitung des Oberbodenabtrags sei daher unbedingt erforderlich. Um Planungssicherheit zu schaffen, fordere das Landesamt den Abschluss einer Vereinbarung zur Untersuchung, Dokumentation und Bergung neu entdeckter archäologischer und paläontologischer Denkmale vor Beginn des Straßenbaus, nachdem die Trasse festgelegt worden sei.

19 Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie, Bau- und Kunstdenkmalpflege

Das Thüringische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie lehne die Planung der Variante V4 ab.

Zu der Variantenkombination VK4 habe man sich bereits in der Stellungnahme vom 02.03.2011 geäußert. Auch hierfür gelte somit die Ablehnung. Die damalige Stellungnahme beziehe sich auf VK4 bzw. auf den mit VK4 identischen Teil von VK5. Die Stellungnahme behalte für diese Variante die volle Gültigkeit.

Die Stellungnahme vom 02.03.2011 habe bzgl. der zu betrachtenden V4 und VK4 offensichtlich keine Beachtung gefunden.

1. Zur Nichtbeachtung der Stellungnahme vom 02.03.2011

Darstellung der Nutzungsart:

In der Stellungnahme vom 02.03.2011 sei bereits darauf hingewiesen worden (Punkt 4), dass die Nutzungsart falsch dargestellt sei. Diese Forderung zur Korrektur sei nicht beachtet worden (keine Korrektur, kein Kommentar).

Die Schloss- und Parkanlage Wilhelmsthal sei eine Schloss- und Parkanlage, die auch so genutzt und gegenwärtig zu einer Stätte der Kultur (Konzertstätte) und der Erholung (touristische Attraktion/Erholungsstätte) entwickelt werde. Die Darstellung als Gewerbegebiet in Unterlage 3.1 sei falsch und auch nicht erklärlich. Die Parkanlage werde bei Immissionsschutzbewertungen mit Friedhöfen gleichgesetzt und sei nach Immissionsschutzbewertung vergleichbar mit WA (DIN 18005, Teil1). Das Forsthaus habe eine Wohnnutzung. Das Waldhaus und der Jägerhof wiesen eine Beherbergungsnutzung auf. Zu dem Jägerhof gehöre die Bungalowanlage (unmittelbar an der geplanten Trasse), was einer Ferienhausnutzung entspreche. Diese Angaben seien zu korrigieren und zu berücksichtigen.

Betroffenheit von Wilhelmsthal durch VK4 (Erläuterung S. 13):

Es werde darauf hingewiesen, dass der Gasthof Jägerhof (ehemals Zum Auerhahn, somit der Schlossgasthof) zum Kulturdenkmal Schloss und Park Wilhelmsthal gehöre (s. Anlage und Stellungnahme vom 02.03.2011).

Insofern sei nicht nachvollziehbar, warum VK4 für Wilhelmsthal eine Aufwertung bedeuten solle, demgegenüber der Jägerhof eine erhöhte Belastung erfahre.

Selbstverständlich bedeute VK4 für Wilhelmsthal insgesamt eine erhöhte Belastung durch die massiven Eingriffe in die landschaftliche Umgebung als Teil des Gesamtgestaltungskonzepts (s. Stellungnahme 02.03.2011, Punkt 2).

Alternativvorschlag vom 02.03.2011:

Auf Seite 2 der Erläuterung werde erklärt, dass man die von Trägern vorgetragenen Modifizierungen nicht weiter verfolge und begründe dies.

In der Stellungnahme vom 02.03.2011 habe des Landesamt auch eine Modifizierung gefordert und dürfe wohl auch erwarten, dass man sich damit auseinandersetze. Das sei nicht geschehen.

2. Betroffenheit von Schloss und Park Wilhelmsthal, sowie von der Kulturlandschaft Wartburg-Wilhelmsthal durch V4

Erhöhte Verkehrsbelastung:

Der Ausbau der B 19-Bestandstrasse im Querungsabschnitt Wilhelmsthal habe eine erhöhte verkehrliche Belastung, somit vor allem eine erhöhte Verkehrslärmbelastung und die Zerschneidungswirkung für die Gesamtanlage zur Folge. Insofern gelte hierfür die bereits getroffene Feststellung (Stellungnahme v. 02.03.2011, Pkt. 2):

"Die Bemühungen des Freistaates, durch aufwändige Maßnahmen die Wilhelmsthaler Anlage wieder im Bewusstsein der Öffentlichkeit stärker zu etablieren, sie zu einem wichtigen kulturellen Standort und zu einer touristischen Attraktion zu entwickeln, würden mit der Umsetzung dieser Planvarianten empfindlich geschädigt."

Eingriffe in den Schlosspark:

Die vorgenannte Aussage gelte grundsätzlich auch für den Schlosspark. Um Missverständnisse auszuschließen, müsse festgestellt werden, dass die Straße hier durch den Park führe und ihn nicht nur tangiere. Bereits eine Erweiterung der Straße für Bankett, Graben oder eine Anhebung der Fahrbahn wegen Neigungsänderung etc. seien Eingriffe in die Substanz und Gestalt der denkmalgeschützten Parkanlage. Diese Eingriffe könnten nicht als selbstverständlich vorausgesetzt werden. Sie seien nicht zustimmungsfähig! Zusätzlich sei zu beachten, dass bei einem Ausbau der B 19 in diesem Abschnitt eine veränderte Anbindung der Schlossanlage nur durch einen massiven Eingriff in die Parkanlage möglich wäre. Eine solche sei auszuschließen.

Die Trassierung in Richtung Hohe Sonne:

Das Öffnen der Talau/Nebental Richtung Hirschstein bzw. Hohe Sonne stelle eine grundsätzliche Maßnahme im Raumkonzept der Anlage Wilhelmsthal durch Raumöffnung oder durch Übergreifen des Kernparkes in die Umgebung dar. Gerade der Raumbezug von Wilhelmsthal zur Hohen Sonne sei von großer Bedeutung, weil Wilhelmsthal als Teil der Kulturlandschaft Wartburg-Wilhelmsthal mit dem auch räumlich verbindenden Waldpark zu verstehen sei.

Gemäß Anlage 1 der Stellungnahme des Landesamtes sei dieser „Waldpark“ als Kernbereich der gestalteten Kulturlandschaft im Umfeld der Welterbestätte Wartburg Kulturdenkmal nach § 2(1) ThürDSchG einzustufen. Der Kernbereich lasse sich abgrenzen vom südlichen Stadtrand Eisenachs über das Burschenschaftsdenkmal mit Göpelskuppe, Weinstraße, Großer Drachenstein, Kleiner Drachenstein, Hirschstein, Hohe Sonne, Rennsteig, Georgental.

Diese räumliche Beschränkung gelte für die unmittelbar auf die Wartburg bezogene Ausgestaltung der Landschaft. Einen Höhe(n)punkt dieser Ausgestaltung stelle die hierin einbezogene Anlage der Hohen Sonne am Rennsteig (ursprünglich barocke Jagdschlossanlage mit Garten) dar. Hier sei bewusst der Sichtbezug zur Wartburg (Durchhieb durch G. König) hergestellt worden. Jenseits des Rennsteigs (Hochwaldgrotte, Schwalbennest, Prinzessinnenstieg etc.) seien bis heute Gestaltungsmaßnahmen erkennbar, die räumlich zu der im Eltetal liegenden Schloss- und Parkanlage Wilhelmsthal überleiten. Unter Hofbaumeister Krohne seien sogar Pläne für die Errichtung einer großzügigen Allee von der Hohen Sonne bis Wilhelmsthal entwickelt worden, die jedoch wegen der natürlichen Barrieren und der hohen Kosten nicht zur Ausführung gekommen seien.

Der Waldpark in seiner Gesamtheit stelle eine Verbindung zwischen der Stadt Eisenach, vor allem aber der Wartburg und der Anlage Schloss und Park Wilhelmsthal und somit die vom Großherzog angestrebte gestalterische Einheit von Wartburg und Wilhelmsthal her.

Wartburg und Wilhelmsthal als die beiden Kerne dieser Kulturlandschaft stünden dabei zueinander in enger Beziehung und strahlten jeweils auf ihre Umgebung aus. Die geplante Trassierung durch die Auenwiese in Richtung Hohe Sonne mit Einsenkung und Abschwenkung der Trasse in die östliche Raumfassung dieser Auenwiese, verbunden mit einer bis zu 30 m tiefen Einsenkung in diesen bewaldeten Bergrücken mit einer Aufweitung von 100 m zerstöre diese Nordseite des Parkraumes und damit auch die gestalterische Verbindung zwischen Wilhelmsthal und Wartburg als kulturlandschaftliche Einheit. Das sei ein nicht reversibler und auch nicht zu kaschierender Eingriff in eine für Thüringen einzigartige Kulturlandschaft (gemeint Kulturlandschaft Wartburg-Wilhelmsthal).

3. Alternativen

Die verlängerte Tunnellösung:

Es werde in der Antragsunterlage betont, dass in der neuen Variante 4 die Konflikte gegenüber der Siedlung Mosbach und gegenüber dem Jägerhof entschärft worden seien. Allein für den Schutz des etwa 150 m entfernten Ortsrandes Mosbach würden etwa 1,8 km Tunnel aufgewendet. Dies sei sehr löblich. Wenn ein geplanter Tunnel gleich um zwei Kilometer verlängert werde (von 1,3 auf 3,3 km) und dieser erhöhte Aufwand als vertretbar angesehen werde, dann müsse am Ende für Wilhelmsthal eine vertretbare Lösung erreicht werden, dann dürften auch Überlegungen für eine Alternativplanung zur Umgehung von Wilhelmsthal mit einer Verlängerung des Tunnels um ca. 500 m kein Tabu darstellen. Das Landesamt unterbreite deshalb zur Umfahrung von Wilhelmsthal eine Alternativvariante⁵.

In der Stellungnahme vom 02.03.2011 wies das Landesamt darauf hin, dass durch die Variantenkombination VK4 die Kulturdenkmale Pläncknerscher Rennsteig und die Schloss- und Parkanlage Wilhelmsthal betroffen seien. Sie würde daher im Abschnitt Wilhelmsthal abgelehnt.

Im Folgenden wurden vom Landesamt der Rennsteig als Kulturdenkmal und Erlebnisbereich sowie Schloss und Park Wilhelmsthal umfangreich dargestellt und hinsichtlich ihrer überdurchschnittlichen Bedeutung erläutert. Auf eine Wiedergabe wird an dieser Stelle verzichtet.

Es folgen die grundsätzlichen und detaillierten Darstellungen zu beiden Kulturdenkmalen:

Die geplante Trassenvariante VK4 verlaufe oberhalb von Wilhelmsthal (östlich von Wilhelmsthal) in Hanglage und müsse zudem einen großen Höhenunterschied überwinden. Daraus folgten die erheblichen Eingriffe in das anstehende Gelände mit Dammanlagen im Hangbereich mit Gradientenhöhen bis zu 15 m über dem anstehenden Gelände oder sehr aufwändigen Abtragungen verbunden mit sehr weiten und steilen Felsböschungen. Diese Maßnahmen würden zusätzlich ein Öffnen der Waldungen für Trassenbreiten von bis zu 100 m Breite erfordern, zuzüglich der notwendigen Grenzabstände der Waldungen zu den Böschungskanten. Davon betroffen seien die gesamte Ostwand, die dann nicht mehr natürlich gestaffelt sein könne, die dann nicht mehr geschlossen bewaldet sein würde und zusätzlich weit sichtbar Felsböschungen aufweise. Hierbei sei zusätzlich zu beachten, dass die extrem geöffneten Waldungen anschließend keinen natürlichen Waldrand ausbilden würden.

Die ausgewachsenen, aber dann randständigen Bäume würden nur zögerlich und auch nur spärlich von unten nachgrünen. Mit dieser Planung werde der Gesamteindruck des Wilhelmsthaler Parks in bestimmenden Teilen unwiederbringlich zerstört.

Die Trasse führe nur 50 m entfernt östlich am Park vorbei und würde im unmittelbar angrenzenden Bereich und in allen Aufweitungen mit Sichtbezug nach Osten, schließlich auch von den Aussichtspunkten (Schwalbennest) auf Wilhelmsthal auffällig sichtbar werden.

Diese Störung wiege deshalb so schwer, da die Wilhelmsthaler Anlage ihre Wirkung nur in Einheit mit der sie raumbildend prägenden und eben auch in ihre Gestaltung einbezogenen Umgebung entfalten könne. Die Störung für wesentliche Bereiche und Merkmale der Wilhelmsthaler Anlage würde derart unmittelbar und schwerwiegend, dass sie auf keinen Fall hinnehmbar sei. Die Bemühungen des Freistaates, durch aufwändige Maßnahmen die Wilhelmsthaler Anlage wieder im Bewusstsein der Öffentlichkeit stärker zu etablieren, sie zu einem wichtigen kulturellen Standort und zu einer touristischen Attraktion zu entwickeln, würden mit der Umsetzung dieser Planvarianten empfindlich geschädigt.

Im Bereich unterhalb des Hirschsteins (6+200 bis 6+500), wo der Erlebnisbereich des Rennsteiges betroffen wäre, sei eine bis zu 60 m breite Schneise im Wald bzw. im Gelände vorgesehen, welche im Plan als Dammanlage auf nordwestexponiertem Hang dargestellt werde. Die Gradienten befände sich bis zu 15 m über dem anstehenden Gelände.

Auf Grund der Hanglage werde die Gesamthöhe des Dammes (ab Unterkante der Böschung, Talseite) noch deutlicher ausfallen.

Der Hirschstein sei einer der wichtigsten Aussichtspunkte in unmittelbarer Nähe des Rennsteigs mit Blick nach Süden. Der betroffene Hangbereich liege unmittelbar unterhalb des Hirschsteins und würde die Sicht auf das Tal des ehemaligen Tiergeheges und auf Wilhelmsthal wesentlich verändern und den Reiz dieses wichtigen Blickpunktes erheblich beeinträchtigen.

Der westexponierte Hang nördlich des Prinzessinnenstiegs wäre ebenso von der vorgenannten Schneise betroffen. Es handele sich hierbei um eine vorgelagerte Bergkuppe, die sehr wichtig sei für

⁵ hierzu wurde der Stellungnahme des Landesamtes eine Anlage 2 beigefügt

die Staffelung des räumlichen Abschlusses auf der Ostseite der Wilhelmsthaler Anlage. Deren raumgestalterische Wirkung gehe durch die Eingriffe völlig verloren (weite Öffnung der Walddecke, Felsböschung oberhalb der Fahrbahn).

Im Bereich oberhalb des Jägerhofes (5+600 bis 5+950) würde in Dammlage mit bis zu 15 m der Gradienten über dem Gelände und bis zu 70 m Breite trassiert werden. Der historische Prinzessinnenstieg würde gequert und es wäre zusätzlich eine Lärmschutzwand erforderlich. Dieser Eingriff würde das Bild und die Erlebbarkeit des Parks im östlichen Bereich, besonders im Bereich des Jägerhofes grundlegend ändern und darüber hinaus zumindest auch in der Winterpause von allen Aufweitungen deutlich wahrgenommen werden und somit die Erlebbarkeit des gesamten Schlossbereiches und Parks beeinträchtigen.

Im Bereich am Unterhang der Kittelsthaler Wand (5+150 bis 5+550) sei eine Trassenbreite von 80 bis 100 m zuzüglich eines Sicherheitsabstandes der Bäume von der Oberkante Böschung mit einer Gradienten bis zu 17 m unterhalb des anstehenden Geländes vorgesehen in Verbindung mit einer dann extrem hohen felsigen Böschung oberhalb der Straße.

Die sehr nah gelegene Kittelsthaler Wand sei eine für den Raumabschluss sehr markante bewaldete Wand. Mit der Entfernung des Waldes im Unterhang und mit der Freilegung der Felsböschung würde der Gesamteindruck der Schloss- und Parkanlage massiv gestört. Dieser Eingriff würde von allen Aufweitungen sichtbar und im Bereich Forsthaus, Mühlteich und Waldhaus unmittelbar beeinträchtigend wirken.

Weiterhin werde die Einfädung der Bestandsstraße in die B 19n (4+800 bis 5+000) und deren Verlegung in die Aue kritisiert, wodurch die in die Tiefe wirkende Öffnung des Raumes in Form der Elteaue oberhalb der Wilhelmsthaler Anlage erheblich überformt würde. Die Elteaue solle bis Taubenellen frei gehalten werden.

Die Darstellung der Schloss- und Parkanlage Wilhelmsthal als Gewerbegebiet sei falsch und auch nicht erklärlich. Diese Anlage werde gegenwärtig zu einer Stätte der Kultur (Konzertstätte) und der Erholung (touristische Attraktion/ Erholungsstätte) entwickelt.

Die Parkanlage werde bei Immissionsschutzbewertungen mit Friedhöfen gleichgesetzt und sei nach Immissionsschutzbewertung vergleichbar mit WA (DIN 18005, Teil 1).

Das Forsthaus habe eine Wohnnutzung. Das Waldhaus und der Jägerhof wiesen eine Beherbergungsnutzung auf. Zu dem Jägerhof gehöre die Bungalowanlage (unmittelbar an der geplanten Trasse), was einer Ferienhausnutzung entspreche. Diese Angaben seien in den Planungsunterlagen zu korrigieren und zu berücksichtigen.

Aus den genannten Gründen halte es das Landesamt für erforderlich, eine Alternative, die auf der weitgehend optimierten Variantenkombination VK4 aufbaut, zu unterbreiten, die jedoch eine Störung der Wilhelmsthaler Anlage vermeide.

Dieser Vorschlag würde nördlich von Taubenellen von der bis dahin identischen Trasse nach Osten in Richtung Katztal abschnellen. Damit würde eine Anbindung der Bestandsstraße B 19 in die B 19n östlich der Elteaue ermöglicht. Der ab dem Katztal erforderliche Tunnel von etwa 1800 m Länge wäre für die Vermeidung der Störung von Wilhelmsthal hinnehmbar. Der Tunnelausgang wäre wieder mit der VK4 identisch.

20 Thüringer Landesbergamt

Die bergbauliche Stellungnahme Nr. 083/11 vom 02.03.2011 gelte für o. g. Raumordnungsverfahren für die Ergänzungsunterlage bzgl. der Variante V4 inhaltlich unverändert fort und werde bestätigt. Dem dort aufgeführten Hinweis sei gefolgt und der Rechtsinhaber der Bergbauberechtigung am Verfahren beteiligt worden.

Es würden durch das o.g. Vorhaben keine weiteren bergbaulichen Belange berührt. Andere Gewinnungs- und Aufsuchungsberechtigungen seien dort weder beantragt noch erteilt worden.

Hinweise auf Gefährdungen durch Altbergbau, Halden, Restlöcher und unterirdische Hohlräume i.S. des Thüringer Altbergbau- und Unterirdische Hohlräume-Gesetzes im Bereich der Variante V4 lägen dem Thüringer Landesbergamt nicht vor.

Die ebenfalls einbezogene **Bergwerkseigentümerin Helmut Beisheim (Ifd. Nr. 52)** hat sich nur im Rahmen des ersten ROV (VK1-5) geäußert. In dem Schreiben vom 05.06.2012 wurde

keine Zustimmung zur Verfügung über die von den Variantenkombinationen 1-3 betroffenen Flächen des Bergwerkseigentums „Etterwinden“ (Gesteine für Schotter und Splitt) erteilt.

In der Stellungnahme vom 02.03.2011 stellte das Thüringer Landesbergamt fest, dass durch die VK4 keine bergbaulichen Belange berührt würden und man deshalb dieser Variante zustimme.

21 Trink- und Abwasserverband Eisenach-Erbstromtal

Im Verlauf der B 19n seien Trinkwasserschutzzonen, Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen einschließlich Fernmeldekabel vorhanden (vgl. nachstehende Tabelle).

Streckenkilometrierung laut Planunterlage 16 Maßstab 1 : 10.000	VK 4 Verlauf der B 19 n ab nördlichem Tunnelportal "Rennsteig" bis Bauende	Streckenkilometrierung laut Planunterlage 16 Maßstab 1 : 10.000	V 4 Verlauf der B 19 n ab nördlichem Tunnelportal "Rennsteig" bis Bauende
von 9+100 bis 9+200	Trinkwasserortsnetzleitung in Mosbach, Waldbadstraße		
von 11+500 bis Bauende	Trinkwasserschutzzonen III, II und I für die Wassergewinnungsanlagen im Hörseltal (Bohrbrunnen Eichrodt Hy Wutha 3/77 und Rothenhof Hy Wutha 2/77)	von 11+500 bis Bauende	Trinkwasserschutzzonen III, II und I für die Wassergewinnungsanlagen im Hörseltal (Bohrbrunnen Eichrodt Hy Wutha 3/77 und Rothenhof Hy Wutha 2/77)
von 11+600 bis Bauende	Trinkwassergewinnungsanlage Bohrbrunnen Rothenhof Hy Wutha 2/77	von 11+600 bis Bauende	Trinkwassergewinnungsanlagen Bohrbrunnen Rothenhof Hy Wutha 2/77 und Bohrbrunnen Eichrodt Hy Wutha 3/77
von 12+400 bis 12+500	Trinkwasserleitung WW Sondra - Eisenach DN 400 Hume und Fernmeldekabel südlich der Hörsele	von 12+400 bis 12+500	Trinkwasserleitung WW Sondra - Eisenach DN 400 Hume und Fernmeldekabel südlich der Hörsele
von 12+600 bis 12+700	Abwasserkanal Wutha - Eisenach DN 800 SB und Fernmeldekabel	von 12+600 bis 12+700	Abwasserkanal Wutha - Eisenach DN 800 SB und Fernmeldekabel
von 12+750 bis 12+850	Trinkwasserleitung Wutha - Eisenach DN 250 GGG und Fernmeldekabel	von 12+750 bis 12+850	Trinkwasserleitung Wutha - Eisenach DN 250 GGG und Fernmeldekabel
von 13+000 bis Bauende	Trinkwasserleitung Wutha - Stockhausen DN 250 Stahl und Fernmeldekabel	von 13+000 bis Bauende	Trinkwasserleitung Wutha - Stockhausen DN 250 Stahl und Fernmeldekabel
von 13+100 bis Bauende	Trinkwasserschutzzonen II und III für die Gewinnungsanlage Quelleich Stockhausen	von 13+100 bis Bauende	Trinkwasserschutzzonen II und III für die Gewinnungsanlage Quelleich Stockhausen

Für die Wassergewinnungsanlage im Hörseltal (Bohrbrunnen Rothenhof Hy 2/77), die nach der Errichtung der neuen Straße nicht mehr nutzbar sein werde, sei eine Ersatzkapazität durch den Träger der Straßenbaumaßnahme in Abstimmung mit dem Trink- und Abwasser-Verband zu schaffen.

Bei Arbeiten in den vorhandenen Trinkwasserschutzzonen II und III müssten die Auflagen der unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Wartburgkreis und der unteren Wasserbehörde der Stadt Eisenach beachtet und eingehalten werden.

Während der Bauarbeiten seien die Bestandsanlagen des TAV Eisenach-Erbstromtal zu sichern und zu schützen.

22 Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbehandlung Horschlitter Mulde-Berka/Werra

Der Zweckverband teilte mit, dass er beabsichtige, voraussichtlich ab dem Jahr 2015 die Kläranlage Etterwinden einschließlich einer Regenentlastungsanlage (RÜB) zu errichten. Der genaue Standort könne auf Grund der noch laufenden Planung noch nicht genau festgelegt werden. Den etwaigen Standort habe man auf dem der Stellungnahme beiliegenden Plan eingezeichnet.

Die Stellungnahme vom 28.02.2011 werde dem Grunde nach aufrechterhalten.

Darin informierte der Zweckverband, dass sich die in der Stellungnahme formulierten Anmerkungen ausschließlich auf die Gemarkung Etterwinden bezögen.

Im Bereich der Kisseler Straße werde die Zufahrt zu der Quelle des Zweckverbandes, die sich im Wald befinde, und zum Hochbehälter, welcher sich auf dem Flurstück 178/2 am Waldrand befinde, gekreuzt. Aus den Planunterlagen sei keine Zufahrt zu Wassergewinnungs- und -speicheranlagen ersichtlich.

Vom Hochbehälter führe über die Kisseler Straße eine Wasserversorgungsleitung in den Ort. Es müsse jederzeit gewährleistet sein, dass an dieser Leitung im Bedarfsfall gearbeitet werden könne.

Parallel zur alten B 19, Ortsausgang Richtung Wilhelmsthal, solle etwa auf dem Flurstück 705 die zentrale Kläranlage für Etterwinden errichtet werden. Der Baubeginn sei nach dem mit dem zuständigen Ministerium abgestimmten Abwasserbeseitigungskonzept für 2018 vorgesehen. Entsprechend der vorliegenden Planung erfolge die Anbindung der B 19n auf die alte B 19 etwa in Höhe des Flurstückes 445. Die Querung der Elte könne etwa in der Höhe des vorgesehenen Kläranlagenstandortes erfolgen.

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben könne der Standort der Kläranlage nicht weiter in Richtung Bebauung verschoben werden.

Im Zusammenhang mit der geplanten zentralen Abwasserreinigung müsse von der Brücke über die Nürnberger Straße entlang des kleinen Grabens, der in die Elte münde, weiter entlang der Elte ein Verbindungssammler bis zur Kläranlage errichtet werden. Die Baufreiheit und der Zugang zu dieser Anlage müsse jederzeit gewährleistet sein.

23 Deutsche Bahn AG

Bezug nehmend auf die vorgelegten Unterlagen werde bahnseitig im Auftrag der DB Netz AG und der DB Energie GmbH im Rahmen der Beteiligung Träger öffentlicher Belange wie folgt Stellung genommen.

Grundsätzlich bestünden keine Einwände gegen die Ergänzungstrasse.

Die vorgelegte Variante sähe eine Querung der Strecke Halle- Guntershausen durch eine Straßenüberführung vor.

Der betroffene Abschnitt sei Bestandteil des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes für Hochgeschwindigkeitsverkehre (TEN HGV). Das Bauwerk müsse deshalb unter Einhaltung der Technischen Spezifikation Interoperabilität (TSI) Infrastruktur (INS) und Energie (ENE) für Strecken des TEN HGV geplant und errichtet werden.

Gegenwärtig liefen im betroffenen Streckenabschnitt Planungen zur Geschwindigkeitserhöhung, die Inbetriebnahme dieser Geschwindigkeitserhöhung sei für 2017 vorgesehen.

Somit müsse für den geplanten Neubau der Straßenüberführung über die Strecke Halle-Guntershausen ab diesem Zeitraum von einer Streckengeschwindigkeit von 200 km/h ausgegangen werden.

In unmittelbarer Nähe befinde sich das Unterwerk (UW) Eisenach der DB Energie GmbH. Abstände von größer 30 m zum UW-Zaun seien unbedingt einzuhalten. Die Zuwegung zum UW sei ständig sicher zu stellen. Die Funktionstüchtigkeit des UW einschließlich der Einspeisung in die Oberleitungsanlage müsse gewährleistet sein.

24 Straßenbauamt Südwestthüringen

Die vom Straßenbauamt Südwestthüringen beabsichtigte Straßenbaumaßnahme B 19 Wald-fisch-Etterwinden müsse bei der weiteren Planung der Variante 4 berücksichtigt werden.

Bzgl. der Anlagenunterlagen zur Variante 4 werde darauf hingewiesen, dass bei der bestandsnahen Führung der B 19n zwischen Etterwinden und Wilhelmsthal im Sinne einer einheitlichen Streckencharakteristik unbedingt die Trassierung außerhalb der OD Wilhelmsthal richtlinienkonform zu verbessern sei.

Die gewählten Radien (R 100, R 200, R 300) und teilweise die Bogenlängen seien zu gering. Es fehlten Übergangsbögen und es seien gleichsinnig gekrümmte Kurven mit zu geringen Zwischengeraden vorgesehen. Diese Punkte müssten bei der Weiterbearbeitung nochmals geprüft und korrigiert werden.

Die Gradienten ca. zwischen Bau-km 4+500 und 5+300 ist zu verbessern. Der Kuppenhalbmesser bei Bau-km 4+977,580 und der Wannenthalbmesser bei 5+125,082 sowie die dazugehörigen Tangentenlängen seien viel zu gering bemessen. Der Abstand der vorgenannten Brechpunkte müsse deshalb unbedingt vergrößert werden. Einschränkungen seien erst ca. ab Bau-km 5+400 (Mühlteich, Steilböschungen, 00 Wilhelmsthal) gerechtfertigt.

25 Thüringer Energie

Seitens der Firma Thüringer Energie, vertreten durch die TEN Thüringer Energienetze GmbH, gebe es bei Berücksichtigung zahlreicher detaillierter Hinweise zu Schutzabständen, zur Gewährleistung der Standsicherheit der Masten usw. keine Einwände.

Im ausgewiesenen Trassenbereich Variante V4 befänden sich Stromversorgungsanlagen der TEN Thüringer Energienetze GmbH (wurden der Stellungnahme als Anlage beigelegt). Gasversorgungsanlagen seien nicht vorhanden.

Im Bereich des ROV bzgl. der Variante V4 bestünde zurzeit kein Investitionsbedarf des Netzbetreibers.

Das vom Vorhaben Variante 4 betroffene Gebiet werde insbesondere von der 110 kV-Doppelleitung Einschleifung UW Farnroda gekreuzt (Bau-km 12+500 bis 13+000).

Diese 110 kV-Freileitung werde auch künftig für die Gewährleistung der Energieversorgung im westlichen Raum Thüringens benötigt. Sämtliche Maßnahmen, die den Betrieb, die Wartung sowie die Störungsbeseitigung betreffen, müssten jederzeit möglich sein. Des Weiteren müssten Zugang und Anfahrbarkeit der einzelnen Maststandorte uneingeschränkt gewährleistet bleiben.

Sollte ein Umbau der 110 kV-Freileitung und damit zusammenhängende weitere Maßnahmen erforderlich werden, seien diese mit der Thüringer Energienetze GmbH vertraglich zu vereinbaren. Die Kosten für einzuordnende Netzmaßnahmen gingen zu Lasten des Verursachers bzw. würden über geltende Rahmenverträge geregelt werden.

26 50Hertz Transmission GmbH

Im Plangebiet befänden sich derzeit keine Anlagen der 50Hertz Transmission GmbH (u.a. Umspannwerke, Freileitungen und Informationsanlagen) und seien in nächster Zeit auch nicht geplant.

27 Thüringer Fernwasserversorgung

Im Verfahrensbereich befänden sich keine Anlagen der Thüringer Fernwasserversorgung.

28 Verbundnetz Gas AG

Gemäß der durch die GDMcom mbH Leipzig vorgelegten Stellungnahme befänden sich im Bereich des Vorhabens Anlagen der Erdgasversorgungsgesellschaft Thüringen-Sachsen mbH Erfurt (EVG), jedoch keine Anlagen der ONTRAS Gastransport GmbH (ONTRAS) und VNG Gasspeicher GmbH, Leipzig (VGS).

Die EVG-Fernleitungstrasse sei in der Anlage zur Stellungnahme im Übersichtsplan „Vertiefer Variantenvergleich“ B 19n, M 1:10000, sowie in einem Übersichtsplan (TK 25) dargestellt, woraus die Berührungspunkte des Vorhabens mit den Anlagen erkennbar seien.

Zum jetzigen Planungsstand (ROV) seien u.a. folgende Hinweise und Auflagen zu beachten:

- Gegen das Vorhaben bestünden grundsätzlich keine Einwände.
- Im Schutzstreifen dürften für die Dauer des Bestehens der Anlagen keine baulichen Anlagen errichtet oder sonstigen Einwirkungen vorgenommen werden, die den Bestand oder Betrieb der Anlagen vorübergehend oder dauerhaft beeinträchtigen/ gefährden könnten.
- Bereits jetzt weise man darauf hin, dass in Kreuzungs-, Überbauungs- und Näherungsbereichen Sicherungs- und Anpassungsmaßnahmen am EVG-Anlagenbestand erforderlich werden könnten. Die erforderlichen Maßnahmen an den jeweils betroffenen Anlagen könnten erst mit Vorliegen konkreter Planungen festgelegt werden.

29 Deutsche Telekom AG

Die Deutsche Telekom AG hat sich zum aktuellen ROV nicht geäußert. Aus der zum ersten ROV vorliegenden Stellungnahme vom 17.02.2011 geht jedoch hervor, dass die damalige Vorzugsvariante VK4 seitens der Deutschen Telekom AG wegen zahlreicher Berührungspunkte als die aus deren Sicht ungünstigste eingeschätzt worden ist. Da die aktuell zur Diskussion stehende Variante V4 in einigen Abschnitten in gleichen Bereichen verlaufen soll, wird nachfolgend die Stellungnahme vom 17.02.2011 wiedergegeben:

Im Bereich der Trassenvarianten würden an verschiedenen Stellen mehrere hochwertige Telekommunikationslinien die geplante Trasse kreuzen. Es sei wahrscheinlich, dass diese Telekommunikationslinien geschützt, geändert oder verlegt werden müssten.

Die erforderlichen Maßnahmen an den Telekommunikationslinien der Telekom müssten im Rahmen des noch folgenden Planfeststellungsverfahrens mit der Gesamtmaßnahme abgestimmt werden.

Aus Sicht der Telekom stelle die Variantenkombination 4 nicht die Vorzugsvariante dar, da es hier zu sieben Kreuzungen mit hochwertigen Telekommunikationslinien komme. Diese hochwertigen Fernkabel seien nur mit unverhältnismäßig hohen finanziellen und personellen Aufwendungen zu ändern bzw. zu verlegen. Aus diesem Grund stellten für die Telekom die anderen Variantenkombinationen eine deutlich bessere Alternative dar.

Durch die Variantenkombination 4 werde das Interesse der Telekom an Unversehrtheit ihres Eigentums, sowie die ungestörte Nutzung ihres Netzes deutlich mehr beeinträchtigt als bei den anderen Variantenkombinationen.

30 Bundeswehr Wehrbereichsverwaltung Ost

Durch das Vorhaben würden Belange der Bundeswehr nicht berührt.

31 IHK Erfurt

Die Industrie- und Handelskammer stimme der Variante V4 zu, verweise jedoch auf die Dringlichkeit der Fortführung der Trasse bis zur BAB 4 mit Realisierung der Ortsumfahrung Stockhausen.

32 Thüringer Bauernverband e.V.

Der Thüringer Bauernverband schließt sich vollumfänglich der Stellungnahme des Kreisbauernverbandes Eisenach/Bad Salzungen e.V. an.

Einleitend sei zunächst festzustellen, dass aus Sicht des Kreisbauernverbandes die Vorgaben der oberen Landesplanungsbehörde aus dem Festlegungsprotokoll vom 08.02.2007 insbesondere im Hinblick auf die Belange der Agrarstruktur nicht annähernd umgesetzt worden seien. So gäbe es u.a. unter Punkt 3 für das Schutzgut Boden konkrete Anforderungen an den Vorhabenträger, in den weiteren Planungsschritten substantielle Aussagen zur Betroffenheit der Landwirtschaft, zur Flächeninanspruchnahme, zu den Wegebeziehungen, wie auch zu dem zu erwartenden Kompensationsumfang, zu treffen. Gleichzeitig sollten entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung oder Behebung von Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Belange benannt werden. Derartige Informationen ließen sich den Unterlagen nicht entnehmen.

Auch wenn die Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau diese Sachverhalte evtl. nicht explizit einfordere, halte der Kreisbauernverband die entsprechende Auflage aus dem Festlegungsprotokoll insofern für legitim und außerordentlich wichtig, da ein derart umfangreiches Straßenbauprojekt insbesondere der Land- (und Forst)wirtschaft unmittelbar die wesentlichste Produktionsgrundlage, nämlich den Boden, entzöge und somit erheblich in die betriebswirtschaftlichen Belange und Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Unternehmen eingreife. Insofern könne nachfolgend auf Grund der fehlenden näheren Aussagen die Auswirkungen des Vorhabens auf die Landwirtschaft nicht abschließend beurteilt und auch keine Variante im Ergebnis favorisiert werden.

Weiterhin würden seitens der Landwirtschaft grundsätzlich erhebliche Bedenken gegen das Gesamtvorhaben erhoben. So komme dem beplanten Gebiet, wie auch die entsprechenden Festlegungen im Regionalen Raumordnungsplan und die Ergebnisse der UVS zeigten, eine außerordentlich hohe Bedeutung bei der Sicherung der verschiedenartigen ökologischen Funktionen zu. Im Ergebnis werde insgesamt ein Gebiet mit hohen und höchsten Raumwiderständen zerschnitten.

Für die Landwirtschaft bedeute das, dass letztendlich neben den bereits hohen Flächenentzügen und Zerschneidungswirkungen durch das Vorhaben selbst zusätzlich wesentlich erhöhte Kompensationsanforderungen getragen werden müssten.

Nicht zuletzt sei hier auf die erheblich anfallenden Massenüberschüsse hingewiesen. Hierfür fänden sich in den Unterlagen noch keinerlei Konzepte zum Umgang damit. Da aber auch hier allein aus Kostengründen eine relativ trassennahe Lösung umgesetzt werden würde, seien weitere wesentliche und derzeit in keiner Weise einzuschätzende Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft vor Ort anzunehmen.

Vor den genannten Hintergründen solle den Belangen der Agrarstruktur bei den weiteren Planungsschritten tatsächlich eine ausreichende Wichtung zukommen und sich dies in den Planunterlagen widerspiegeln. Dies erscheine mit Blick auf die erst jetzt - nach Bau und Inbetriebnahme der BAB 71 und Nordverlegung der BAB 4-, tatsächlich einzuschätzenden Verkehrsströme sinnvoll. Nicht zuletzt sei davon auszugehen, dass trotz geplantem Bau der B 19n ein nicht unerheblicher Zielverkehr von und nach Eisenach auf der alten B 19 verbleiben werde. Insofern wäre das Kosten-Nutzenverhältnis der jetzigen Trassenvarianten grundsätzlich zu hinterfragen.

Gegen die Vorzugsvariante 4 bestünden seitens des Kreisbauernverbandes Bedenken, da diese Variante laut Unterlagen von vornherein (ohne nähere Betrachtung notwendiger Deponieflächen bzw. des zusätzlichen Flächenbedarfs für die Überschussmassen aus dem 3.325 m langen Tunnel) eine Versiegelung von 10,6 ha und einen Flächenentzug durch Überformung von 24,6 ha beanspruche. Zum Kompensationsbedarf werde keine Aussage getroffen. Erfahrungsgemäß ergebe sich aber hieraus eine hohe Betroffenheit für die Landwirtschaft.

Zudem sei festzuhalten, dass im Bereich der OU Etterwinden erhebliche Einschnitte in die Agrarstruktur zu erwarten seien. Neben Flächenentzügen und erheblichen Erdbewegungen sei hier insbesondere auf die Zerschneidungswirkung sowie die Unterbrechung des Wege- und Gewässernetzes hinzuweisen. So müssten westlich Etterwinden auf Grund von 3 unterbrochenen Wegen mindestens 2 Über- bzw. Unterfahrten sowie eine Trassen begleitende Wegeführung vorgesehen werden. Auch sei das gesamte Gebiet melioriert. Die vorhandenen Dränanlagen wären daher durch entsprechende umfangreiche Baumaßnahmen zu sichern und in ihrer Funktionsfähigkeit zu erhalten.

Derzeit würde die B 19 im Bereich zwischen Etterwinden und Wilhelmsthal für die Erschließung der angrenzenden Grünlandflächen durch die Landwirtschaft intensiv mitgenutzt. Soweit dies mit dem geplanten Ausbau der B 19 ausgeschlossen werden solle und Feldzufahrten von der B 19n nicht mehr möglich seien, wäre an dieser Stelle ein umfangreiches neues landwirtschaftliches Wegenetz für hohe Beanspruchung einzurichten. Dies hätte neben den zusätzlichen Kosten einen weiteren Flächenentzug für die LW zur Folge.

Die Eingriffswirkungen im Offenlandbereich von Wutha-Farnroda durch Variante V4, wie Wegezerschneidung, Neuanlage von Gräben und Gewässern und Trassen begleitenden Wegen, Durchschneiden von Weidekomplexen, Ackerflächen sowie von Drainagen, seien ebenso als erheblich anzusehen.

Bei der Variante VK4 seien die gesamte Trasse und der Tunnel etwas kürzer wie bei der V4. Damit fiel nicht so viel Überschussmaterial an wie bei Variante V4. Der dauerhafte Flächenentzug sei bei VK4 mit 42,7 ha höher als bei Variante V4 mit 35,2 ha. Zu notwendigen Kompensationsmaßnahmen seien keine Aussagen gemacht worden.

Zusammenfassend komme der Kreisbauernverband zu dem Ergebnis, dass die Variante V4 gegenüber der Variante VK4 wahrscheinlich vorrangig zu betrachten sei. Grundsätzlich bestünden auf Grund der Schwere des Eingriffes erhebliche Bedenken gegenüber der Umsetzung des Gesamtvorhabens.

Nicht zuletzt weise der Kreisbauernverband auf den im Wartburgkreis geschaffenen Flächenpool für A/E-Maßnahmen hin. Sofern es tatsächlich zur Umsetzung des Bauvorhabens komme, werde hiermit gefordert, im Rahmen der Planung der Kompensationsmaßnahmen für dieses Projekt auch auf diesen Pool zurückzugreifen und somit eine großflächige weitere Inanspruchnahme von Landwirtschaftsflächen auf diese Weise wirkungsvoll zu vermeiden.

33 BUND, Landesverband Thüringen e.V. (einschließlich Kreisverband Wartburgkreis und Eisenach)

Der BUND weise darauf hin, dass insbesondere die Hinweise im Zusammenhang mit der VK4 aus der Stellungnahme vom 03.03.2011 komplett aufrecht gehalten würden und inhaltlich voll auf die jetzt vorgelegte Variante V4 übertragbar seien.

In der zur V4 abgegebenen Stellungnahme konzentriere sich der BUND daher auf die zusätzlich zur Verfügung gestellten Texte und Karten, insbesondere auf:

1. Einschätzung zur Variante 4 (V4) - Fledermäuse und Vögel - Kurzbericht, Thomas Faulstich (26.04.13)
2. Ergänzungsunterlage: Variante 4 einschließlich Vergleich zu VK4 (ohne Ortsumfahrung Wutha-Farnroda)
3. Verkehrserhebung Juni 2013
4. Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung

Durch die geplante Baumaßnahme in einem sich positiv entwickelnden Kultur- und Landschaftsraum würden 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 zeige positive Entwicklungen (vgl. Besucherzahlen Tag des offenen Denkmals 2013 und der Kulturveranstaltungen im Schloss 2011ff). Wilhelmsthal werde 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 fügten 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 zunehmend erkannt und gewürdigt werde.

Durch eine zusätzliche aktive Zu- bzw. Durchführung von Verkehr werde 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.

Schutzgüter wie geologisch-hydrologische Strukturen, Kleinklima, Wasserhaushalt, Flächenverbrauch, Fauna und Flora würden massiv und unwiederbringlich in Mitleidenschaft gezogen.

Gesetzliche Mindeststandards (z.B. das Verschlechterungsverbot nach WHG, FFH-Verträglichkeit) könnten auch bei hohem technischen Aufwand selbst in einer Abwägung zum voraussichtlichen Nutzen nicht eingehalten werden.

In weiten Teilen seien die im ROV bisher vorgelegten Unterlagen nicht mit ausreichend validen Zahlen, Fakten und Daten hinterlegt, Fehlschlüsse oder Falschfolgerungen abgeleitet und Methoden fehlerhaft angewendet worden.

Der Verlauf der Trasse V4 führe auf einer Länge von 1,5 km und einem Abstand von ungefähr 500 m vom Waldrand am Fischbachtal zu einer buchstäblichen Durchschneidung des Kohlberges. Eine weitere zusätzliche Belastung des Gebietes resultiere aus dem Bau eines

1,2 km langen Überholstreifens im Abschnitt Kohlberg auf einer noch verbleibenden Strecke von etwa 6,5 km.

In Wilhelmsthal werde der Bereich zwischen Hirschstein und Denkmalensemble durch bis zu 30 m tiefe und ca. 200 m breite Einschnitte komplett morphologisch überformt.

Auch nach Begutachtung dieser Unterlagen und erneuter Analyse der inhaltlichen Darlegungen und Darstellungen lehne der BUND Thüringen den Bau der B 19n ab. Im Ergebnis fordere der BUND Thüringen den Untersuchungsraum für das Vorhaben neu zu fassen und mit einer klaren Zielstellung zu versehen. Andernfalls sei komplett auf die Umsetzung des Vorhabens zu verzichten (vgl. auch Anmeldung von Fernstraßen-Alternativen B 19n Etterwinden – Wutha-Farnroda durch den BUND Thüringen, 31.07.13).

Aufgrund unzureichender Datenbasis, Mängeln im methodischen Vorgehen und der hohen Wertigkeit der Schutzgüter des betrachteten Planungsraumes erscheine eine rechtskonforme Realisierung der vorgelegten Variante V4 nicht möglich, was mit der Stellungnahme des BUND belegt werden solle.

Bewertung der ROV-Unterlagen zum Naturschutz

Hinweise zum Vorgehen im Verfahren und zum Bewertungsprozess:

Es blieben die Hinweise bestehen, dass faunistische und floristische Arterfassungen nicht ausreichend gründlich oder gar nicht durchgeführt für folgende Artenspektren worden seien:

- Limnologische Untersuchungen
- Arthropodische, entomologische (insbesondere coleopterologische, apidologische und orthopterologische) Untersuchungen
- Vertebratische, dabei besonders herpetologische und ornithologische Untersuchungen
- Malakologische Untersuchungen
- Mykologische Untersuchungen

Die Zahl der erfassten Arten läge auch nach Vorlage der „Ergänzungsunterlage und dem Kurzbericht - Einschätzungen zur Variante 4 - Fledermäuse und Vögel“ (26.04.13) immer noch unter den zu erwartenden und in vergleichbar vielfältigen Lebensräumen festgestellten Artenzahl.

"Die vergleichende Gegenüberstellung der prognostizierten Auswirkungen auf die Schutzgüter sowie ein schutzgutübergreifender Vergleich werden verbal-argumentativ für eine belastbare qualitative und nachvollziehbare Bewertung der alternativen Variante 4 vorgenommen. Auf eine flächenscharfe Betrachtung wird aufgrund des Planungsmaßstabes verzichtet." (Ergänzungsbericht, S.6).

Dieses Vorgehen werde seitens des BUND Thüringen als ungeeignet eingeschätzt, um bei den formulierten Zielvorgaben des ROV der Berücksichtigung besonderer ökologischer Wertigkeit, zu geeigneten belastbaren Ergebnissen zu gelangen.

Leider würden Vergleiche, welche die V4 positiv darstellen sollten, zu einer virtuellen Vorbelastung (z.B. VK4) gezogen. Richtig sei aber, dass der konkrete Betrachtungsraum derzeit weitgehend unvorbelastet wäre. Dadurch werde ein Zerrbild erstellt, das bei der verbal-argumentativen Vorgehensweise zusätzliche Fehlurteile impliziere. Vergleiche hierzu

Ergänzungsbericht, S.7: "Demgegenüber reduziert sich die Verlärmung von bisher unbelasteten Erholungsräumen durch die V4 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.

Die ermittelten Daten neuerer Verkehrszählungen und daraus gezogene Schlussfolgerungen (siehe Kapitel "Bewertung der Verkehrssituation") entsprächen nicht den prognostizierten Angaben im ROV.

Erhebliche Konfliktpotentiale resultierten aus den hohen bis sehr hohen Raumwiderständen, die sich aus den entsprechenden Beeinträchtigungen von Schutzgütern unterschiedlichster Art ergäben und die nur unvollständig wieder gegeben worden seien. Die in der Raumwiderstandskarte ausgewiesene Abgrenzung von Bereichen mit hohem Raumwiderstand könne nicht durchgängig begründet nachvollzogen werden.

Zunehmende Lärm-, Staub- und Schadstoffimmissionen würden sich in negativer Weise auf die Gesundheit, Freizeit, Wohnqualität, Tourismus, Wohnbebauung, Gewerbe und die Naturgüter auswirken und damit insbesondere auf die Gesamtvitalität der Lebenstraumstrukturen. Der Raum sei kaum vorbelastet, Entlastungen seien nur teilweise wirksam, da nicht vollständig (z.B. durch kompletten Rückbau von Trassen) entlastet werden könne.

Die Schutzgüter Klima, Luft, Boden und Wasser würden signifikant den negativen Wirkungen, hervorgerufen durch die gesamte Bauphase des Projektes und später durch den zusätzlichen Lkw- und Pkw-Verkehr, ausgesetzt sein.

Die Möglichkeit der Nutzung vorhandener Strecken und Bauwerke (u.a. Nullvariante) sei insgesamt zu wenig geprüft worden. Die zugrunde gelegenen Kriterien seien intransparent und könnten nicht auf Validität überprüft werden.

Eine Aufstellung und Bewertung der zum massiven Entzug von land- und forstwirtschaftlicher Fläche führenden Planung sei nicht vorhanden.

Es fehlten Begründungen in der Ergänzungsunterlage, die eine Stellungnahme erschwerten (Seite 2):

"Bei der Modifizierung wurden folgende Aspekte aus dem ROV im Rahmen der Optimierung nicht weiter verfolgt:

- Weitere nördliche Verschiebung des westlichen Tunnelportals in den Bereich westlich des Hirschsteins mit Beibehaltung der alten Trasse der B 19 bis nördlich der Einmündung der L 3020 (Wartburgkreis). (...).
- Keine Durchschneidung des LSG "Thüringer Wald" und des gleichnamigen Naturparks (Thüringer Landesverwaltungsamt, Referat 410 - Naturschutz)."

Diese Prämissen würden die Verträglichkeit des Eingriffes aus naturschutzfachlicher Sicht erheblich entschärfen. Eine Begründung auf Basis der Großräumigkeit der Schutzgebiete sei nicht geeignet.

Die Begründung des Baugrundes für V4 (Ergänzungsunterlage, Seite 3) sei nicht nachvollziehbar. Diese Argumentationen sei ohne quantitative Bewertung irreführend, da bei allen Querungen des Thüringer Waldes annähernd gleiche geologische Strukturen gequert werden müssten.

Beobachtungen des BUND Thüringen belegten, dass die B 19 beim LKW-Verkehr stark durch Maut-Ausweichverkehr geprägt sei. Eine systematische Erhebung und abgeleitete verkehrsrechtliche Maßnahmen dazu seien heute schon möglich und erforderlich. Die gemäß der Ergänzungsunterlage, Seite 4 vorgeschlagene Sperrung der Hohen Sonne könne dann beurteilt werden, wenn ausreichende Daten vorlägen. Möglicherweise sei die Sperrung für LKW-Fernverkehr bereits ausreichend.

Aussagen zur aktuellen Kostenschätzung, Bauunterhaltung und zu Folgekosten (z.B. Tunnelfeuerwehr etc.) fehlten.

Schutzgüter Klima und Luft

Klimatisch hoch bedeutsame Flächen repräsentierten die Kaltluftentstehungsgebiete im Einzugsgebiet der Siedlungen betreffend Mosbach, Eisenach und Wilhelmsthal. Kalt- und Frischluftbahnen seien gegenüber Zerschneidung bzw. Hemmung oder Umleitung des Kalt- und Frischluftflusses hochempfindlich. Darüber hinaus bestünde eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag. Bewertungen und Schlussfolgerungen diesbezüglich wiesen Mängel auf. Es sei bereits auf Staulagen hingewiesen worden. Systematische umweltmeteorologische Untersuchungen und Abschätzungen nach dem Stand der Technik z.B. auf Basis von VDI 3786 und VDI 3783 fehlten.

Schutzgut Boden

Die Ausführungen zur Bodenkunde seien spärlich und beschränkten sich vorwiegend auf Aussagen zur Flächeninanspruchnahme und zum Bodenschutzwald. Eine fachgerechte Datenerhebung und sachgerechte Beurteilung der Befunde sei zu erwarten, um zu geeigneten Schlussfolgerungen z.B. auf Basis des Bundesbodenschutzgesetzes zu gelangen.

Hydrologische und geologische Aspekte

Die Variante V4 verlaufe in weiten Teilen durch Wasserschutzgebiete. Die Einschränkungen für den Güterverkehr in diesem Zusammenhang würden nicht bewertet, seien aber erforderlich.

Die auf Seite 11 Ergänzungsbericht getroffene Aussage, dass auf den Grundflächen über den Tunneln beider Varianten keine grundwasserbedingten Auswirkungen auf die Vegetation zu erwarten wären, sei hydrogeologisch sowie ökologisch nicht haltbar. Auch beste hydrogeologische Voruntersuchungen und Abschätzungen behielten aufgrund möglicher kleinräumiger geologischer Störungen, die teilweise auch erst durch den Eingriff herbeigeführt werden können, ein hohes Risiko dauerhafter Veränderungen des Grundwassers.

Tatsache sei, dass es keine verlässlichen Angaben zur hydrogeologischen Situation des Gebietes gebe. Sowohl das Rotliegende als auch der Buntsandstein würden in Abständen und Sperrschichten durchquert. Es sei allgemein bekannt und gilt wissenschaftlich als abgesichert, dass alle in einem Gebiet vorkommenden Baumarten einen natürlichen Selektionsprozess als Anpassung an die hydrogeologischen Verhältnisse ihres Lebensraumes ausgesetzt seien. Eine Verringerung des Wasserangebotes durch ungewollte Grundwasserabsenkung oder Drainagewirkung würde einer Trockenlegung gleichkommen und hätte erhebliche Auswirkungen zur Folge!

Der BUND Thüringen sehe damit einen indirekten Eingriff mit unmittelbaren direkten Auswirkungen auf das Ökosystem am Rennsteig im FFH-Gebiet für nicht vermeidbar. Eine ständige Bedrohung der Grundwasservorkommen, Quellen und Bäche stellten Havarien größerer Fahrzeuge, schlimmstenfalls eines Tanklastfahrzeuges, dar.

Nicht nachvollziehbar sei diesbezüglich die in der UVS, Ordner 1, Tabelle, Seite 119 getroffene Aussage, dass Stoffeinträge durch Unfälle (Öl, Schmierstoffe, Diesel werde erst gar nicht erwähnt) sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase als in ihren Wirkungen nicht entscheidungsrelevant eingestuft würden. Diese Aussage sei unrealistisch. Diese Einschätzung zur Gefährdung des Wassers als primär wichtigstem Schutzgut für Mensch und Natur solle ausreichen, um massive Vorsorgemaßnahmen für Bau und Betrieb der B 19n zu fordern. Betroffene Trinkwasserschutzgebiete erforderten dies. Eine entsprechende Bewertung sei nicht ausreichend begründet und anzuzweifeln.

Ergänzungsbericht, S. 9: "Auf den Grundflächen über den Tunneln beider Varianten sind keine grundwasserbedingten Auswirkungen auf Vegetationsbestände zu erwarten."

Diese Aussage würde als Annahme verstanden und in Zweifel gezogen. Tunnelbauprojekte, bei denen ätiologische Zusammenhänge verifiziert werden könnten, wiesen häufig Schäden an der umgebenden Vegetation auf. Da diese Ursache-Wirkungs-Beziehungen schwer nachweisbar seien, müsse hier vom Vorsorgeprinzip ausgegangen werden, wenn nicht vor-

herige aufwändige hydrologisch-pedologisch-geologische Untersuchungen ausgeführt werden sollten.

Biotop- und Lebensraumverluste

Die durch den Trassenbau der V4 veranschlagten Waldverluste würden auf etwa 13 ha beziffert. Leider erfolgten keine Aussagen über die Wertigkeit und den Zustand der betroffenen Waldbilder außerhalb des FFH-Gebietes. Es handele sich überwiegend um wertvolle Rotbuchenbestände, gemischt mit Eichen, Kiefern und Fichten. Es sei von einer ökologischen Wertigkeit auszugehen, die den Waldgemeinschaften innerhalb des FFH-Gebietes entspräche. Aufgrund der speziellen Strukturen im Übergang geologischer Gesteinsformationen könnten diese sogar noch artenreicher sein. Besonderer Wert komme diesen Waldgebieten durch die großräumige Unzerschnittenheit zu, die nicht zu kompensieren sei.

Die vorhandenen unterirdischen Hohlräume im Gebiet seien systematisch nicht erfasst und kartiert, Erschütterungen aus Bau- und Betriebsphase generell nicht ausreichend bewertet worden.

Zu den Schadstoffeinträgen :

Eine Berechnung der Schadstoffeinträge (entsprechend der Angaben in den zur Verfügung gestellten Unterlagen) über eine Entfernung von rund 2 km (Tunnelportal Ost bis Ende Kohlberg) ergebe, dass diese bis 25 m rechts und links vom Fahrbahnrand reichen würden. Dieser Abschätzung könne nicht gefolgt werden. Zur Ermittlung diffuser Emissionen und Belastungsbewertung seien aktuelle Vorgaben heran zu ziehen, wie sie z.B. von der Kommission zur Reinhaltung der Luft regelmäßig veröffentlicht würden.

Die Exposition nur sehr schwach vorbelasteter Bereiche durch aufgewirbelten, abgeriebenen oder emittierten Feinstaub nehme durch zusätzlichen Verkehr deutlich zu. Insbesondere die erzeugten Belastungen von Feinstaub, der durch adsorbierte polyzyklische Kohlenwasserstoffe besonders schädlich für Mensch, Umwelt und Natur sei, werde in Teile des Planungsgebietes neu eingebracht. Das sei insbesondere auch im Zusammenhang mit den mikroklimatischen Verhältnissen im Planungsraum als äußerst kritisch zu bewerten. Diese Zusammenhänge würden nicht beachtet.

Ergänzungsbericht, S.7: "Es ist von lufthygienischen Immissionen in bisher wenig belasteten Teilbereichen auszugehen, dies trifft auf beide Varianten zu. Keine entscheidungserheblichen Unterschiede ergeben sich für die Tunnelportale, die sich in mehr als 500 m Abstand von Siedlungen befinden."

Dieser Einschätzung könne nicht gefolgt werden, da Kfz-Emissionen teilweise schwerer als Luft seien, Inversionswetterlagen, bestimmte Schutzgüter und Abflussrichtungen nicht bewertet worden seien. (vgl. Anmerkung zum Schutzgut Klima und Luft)

Schutzgut Fauna:

Es würden relativ allgemeine Aussagen getroffen bzw. der Einfluss des Projektes auf Natur und Umwelt werde fachlich unzureichend mit Aussagen bewertet, die dann der Realität nicht gerecht würden. Zum Beispiel fehlten Angaben, wie Verluste an Amphibien und Vögeln vermieden bzw. minimiert werden sollten. Obwohl das Gebiet vom Tunnelportal Ost bis zum Ende des Kohlbergwaldes Lebensraum sehr vieler Arten sei, was besonders dadurch bedingt werde, dass der Kalksteinuntergrund des benachbarten Arnberges und Buntsandstein im Bereich des gegenüberliegenden Kohlberges dicht aneinander grenzten. In den Ausführungen der Planunterlagen hingegen fänden sich keine Maßnahmen zum Amphibien-, Vogel- und Säugetierschutz. Beispielsweise läge der Sophienbadteich als größtes von mehreren Amphibiengewässern nur etwa 450 m von der Querung des Gebietes durch die Trasse entfernt. Bei einer seriösen Bestandsaufnahme des Teilschutzgutes Tiere hätte man erwarten dürfen, dass die notwendigen Schutzmaßnahmen als zwingend erforderlich deklariert wor-

den wären. Hierzu gehörten mehrere Untertunnellungen der Trasse bzw. Grünbrücken über die Trasse vom Tunnelportal Ost bis Ende Kohlberg.

Nicht zutreffend sei die Behauptung in der

Ergänzungsunterlage Seite 12 "der Rückzugsraum der Wildkatze wird geringfügig tangiert".

Allein im Zeitraum Februar bis Mai 2011 habe der BUND im Gebiet die Wildkatze nachweisen können. Die Behauptung im Ordner zu Variante V4, die Vorkommen der Wildkatze würden nur am Rande berührt, sei unzutreffend. Die Art wäre in ihrer Population durch die Trasse stark gefährdet!

Nach den dem BUND Wildkatzenbüro vorliegenden Daten aus dem Eingriffsgebiet (eigene Daten und Daten der Arbeitsgemeinschaft Artenschutz Thüringen - genetische Nachweise) sei von einer gravierenden Zerstörung von Ruheplätzen und Reproduktionsorten der Europäischen Wildkatze in den Bereichen der geplanten Baumaßnahmen auszugehen. Vor dem Hintergrund der erst in den letzten 15 Jahren sich langsam erhöhenden Nachweisdichte im nordwestlichen Thüringer Wald sei nach Einschätzung des Projektleiters Rettungsnetz Wildkatze auch eine maßnahmenbedingte Gefährdung dieser lokalen Wildkatzenpopulation keinesfalls auszuschließen.

Zu den unmittelbar im Gebiet nachgewiesenen, durch die Trasse besonders gefährdeten Vogelarten gehörten Schwarzstorch, Schwarzspecht, Mittelspecht, Roter Milan und eine Reihe Fledermausarten. Zu bemängeln sei außerdem, dass für wirbellose Tiere, vor allem Insekten, keinerlei Erhebungen im ROV berücksichtigt worden seien. Mit großer Wahrscheinlichkeit kämen im betreffenden Gebiet Arnberg/Kohlberg FFH-Arten, wie z.B. der Hirschkäfer vor. Weitere Rote Listen-Arten aus der Gruppe der Nacht- und Tagfalter würden durch den Verkehr einen drastischen Rückgang verzeichnen. Da .größtenteils nachtaktive Insekten vorrangig zum Nahrungsspektrum der Fledermäuse gehörten, ergäben sich zwangsläufig negative Folgen für die Populationsentwicklung derselben.

Zitat: "Grundsätzlich stehen die überformten Flächen dem Naturhaushalt zur Verfügung".

Daraus lasse sich schlussfolgern, dass sämtliches Niederschlagswasser mit allen Schadstoffen, die durch den Verkehr freigesetzt würden, in den Boden gelange, d.h. 28,3 ha überformte Fläche (ein 2,83 km langer und 100 m breiter Streifen) wäre an seinen Rändern den Immissionen des Verkehrs ausgesetzt. Das Gebiet gelte bisher als weitestgehend schadstoffunbelastet! Insofern stünde die zitierte Aussage im Widerspruch zu den Richtlinien des Boden- und Grundwasserschutzes. Eine Bedrohung der Wasserversorgung des Einzugsgebietes sei ebenfalls nicht auszuschließen.

Ergänzungsbericht, S. 9: "Die Einstufung der zu erwartenden faunistischen Betroffenheit und die Bewertung der V 4 im Vergleich zur VK 4 erfolgte im Abgleich mit den bisherigen faunistischen Untersuchungen (vgl. FAULSTICH 2013)"

Dieses "Gutachten" läge den Unterlagen zum ROV bei. Es bringe keine neuen Erkenntnisse, sei inhaltlich nicht aussagekräftig, fachlich nicht belastbar und handwerklich fraglich ausgeführt. Schlussfolgerungen beruhten nicht auf aktuellem Erkenntnisstand der einschlägigen Fachgebiete. Der BUND Thüringen empfehle neutrale Fachgutachter z.B. aus dem Bereich der IFT Thüringen oder dem Verein Thüringer Ornithologen, die den Untersuchungsraum aus eigener Erfahrung kennen würden, mit Fachgutachten zu beauftragen. Es gebe Hinweise, dass nicht alle Fledermausarten erfasst worden seien. Auch die Kleine Hufeisennase sei im Gebiet bekannt.

Die im Ergänzungsbericht getroffenen Aussagen zur Kompensation bei Avifauna (nicht kompensierbar), Gewöhnungseffekt (wissenschaftliche Belege fehlen), Rückzugsraum Wildkatze seien nicht belegbar. Nachgewiesene Reptilienfunde würden für Wilhelmsthal nicht berücksichtigt.

Bezüglich des den Antragsunterlagen beigefügten Materials "Einschätzung zur Variante 4 (V4) - Fledermäuse und Vögel, KURZBERICHT" (Thomas Faulstich, 26.4.13) kritisierte der BUND, dass nur ein Kurzbericht vorläge, obwohl schon in der Einwendung 2011 zum ROV die Art der Datenerhebung zu Flora und Fauna kritisiert worden sei. Alle Karten seien noch die gleichen wie damals, die Fehler nicht korrigiert.

Die Einschätzung zur Variante 4 (V4) - Fledermäuse und Vögel sei auf der Basis fehlerhafter und unvollständiger Daten geschrieben worden.

Schutzgut Landschaft:

Starke Reliefveränderungen im Bereich des nördlichen Tunnelausgangs zwischen Geisberg und Heiliger Berg von etwa 250 m Länge, großen Einschnittböschungen von etwa 100 m Breite am oberen Rand sowie weitere Bereiche mit Einschnitt- und Dammböschungen im Bereich des Kohlberges über eine Strecke von 1,4 km mit durchschnittlichen Breiten von etwa 60 m würden gravierende Änderungen des Reliefs der Landschaft darstellen. Die Verletzung der Hangpartien sei entgegen der Aussagen auf Seite 12 am Kohlberg stärker durch V4 als durch VK4.

Visuelle Beeinträchtigung bestünde bei der jetzigen B 19 kaum, da sie meistens dem natürlichen Geländeverlauf folge und der Bewuchs bis an die Trasse heranreiche. Die V4 bestünde auch im Bereich Wilhelmsthal aus tiefen Einkerbungen. Hierbei könne keinesfalls von unerheblicher visueller Beeinträchtigung gesprochen werden.

Es würden wesentliche Fernblicke nicht berücksichtigt, wie z.B. Schwalbennest, Sichtachsen des Schlossensembles Wilhelmsthal, Drachen- oder Hirschstein.

Die im Ergänzungsbericht, S. 8 vorgestellte Argumentation

"Die Beeinträchtigung von Fernblicken" stellt ein vergleichsweise untergeordnetes Kriterium dar, (...) Allerdings sind keine Unterschiede zwischen den Varianten zu erkennen"

können nicht verstanden werden. Sichtachsen des Denkmalensembles Wilhelmsthal seien genau so wenig berücksichtigt worden wie die des Außenparks Wilhelmsthal. Im Übrigen stelle Schönheit und Eigenart der Landschaft kein untergeordnetes Schutzziel des Bundesnaturschutzgesetzes dar! Sie seien auch als Teile der touristischen Infrastruktur von Wilhelmsthal gemäß Regionalplan zu erhalten.

Konfliktsituation für unzerschnittene Räume:

Der westliche Thüringer Wald stelle aus Sicht des Naturschutzes ein wichtiges Bindeglied in der Vernetzung natürlicher Großräume des Hainich und des Harzes im Norden, der Rhön im Süden und des Thüringer Waldes mit Verlängerung in das Erzgebirge im Osten und den Böhmer Wald im Südosten dar.

Die Bedeutung des Gebietes sei insbesondere in der Tatsache begründet, dass durch die hohe Dichte an Biotopen unterschiedlichster Strukturen und die starke Vernetzung eine hohe Biodiversität vorhanden sei. Dadurch könnten die genetischen Pools vorhandener besonders schützenswerter Arten eine ausreichende Größe zur Sicherung ihres dauerhaften Fortbestandes bewahren. Das spiegele sich auch in der hohen Konzentration der ausgewiesenen Schutzgebiete unterschiedlicher Funktionalitäten und von internationalem Rang wieder.

Insbesondere größere zusammenhängende Waldflächen an den Flanken des Thüringer Waldes, die überwiegend von touristischen und dem Druck der Freizeitsuchenden des Rennsteiges verschont geblieben seien, stellten im westlichen Thüringer Wald große zusammenhängende Rückzugsräume für Flora und Fauna dar und stärkten durch die weitgehend intakten Ökosysteme auch die Lebensgrundlage der in der Region lebenden Menschen.

Obwohl die B 19 das Gebiet um die Hohe Sonne und die B 84 das Gebiet um den Vachaer Stein durchquerten, könne aufgrund der kurvenreichen Strecke davon ausgegangen werden,

dass sich die Fahrzeuge mit relativ niedrigen Geschwindigkeiten bewegten. Infolge dessen lägen die durch den Verkehr bedingten Mortalitätsraten an Säugern und Vögeln auf niedrigem Niveau.

Die einspurig ausgebaute Ortsverbindungsstraße L 2118 zwischen Etterwinden und Ruhla werde aufgrund geringer Breite und Verkehrsaufkommen als subdominant eingeschätzt. Unter Vernachlässigung dieser Querung ergebe sich ein unzerschnittenes Gebiet von näherungsweise 100 km, das den besonderen Schutz der Regionalplanung für sich beanspruchen müsse.

Kultur- und Sachgüter

Die positive Darstellung der VK4 für den Schlossbereich sei bei optischer und akustischer Dimension der Planungsgrundlage nicht nachvollziehbar. Auch die Aussage im Ergänzungsbericht, S. 13

"Die Beeinträchtigung des Kulturdenkmals "Schloss und Park Wilhelmsthal" werden sich durch die V 4 aus denkmalpflegerischer Sicht gegenüber dem Bestand nicht erhöhen"

widersprüche der gegebenen Verkehrsprognose.

Bewertung der Verkehrssituation

Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)

Aus dem 1. Entwurf des Landesentwicklungsplanes Thüringen 2025 (LEP)⁶ zitiert der BUND in seiner Stellungnahme nachfolgende Werte der voraussichtlichen Bevölkerungsentwicklung 2009 bis 2025 im Wartburgkreis

	2009	2015	2025	Entwicklung in %
Personen	131.820	123.219	108.185	- 17,93%

Als aktuellen Stand 31.12.2011 für den WAK nennt der BUND aus der Quelle Thüringer Landesamt Statistik (TLS) 129.484 Einwohner.

Zudem werde nach Einschätzung des BUND bis 2050 von einem Verlust der Gesamtbevölkerung von bis zu 40% ausgegangen. Zur Prognose des Verkehrsaufkommens sei nicht ersichtlich, wie der demografische Wandel berücksichtigt worden sei.

Verkehrsaufkommen

Die ursprünglich als Ziel des ROV formulierte großräumige Anbindung der Räume Mühlhausen im Norden und Wasungen / Suhl im Süden könne prinzipiell auch erfolgen, ohne den westlichen Thüringer Wald mit seinen naturräumlichen Besonderheiten zu schneiden (vgl. auch Anmeldung von Fernstraßen-Alternativen B 19n Etterwinden - Wutha-Farnroda durch den BUND Thüringen, 31.7.13). Interessant sei, dass dieses Ziel in der Ergänzungsunterlage nicht formuliert werde!

Der BUND Thüringen unterstreiche in diesem Zusammenhang die Kritik an der genannten präjudizierenden Vorgehensweise der getrennten Raumordnungsverfahren.

Folgend einige Fehler, die in der Verkehrsprognose 2025 auffielen:

Ergänzungsbericht, S.7: "Im Zuge der südlichen Stadteinfahrt von Eisenach (Wartburgallee) ergeben sich durch die V 4/VK 4 mit einer Verkehrsreduzierung um 9.150 Kfz/24 h gleichermaßen hohe Entlastungswirkungen."

Interessant sei allerdings, dass derzeit nur ca. 6000 KFZ/24h dort führen (Zählstelle BAST Hohe Sonne).

⁶ im LEP, Tabelle 1, Seite 7, bezieht man sich auf den Gebietsstand 31.12.2008; als Quelle werden dort das TLS 2011 sowie eigene Berechnungen und Zusammenstellungen des TMBLV angegeben

Bei der Analyse seien Straßen in die Planung einbezogen worden, welche nicht vorhanden, geplant oder für den Verkehr freigegeben seien:

- Vom Kreisverkehr OA Wutha-Farnroda/Eisenach führe eine Straße direkt zur AS Eisenach-Ost/Großenlupnitz, welche nicht existiere und bis 2025 nicht geplant sei, mit einem Verkehrsaufkommen von 11.400 Kfz/Tag (Anlagen Seite 6, 9 und 12).
- Für die Ortsdurchfahrt Stockhausen werde ein Schwerlastverkehr von 853 Fahrzeugen erwartet. Diese Straße sei für den Schwerverkehr gesperrt.
- Auf dem Radweg in Wutha-Farnroda, Bahnhofstraße (ehemaliger Bahndamm), würden 1.200 Kfz/Tag erwartet. Hier sei aber kein Durchgangsverkehr möglich.
- Die Schönauer Straße in Wutha-Farnroda sei nicht für den Durchgangsverkehr nach Schönau freigegeben, es würden aber bis 1.200 Kfz/Tag prognostiziert.
- Die Verbindungsstraße zwischen Krauthausen und Madelungen werde vermutlich als zurückgebaut betrachtet, da dort nur von einem Verkehrsaufkommen von 50 bis 100 Kfz/Tag ausgegangen worden sei.

Die ermittelten Verkehrszahlen der Prognose entsprächen in keiner Hinsicht dem Verkehrstrend der letzten 12 Jahre. Das für 2013 prognostizierte Verkehrsaufkommen sei nicht nachvollziehbar.

Die Auswertung der automatischen Verkehrszählung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) zeige in dem Zeitraum von 2000 bis 2012 ein stabiles ständig sinkendes Verkehrsaufkommen.

Die vorgelegte Prognose sehe jedoch eine ganz andere Entwicklung für einen Zeitraum der nächsten 12 Jahre vor. Hier solle sich der Verkehr gegenüber den realen Zahlen verdreifachen.

Auch für den unmittelbar nächsten Zeitraum 2012 bis 2013 könne bei den Prognosezahlen keine reale Prognose nachvollzogen werden. Die über 12 Jahre stabilen Verkehrstrends sollten sich innerhalb eines Jahres um 20% ändern.

Die Verkehrszahlen der Prognose entsprächen nicht den zu erwartenden Fahrzeugaufkommen, sondern dienten der Begründung des geplanten Bauvorhabens. Dies versuche der BUND an weiteren Beispielen zu zeigen:

- Der Quell- und Zielverkehr der B 19 nach/von Eisenach werde derzeit mit ca. 60 % angegeben, welches etwa 4.000 Kfz/Tag entspräche. Für 2025 werde auf Seite 11 der "Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung" festgestellt, dass hinsichtlich der Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2025 von einer 100 %-igen Auslastung der Gewerbegebiete und somit von einem Anstieg der Beschäftigtenzahlen ausgegangen würde. Ein hohes Potenzial zur Erweiterung zeigten dabei die Gewerbegebiete Wutha-Farnroda, Eisenach-Ost, Eisenach-Stadtmitte, Eisenach-Thälmannstraße (Kasernengelände), Eisenach-Nord (Stregda, Stockhausen) und Kindel. Dies werde als Begründung für den untypisch steigenden Verkehr in Richtung Eisenach verwendet. Der Verkehr über die jetzige B 19 "Hohe Sonne" solle sich entgegen des größeren Quell- und Zielverkehrs nach/von Eisenach auf 2.150 Kfz/Tag verringern.
- Die Verkehrsentwicklung in und um Eisenach werde von 2013 bis 2025 sehr unterschiedlich prognostiziert. Bei den grünen Markierungen würden nur geringe Verkehrsänderungen erwartet, die roten Markierungen zeigten dagegen hohe Unterschiede. Eine ausreichende Auswertung des Ursprungs- und Zielverkehrs mit flächenscharfer Erfassung als Basis belastbarer Prognosen läge nicht vor.

Insgesamt liesen die aktuellen Verkehrsprognosen zur Begründung einer Notwendigkeit des Neubaus der Trasse VK4 bzw. V4 eine deutliche Diskrepanz gegenüber unabhängigen Verkehrszählungen erkennen. Die prognostischen Aussagen zum Verkehrsaufkommen seien weit von der realen jetzigen wie auch zukünftigen Verkehrssituation entfernt, d.h. sie lägen teilweise bis zu 100 % und mehr über den jeweiligen Ist-Werten.

Als Richtwert sei seit einigen Jahren eine Anzahl von durchschnittlich ca. 6.000Kfz/Tag ermittelt worden. Die logische Folge der durch den Bau der V4 verursachten, zunehmenden

Verkehrsdichte wäre ebenso eine zunehmende Belastung der Oststadt und des Nordens von Eisenach. Besonders die Anwohner der Langensalzaer Straße wären mit ungefähr 7.100 Kfz/Tag konfrontiert, während im Mariental aufgrund der weit auseinander liegenden Bebauung und des umfangreichen Großgrüns mit durchschnittlich 6.000 Kfz/Tag zum jetzigen Zeitpunkt eine deutlich geringere, negative Beeinflussung (Lärm, Abgase, Erschütterungen) zu verzeichnen sei.

Netzbelastungspläne seien nicht korrekt berücksichtigt. Auch eine CO₂-Bilanz für die nachhaltige Bewertung des Projektes sei zu fordern und läge nicht vor.

Verkehrsprognosen würden aus Modellen mathematisch abgeleitet. Grundlage für die Validität daraus abgeleiteter Aussagen sei, dass die ermittelten Eingangsdaten richtig erfasst wurden und auf das geeignete Modell in korrekter Weise angewendet würden.

Es sei aus den Unterlagen nicht nachvollziehbar, ob das integrierte Thüringer Modell (oder andere Modelle und Teilmodelle) für den konkreten Betrachtungsgegenstand geeignet, richtig angewendet und gültige Ausgangsdaten (u.a. Kenngrößen und Matrizen) genutzt worden seien.

Aufgrund der extremen Unstimmigkeit zwischen eigenen Beobachtungen, vergangenen Prognosen und in der Vergangenheit nicht eingetretener Hochrechnungen, sowie den dargelegten Fehlern und Unstimmigkeiten sei derzeit davon auszugehen, dass wenige der angenommenen Prämissen erfüllt seien oder zukünftig würden.

Auch im Rahmen der Gemeindeinformation Wutha-Farnroda zum ROV am 08.10.2013 sei vom Planungsbüro INVER eingeräumt worden, dass eine Prognose aufgrund häufiger lang anhaltender Baustellen und diverser Störungen während der Zeiträume zur Datenerhebung im Planungsbereich hohe Risiken berge.

Wesentliche Aussagen der Verkehrsprognose stützten sich nach Ihrer Aussage auf das integrierte Verkehrsmodell für Thüringen. Hier hieße es unter anderem:

"Ziel einer nachhaltigen Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs ist es daher, die bestehenden Mobilitätsbedürfnisse mit einem minimalen ökonomischen Aufwand und einer umfassenden Schonung der natürlichen Ressourcen zu befriedigen. Bei allen verkehrsprogrammatischen und planerischen Lösungen sollten daher bereits im Vorfeld die möglichen Umweltwirkungen abgeschätzt und bei der Entscheidung berücksichtigt werden."

Das werde im jetzigen ROV als nicht erfüllt erachtet.

Diese exemplarischen Beispiele zeigten nach Auffassung des BUND, dass die gewählten Voraussetzungen für die Verkehrsprognose falsch gewählt worden seien. Mit falschen Voraussetzungen könne keine real zu erwartende Prognose erstellt werden. Die Ergebnisse dieser "Fortbeschreibung der Verkehrsuntersuchung" für das "ROV Neubau der B 19n Etterwinden - Wutha-Farnroda" könnten aus diesen Gründen nicht für die Planung verwendet werden.

Für das "ROV Neubau der B 19n Etterwinden - Wutha-Farnroda" seien somit keine verwendbaren Verkehrsprognosen vorhanden.

Hinweise zu rechtlichen Aspekten

Hierzu verweise der BUND auf die Ausführungen in der Stellungnahme vom 03.03.2011.

FFH-Verträglichkeit und Konfliktsituationen für den Artenschutz (Seite 15/16):

Zitat: "Keine der beiden Varianten führt unter Berücksichtigung aller möglichen und sinnvollen Maßnahmen zu einer Beeinträchtigung der Erhaltungsziele".

Zunächst lasse sich eine flächenscharfe Trennung zwischen den Flächen des FFH-Gebietes und den angrenzenden, nicht ausgewiesenen Flächen in Bezug auf Beeinträchtigungen durch Tunnelbau und nachfolgendes Verkehrsaufkommen nicht aufrecht erhalten, sie sei populationsbiologisch falsch und damit aus natur- und landschaftsschutzfachlicher Sicht kontraproduktiv.

Die bestehenden Lebens- und Fortpflanzungsbedingungen der im Gebiet vorkommenden FFH- und Rote-Liste-Arten würden mit hoher Wahrscheinlichkeit in Teilen erheblich beeinflusst, da der Selektionsdruck das natürliche Anpassungspotential überschreiten könne. Dies habe zur Folge, dass die ohnehin schon geringen Populationsdichten vieler Tierarten ihre kritischen Untergrenzen unterschreiten würden, was zum Verschwinden der Art im Gebiet führen könne. Es bedürfe weiterhin keiner näheren Erläuterung, dass es durch die mehrjährigen Tunnel- und Erdarbeiten im Zuge der Trassierung zu zusätzlichen störenden Einwirkungen auf die vorhandenen Tier- und Pflanzenarten kommen werde. Der Umfang dieser teilweise irreversiblen Beeinträchtigungen sowohl für den Baumbestand des Gebietes als auch die vorkommenden Tierpopulationen (aus allen wichtigen systematischen Gruppen) lasse sich definitiv nicht voraussagen. Bei der Wildkatze würde die Mortalitätsrate möglicherweise bedrohliche Werte annehmen.

Abschließend sei noch einmal auf die zu erwartenden hohen Verluste an Insekten und deren Funktionen in der Nahrungskette hinzuweisen. Die Artenschutzprüfung sei in ihren Schlussfolgerungen und der Ausführung nicht ausreichend.

"Die direkte und dauerhafte Inanspruchnahme eines (Teil-)Habitats einer Art des Anhangs II FFH-RL oder einer Art nach Anhang I bzw. Art. 4 Abs. 2 VRL, das in einem FFH-Gebiet bzw. in einem Europäischen Vogelschutzgebiet nach den gebietsspezifischen Erhaltungszielen zu bewahren oder zu entwickeln ist, ist im Regelfall eine erhebliche Beeinträchtigung." (vgl. Fachkonventionsvorschläge, LAMBRECHT + TRAUTNER 2007).

Auch außerhalb des FFH-Gebietes Nordwestlicher Thüringer Wald seien durch das Vorhaben FFH-Arten (z.B. Wildkatze, Kammmolch, mehre Anhang II-Fledermausarten, aktuelle Hinweise auf den Luchs) und Lebensraumtypen vom Vorhaben betroffen. Da diese in immannten ökologischen Beziehungen zueinander stünden (vgl. auch Ausführungen zur Unzerschnittenheit), seien Rückwirkungen auf das FFH-Gebiet zu erwarten, wenn Tunnel in gleichen Habitatstrukturen am Rand eines Schutzgebietes enden würden. Aus Sicht des BUND Thüringen handele es sich bei diesen Gebieten de facto um FFH-Gebietsstatus.

Ergänzungsbericht, S. 15: "Eine Inanspruchnahme von FFH-Lebensraumtypen und Fledermaus-Habitatflächen im FFH-Gebiet findet bei der V 4 nicht statt."

Diese Aussage sei nicht haltbar.

Landesentwicklungsplanung und Regionalplanung gäben Ziele vor:

„Flächeninanspruchnahmen und Nutzungsänderungen, die diese Räume in ihrer Funktionsfähigkeit erheblich beeinträchtigen können, werden aufgrund der klimaökologischen Belange vermieden. (...) Dafür ist es erforderlich, möglichst großflächige störungsarme Lebensräume als Grundgerüst eines Biotopverbundsystems zu erhalten, soweit erforderlich zu entwickeln und zu vernetzen. Nicht durch Störungen beeinträchtigte und unzerschnittene Landschaften sind für den Artenschutz bedeutsam.“ (Begründung zu G 5.1.9 LEP)

Diesem Ziel, das auch in der Bundesverkehrswegeplanung gemäß dem Entwurf der Grundkonzeption vom 1. Februar 2013 eine Begrenzung der zusätzlichen Flächenneuinanspruchnahme als Teilziel, eine klare Priorisierung zugunsten von Erhaltungsinvestitionen sowie Maßnahmen zur Engpassbeseitigung fordere, werde durch die Planung B 19n insbesondere der V4 nicht Rechnung getragen.

Umfang und Erheblichkeit der Beeinträchtigung seien nicht korrekt ermittelt worden. Die Bewertung von hoch wertvollen Lebensraumtypen und Arten über eine Potenzialabschätzung halte der BUND für nicht zulässig. Derartige Vorgehensweisen seien wissenschaftlich gesehen von geringem Aussagewert. Außerdem dürfe die Untersuchung und Bewertung hochrangiger Gebiete nicht an den Grenzen eines FFH-Gebietes enden. Gleiches gelte für die eingerichteten Tabuzonen.

Eine Berücksichtigung der Kenntnisse und Daten der anerkannten Naturschutzverbände und Träger öffentlicher Belange sei nicht ausreichend erfolgt.

Die dem Legalschutz nach § 18 ThürNatSchG unterliegenden Biotope seien nicht ausreichend erfasst und bewertet worden.

Daraus abgeleitet ergebe sich aus Sicht des BUND zwingend das Erfordernis, den Planungsraum für das ROV erneut zu öffnen. Aufgrund der einmaligen natürlichen Gegebenheiten im Westlichen Thüringer Wald lasse sich der hier formulierte Zielkonflikt nicht lösen.

Aus Sicht des BUND werde das formulierte Ziel bereits mit dem Ausbau der B 62 in weiten Teilen erreicht, die eine geeignete Anbindung an das zukünftige Autobahndreieck BAB44 und BAB4 bei Herleshausen ermögliche, ohne dass auf den letzten 10 km der Thüringer Wald aufwändig gequert werden müsse.

Resümee

Aufgrund der inhaltlichen Fehler im Verfahren und der Fehlinterpretation der Ergebnisse lehne der BUND die bisherigen Ergebnisse dieses Raumordnungsverfahrens als sachlich unzureichend ab. Der „Abschließenden umweltfachlichen Beurteilung“ im Ergänzungsbericht Seite 18f könne inhaltlich nicht gefolgt werden. Das vorliegende Material sei nicht geeignet, die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt in ausreichendem und sachgerechtem Umfang zu erfassen und mit den Erfordernissen der Raumordnung abzustimmen. Angesichts der dargestellten Konfliktsituationen müsse aus der Sicht des BUND von erheblichen, negativen und irreversiblen Entwicklungen für die benannten Schutzgüter ausgegangen werden.

Die Interessen von Natur und Menschen im Untersuchungsraum würden auch mit einem längeren Tunnel der Variante V4 immer noch unzureichend berücksichtigt. Zukünftigen Generationen würden Entwicklungs- und Gestaltungshemmnisse auferlegt. Die mittelfristige Entwicklung zu einem lebenswerten Raum, indem sich Kultur, Natur und Wirtschaftskraft zu einem ausgewogenen Dreiklang vereinten, würden beschnitten.

Der BUND schätze die angeführten Gründe zur Rechtfertigung des vorgeschlagenen Trassenbaus der V4 nicht ausreichend begründet ein und lehne beide Varianten V4 und VK4 ab.

In der Stellungnahme vom 03.03.2011 stellte der BUND vorab fest, dass das genannte Vorhaben in der Fortschreibung des Bedarfsplanes für Bundesfernstraßen (BVWP 2003) als Maßnahme des vorringlichen Bedarfs mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag enthalten sei (Projekt-Nr. TH 8030).

Der westliche Thüringer Wald stelle ein wichtiges Bindeglied in der Vernetzung natürlicher Großräume des Hainich und des Harzes im Norden, der Rhön und des Thüringer Waldes im Süden mit Verlängerung in das Erzgebirge im Osten und den Böhmer Wald im Südosten dar. Er sei damit Lebensraum von wesentlicher Bedeutung für Flora und Fauna sowie die Wohlfahrtfunktion der im Umfeld lebenden Bevölkerung.

Durch die geplanten Straßenvarianten würden auf kurzer Strecke die Naturräume Bad Salzunger Buntsandsteinland, Zechsteingürtel Bad Liebenstein, Nordwestlicher Thüringer Wald, Waltershäuser Vorberge und Werrabergland–Hörselberge durchschnitten. Die dort vorhandenen großen weitgehend unzerschnittenen Bereiche stellten einen noch weitgehend intakten naturnahen Biotopverbund dar.

Durch die hohe Dichte an Biotopen unterschiedlichster Strukturen und die starke Vernetzung sei eine hohe Biodiversität vorhanden. Das spiegele sich auch in der Konzentration der Schutzgebiete unterschiedlicher Funktionalitäten und von internationalem Rang wieder.

Die Wanderungen großer Wildtierarten seien trotz massiv zunehmenden Flächenverlustes durch Bebauung in den letzten 20 Jahren größtenteils möglich geblieben. In den nördlichen und südlichen Übergangszonen zwischen Wald und landwirtschaftlicher Nutzung seien durch die reichhaltige naturräumliche Ausstattung artenreiche Biotopübergänge unterschiedlichster Funktion auf engem Raum anzutreffen.

Die grundsätzliche Position des Verbandes geht weiter davon aus, dass die Flächenbilanz im Freistaat Thüringen trotz abnehmender Einwohnerzahl in den Jahren seit der Wiedervereinigung für Landwirtschaft, Forstwirtschaft und naturnahe Flächen äußerst negativ sei. Eine zusätzliche Versiegelung von Flächen durch das geplante Vorhaben sei nicht nachhaltig und entziehe zukünftigen Generationen Gestaltungs- und Lebensgrundlage. Die Strategien zur Nachhaltigkeit, zum reduzierten Flächenverbrauch, zu minimiertem CO₂-Ausstoß sowie im „Jahr der Wälder“ würden mit den Planungen zum vorgestellten Projekt konterkariert.

Die Unterteilung der Trasse in Planungsabschnitte und einzelne ROV widerspreche den Prinzipien der Raumordnung. Mit jeder Planung würden Zwangspunkte für die folgenden geschaffen. Dadurch erfolge eine frühzeitige und vor allem präjudizierende Einengung der zur Verfügung stehenden Alternativen.

Die in den Unterlagen zum ROV vorgetragenen Argumentationslinien führten in weiten Teilen zu fehlerhaften Schlussfolgerungen und seien häufig nicht nachvollziehbar. Die Systematik der durchgeführten verbal-argumentativen Vorgehensweise werde insgesamt und in der Gesamt-Aggregation nicht durchgehend neutral angewandt.

Es gebe Nachweise, dass eine quantitativ und qualitativ unzureichende Erfassung der natürlichen Flora, Fauna und Landschaftsausstattung durchgeführt worden sei. Wichtige Schutzgüter wie z.B. Kulturgüter, Landschaftsbild, Biotopübergangszonen aber auch der Mensch würden mit unterschiedlicher Gewichtung oder nur abgeschwächt in die Gesamtbewertung aufgenommen oder von vorn herein unzulässig ausgeschlossen.

Geologische, hydrologische Aspekte würden trotz eingeräumter nicht ausreichend fundierter Kenntnisse (fehlende Gutachten) argumentativ überproportional gewichtet.

Derart große unzerschnittene charakteristische Naturräume, wie sie im westlichen Thüringer Wald vorlägen, seien in Mitteleuropa besonders selten und benötigen an sich einen besonderen Schutz.

Die vorgestellten Varianten seien auch im Sinne des UVP-Gesetzes nicht umweltverträglich. Das Erhaltungsziel des betroffenen FFH-Gebietes „Nordwestlicher Thüringer Wald“ werde erheblich gefährdet.

Als Gesamtfazit lehne der BUND die Ergebnisse dieses Raumordnungsverfahrens aufgrund der groben inhaltlichen Fehler im Verfahren und der Interpretation der Ergebnisse als sachlich unzureichend ab. Das vorliegende Material sei nicht geeignet, die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt in ausreichendem und sachgerechtem Umfang zu erfassen und mit den Erfordernissen der Raumordnung abzustimmen.

Im weiteren Verlauf der Stellungnahme folgt eine umfangreiche Auflistung zahlreicher „Verfahrensfehler“, u.a. werden kritisiert

- ungenügende Artenerfassung
- Forderung nach getrennter Darstellung und Bilanzierung der Eingriffsmaßnahmen und der Kompensationsmaßnahmen
- Etterwinden sei nicht im BVWP
- der Regionalplan Südwestthüringen sei erst vor kurzem beschlossen
- es gebe eine falsche Gebietskategorisierung nach Bauleitplanung
- ungleiche Varianten-Behandlung
- unzulässiges ROV für jeden Abschnitt der B 19 (Kritik analog zu B 87)
- Forderung nach Anwendung eines geeigneten Grundwassermodells
- LN-Entzug nicht richtig oder gar nicht bewertet
- fehlende Kartierung Altbergbau (Bedeutung der Stollen u.a. für Fledermäuse)
- Systematische Fehler in UVS
- nicht hinreichende Berücksichtigung Wanderwegenetz und Biotopverbundplanung
- Kritik an der Bewertung FFH-Gebiete

Sehr detailliert und umfangreich setzt sich der BUND mit von ihm festgestellten Mängeln in der Bestandserfassung und -bewertung im Rahmen der UVS, differenziert nach den einzelnen Schutzgütern sowie mit nach Ansicht des BUND kritisch zu hinterfragenden Ausführungen in den einzelnen Ordnern 1-4 auseinander.

Darin eingebettet werden Zweifel an den Prognosezahlen und die Forderung nach großräumigeren anderen Anbindungen z.B. weiter westlich Richtung BAB 44 erhoben.

Ferner stellte der BUND fest, es sei kein Bedarf an einem teilweise dreistreifigen Ausbau gegeben und das die Planung weiteren Straßenbau nach sich ziehe (Verlängerung zur neuen BAB 4, Ausbau zwischen Waldfisch und Etterwinden).

Die aktuelle Naturschutzgesetzgebung und der Wasserrahmenrichtlinie seien ungenügend berücksichtigt worden. Es fehle die Untersuchung einer Nullvariante, der Suchraum Varianten und Alternativen wäre nicht korrekt. Zudem gebe es Zweifel an der Methodik der UVS, es fehle ein Umweltbericht und die vorliegenden Daten der Naturschutzverbände (z.B. zur Avifauna) fänden keine ausreichende Berücksichtigung.

Abschließend schätze der BUND ein, dass die aufgezählten Ziele von LEP und RROP mit dem Vorhaben nicht realisiert würden bzw. das Vorhaben diesen sogar entgegenstehe.

Auf eine vollständige Wiedergabe der vorgenannten Punkte wird an dieser Stelle verzichtet.

34 Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Thüringen e.V.

Das ROV werde weiterhin nicht der Festlegung eines besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrages in ökologisch besonders wertvollen und sensiblen Bereichen (Öko-Stern-Maßnahme) gerecht.

Die durch eine Neuversiegelung und eine Flächenüberformung von 17,4 ha, einem Waldverlust von 13 ha in den Teilbereichen Wilhelmsthal und Kohlberg, die Neubelastung von mindestens 9,9 ha Biotopen durch Schadstoffe, die Verbringung von Überschussmassen durch den Tunnelbau an bisher nicht festlegte Standorte sowie eine bisher fehlende und vor allem realistische Kosten-Nutzen-Analyse zum gesamten Vorhaben seien Faktoren, die unverändert die Fragwürdigkeit des gesamten Projektes belegen würden.

Die Ergänzungsunterlage Variante V4 beinhalte aus Sicht des NABU folgende Probleme:

1. Der vorgelegte Kurzbericht zur Einschätzung der Variante 4 (V4) - Fledermäuse und Vögel – beruhe offensichtlich nicht auf einer vertiefenden Untersuchung. Er enthalte lediglich Vermutungen und vage Aussagen. Hierbei würden keinerlei Feldmethoden erwähnt, wie und in welchem Zeitraum Untersuchungen durchgeführt worden seien. Noch nicht einmal ein Mindeststandard (weder bei der notwendigen Felderfassung noch im vorliegenden Gutachten, z. B. eine standardgemäße Gliederung) scheine zu Grunde zu liegen. Die getroffenen Einschätzungen wirkten auch als „reine Experteneinschätzung vom Schreibtisch aus“ nicht seriös und äußerst „dürftig“. Daher würden auch keine konkreten Arten benannt, eine jegliche Differenzierung fehle. Es scheine eine konkrete, vor allem aber auch aktuell erhobene Datengrundlage als erforderliche Grundlage zu fehlen, ohne die eine objektive Beweisführung für Funktionsbeziehungen (Quartiere - Jagdgebiete) jedoch nicht möglich sei. Das betreffe insbesondere die beiden beschriebenen Teilbereiche Wilhelmsthal und Mosbach.
2. Die Daten der Unterlage 19.1 (Umweltverträglichkeitsstudie – Auswirkung auf Pflanzen und Tiere VK4, Karte Blatt 9.4), würden weiterhin als Grundlage für das ROV herangezogen. Bearbeitet im Januar 2010 enthalte sie damit Angaben aus den Jahren 2009 und früher und entspreche nach über 3 Jahren nicht mehr dem aktuellen Stand (Bsp. Vorkommen Wildkatze Kohlberg). Nur eine aktuelle Datenlage lasse jedoch auch eine objektive Beurteilung zu!
3. Die Straßenanbindung B 19 an die B 19n im Bereich Wilhelmsthal sei für den NABU unklar – wie würden Auf- und Abfahrt geregelt (Kreisel, Ampel) und solle bereits im ROV eindeutig festgelegt sein, da Auswirkungen auf die Eingriffs-Ausgleichsbilanz damit verbunden seien (z. B. Flächeninanspruchnahme).
4. Die Auswirkungen zur Herstellung des Tunnels mit dem damit verbundenen Anfall und Abtransport des Überschussmaterials sowie dessen Verwendung/Entsorgung bleibe ungeklärt und sei bei der Beurteilung des Gesamtprojektes unzureichend berücksichtigt. Hier seien die Antragsunterlagen zu ergänzen.
5. Untersuchungen und Bewertungen dürften nicht an der Grenze des FFH-Gebietes abschließen (Umgebungsschutz, Wanderverhalten) – eine realistische Betrachtung der Störungspotentiale in den Randgebieten und ihrer Rückwirkungen auf das FFH-Gebiet sei erforderlich.

Bei der vorgestellten Variante V4 sehe der BABU außerdem folgende Konfliktschwerpunkte:

1. Durch die Verschiebung der Trasse bei Wilhelmsthal westwärts in Richtung bestehender B 19 werde der Bereich der „Schnupftuchswiese“ wesentlich tangiert. Durch die vorgesehenen Einschnitte vor dem Tunnelportal seien sowohl die Feuchtwiese mit Orchideenvorkommen (Breitblättriges Knabenkraut) als auch das Fließgewässer an sich unmittelbar betroffen. Hinzu komme, dass der Wiesenbereich im Rahmen einer Bautätigkeit wahrscheinlich als einzige Zufahrtmöglichkeit massiv beeinträchtigt werde. Die gesamte Problematik – Erhalt des Wiesenkomplexes mit Sicherung des Fließgewässerhabitats – finde im ROV keine Berücksichtigung. (s. Unterlage 19.1 VK4 – im Bereich „Schnupftuchswiese“ und angrenzendem Waldmeister-Buchenwald werde beispielsweise das Vorkommen des Feuersalamanders jetzt direkt im Bereich des Einschnitts und Tunnelportals V 4 angegeben.)
2. Der im Untersuchungsgebiet liegende Bereich Hammelsberg müsse aufgrund der dort vorhandenen floristischen Besonderheiten als Konfliktschwerpunkt ausgewiesen und betrachtet werden (zahlreiche Orchideenvorkommen). Mit Arbeiten zur Anbindung der B 19n an die B 88 bzw. B 7 sei dieser Bereich zumindest randlich direkt betroffen.
3. Im Bereich der Querung der Hörselaue (einschließlich Eisenbahnlinie und B 7) komme es zu massiven Störungen des Naturhaushaltes bzw. zu Zerschneidungseffekten in der Aue.

Eine Konfliktvermeidung bzw. -minimierung sowie eine weitere Optimierung des Trassenverlaufs einschließlich ihrer Ausführung könne nach Auffassung des NABU durch folgende Änderungen erreicht werden:

1. Im Bereich Wilhelmsthal sei der Tunnel um ca. 400 m in Richtung Ortslage zu verlängern. Dadurch könnten der tiefe und breite Geländeeinschnitt verhindert bzw. der Waldkomplex weitgehend erhalten, Zerschneidungseffekte verringert und auch die unter o.g. „Konfliktschwerpunkte“ dargelegte Problematik „Schnupftuchswiese“ erheblich gemindert werden.
2. Das Brückenbauwerk über die Hörselaue sei um ca. 150 m in Richtung Südwesten zu verlängern, damit könne auch gleichzeitig die enorme Dammschüttung in diesem Bereich vermieden werden, die auf keinen Fall eine „ökologisch“ vertretbare Ausführung darstelle.
3. Im Bereich der Anbindung an die alte BAB4, Knoten B 7 bei Wutha-Farnroda sei die gesamte Verkehrsführung neu zu planen und anzupassen, dabei solle u.U. auch der bestehende Kreisverkehr verlegt werden.
4. Zur Minimierung der extremen Zerschneidungseffekte (Trassenbreite und Einschnittböschungen) im Bereich des Waldgebietes Kohlberg (u.a. Vorkommen Wildkatze) seien dort zur Überbrückung des tiefen Trasseneinschnittes großzügig zu bemessende Querungshilfen (wie Grünbrücken) vorzusehen. Die genaue Positionierung und Ausführung der Bauwerke müsse durch eine Sonderuntersuchung begutachtet werden.
5. Eine Aktualisierung der Datenlage (Wildkatze, Fledermäuse, Vögel usw.) und deren Berücksichtigung in der Planung sei erforderlich.
6. Im Bereich der B 19alt sei in der Bestandsstraße bei Wilhelmsthal/Bereich Mühlteich eine dauerhafte Amphibienleiteinrichtung mit entsprechenden Durchlässen zu installieren.

7. Die Standorte für die Lagerung der Überschussmassen des Tunnelbaues müssten bereits innerhalb des Raumordnungsverfahrens festgelegt werden.

Sollte das Projekt trotz der eingangs geäußerten, großen Bedenken sowie der derzeit noch immer unzureichenden Datenlage fortgeführt werden, würden der NABU Landesverband Thüringen und der AHO Thüringen e.V. dieses weiterhin sehr kritisch begleiten.

Der NABU forderte in seiner Stellungnahme vom 02.03.2011 das Thüringer Landesverwaltungsamt als zuständige Behörde auf, das ROV auszusetzen und verkehrskonzeptionelle Alternativen mit wesentlich mehr eingriffsvermeidender bzw. –minimierender Wirkung prüfen zu lassen. Das ROV werde nicht der Festlegung eines besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrages in ökologisch besonders wertvollen und sensiblen Bereichen (Öko-Stern-Maßnahme) gerecht.

Diese Forderung und Feststellung werde wie folgt begründet:

1. *Der betroffene Landschaftsausschnitt werde durch die beiden FFH-Gebiete Nr. 50 „Nordwestlicher Thüringer Wald“ (mit NSG Wartburg-Hohe Sonne) und Nr. 169 „Schweinaer Grund - Zechsteingürtel um Bad Liebenstein“ sowie durch 7 FND geprägt. Es handele sich um einen zwischen B 19 und L 1027 liegenden unzerschnittenen, verkehrsrarmen Raum des Thüringer Waldes, der aus naturschutzfachlicher Sicht zu den herausragenden Waldlebensräumen Thüringens (u.a. Wildkatze, 14 Fledermausarten, Schwarzstorch u.a.) zähle. Zudem sei dieser Bereich touristisches Zielgebiet von landesweiter Bedeutung (Rennsteig, Drachen- und Landgrafenschlucht, Wartburg). Im ROV werde darauf hingewiesen, dass alle untersuchten Korridore in der für die Straßenverbindung erforderlichen Ausrichtung ein deutliches Konfliktpotential aufweisen würden.*
2. *Von den untersuchten 5 Varianten sei die VK4 die Vorzugsvariante des Planungsträgers. Diese Vorzugsvariante VK4 werde u.a. auch aufgrund des Gesamtflächenentzuges*
 - *dauerhafter Flächenentzug 61,04 ha [davon Wald 20,74 ha und Offenland (LNF/Ödland) 40,30 ha]*
 - *vorübergehender Flächenentzug 19,46 ha*
 - *Neuversiegelung von Flächen 16,2 ha abgelehnt.*

Die Verlärmung von Erholungsräumen betrage bei der VK4 ca. 651 ha. Das betreffe insbesondere die Räume Wilhelmsthal und Mosbach.

Vom touristisch stark frequentierten Aussichtspunkt Großer Drachenstein sei das Brückenbauwerk „Talbrücke über den Storchengraben“ bei Mosbach direkt einsehbar und ein das Landschaftsbild überaus negativ beeinflussender Faktor.

Gleiches gelte für die Zerschneidung der Sichtachse durch dieses Brückenbauwerk aus Blickrichtung Mosbach zur Kulisse des Großen Drachenstein.

Das Beeinträchtigungs- und Verlustpotential im Teilschutzgut Tiere sei unverhältnismäßig groß:

<i>Habitatverlust durch Versiegelung und Flächenüberformung</i>	<i>61,44 ha</i>
<i>Funktionsverlust von Lebensräumen u. optische Beunruhigung</i>	<i>452,10 ha</i>
<i>Verlärmung faunistischer Funktionsbereiche</i>	<i>431,29 ha</i>
<i>Beeinträchtigung von Lebensräumen durch Schadstoffimmissionen</i>	<i>55,38 ha</i>
<i>Durchschneidungslänge potentiellen Lebens-/Wanderräume (Wildkatze/Großsäuger)</i>	<i>5,9 km</i>

Der Zerschneidungseffekt sei enorm, da aufgrund der geringen Tunnellänge der Korridor für eine ungestörte West-Ost-Querung im Bereich des Rennsteigs sehr eng sei. Die Konfliktkarte „Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag“ verdeutliche mit der Abgrenzung der Lebensräume der Wildkatze, dass sich im Bereich des 1.320 m langen Tunnels der VK4 durch die Rennsteigquerung (Raum von jeweils ca. 250 m beiderseits des Rennsteigs) der unzerschnittene Korridor über dem Tunnel auf nur noch 2 x 400 m minimiere.

Die FFH Verträglichkeitsprüfung „Nordwestlicher Thüringer Wald“ habe eine Flächeninanspruchnahme (Summe bau- und anlagebedingt) für die Buchenwald-Lebensräume 9110 und 9130 ermittelt, mit einem hohen Beeinträchtigungsgrad bewertet und demnach als erheblich eingestuft.

Der ermittelte Flächenumfang liege geringfügig über den Beurteilungswerten für die Erheblichkeit. Da die im Zuge der weiteren Planungskonkretisierung möglichen Maßnahmen zur Scha-

densbegrenzung nicht konkret benannt würden, könne auch nicht von einem tolerierbaren Beeinträchtigungsgrad ausgegangen werden.

Die Variante VK4 reiche 90 m bis zur westlichen Tunnelöffnung in das FFH-Gebiet „Nordwestlicher Thüringer Wald“. Gerade dieser und auch der noch außerhalb liegende Bereich, der durch die VK4 zerschnitten würde, stelle einen hohen Konfliktbereich für Wildkatze, Fledermäuse u.a. dar. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population, die das artenschutzrechtliche Gutachten allerdings ausschliesse, könne nicht akzeptiert werden. Dafür sprächen der Zerschneidungseffekt durch die beiden Straßenkorridore von B 19 und B 19n auf engstem Raum sowie die vorgeschlagene Errichtung von Wildkatzen-Schutzzäunen. Letztere erhöhten drastisch die gesamte Barrierewirkung und schränkten den Genaustausch von Subpopulationen beiderseits der Trasse ein. Der Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Wildkatze könne nicht allein durch das Vorhandensein geeigneter Habitatstrukturen an anderer Stelle kompensiert werden.

Die im Gutachten für die Vorkommen von Bechsteinfledermaus und Großes Mausohr angegebene Verbesserung vor allem der Trenn- und Zerschneidungs- sowie Störwirkungen (Lärm, Licht) seien aufgrund der beiden dicht beieinander liegenden Straßenkorridore von B 19 und B 19n nicht nachvollziehbar. (siehe dazu auch die nachfolgenden Punkte 3. und 4.).

Die für Großes Mausohr und Bechsteinfledermaus genannte geringe Beeinträchtigung durch verkehrsbedingte Kollision und Zerschneidung könne ebenfalls nicht akzeptiert werden. Die angegebene „Möglichkeit des Verlustes von potentiellen Quartierbäumen bzw. einer tendenziellen Meidung offener Bereiche der Trassenführung“ ließen die o.g. Bewertung nicht zu.

Das Vorhaben stehe damit in Widerspruch zu den Zielen des Freistaates Thüringen, nach Möglichkeit die Fläche vorhandener unzerschnittener verkehrsarmer Räume nicht zu verkleinern bzw. solche Räume für Leitarten wie die Wildkatze zu sichern.

Der naturschutzfachliche Kompensationsbedarf für Versiegelung, Flächenüberformung und Baufeld von 47,24 ha werde durch die vorgeschlagenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht im Untersuchungsraum umgesetzt werden können, so dass in der Bilanz gerade dieses Gebiet mit seiner hohen ökologischen Wertigkeit an Bedeutung wesentlich verlieren werde.

Die VK4 sei deshalb aus ökologischer Sicht auf keinen Fall die günstigste Variante und könne somit keine Vorzugsvariante sein.

3. Da die jetzige B 19 über die Hohe Sonne für den Zielverkehr nach Eisenach unverzichtbar sei, werde mit der parallel geführten Variante VK4 der Raum, in dem alle Schutzgüter beeinträchtigt würden, verbreitert und die bereits vorhandenen Zerschneidungseffekte wesentlich vergrößert. Die im ROV zur Begründung des Vorhabens angeführte möglichst vollständige Entlastung der B 19 zwischen Eisenach und Etterwinden sowie die damit verbundene Reduzierung der Zerschneidungswirkung mit Optimierung des Gebietes bezüglich der touristischen Eignung und der ökologischen Funktionen des FFH-Gebietes „Nordwestlicher Thüringer Wald“ und des NSG „Hohe Sonne“ seien also nicht realisierbar.
4. Die im ROV beschriebenen bestehenden und zu erwartenden Verkehrsverhältnisse entsprächen nicht mehr dem aktuellen Stand (z.B. B 19 Hohe Sonne 2005 zu 2009 Rückgang um minus 12 % Verkehrsaufkommen lt. BAST). Damit seien auch die weiteren Prognosezahlen in Frage zu stellen. Die bei allen Variantenkombinationen und auch im sonstigen nachgeordneten Netz prognostizierten deutlichen Verkehrsentslastungen bedürften einer Neubewertung.
5. Planungsmängel

Bei der Abgrenzung des Untersuchungsraumes sei das Gebiet Hohe Sonne und Großer Drachenstein nicht berücksichtigt worden. Bei entsprechender Einbeziehung und kartenmäßigen Darstellung müssten sich hinsichtlich der Zerschneidungseffekte/ Korridor der Lärm- und Schadstoffbelastung B 19 und B 19n/VK4 andere Darstellungen und damit auch Bewertungen ergeben, insbesondere für den Lebensraum der Wildkatze bzw. der Fledermäuse.

Damit würde sich der Bereich des sehr hohen Raumwiderstandes (rote Flächen) innerhalb des FFH-Gebietes beträchtlich erweitern.

Bei der Bewertung VK4, Karte Unterlage 19.1 Blatt-Nr. 11.4, sei das Gebiet Hirschstein als besonderer und touristisch stark frequentierter Aussichtspunkt mit Fernblick nicht berücksichtigt worden, obwohl gerade von dort die Trasse VK4 zwischen Wilhelmsthal und Tunnelportal direkt einsehbar sei und das Landschaftsbild (einschließlich Lärmbelastung) außerordentlich negativ beeinflusst werde.

Teilschutzgut Tiere

Wildkatze

Die verwendeten Daten stammten lt. Unterlage 19.3, Blatt 1, aus den Jahren 2003-2007 (mit Totfunden) und entsprechen nicht dem aktuellen Stand.

Die Reproduktions- und Streifgebiete beschränkten sich deshalb nicht nur auf die beiden gekennzeichneten Bereiche im FFH-Gebiet Nr. 50, sondern auch auf die außerhalb liegenden Bereiche im Untersuchungsraum.

Fledermäuse

Zu den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes Nr. 50 zähle die Bechsteinfledermaus. Die festgestellten Tiere an den Beobachtungspunkten 1, 2 und 3 würden auf Quartiere im unmittelbaren Umfeld hinweisen, zwei weibliche Tiere ließen sogar den Rückschluss auf ein Reproduktionsquartier in unmittelbarer Nähe zu, das aber nicht ermittelt worden sei (u.a. Verzicht auf Telemetrie).

Deshalb könne eine Beeinträchtigung der Population, die dem Erhaltungsziel des FFH-Gebietes widersprechen würde, nicht ausgeschlossen werden.

Bei allen nachgewiesenen Fledermausarten würden hinsichtlich der Verbotstatbestände gravierende artenschutzrechtliche Risiken als nicht vorhanden genannt. Die Untersuchungsgrundlagen ließen eine solche Einschätzung nicht zu. Im Untersuchungsgebiet seien aufgrund des zeitlich eng bemessenen Untersuchungsrahmens keine Quartiere gefunden worden. Aus diesen fehlenden Quartiernachweisen abzuleiten, dass für alle Fledermausarten Beeinträchtigungen der ökologischen Funktionen der Lebensstätten, erhebliche Störungen, keine Verschlechterung der Erhaltungszustände lokaler Populationen und deren mögliche negativen Folgen nicht bestünden, sei nicht nachvollziehbar.

Die für alle Fledermausarten getroffene Aussage, dass das Vorhandensein von geeigneten Sommerquartieren außerhalb des bau- und anlagebedingt beanspruchten Bereiches weiterhin die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten gewährleiste, sei offensichtlich nur eine Vermutung und werde nicht belegt.

Während der Untersuchungen sei 2007 ein neuer Nachweis der Mopsfledermaus (FFH-Art) im Langetal westlich von Mosbach gelungen. Da die Art im Altkreis Eisenach als verschollen gegolten habe und in den zurückliegenden 30 Jahren lediglich 4 Beobachtungen gelungen seien, müsse mit einer Restpopulation in diesem Bereich gerechnet werden. Das durch den vorgesehenen Bau und Betrieb der VK4 vorhersehbare Störungspotential könne das vollständige Erlöschen dieses Vorkommens bedeuten.

Die im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag vorgeschlagenen Maßnahmen zur Vermeidung/Schadensbegrenzung durch Anbringen künstlicher Quartiere (Fledermauskästen) außerhalb des Wirkraumes sei aufgrund vorliegender Erfahrungen nicht erfolgversprechend, wobei die Annahme dieser Quartiere, wenn überhaupt, erst über längere Zeiträume erfolge.

Für die außerdem vorgeschlagene Umsetzung (!) von Fledermäusen in Ersatzwinterquartiere gebe es bisher in der Fachliteratur keine Angaben, die die Wirksamkeit dieser Maßnahmen belegten.

Vögel

Selbst wenn die Horste von Schwarzstorch und Uhu nicht im unmittelbaren Nahbereich der Trassen lägen, sei aufgrund der Ernährungssituation das weitere Umfeld mit seinen Jagdhabitaten und den Störungen durch Flächenverlust, Zerschneidungseffekte, Verlärmung und optischen Beunruhigungen nicht ausreichend betrachtet worden.

Amphibien

Es seien nur die Laichgewässer und nicht die verschiedenen Lebensräume und Wanderwege in die Untersuchungen und damit in die Bewertung einbezogen worden.

Es werde insgesamt vorgeschlagen, um für die Ortslage Etterwinden eine Entlastung zu erreichen, eine Umgehungsplanung trotzdem weiter zu führen. Diese Planung ließe alle Optionen für zukünftige Verkehrsplanungen im Bereich des Nordwestlichen Thüringer Waldes für die Zukunft weiterhin offen.

36 Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Thüringen e.V.

Die in der Ergänzungsunterlage dargestellte neue Variante V4 verzichte auf eine Ortsumgebung von Wutha-Farnroda und quere den sensiblen Höhenzug Thüringer Wald auf einer Länge von ca. 3,3 km unterirdisch. Bei dieser Variante werde die Bestandstrasse zwischen

Etterwinden und Wilhelmsthal stärker genutzt. Zudem solle die bestehende B 19 zwischen Wilhelmsthal und Eisenach für den Schwerlastverkehr künftig gesperrt werden, ein Rückbau sei aber nicht vorgesehen.

Diese Veränderungen gegenüber den ursprünglich geplanten Variantenkombinationen führten dazu, dass die Variante V4 "lediglich" 13 ha Wald dauerhaft in Anspruch nehme und sich die Walddurchschneidungslänge ebenfalls deutlich verringere. Durch die Tunnelführung werde das FFH-Gebiet "Nordwestlicher Thüringer Wald" oberirdisch nicht tangiert, so dass auch keine FFH-Waldlebensraumtypen in Mitleidenschaft gezogen würden.

Die Untertunnelung auf über 3 km Länge bringe viele Vorteile mit sich. So sei in diesem Bereich keine Zerschneidung von Lebensräumen gegeben, auch eine Zerschneidung des Forstwegenetzes und Behinderung der forstlichen Bewirtschaftung in diesem Raum finde nicht statt. Durch die Tunnelführung werde eine Verlärmung oder der Eintrag von Schadstoffen in die angrenzenden Waldbestände verhindert, so dass in diesem Gebiet nicht mit negativen Auswirkungen auf Flora und Fauna zu rechnen sei. Auch negative Auswirkungen auf die touristische Nutzung des Thüringer Waldes seien in diesem Bereich der Trasse nicht zu befürchten.

Leider würden aber auch bei dieser neuen Variante Waldkomplexe dauerhaft zerstört bzw. durchschnitten. Dies betreffe einen Waldkomplex nordöstlich von Wilhelmsthal und zusätzlich einen großen Waldkomplex (Kohlberg) nördlich von Mosbach. In beiden Fällen werde erstmals ein bisher störungsarmes Waldgebiet durch Verkehrslärm und -abgase in Mitleidenschaft gezogen. Lebensräume von Wildtieren würden zerschnitten und die Gefahr von Wildunfällen werde ansteigen. Auch die Bewirtschaftung des Waldes werde hier erschwert. Entlang der Trasse werde es in beiden Waldgebieten zu Sturmschäden an den angrenzenden Waldbeständen kommen, da es durch den Trassenaufrieb zur Destabilisierung des Bestandsgefüges komme. Hier solle die gezielte Anlage von Waldrändern vorgesehen werden, wenn das Vorhaben tatsächlich planfestgestellt werden sollte.

Da durch die neue Variante V4 aber weniger Waldfläche gerodet werden müsse und auch die sonstigen negativen Auswirkungen auf Wald, Natur und Forstwirtschaft im Vergleich zu den von der SDW seinerzeit favorisierten Varianten VK2 und VK3 deutlich reduziert worden seien, fordere die SDW, die Variante V4 als Vorzugsvariante und somit als Grundlage für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren zu bestimmen, sofern die Raumverträglichkeit in der landesplanerischen Beurteilung festgestellt werden sollte.

Im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren solle aber alles unternommen werden, um die negativen Auswirkungen auf Wald, Natur und Forstwirtschaft noch stärker zu reduzieren - beispielsweise durch geringfügige Trassenverschiebungen zugunsten des Waldes oder durch den Verzicht auf zu tiefe Einschnittlagen oder zu hohe Dammböschungen in Waldgebieten, die großflächige Böschungen (und damit Waldrodungen) mit sich bringen würden. Auch solle versucht werden, besonders alte und naturschutzfachlich wertvolle Waldbestände im Bereich des Kohlberges bei der Trassierung zu umgehen.

Die Ausführungen der SDW in ihrer Stellungnahme vom 15.03.2011 zum betroffenen Untersuchungsgebiet sollen weiterhin Gültigkeit besitzen.

Das Untersuchungsgebiet, das für das Raumordnungsverfahren festgelegt wurde, gehöre nach Aussage der SDW zum nordwestlichen Teil des Höhenzugs Thüringer Wald. Dieser zeichne sich durch einen hohen Anteil von standorttypischen Laubbaumarten - vor allem der Buche - aus, was im mittleren und südlichen Thüringer Wald nicht der Fall sei. Dort dominiere häufig die Fichte, die vorwiegend in Reinbeständen angebaut sei. Aus diesem Grund habe der nordwestliche Thüringer Wald einen besonders hohen naturschutzfachlichen Wert. Daneben sei der nordwestliche Thüringer Wald durch eine Vielzahl von touristischen Sehenswürdigkeiten geprägt (u.a. Wartburg, Rennsteig, Drachenschlucht, Landgrafenschlucht, Residenz in Wilhelmsthal). Von daher habe das Untersuchungsgebiet eine große Bedeutung für die Erholung.

Vor diesem Hintergrund sei es zwar einerseits erfreulich, dass sämtliche Variantenkombinationen eine Untertunnelung des Rennsteigs vorsähen, andererseits führten alle Variantenkombinationen zu erheblichen Waldverlusten. Infolge des Trassenaufhiebs müsse auch damit gerechnet werden, dass das Wegenetz im Wald zerschnitten würde, wodurch nicht zuletzt die Bewirtschaftung durch die Waldeigentümer erschwert werde. Außerdem müsse darauf hingewiesen werden, dass eine Vielzahl an wildlebenden Tieren im Untersuchungsgebiet vorkämen. Ein Trassenaufhieb könne grundsätzlich dazu führen, dass diese ihren Lebensraum verlören (Versiegelung, Verlärmung) oder aber ein Biotopverbund und damit ein Genaustausch zwischen Populationen behindert werde.

Die VK4 sei die Vorzugsvariante des Vorhabensträgers. Sie zeichne sich zwar durch die geringsten Baukosten aus, sei aus Sicht des Waldes - nach der VK5 - aber als zweitschlechteste Variante zu bewerten. Bei dieser VK würden rund 23 ha Wald gerodet (Erläuterungsbericht, S. 58). Außerdem sei die Länge der Walddurchschneidung - nach der VK5 - mit 4,671 km die längste. Diese VK verlaufe, wenn auch nur auf einem kurzen Abschnitt, mitten durch das FFH-Gebiet und versiegele dabei fast 0,5 ha Waldlebensraum. Wie auf der UVS-Karte Nr. 2 deutlich zu erkennen sei, verlaufe die Trasse kurz vor dem südwestlichen Tunneleingang mitten durch ein Gebiet, in dem zahlreiche naturschutzfachlich wertvolle Tierarten wie Fledermäuse und Wildkatze nachgewiesen worden seien.

Die VK4 verlaufe wie auch die VK5 nach Verlassen des Tunnels in nordöstlicher Richtung durch ein weiteres Waldgebiet (Kohlberg), das mittig durchschnitten werde. Dies würde zu erheblichen Beeinträchtigungen für die Forstwirtschaft führen, da das Waldwegenetz unterbrochen werden würde. Zudem würden dort Randschäden an den geöffneten Waldflanken zu erwarten sein.

Aus den vorgenannten Gründen lehne die SDW die Variantenkombination 4 entschieden ab.

37 Kulturbund e.V., Landesverband Thüringen

Der Kulturbund stelle gegenüber der ersten Raumplanung, zu der er sich mit Schreiben vom 15.03.2011 geäußert habe, eine deutliche Verbesserung fest.

Primär betrachtenswert seitens des Kulturbundes seien die Schutzgüter Tiere und Pflanzen (Artenschutz und biologische Vielfalt überhaupt). Hier würden im Vergleich V4 zu VK4 bei der V4 die besseren, positiven Effekte erreicht. Schon der Bauaufwand sei wesentlich geringer.

Es werde das FFH-Gebiet geschont, von Laichgewässern weiter abgerückt, es gehe weniger Wald verloren (günstig für Fledermäuse und Vögel) und die Habitatverluste seien weitaus geringer als bei der VK4.

Überflughilfen und Leitlinienpflanzungen für Fledermäuse und Wildkatzen seien wertvolle Kompensationsmaßnahmen (bei der Waldschlößchenbrücke in Dresden hätten sich die Leitlinienpflanzungen für Fledermäuse entlang der Elbufer bereits bestens bewährt).

Der Kulturbund gebe der V4 somit seine Zustimmung.

38 Arbeitskreis „Heimische Orchideen“

Der AHO und der NABU haben eine gemeinsame Stellungnahme abgegeben. Es wird daher auf die Wiedergabe unter der lfd. Nr. 34 verwiesen.

39 Thüringer Landesangelfischereiverband Verband der Fischwaid und zum Schutz der Gewässer und Natur e.V.

Der Landesanglerverband setzt sich für eine nachhaltige Gewässerentwicklung sowie deren Strukturentwicklung und Reinhaltung ein.

Nach Durchsicht der Ergänzungsunterlagen trage die Variante V4 mit der geplanten Linienführung und den geplanten Ingenieurbauwerken, Brücken- und Tunnelbau zur Umgehung der Konfliktschwerpunkte und des Raumwiderstandes bei.

Der Landesanglerverband befürworte die Variante V4.

Die bereits abgegebene Stellungnahme vom 01.03.2011 bzgl. der Schutz-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen sei weiterhin im Verfahren zu berücksichtigen.

Dort wird ausgesagt, dass für den noch im Zuge des Verfahrens aufzustellenden landschaftspflegerischen Begleitplan zur Eingriffsminimierung man es als notwendig erachte, in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden Flächenpools zur Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen festzulegen.

Es seien solche Maßnahmen aufzunehmen, die sich langfristig selbst tragen und keinen weiteren Pflegeaufwand in Anspruch nähmen.

So böten sich im Verfahrensgebiet u.a. Fließgewässer I. und II. Ordnung an, deren Gewässerstruktur und Durchgängigkeit im Rahmen der Realisierung der EU-WRRL in Thüringen zu verbessern sei.

40 Landesjagdverband Thüringen e.V.

Der Landesjagdverband Thüringen e.V. mache hinsichtlich des o.g. Vorhabens die nachfolgenden Einwände geltend.

Die durch Neuversiegelung und Flächenüberformung von 17,4 ha, einem Waldverlust von 13 ha in den Teilbereichen Wilhelmsthal und Kohlberg, die Neubelastung von 9,9 ha Biotopen durch Schadstoffe, die Verbringung von Überschussmassen durch den Tunnelbau an bisher nicht festgelegte Standorte sowie eine bisher fehlende und vor allem realistische Kosten-Nutzen-Analyse zum gesamten Vorhaben seien Faktoren, die für die Fragwürdigkeit des gesamten Projektes stünden.

Die Ergänzungsunterlage der Variante V4 beinhalte aus Sicht des Landesjagdverbandes folgende Mängel:

1. Der vorliegende Kurzbericht zur Einschätzung der Variante 4 (V4) - Großsäuger, Fledermäuse und Vögel beruhe nicht auf einer vertiefenden Untersuchung. Er enthalte lediglich Vermutungen und vage Aussagen. Konkrete Arten, außer Wildkatze würden nicht benannt. Es fehlten konkrete, vor allen aber auch aktuelle Datengrundlagen, ohne die eine objektive Beweisführung für Funktionsbeziehungen (Ruheräume-Äsungs- bzw. Jagdgebiete) nicht möglich seien. Das betreffe die beiden beschriebenen Teilbereiche Wilhelmsthal und Mosbach.
2. Die Daten der Unterlage 19.1 (Umweltverträglichkeitsstudie - Auswirkungen auf Pflanzen und Tiere VK4; Karte Blatt 9.4) würden weiterhin als Grundlage für das ROV herangezogen. Bearbeitet im Januar 2010 enthielten sie somit Angaben aus den Jahren 2009 und früher und entsprächen nach über drei Jahren nicht mehr dem aktuellen Stand (Bsp. Vorkommen Wildkatze Kohlberg). Nur eine aktuelle Datenlage lasse auch eine objektive Beurteilung zu.
3. Die Straßenanbindung B 19 an die B 19n bei Wilhelmsthal sei aus Sicht des Landesjagdverbandes ebenso unklar wie die Regelung der Auf- und Abfahrt (Kreisell oder Ampel). Das solle im ROV bereits eindeutig festgelegt sein.

Bei der neu vorgestellten Variante V4 sehe der Landesjagdverband außerdem folgende Konfliktschwerpunkte:

1. Durch die Verschiebung der Trasse bei Wilhelmsthal westwärts in Richtung bestehender B 19 werde der Bereich Schnupftuchwiese westlich tangiert. Durch die vorgesehenen Einschnitte vor dem Tunnelportal seien sowohl die Feuchtwiese mit Orchideenvorkommen (Breitblättriges Knabenkraut) als auch das Fließgewässer an sich unmittelbar betroffen. Hinzu komme, dass der Wiesenbereich im Rahmen von Bautätigkeiten wahrscheinlich als einzige Zufahrtsmöglichkeit massiv beeinträchtigt werde. Die gesamte Problematik - Erhalt des Wiesenkomplexes - finde im ROV keine Berücksichtigung. (s. Unterlage 19.1 VK4: Im Bereich "Schnupftuchwiese" und angrenzendem Waldmeister - Buchenwald werde das Vorkommen des Feuersalamanders jetzt direkt im Bereich des Einschnittes und Tunnelportales V4 angegeben.)
2. Der im Untersuchungsbereich liegende Bereich Hammelberg müsse aufgrund der dort vorhandenen floristischen Besonderheiten als Konfliktschwerpunkt ausgewiesen

und betrachtet werden (zahlreiche Orchideenvorkommen). Bei Arbeiten zur Anbindung der B 19n an die B 88 sei dieser Bereich radikal betroffen.

Folgende Forderungen werden seitens des Landesjagdverbandes erhoben:

1. Im Bereich Wilhelmsthal sei der Tunnel um ca. 400 m in Richtung Ortslage zu verlängern. Dadurch könne der tiefe Geländeeinschnitt verhindert, der Waldkomplex weitgehend erhalten, Zerschneidungseffekte verringert und auch die unter o.g. Konfliktschwerpunkten dargelegte Problematik "Schnupftuchswiese" weitgehend gemindert werden.
2. Zur Minimierung der Zerschneidungseffekte im Bereich des Waldkomplexes Kohlberg (u.a. Vorkommen Wildkatze) sei dort zur Überbrückung des tiefen Trasseneinschnittes mindestens eine Grünbrücke zu errichten.
3. Schaffung von Wildquerungsmöglichkeiten zwischen Etterwinden und Tunnelbeginn
4. Aktualisierung der Datenlage (Wildkatze, Fledermäuse, Wechselgewohnheiten des Wildes usw.)
5. Festlegung der Standorte für die Lagerungen der Überschussmassen des Tunnelbaus bereits im ROV

51 Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten

Die Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten sei Eigentümerin der 40 ha großen Schloss- und Parkanlage Wilhelmsthal, einem Denkmal von nationaler Bedeutung, das zwischen Etterwinden und Eisenach an der B 19 im Eltetal liege. Die Stiftung werde durch die neue Variante V4 sowie durch die alte Variante VK4 in ihren Belangen berührt und übe darüber hinaus die Rechte und Pflichten der Unteren Denkmalschutzbehörde für die von ihr betreuten Kulturdenkmale gemäß § 14 Abs. 5 TDSchG selbst aus.

Die neue Variante V4 sehe im Vergleich zur VK4 eine Verlagerung der Streckenführung in der Ortslage von Wilhelmsthal vor. Während in VK4 die Trasse auf einem Damm östlich des Jägerhofs geführt werden sollte, sei nun die teilweise Beibehaltung der Streckenführung der alten B 19 vorgesehen, die in Richtung Hohe Sonne/Eisenach mit einem neuen Abzweig einschließlich Knotenpunkt als Taleinschnitt zum neuen südlichen Tunnelportal führe.

Die neue Variante stelle eine Verschlechterung der bereits in den Stellungnahmen der Stiftung vom 07.04.2011 und vom 08.08.2012 aufgrund ihrer fundamentalen Beeinträchtigung des Denkmalensembles abgelehnten Varianten dar. Die Stellungnahmen lege die Stiftung als Bestandteil dieser Stellungnahme nochmals als Anlage bei (s.u.).

Die Planung V4 widerspreche den Erfordernissen der Raumordnung und werde daher abgelehnt. Das Vorhaben beeinträchtige in erheblichem Maße die Denkmalwürdigkeit und die Entwicklungsperspektiven der Schloss- und Parkanlage Wilhelmsthal. Folgende Gründe seien ergänzend zu den bereits erfolgten Stellungnahmen anzuführen:

Verkehrsbelastung:

Das Kulturdenkmal Schloss- und Park Wilhelmsthal werde in der neuen Variante erheblich von Lärm und Emissionen belastet, indem die Trasse nun z.T. auf der alten B 19 durchs Zentrum des Denkmalbereichs verlaufe. Hier sei eine erhebliche Verkehrssteigerung auch mit Schwerlastverkehr zu erwarten, wie in der Studie angegeben. Bereits die derzeitige Belastung sei an der Grenze des Erträglichen.

Schallschutzmaßnahmen in der Ortslage Wilhelmsthal seien nicht möglich. Sie würden das Kulturdenkmal vollends zerschneiden und eine zusätzliche Barriere darstellen und das visuelle Erlebnis der Parkanlage, die in die nahe und weitere landschaftliche Umgebung ausgreife, zerstören. Zusätzlich zu diesen Belastungen komme die Problematik des nun noch näher

an das Ensemble heranrückenden südwestlichen Tunnelportals, das die Emissionen trotz des leicht verschwenkten Geländeeinschnitts zwangsläufig nach Wilhelmsthal führe.

Als Erholungsschwerpunkt mit seinem bedeutenden Fürst-Pückler-Park, der vom Wesen her zum Aufenthalt im Freien gedacht sei, sei dies nicht akzeptabel. Anzumerken sei noch, dass sich auch in der Ortslage von Wilhelmsthal Wohnbebauung befinde, die in der Studie nicht berücksichtigt werde. Eine die bereits stark ansteigenden Besucherzahlen unterstützende Entwicklung der Anlage durch die perspektivische Einrichtung von hochwertigen Ferienwohnungen in der Schlossanlage werde damit unmöglich. Die natürliche und kulturelle Ausstattung des Landes, die im Sinne der Landesentwicklungspolitik eine wichtige Grundlage für einen umweltfreundlichen und kulturorientierten Tourismus bilde, werde für Wilhelmsthal in der Entwurfsvariante beschädigt.

Beeinträchtigung der musikalischen Nutzung:

Wilhelmsthal sei die einzige erhaltene profane Uraufführungsstätte des weltbekannten Barockkomponisten Georg Philipp Telemann. Als Konzertmeister des Herzogs Johann Wilhelm habe er Stücke komponiert, die im Corps de Logis, dem Festsaal (heutiger Telemannsaal) und im Park (vor allem am See) aufgeführt worden seien. An diese Musiktradition, die im 19. Jahrhundert u.a. von Franz Liszt fortgeführt worden sei, werde seit einigen Jahren in Wilhelmsthal wieder angeknüpft. Es fänden im Sommer hochkarätige und sehr gut besuchte klassische Konzerte in den Gebäuden, aber auch in der Parkanlage statt. Die Musik sei schon jetzt eine der tragenden Säulen der Wiedergewinnung der Gesamtanlage und solle es in Zukunft noch stärker sein. Ein zusätzlicher Lärmeintrag, der sowohl die Konzerte in den Gebäuden (geöffnete Fenster im Sommer, Pausenaufenthalt) als auch - besonders massiv - die Konzerte im Freien störten bzw. unmöglich machen würden, könne nicht hingenommen werden. Der gesamte Park und insbesondere die für Konzerte genutzte Halbinsel lägen im direkten Einwirkungsbereich des Schallpegels der vorgelegten Trassenführung.

Beeinträchtigung wichtiger Sichtbeziehungen, Blickachsen und des Landschaftsbildes:

Die Beeinträchtigung für das Kulturdenkmal Wilhelmsthal führe zu Gunsten eines Verzichts auf die erhöhte Dammlage der Tunnelzufahrt hinter dem Jägerhof in der Variante VK4, zu einem neuen erheblichen Eingriff im Nahbereich des Denkmals in der Variante V4. Das kleine Wiesental im Bereich der alten B 19 in Richtung Hohe Sonne/Eisenach werde mit einem Knotenpunkt ausgestattet, außerdem beginne hier der mächtige Geländeeinschnitt zum Tunnelportal, der sich an der breitesten Stelle auf bis zu 100 m erweitere. Das Wiesental gehöre zum Kern des näheren räumlichen Parkerlebnisses. Zahlreiche Blickachsen von den Parkwegen über den See führten in diese Richtung, nicht nur der beginnende Einschnitt sei relevant, sondern von entsprechenden Punkten im Park würde der volle Einschnitt mit Tunnelportal und seinen aufgebrochenen Waldrändern sichtbar sein. Das Wiesental stelle darüber hinaus den Auftakt der kulturhistorisch wichtigen Verbindung Richtung Hohe Sonne/Wartburg und Eisenach her, der damit verbaut werde. Das Wiesental liege zwar in der derzeitigen Ausweisung außerhalb des eingetragenen Denkmalbereichs, diese Abgrenzung, die vor dem Hintergrund der neuesten Forschungen zur Parkanlage (Denkmalpflegerische Zielstellung) und der historischen Wartburglandschaft kritisch zu hinterfragen sei, schließe aber die Zugehörigkeit bzw. Bedeutung für das Denkmalensemble nicht aus. Insbesondere sei die durchgehende historische Gestaltung der Landschaft und der Waldbereiche zwischen Wilhelmsthal und der Wartburg zu nennen. Auf die Bedeutung der umgebenden Landschaft für das Denkmal Schloss- und Park Wilhelmsthal sei in den vorhergehenden Stellungnahmen bereits detailliert hingewiesen worden.

Resümee

Die Vorlage der neuen Variante V4 lasse eine unvollständige Berücksichtigung der bereits in den letzten Stellungnahmen vorgebrachten Einwände erkennen. Die Äußerung, die Beeinträchtigung des Kulturdenkmals werde sich durch V4 aus denkmalpflegerischer Sicht gegenüber dem Bestand nicht erhöhen (S. 13), sei entschieden zurückzuweisen. Sie sei falsch und

widerspreche auch den Aussagen der Studie selbst, z.B. zur prognostizierten Entwicklung der Verkehrsbelastung.

Wie die Variante VK4 würde V4 das national bedeutsame Kulturdenkmal Schloss- und Park Wilhelmsthal, das untrennbar mit der umgebenden Landschaft verschmolzen sei, fundamental beeinträchtigen, wichtige Sichtbeziehungen und Blickachsen unwiederbringlich zerstören und die Funktion als Naherholungsgebiet erheblich beeinträchtigen. Der Kulturraum Wartburg-Wilhelmsthal würde zerschnitten. Die touristischen Entwicklungsperspektiven, die für das Denkmalensemble Wilhelmsthal von grundlegender Bedeutung für seinen zukünftigen Erhalt seien, würden konterkariert, ebenso wie die Investitionen des Landes Thüringen zum Erhalt des Denkmals, die mit Ende des Jahres 2013 bereits bei über ca. 3,25 Mio. Euro liegen würden. Dem entgegen stünde die große öffentliche Aufmerksamkeit für das Schicksal der Schloss- und Parkanlage. Mit der begonnenen Sanierung hätten die Besucherzahlen bereits erheblich zugenommen.

Während mit der neuen Tunnelvariante die Schutzgüter Mensch und Natur in größerem Maße Eingang fänden, werde der Schutz des wertvollen Kulturdenkmals Schloss- und Park Wilhelmsthal mit dem zugehörigen Landschaftsbild nicht ausreichend berücksichtigt.

Das Landesentwicklungsprogramm 2004 formuliere folgendes Ziel⁷:

"Die Vielfalt an Museen, Sammlungen und Denkmalen sowie Burgen, Schlössern, Kirchen und Klosteranlagen sowie Theatern von überregionaler Bedeutung soll geschützt, erhalten und gepflegt werden. Insbesondere im Rahmen des Kultur- und Bildungstourismus soll damit das touristische Angebot wirksam unterstützt werden.

[...] Sie sind unverzichtbarer Bestandteil der Kulturlandschaft und damit der kulturellen Identität der Bevölkerung des Freistaates Thüringen und ergänzen in besonderem Maße die touristische Infrastruktur. Zum Erhalt, zur Pflege und Bewahrung besonders bedeutungsvoller Kulturgüter auch für nachfolgende Generationen kommt daher dem Denkmalschutz und der Pflege kultureller Traditionen, der Weiterentwicklung von Kultureinrichtungen sowie der Schaffung neuer Kunst- und Kulturformen eine besondere Bedeutung zu."

Die Planung der Variante V4 sowie VK4 widersprächen diesem Ziel der Raumordnung und würden daher abgelehnt.

Die Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten fordere im Sinne ihres gesetzlichen Auftrages für den Schutz des unwiederbringlichen kulturellen Wertes der Anlage die gleichen Schutzmaßstäbe anzuwenden, wie beispielsweise für den Ort Mosbach. In diesem Sinne unterstütze die Stiftung den Vorschlag des Landesamtes für Denkmalpflege zu einer alternativen Trassenführung im Bereich Katztal, die vor Wilhelmsthal abzweige und in einer geringfügig längeren Tunnelstrecke auch Wilhelmsthal vollständig umgehe (siehe Stellungnahme TLDA vom 02.03.2011) und an die Tunneltrasse der V4 anbinde. Im Übrigen verweise die Stiftung auf die neue Stellungnahme des Thüringer Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologie.

In ihrer Stellungnahme vom 07.04.2011 führte die Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten aus, dass sie seit Sommer 2009 per Gesetz Eigentümerin der 40 ha großen denkmalgeschützten Schloss- und Parkanlage Wilhelmsthal seien, die zwischen Etterwinden und Eisenach an der B 19 im Eltetal liege. Die Stiftung werde durch die bisherige Vorzugsvariante VK4 in ihren Belangen berührt und übe darüber hinaus die Rechte und Pflichten der Unteren Denkmalschutzbehörde für die von ihr betreuten Kulturdenkmale gemäß § 14(5) TDSchG selbst aus.

Die Schloss- und Parkanlage Wilhelmsthal liege im Planungsgebiet des Regionalplans Südwest-Thüringen und werde dort als regional und überregional bedeutsames Bau- und Kulturdenkmal, dass das Orts- und Landschaftsbild besonders präge, benannt.

In der Begründung zu diesem Grundsatz des Regionalplanes werde ausgeführt, dass die dort genannten Objekte auch im Sinne der touristischen Attraktivität langfristig bewahrt werden müssten und deshalb ihr Umgebungsschutz, die Sicherung ihrer fernräumlichen Wirkung und der Erhalt wichtiger Sichtbeziehungen eine Grundbedingung seien. Dementsprechend sei das gesamte Gebiet des Thüringer Waldes mit dem Rennsteig und auch der Bereich um die Schloss- und Parkanlage Wilhelmsthal ausdrücklich als Erholungsgebiet im Regionalplan ausgewiesen worden.

⁷ zitiert wird im Folgenden allerdings kein Ziel, sondern der Grundsatz 4.3.8 des LEP sowie aus der Begründung zum Grundsatz 4.3.8 des LEP

Das vorgelegte Raumordnungsverfahren zum Neubau der B 19 korrespondiere mit den Festlegungen im Regionalplan dahingehend, dass ein Neubau B 19 zwischen Etterwinden und der heutigen B 7n bei Wutha-Farnroda in die Fortschreibung aufgenommen worden sei, ohne dass hierfür allerdings Vorhalteflächen im Regionalplan ausgewiesen worden seien.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Ausführungen sei von der Stiftung die vorgelegte Planung mit Ihrer Vorzugsvariante VK4 eingehend geprüft worden. Bei der Prüfung sei auch berücksichtigt worden, dass in der Fortschreibung des Regionalplanes langfristig von einem Bevölkerungsrückgang auch in weiten Teilen Südthüringens und insbesondere im ländlichen Raum ausgegangen werde. Im Raumordnungsverfahren zum Neubau der B 19n werde allerdings eine Verkehrssteigerung bis 2020 angenommen. Dies stehe im Widerspruch zu den Ausführungen des Regionalplanes.

Die Planung widerspreche damit im Ergebnis der Prüfung aus Sicht der Stiftung den Erfordernissen der Raumordnung und werde daher abgelehnt. Das Vorhaben beeinträchtige erheblich die Denkmalswürdigkeit der Schloss- und Parkanlage Wilhelmsthal. Die Denkmalverträglichkeit werde als nicht gegeben angesehen.

Die Park- und Schlossanlage Wilhelmsthal sei ein gemäß §§ 2 und 33 des Thüringer Denkmalschutzgesetzes ausgewiesenes Denkmal der Landschafts- und Gartengestaltung. Bestandteile des Denkmalensembles Wilhelmsthal seien sämtliche Gebäude, einschließlich der gesamten historischen Innenausstattung sowie sämtliche Garten-, Park- und Landschaftsarchitekturen, historische Sichtachsen, die sogenannte „Schweizerei“, das „Waldhaus“, der ehemalige Gasthof „Zum Auerhahn“ und die Oberförsterei.

In der entsprechenden Denkmalausweisung vom 8.10.1996 würden die Bedeutung des Ensembles und die Besonderheit der Blickbeziehungen zur umgebenden Mittelgebirgslandschaft herausgearbeitet.

In den Planunterlagen werde auf Seite 88 unter Punkt 1.2.4.7 der Schloss und Park Wilhelmsthal als erfasstes Kultur- und Sachgut aufgeführt. Im Vergleich der Varianten werde unter Punkt 3.5.7 auf Seite 147 festgestellt, dass sich durch keine Variante Beeinträchtigungen von bestehenden Bau- und sonstigen Denkmälern ergäben. Bei dieser Einschätzung können die Feststellungen von Seite 88 nicht berücksichtigt worden sein.

Zudem werde dem Sachgut Abbaugelände „Steinbruch“ damit Vorrang gegenüber dem Denkmalensemble Wilhelmsthal eingeräumt, obwohl das Kulturgut Denkmalensemble Schloss und Park Wilhelmsthal einen höheren Raumwiderstand besitze und damit das höhere Rechtsgut darstelle (siehe Seite 173, Tabelle 55: Zuordnung der Schutzgutsachverhalte zu den Raumwiderstandsklassen).

In der Planung würden die Fakten berücksichtigt, in die Bewertung der Varianten seien diese jedoch nur unvollständig eingeflossen.

Beeinträchtigung wichtiger Sichtbeziehungen und Blickachsen, Beeinträchtigung des Landschaftsbildes

Die Bedeutung des Schutzgutes Landschaftsbild werde als hoch bis sehr hoch eingeschätzt, wenn es um ausgeprägte Talräume und Aussichtspunkte gehe.

Die Anlage von Schloss und Park Wilhelmsthal sei gezielt in den Naturraum, unter Einbeziehung des umgebenden Landschaftsbildes erfolgt. Das Ensemble sei aufgrund seiner Geschichte (Jagdschloss) untrennbar mit der Umgebung verbunden. Es gebe zahlreiche historisch, heute noch vorhandene und von der Bevölkerung genutzte Wanderwege und Aussichtspunkte, die Zeugnis des Ensembles seien. Diese würden zerschnitten (Prinzessinnensteig und Kittelsthaler Wand) oder in ihrer Aufenthaltsqualität (Hirschstein) stark beeinträchtigt. Für Wilhelmsthal seien die Sichtbeziehungen von entscheidender Bedeutung, z.B. Hirschstein-Wilhelmsthal, Karthäuserberg mit dem Schwalbennest. Die geplante Trasse als auch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen wären von diesen Aussichtspunkten voll sichtbar und würden sowohl das Landschaftsbild als auch die Blickachsen beeinträchtigen.

Mit der Umsetzung der VK4 sei die Wahrung des kulturellen Wertes der Schlossanlage beeinträchtigt. Geschützt sei nicht nur das Ensemble, sondern auch die dazugehörige Umgebung.

Die Denkmalausweisung bescheinige das öffentliche Erhaltungsinteresse.

Das Vorhaben beeinträchtige die natürliche Eigenart der Landschaft. Mit der Umsetzung würde im Grenzbereich des Denkmals ein Eingriff erfolgen.

Auswirkungen der Verkehrsbelastung auf die Schutzbedürftigkeit des Naherholungsgebietes

Lärm werde als eine der größten Umweltbelastungen empfunden. Durch eine ständige Beschallung reduziere sich nachweislich die Erholungseignung eines Gebietes.

Es sei davon auszugehen, dass weite Teile des Parks als auch des Schlosses von einer hohen Lärmimmission betroffen sein würden, da Schallwellen nicht abrupt endeten. Dies widerspräche der Schutzbedürftigkeit des Naherholungsgebietes. Da der Park zum Aufenthalt im Freien gedacht sei, wäre eine Verlärmung dieses Gebietes nicht akzeptabel.

Die derzeitige Belastung durch die B 19 sei für die Parkanlagen an der Grenze des Erträglichen (aufgrund der sehr kurvenreichen Straßenführung und der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h in der Ortslage). Die neue Trasse liege auf einem Damm (ca. 16 m hoch) und solle für 90-100 km/h ausgebaut werden. Erschwerend komme die exponierte Lage der Trasse an einem Berghang hinzu. Die entstehenden Schallwellen würden reflektiert und auf Grund der erhöhten Lage in das Tal und somit in den Park und die Schlossanlage ausgestrahlt. Ausgehend von der in der Studie prognostizierten Verkehrssteigerung wäre mit einer zusätzlichen, erhöhten Lärmbelastung zu rechnen.

Mit der VK4 ginge die Planung von einer Entlastung der B 19 aus. Tatsächlich werde die B 19 unverändert bestehen bleiben und die neue Trasse hinzukommen. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass die vorläufige Einstufung zur überschlägigen Ermittlung der Schallschutzmaßnahmen von Wilhelmsthal als Mischgebiet nicht standhalte (vgl. Seite 59). Vielmehr seien zumindest die Orientierungswerte der DIN 18005 für Parkanlagen mit maximal 55 dB(A) am Tag und in der Nacht anzusetzen. Zwar würde die geplante Trassenführung weiter entfernt liegen, aufgrund der Höhenlage und der erwarteten Verkehrsmenge müsse jedoch von einer deutlichen Erhöhung der bisherigen Lärmbelastung ausgegangen werden und somit zu einer deutlichen Verschlechterung der bisherigen Erholungsqualität führen. Diese Tatsache könne durch den vorgesehenen Lärmschutz nicht aufgefangen werden. Auszugehen sei sogar von einem erhöhten Lärmeintrag, der sich tiefer in den Landschaftspark hineinziehe.

In den Kartenunterlagen werde die Schlossanlage Wilhelmsthal fehlerhaft als gewerbliche Bauflächen dargestellt. Tatsächlich handele sich um ein der Erholung dienendes Gebiet mit der entsprechenden Schutzbedürftigkeit. Im Regionalplan fände dies bereits Berücksichtigung.

Die VK4 sei bei der Verlärmung von Erholungsräumen (Summe der verlärmten ha insgesamt) die schlechteste Variante. Ziehe man die Vorbelastung durch die B 19 ab, erhalte man noch immer die zweitschlechteste Variante.

Hinsichtlich des öffentlichen Interesses am Naherholungsgebiet Wilhelmsthal gebe es von Seiten der Bevölkerung ein großes Interesse an der Schloss- und Parkanlage. Viele Menschen nähmen Anteil am Werdegang der Arbeiten und freuten sich darüber, dass der jahrelange Verfall gestoppt werde. Seit der Übertragung der Anlage an die Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten würden umfangreiche Restaurierungsmaßnahmen mit dem Ziel begonnen, das Ensemble der Öffentlichkeit wieder zugänglich zu machen.

Die Anlage sei ein wertvolles Naherholungsziel für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Eisenach und der umliegenden Gemeinden. Die Landesentwicklungspolitik sehe in der natürlichen und kulturellen Ausstattung des Landes eine wichtige Grundlage für einen umweltfreundlichen und kulturorientierten Tourismus. Diese Standortfaktoren sollten erhalten und verbessert werden mit dem Ziel der langfristigen Nutzung.

In der Entwurfsvariante VK4 würden die Belange der Naherholung unzureichend berücksichtigt.

Darüber hinaus habe der Freistaat Thüringen die Bedeutung des Denkmalensembles für wichtig erachtet und die Stiftung mit der Wiedergewinnung des Schloss und Park Wilhelmsthal betraut. Bis Ende 2011 seien bereits 2.5 Mio. € investiert worden und weitere Mittel seien für die nächsten Jahre zur Entwicklung der Fläche im Sinne des Regionalplans eingestellt. Mit Umsetzung der VK4 würde diese Entwicklung konterkariert, da gerade die besondere Einbindung des Denkmals in die Landschaft ein wesentlicher Bestandteil des Denkmalwertes darstelle.

Die Aufgabe der Raumordnung bestehe darin, einerseits das Gebiet optimal zu entwickeln und andererseits soweit wie möglich zu schützen und einer nachhaltigen Entwicklung zuzuführen.

Die Erhaltung der wichtigen Sichtbeziehungen des Landschaftsparks Wilhelmsthal entspräche der Leitvorstellung und dem Grundsatz der Raumordnung, die prägende Vielfalt der Teilräume zu sichern und zu stärken.

Ebenso verfolge der Landesentwicklungsplan Thüringen das Leitbild, Natur und Kultur zu bewahren. Das reichhaltige und zum Teil einzigartige Natur- und Kulturerbe Thüringens habe demnach große Bedeutung für eine nachhaltige Entwicklung des Landes. Es müsse bewahrt, gepflegt und fortentwickelt werden. Eine intakte Umwelt und ein breites kulturelles Angebot seien stets auch wichtige Standortfaktoren bei Investitions- und Arbeitsplatzentscheidungen. Die Landesentwicklungspolitik trete daher für einen verantwortlichen und sensiblen Umgang mit den Natur- und Kulturgütern ein.

Die Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten handele im Sinne des Auftrages, die Kulturlandschaften zu erhalten und zu entwickeln. Historisch geprägte und gewachsene Kulturlandschaften seien in ihren prägenden Merkmalen und mit ihren Kultur- und Naturdenkmälern zu erhalten.

Die Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten unterstütze und befürworte die vom Thüringer Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie dargestellte alternative Streckenführung zur Vorzugsvariante VK4.

Zusammenfassend resümiere die Stiftung, dass wegen der Seltenheit, der Unvermehrbarkeit, der Unwiederbringlichkeit und wegen ihres kulturellen Wertes Kulturgüter besondere Sorgfalt beanspruchten (Charta von Venedig, 1964).

Mit Umsetzung der Variante VK4 würde ein wertvolles Kulturdenkmal, welches gezielt in das sie umgebende Landschaftsbild hineinkomponiert worden sei, erheblich beeinträchtigt. Wichtige Sichtbeziehungen und Blickachsen würden sogar unwiederbringlich zerstört werden und ein Naherholungsgebiet erheblich beeinträchtigt.

In einer weiteren Stellungnahme der Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten vom 08.08.2012 äußerte sich die Einrichtung zu einer im ersten ROV zwischenzeitlich betrachteten Modifizierung der VK4 (VK4m).

Die modifizierte Variante VK4m weiche von dem bisherigen Vorschlag dahingehend ab, dass über einen Stich ein Zubringer im Bereich Wilhelmstal vorgesehen sei. In diesem Ansatz sehe man sogar noch eine Verschlechterung gegenüber der bisherigen Planung.

Die Schloss- und Parkanlage Wilhelmsthal liege im Planungsgebiet des Regionalplans Südwestthüringen und werde dort als regional und überregional bedeutsames Bau- und Kulturdenkmal, welche das Orts- und Landschaftsbild besonders präge, benannt. Aus Sicht der Stiftung werde der damit eingeräumte besondere raumordnerische Stellenwert in der Planung nicht beachtet. Sowohl die langfristige Bewahrung der touristischen Attraktivität und die fernräumliche Wirkung hinsichtlich des Erhalts der wichtigen Sichtbeziehungen sehe man als gefährdet an.

In der Anordnung des Tunnelportals in unmittelbarer Nähe sehe man eine Verschlechterung der Situation. Es sei davon auszugehen, dass mit dem Trassenausbau der Verkehr deutlich zunehmen werde. Die Tunnelröhre führe direkt in Richtung der Schloss- und Parkanlage und werde dort zu einer erheblichen Lärm- und Emissionsbelastung führen. Mit Errichtung einer Lärmschutzwand würde diese Kanalwirkung sogar noch verstärkt werden, da der Lärm nicht nach vorn abgefangen werden könne.

Darüber hinaus würde eine Lärmschutzwand die Sichtbezüge noch stärker beeinträchtigen. Erfahrungsgemäß müsse an dem Tunnelportal mit der Anordnung der Infrastruktur der Tunnelversorgung gerechnet werden. Dies erscheine in dem Tal vor dem Hirschberg als denkbar ungeeignet. Der Wilhelmstaler See sei ein Kaltluftsee. Bei Inversionswetterlagen führe dies zu einer austauschbaren Luftschichtung, die zu einer Zunahme der Luftverunreinigung in Wilhelmsthal führen werde.

Die alte Streckenführung der B 19 entlang Wilhelmsthal beizubehalten, könne nicht die Zustimmung der Stiftung finden. Die daran anschließende neue Streckenführung Richtung Eisenach würde zu deutlich mehr Verkehr als bisher führen, insbesondere sei mit einer Zunahme des Lkw-Anteils zu rechnen. Bisher würden größere Kfz die kurvenreiche Strecke Richtung Hohe Sonne meiden. Die Zunahme an Verkehr, der Geschwindigkeit und der Lautstärke sei nicht hinnehmbar.

Das Vorhaben beeinträchtige nicht nur die naherholungs- und die touristische Funktion aufgrund steigender Lärm- und Luftemission, sondern auch den kulturhistorischen Wert von Schloss und Park Wilhelmsthal durch die Zerschneidung des Kulturraumes Wartburg-Wilhelmsthal.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verknüpfte Großherzog Carl Alexander endgültig Wilhelmsthal mit der heute inklusive ihrer Umgebung in die Liste des UNESCO-Welterbes eingetragenen Wartburg zu einer untrennbaren kulturellen Einheit. Die Natur- und Kulturlandschaft des nordwestlichen Thüringer Waldes wurde hier gleichsam zu einer Parklandschaft verknüpft. Diese einmalige und weitgehend intakte Kulturlandschaft würde in ihrem Kern, dem Gebiet Wartburg-Wilhelmsthal, empfindlich gestört.

Die Verknüpfung der Schloss- und Parkanlage mit dem umgebenden Landschaftsraum steigere die Gesamtinszenierung. Die vielfach gerühmte "unzerstörbare Stille und Einsamkeit samt den Bergen mit dem schönen Grün" (Herzogin Luise, die Gattin Karl-Augsts) sehe man gefährdet. Mit den bisherigen Eingriffen in das Eltetal sei es gelungen, die Verflechtung zwischen Natur- und Kulturraum weitestgehend zu erhalten. Die bestechende Schönheit des Tals zeige sich insbesondere vom Aussichtspunkt Hirschstein am Rennsteig und sei in der Unberührtheit zu erhalten. An dieser Stelle solle nicht unerwähnt bleiben, dass die touristische Profilierung Thüringens nach aktuellen Untersuchungen in Richtung Kultur- und Naturtourismus ziele. Mit der Schloss- und Parkanlage und ihrer Verknüpfung in die Landschaft finde man hier noch etwas vor, was anderenorts in Europa schon zerstört sei.

Von touristischer Bedeutung sei darüber hinaus die Verbindung zu anderen Denkmalen über attraktive Wanderrouten, insbesondere der Wartburg über die Hohe Sonne und zum Rennsteig. Die wichtigste Teilstrecke des kürzlich eingeweihten Lutherweges (Wartburg-Möhra mit dem Stammhaus der Familie Luther) verlaufe durch die Schlossanlage und weiter in Richtung der Hohen Sonne.

Der kulturhistorische Wert von Schloss und Park Wilhelmsthal sei im Regionalplan richtigerweise als überregional bedeutend eingestuft worden. Die nationale Bedeutung könne an drei Schwerpunkten verdeutlicht werden (ausführliche Erläuterungen siehe Anlage):

- Barockes Lustschloss Wilhelmsthal als seltenes Zeugnis des Marly-Typus*
- Schloss Wilhelmsthal als einzige erhaltene profane Uraufführungsstätte von Werken Georg Philipp Telemanns*
- Kunst und Natur - Der Landschaftspark von Schloss Wilhelmsthal als Fürst -Pückler- Anlage*

Die kulturelle Nutzung, insbesondere die musische Ausrichtung werde künftig die wichtigste Nutzungssäule darstellen. Neben Telemann habe sich Franz Liszt in den Sommermonaten dort auf gehalten. Seit Beginn der Arbeiten zur Wiedergewinnung des Schlosses seien mit großem Erfolg und regen öffentlichem Interesse kulturelle Veranstaltungen durchgeführt worden, die zunehmend von touristischer Ausstrahlkraft für die Region seien. Beispielhaft erwähnt werde das Abschlusskonzert der Telemanntage Eisennach im Juli 2012. Mittelfristig seien neben den Konzerten im Telemannsaal auch Freiluftveranstaltungen angedacht und nach historischen Vorbild auch auf dem Wilhelmsthaler See. Diese bisher erfolgreichen Anfänge würden durch eine Verlärmung des Areals unwiederbringlich zu Nichte gemacht.

Mit Umsetzung der Variante VK4 würde das wertvolle Kulturdenkmal, welches gezielt in das sie umgebende Landschaftsbild hineinkomponiert worden sei, erheblich beeinträchtigt. Wichtige Sichtbeziehungen und Blickachsen würden sogar unwiederbringlich zerstört werden und ein Naherholungsgebiet erheblich beeinträchtigt.

Die Planung widerspreche aus Sicht der Stiftung den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und werde daher abgelehnt. Das Vorhaben beeinträchtige erheblich die Denkmalwürdigkeit der Schloss- und Parkanlage Wilhelmsthal. Die Authentizität und Integrität der Anlage sei gefährdet.

4. Ergebnis der Einbeziehung der Öffentlichkeit

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Raumordnungsverfahren für die Variante V4 liegen der oberen Landesplanungsbehörde etwa 800 Unterschriften von Bürgern, Vereinen und Genossenschaften vor, die sich im Rahmen von verschiedenen Sammelisten, aber auch in zahlreichen Einzelschreiben überwiegend kritisch, teilweise aber auch konstruktiv zum Vorhaben geäußert haben.

Etwa die Hälfte der Bürger nutzten die Möglichkeit, sich über Unterschriftenlisten der dort formulierten Ablehnung der Planung der B 19n (V4) anzuschließen.

Hauptsächlich begründet wurde dies gemäß der verwendeten Vorlagen u.a. mit

- Natur- und Umweltbeeinträchtigungen, wie zusätzlicher Flächenverbrauch, nachhaltige Schädigung von Natur, Mensch und Infrastruktur durch die Bautätigkeit, sowie Vernichtung wertvoller Lebensräume,
- hohem Aufwand, der den zu erwartenden Nutzen nicht rechtfertigen würde (lediglich eine Verlagerung der Verkehrsströme in Eisenach, Erhöhung der künftigen Schuldenlast, sinkende Immobilienwerte usw.),
- negativen Auswirkungen auf die regionale Entwicklung (ein großräumiges Umfahren von Eisenach würde den Tourismus und die Umsätze der Stadt noch weiter schwächen),
- Beeinträchtigungen der Bevölkerung (zusätzliche Lärmbelastung, Verschlechterung der Frischluftzufuhr am jeweiligen Wohnort, weitere Abwanderungen aus dem ländlichen Raum) sowie
- negativen Auswirkungen auf die touristische Entwicklung und die Erholungswirkung, die Kultur- und Naturlandschaften, das Landschaftsbild und die Schlossanlage in Wilhelmsthal (visuell und akustisch).

Weitere Aspekte, die zur Ablehnung der Planung der B 19n führten, waren die Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe, die Zerstückelung land- und forstwirtschaftlicher Flächen und Verschlechterung der Erreichbarkeit dieser Flächen, das laufende Flurbereinigerungsverfahren, die Lage im Wasser- und Hochwasserschutzgebiet, die Kritik an der Verkehrsprognose einschließlich des nach Auffassung der Bürger unberücksichtigt gebliebenen demographischen Wandels.

Ebenfalls etwa 400 Bürger, zu einem großen Teil Anwohner der B 88 in Wutha-Farnroda, unterstützten mit ihren Unterschriften einen Aufruf an den Landrat des Wartburgkreises, sich für die Umverlegung der B 88 Ortsdurchfahrt Wutha-Farnroda bzw. deren erneute Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2015 einzusetzen.

In der Stellungnahme des Vereins BI Ortsumgehung B88 Wutha-Farnroda zum laufenden ROV wurde entsprechend die Wiederaufnahme der Ortsumfahrung in das Raumordnungsverfahren gefordert.

Insbesondere das hohe Verkehrsaufkommen im Zuge der B 88 gemäß der aktualisierten Verkehrsuntersuchung bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt als auch für das Prognosejahr 2025 mit den negativen Auswirkungen auf die Anwohner wird hierfür als Begründung angeführt.

Der Verein unterstütze außerdem den Neubau der B 19n zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda.

Ausführlich setzt sich der Verein in seiner Stellungnahme mit den Argumenten auseinander, die letztlich zu einer, wenn auch vorübergehenden, Streichung der B 88 OU Wutha-Farnroda aus der Meldeliste für den BVWP 2015 führten (u.a. Kritik an der Aussage, die B 88 sei unter Würdigung naturschutzfachlicher Interessen schwer umsetzbar und an dem Bezug zur Ablehnung durch die Stadt Ruhla und die Gemeinde Wutha-Farnroda in deren Stellungnahmen zum ersten ROV).

Auf eine ausführliche Wiedergabe dieser Ausführungen wird an dieser Stelle verzichtet, da die B 88 nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist.

Zahlreiche Bürger haben darüber hinaus eigene Stellungnahmen formuliert und sich teilweise sehr kritisch gegenüber dem Vorhaben geäußert.

Schwerpunkte dabei waren u.a.

- Auseinandersetzungen mit der nach deren Ansicht nicht korrekten Bewertung der Auswirkungen auf die Schutzgüter in der UVS
- kritische Anmerkungen zur Verkehrsuntersuchung und Prognose 2015, teilweise mit Einzelbeispielen unterlegt
- Vorschläge für eine andere Verkehrsführung der B 19n (z.B. einer Westumfahrung Eisenach, einer Trassierung in Richtung Gerstungen ohne Tunnelbauwerk, dreispuriger Ausbau der B 19 Richtung Hohe Sonne, Trassierung über Katztal)

- notwendige Weiterführung der Planung bis zur neuen BAB 4 an Stockhausen vorbei
- Ergänzungen zu den faunistischen und floristischen Angaben in den Verfahrensunterlagen
- Ablehnung einer Trasse durch das Waldgebiet „Kohlberg“
- erneute Forderungen nach einem größeren und westlicheren Untersuchungsraum für das Vorhaben
- Befürchtungen eines stark zunehmenden Verkehrs auf der L 3007 (ehemalige B 7) in Richtung Sättelstädt
- erhebliche Zerschneidung und Verlärmung von Lebensräumen, Erholungs- und Wohnräumen sowie Wald
- negative klimatische und lufthygienische Auswirkungen
- Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes, Verweis auf erhebliche Zerstückelung bestehender Wegebeziehungen und auf laufendes Flurbereinigungsverfahren
- Kritik an der geplanten Verriegelung der Hörselaue durch ein Dammbauwerk, Hinweise auf Lage im Überschwemmungsgebiet und Trinkwasserschutzgebiet
- Hinweise auf detailliert zu klärende verkehrsorganisatorische Fragen im Raum Eisenach
- entstehende Nachteile durch den geplanten Tunnelbau (Massenüberschuss, Grundwasser, Kompensationsbedarf, Unterhaltungskosten, Flächenverbrauch für Rettungseinrichtungen)
- notwendiger Erhalt bestehender Wanderwege
- erhebliches Beeinträchtigungspotential für die Schloss- und Parkanlage Wilhelmsthal

Gegen den Beschluss des Gemeinderates von Wutha-Farnroda vom 14.11.2013, welcher der oberen Landesplanungsbehörde als offizielle Stellungnahme der Gemeinde zum ROV vorliegt, wurde ein Bürgerbegehren beantragt. Diesem Antrag wurde stattgegeben.

Die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens wurde durch den Gemeinderat bestätigt. Entsprechend der Festsetzung der Kommunalaufsicht des Wartburgkreises wurde der Bürgerentscheid am 14.09.2014 durchgeführt.

Anhang II

Raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung

Inhaltsverzeichnis

1.	ALLGEMEINE GRUNDLAGEN.....	2
2.	DARSTELLUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN	3
2.1	Schutzgut Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit.....	3
2.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	8
2.3	Schutzgut Boden.....	12
2.4	Schutzgut Wasser	16
2.5	Schutzgüter Klima und Luft.....	20
2.6	Schutzgut Landschaft.....	22
2.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	25
3.	WECHSELWIRKUNGEN	28
4.	GESAMTBEWERTUNG	28

5. Allgemeine Grundlagen

Gemäß § 15(1) ROG in Verbindung mit § 10(1) ThürLPIG ist für raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen ein Raumordnungsverfahren durchzuführen.

Es schließt unter Berücksichtigung von § 10(4) ThürLPIG in Verbindung mit § 16 UVPG die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens

„Neubau der B 19n zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda“, Ergänzungsunterlage Variante V4

auf die in §2(1) Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern entsprechend dem Planungsstand ein (raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung).

Dabei sind der Stand und der Detaillierungsgrad der Planung zu berücksichtigen.

Grundlage für die zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen im ROV sind die vom Planungsträger vorgelegten Unterlagen zum ROV, insbesondere die Untersuchungen und Ausführungen zur Umweltverträglichkeit.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die mit dem vorhergehenden ROV vorgelegten Umweltunterlagen einen Variantenvergleich für die Variantenkombinationen VK1-VK5 beinhalteten.

Dieser wird in der nachfolgenden raumordnerischen Umweltverträglichkeitsprüfung nur hinsichtlich relevanter Aussagen zur VK4 ohne B 88 Ortsumfahrung Wutha-Farnroda herangezogen, da entsprechend dem Gegenstand des ROV (vgl. Eröffnungsschreiben vom 09.09.2013) der Schwerpunkt auf der Betrachtung der Variante V4 liegt.

Zusätzlich werden die Ergebnisse des in der „Ergänzungsunterlage: Variante V4 einschließlich Vergleich zu VK4 (ohne Ortsumfahrung Wutha-Farnroda)“ erarbeiteten Variantenvergleiches sowie der Kurzbericht vom 26.04.2013 „Einschätzung zur Variante (V4) – Fledermäuse und Vögel“ genutzt.

Außerdem wurden Aussagen aus den Stellungnahmen der am Verfahren Beteiligten, aus den im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen sowie eigene Ermittlungen berücksichtigt, sofern sich diese auf die einzelnen Schutzgüter der UVP bezogen.

Insgesamt wird auf eine umfangreiche und vollständige Wiedergabe aller vorliegenden Informationen zur Umweltverträglichkeit verzichtet. Es werden nur die für die Nachvollziehbarkeit der raumordnerischen UVP wesentlichsten Aussagen übernommen. Ansonsten wird auf die allen Beteiligten übergebenen bzw. auf die im Internet abrufbaren Verfahrensunterlagen verwiesen (vgl. Anschreiben zur Eröffnung des ROV).

Der für die Variante V4 zu betrachtende Untersuchungsraum wurde gegenüber dem des vorhergehenden ROV nicht verändert. Es bietet sich jedoch an, nur jene Aussagen für die raumordnerische Umweltbewertung heranzuziehen, die für den Trassenverlauf der V4 bzw. VK4 (ohne B 88 Ortsumgehung Wutha-Farnroda) von Bedeutung sind.

Der Untersuchungsraum beinhaltete eine Fläche von ca. 4315 ha und umfasste ein Gebiet zwischen Etterwinden und Wilhelmsthal im Westen und wird weiter begrenzt entlang einer Linie an der Hohen Sonne vorbei bis zur ehemaligen BAB 4 nordwestlich des Kreisels an der B 7, über den östlichen Ortsrand von Farnroda, zwischen den Ortslagen Kittelsthal und Thal hindurch und etwa parallel zur L 2119 an Ruhla vorbei bis zur B 19 südlich von Etterwinden (vgl. Kartenmaterial der ROV-Unterlage).

Der räumliche und inhaltliche Untersuchungsrahmen für die UVS wurde im Rahmen der Antragskonferenz (siehe Punkt C.2 dieser landesplanerischen Beurteilung) vorgestellt und ist von den Beteiligten an dieser Veranstaltung akzeptiert worden.

Von einigen Beteiligten angeregte Erweiterungen (Stockhausen im Norden, südlich Etterwinden) wurden nicht vorgenommen, da die betreffenden Bereiche in andere Planungen integriert sind bzw. sein werden und somit Untersuchungslücken nicht bestehen werden.

Mit der vereinbarten Abgrenzung wurde gewährleistet, dass sowohl alle eventuellen Trassenverläufe als auch der Wirkungsbereich von randlichen Beeinträchtigungen auf die Umwelt und die einzelnen Schutzgüter berücksichtigt werden konnten.

6. Darstellung der Umweltauswirkungen

Die nachfolgenden Aussagen beziehen sich ausschließlich auf die in das ROV eingestellte Variante V4 bzw. Variantenkombination VK4 ohne B 88 Ortsumfahrung Wutha-Farnroda. Der Trassenverlauf der V4 ist dem Punkt B der landesplanerischen Beurteilung zu entnehmen. Es wird darauf hingewiesen, dass die raumordnerische UVP gegenüber den von der Antragstellerin vorgelegten Aussagen zur Umweltverträglichkeit unter Berücksichtigung der Anhörungsergebnisse partiell zu anderen Darstellungen bzw. Bewertungsergebnissen kommen kann.

6.1 Schutzgut Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit

Für das Schutzgut Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit werden die Wohn- und Wohnumfeldfunktionen sowie die Erholungsnutzung einschließlich Freizeitinfrastruktur beschrieben und bewertet.

a) Ist-Zustand

Das Vorhaben befindet sich im Landkreis Wartburgkreis und berührt im Untersuchungsraum die kreisfreie Stadt Eisenach sowie die Gemeinden Wutha-Farnroda, Marksuhl (Ortsteil Eckardtshausen mit Siedlung Wilhelmsthal) und Moorgrund (Ortsteil Etterwinden)

Einen genehmigten Flächennutzungsplan besitzen im Untersuchungsraum nur die Gemeinden Ruhla (rechtskräftig für Ruhla seit dem 04.12.08) und Wutha-Farnroda (rechtskräftig für Wutha-Farnroda seit dem 28.11.08).

Für die Stadt Eisenach sowie die Gemeinden Moorgrund und Marksuhl liegen noch keine genehmigten FNP vor (Stand jeweils 30.09.2011).

Im Untersuchungsraum sind sowohl dörflich als auch städtisch geprägte Siedlungen charakteristisch. Typische Beispiele für dörfliche Strukturen finden sich in Etterwinden, am östlichen Ortsrand von Eisenach (Rothenhof) sowie im Ortsteil Mosbach der Gemeinde Wutha-Farnroda bzw. in der Siedlung Wilhelmsthal. Neue Wohngebiete wurden bzw. werden überwiegend an den Ortsrandlagen erschlossen.

Außerdem befinden sich in den Ortslagen im Untersuchungsraum aufgrund eingestreuter kleinerer gewerblicher und Landwirtschaftsbetriebe zahlreiche Dorf- und Mischgebiete.

Alle vorgenannten Siedlungsbereiche werden in der UVS mit einer sehr hohen Bedeutung bzw. Empfindlichkeit eingestuft (vgl. u.a. UVS, Tabelle 6 und Karte 7 auf Unterlage 19.1).

Die seitens der Stadt Eisenach und von der unmittelbar betroffenen Familie Liebetrau angesprochene falsche Einstufung von Rothenhof (nicht Gewerbegebiet sondern Dorfgebiet) ist im Zuge der Feinplanung neu zu bewerten bzw. zu berücksichtigen (vgl. Hinweis H07 in Punkt A.III) und müsste in Anlehnung an die Tabelle 6 der UVS mindestens mit einer hohen Wertigkeit in die Betrachtung einfließen.

Im Untersuchungsraum relativ häufig sind ferner Kleingärten sowie Wochenend- und Feriensiedlungen mit einer in der UVS eingeschätzten hohen Wertigkeit.

Für die Ausübung von Freizeitaktivitäten im unmittelbaren Wohnumfeld wird der auf Karte 7 der UVS dargestellte „siedlungsnaher Freiraum“ genutzt, der sich in hierfür geeigneten Bereichen in der näheren Umgebung jeder Ortslage innerhalb des Untersuchungsraumes befindet.

Die Bestandsbewertung hinsichtlich der Freizeit- und Erholungsfunktionen erfolgt in der UVS ausschließlich für die Erholungsräume. Für die Freizeiteinrichtungen und touristischen Einrichtungen wird grundsätzlich von einer sehr hohen Bedeutung für die Erholungsnutzung ausgegangen (UVS, S. 35).

Als für die Erholung sehr hochwertige Räume werden die Übergangsbereiche zwischen Wald und Offenland nordwestlich von Mosbach und zwischen Mosbach und Kittelsthal sowie der Thüringer Wald (geschlossene Waldbestände z.B. am Kohlberg) insbesondere mit dem Rennsteig als überregional bedeutsamen Hauptwanderweg eingestuft.

Damit befinden sich auch solche Einrichtungen wie das Waldschwimmbad Mosbach, der Campingpark Eisenach oder die Schlossanlage Wilhelmsthal innerhalb dieser sehr hochwertigen Erholungsräume.

Im Widerspruch dazu werden diese Objekte auf der Karte 7 überwiegend nur mit einer hohen Bewertung dargestellt, obwohl grundsätzlich bei Freizeit- und touristischen Einrichtungen eine sehr hohe Bedeutung angenommen werden sollte (s.o.).

In der Tabelle 7 der UVS fehlt ein in der Karte 7 dargestellter Erholungsraum „Übergangsbereich zwischen Wald und Offenland“, der sich nördlich des Kohlberges befindet und welchem insgesamt aufgrund der vorhandenen natürlichen Erholungsausstattung und Erschließung eine hohe Bedeutung beigemessen werden kann.

Gemäß der Raumnutzungskarte des RP-ST in Verbindung mit der Karte 4-2 wird der gesamte Untersuchungsraum südlich der Eisenbahnstrecke Eisenach-Erfurt als Vorbehaltsgebiet Tourismus und Erholung Nr. 1 „Thüringer Wald“ ausgewiesen.

Vorbelastungen sind insbesondere für die Anwohner an stärker befahrenen Straßen durch verkehrsbedingten Lärm, Abgase, Stäube und Erschütterungen relevant.

In der UVS werden u.a. die Wohngebiete am nordwestlichen Ortsrand von Wutha-Farnroda hervorgehoben (Zusammentreffen der im Hörseltal liegenden Verkehrswege der BAB 4, der B 7, der B 88 und der Bahnstrecke Eisenach-Erfurt).

Grundsätzlich ist anzunehmen, dass auch das Gewerbegebiet in der Erbstromaue nutzungs-typische Belastungen hervorruft.

Weiterhin kann von einer Belastung in der Ortslage Etterwinden durch die Ortsdurchfahrt der B 19 sowie durch die Ortsdurchfahrt der B 19 in Eisenach ausgegangen werden.

Weitere Vorbelastungen entstehen durch horizontal ausgerichtete technische Infrastruktur im Offenland, hier insbesondere neben den vorgenannten Straßen Freileitungen im Hörseltal, im Offenland bei Mosbach sowie im Eltetal entlang der B 19.

Gleichzeitig bewirkt die hohe Verkehrsdichte eine starke Trennwirkung sowie eine erhöhte Gefahr von Unfällen mit Beteiligung von Fußgängern oder Radfahrern. Betroffen hiervon sind insbesondere die Anlieger der B 19 in Etterwinden (Analyse 2005 zwischen 5.300 und 6.700 Kfz/24h, Prognose 2020 zwischen 9.700 und 10.700 Kfz/24) sowie der B 19 Ortsdurchfahrt Eisenach (Analyse 2005 zwischen 14.250 und 19.600 Kfz/24h, Prognose 2020 zwischen 15.150 und 16.600 Kfz/24).

b) Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit

Von raumordnerischer Relevanz sind neben eventuellen Zerschneidungen von oder Annäherungen an Siedlungsflächen auch größere Verluste von Flächen mit Bedeutung für die Wohn- und Wohnumfeldfunktion bzw. deren Beeinträchtigung durch Verlärmung sowie durch Schadstoffimmissionen.

In diesem Zusammenhang werden auch die durch das Vorhaben zu erwartenden Entlastungswirkungen für die Ortslagen betrachtet.

Weiterhin spielt die Beeinträchtigung und Zerschneidung bzw. Verlärmung von Erholungsräumen und siedlungsnahen Freiräumen im Rahmen der raumordnerisch ausgewiesenen Gebiete eine Rolle.

Östlich von Etterwinden durchquert die V4 als einen Konfliktabschnitt den um die Ortslage ausgewiesenen siedlungsnahen Freiraum, der gleichzeitig einen Übergangsbereich zwischen Wald und Offenland darstellt. Die geringsten Abstände der V4 zur nächsten Wohnbebauung bzw. zu Gebieten, die in der UVS eine sehr hohe Bedeutung für die Wohn- und Wohnumfeldfunktion besitzen, liegen bei etwa 150 m.

Von entscheidender Bedeutung für die Ortslage Etterwinden ist die deutliche Entlastung vom Durchgangsverkehr im Zuge der B 19. Die Immissionsbeeinträchtigungen können dadurch wesentlich reduziert und damit die lufthygienische Situation verbessert werden.

In einem etwas größeren Abstand verläuft die V4 vorbei an dem Campingplatz „Altenberger See“, einem Übergangsbereich Wald-Offenland mit nachrangiger Bedeutung für die Erholungsnutzung. Der Bereich Wilhelmsthal, der überwiegend als Erholungsgebiet einzustufen ist, wird durch die VK4 östlich tangiert, während durch die V4 eine Trassierung im Bestand der B 19 erfolgen kann.

Sowohl der Campingplatz als auch der Bereich Wilhelmsthal sind in der UVS als Gebiete mit hoher Bedeutung eingestuft, obwohl sich am westlichen Rand des Kulturrensembles „Schloss Wilhelmsthal“ eine Fortbildungseinrichtung befindet und der Komplex daher eher als Misch/Gewerbegebiet anzusehen ist.

Die ursprünglich geplante VK4 verläuft zwischen dem nordwestlichen Ortsrand von Mosbach und dem Freizeit- und Sportbereich um das Waldbad. Dieser als Übergangsbereich zwischen Wald und Offenland definierte Bereich besitzt eine sehr hohe Wertigkeit. Die nächstgelegene Wohnbebauung bzw. das Waldbad liegen dabei höchstens in einer Entfernung von etwa 100 – 150 m. Während das Wohngebiet auch in der UVS als sehr hochwertig eingeschätzt wird, werden die Freizeit- und Sporteinrichtungen nur mit einer hohen Bewertung eingestuft. Im Ergebnis der schriftlichen Anhörung zum ROV und der Öffentlichkeitsbeteiligung ist diese Bewertung auch aus Sicht der oberen Landesplanungsbehörde zu korrigieren und mit einer sehr hohen Bedeutung einzuordnen.

Dieser Konfliktabschnitt wird allerdings durch die Verlängerung der Tunnelstrecke im Zuge der Variante V4 deutlich entschärft. Das geplante neue Tunnelportal südwestlich des Geisberges liegt vollständig außerhalb des siedlungsnahen Freiraumes.

Mit der anschließenden Querung des zum geschlossenen Waldbestand des Thüringer Waldes zählenden Kohlberges wird ein als hoch bedeutsam für die Erholungsnutzung eingestufte Konfliktbereich berührt.

Der weitere Verlauf der V4/VK4 ist durch die überwiegende Querung von Siedlungsrandlagen mit nachrangiger Bedeutung gekennzeichnet. Der Abstand der V4/VK4 zum mindestens hoch zu bewertenden Rothenhof (siehe oben, Punkt a) beträgt dabei mindestens 200 m.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass weder die V4 noch die VK4 den Rennsteig in offener Bauweise queren, sondern diesen untertunneln. Das trägt zur vollständigen Vermeidung von Beeinträchtigungen in Bezug auf den Erholungszielpunkt Rennsteig bei.

Die größte Annäherung an Siedlungsflächen erfolgt bei beiden Varianten in Etterwinden bzw. in Wilhelmsthal (Querung oder Tangieren des dortigen Denkmalensembles).

Eine weitere kritische Annäherung durch VK4 ist im Bereich Mosbach/Freibad festzustellen.

Grundsätzlich führen beide Varianten zu einer Entlastung von Lärmimmissionen vor allem im Zuge der Ortsdurchfahrt von Etterwinden.

Bezogen auf die menschliche Gesundheit sind auch die lufthygienischen Immissionen von Relevanz, die diesbezüglichen Grenzwerte werden auf freier Strecke bei keiner Variante

überschritten. An den Tunnelportalen sind jedoch Grenzwertüberschreitungen zu erwarten, die davon betroffenen Flächen befinden sich jedoch außerhalb von bebauten Bereichen.

c) Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung

Zur Vermeidung der Überschreitung von Lärmgrenzwerten in Siedlungsbereichen werden nach den gültigen Immissionschutzvorgaben an den entsprechenden Stellen aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Dort, wo aus Platzgründen aktiver Lärmschutz nicht möglich ist, wird passiver Lärmschutz durchgeführt.

Im Rahmen einer schalltechnischen Berechnung wird im Zuge der weiteren Planungskonkretisierung untersucht werden, inwieweit die von der Verlärmung durch die Neubaustrecke betroffenen Gebäude in Abhängigkeit von ihrer jeweiligen Nutzung und damit Schutzbedürftigkeit zu schützen sind, und wie die zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte zum Schallschutz erforderlichen Anlagen zu bemessen sind.

Die psychische Wirkung der Verlärmung siedlungsnaher Freiräume kann durch feldgehölzartige Anpflanzungen gemindert werden. Damit ist gleichzeitig eine Aufwertung für das Landschaftsbild gegeben. Eine relevante akustische Reduzierung der Lärmbelastung kann in der Regel aber erst bei gestuften Waldbeständen > 100 m Breite erzielt werden.

Eine Vermeidung oder Verminderung der Lärmbelastung im Erholungsbereich ist durch Tunnelanlagen möglich.

Grundsätzlich sind Verschwenkungen der Trasse oder bedingt durch Trassierung in Damm- oder Einschnittlage Maßnahmen möglich, die gewährleisten, dass die Auswirkungen bzgl. Lärmimmissionen auf die Wohn- und Wohnumfeldfunktionen innerhalb der gesetzlich zulässigen Werte bleiben.

In der UVS wurden bereits pro Abschnitt und Variante Vorschläge zu eventuellen Längen und Höhen der geplanten aktiven Lärmschutzeinrichtungen angeführt, so z.B. bei V4 und VK4 entlang der Ortslagen Etterwinden und Wilhelmsthal.

Da im Untersuchungsgebiet zahlreiche markante Aussichtspunkte natürlicher Ausprägung und touristisch erschlossene Aussichtspunkte existieren, sind bei einer Trassenführung insbesondere im bewegten offenlandgeprägten Raum Beeinträchtigungen im Wirkungsbereich der Aussichtspunkte grundsätzlich auch unabhängig von der Gradienten gegeben, da von den erhöhten Aussichtspunkten die Trasse in der Regel auch in Einschnittlagen einsehbar ist. Eine weiträumige Neugestaltung des Landschaftsbildes nach einem gebietstypischen Ordnungsschema (z. B. Kammerung durch Feldgehölze), aber auch Maßnahmen wie Schaffung von Blickachsen durch Freistellung bzw. Entbuschung können geeignet sein, die Beeinträchtigungen zumindest teilweise zu kompensieren.

Die von den Varianten betroffenen Wander- und Radwanderwege werden grundsätzlich verlegt bzw. Kreuzungsmöglichkeiten eingeräumt. Damit wird eine weitere Nutzung gesichert.

d) Bewertung

Insgesamt von großer Bedeutung und zum Vorteil für das Schutzgut Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit ist die im Zuge der Varianten zu erwartende Entlastung der B 19 Ortsdurchfahrten Etterwinden und Eisenach vom perspektivisch ohne Realisierung der Maßnahme zweifellos weiter ansteigenden Durchgangsverkehr.

So wird die Ortslage von Etterwinden durch die Umfahrung im Zuge der VK4/V4 fast vollständig vom Durchgangsverkehr entlastet. Die Entlastung der Ortslage Etterwinden beträgt bis zu 10.500 Kfz/d. Die Restbelastungen in Etterwinden liegen bei max. 1.200 Kfz/d.

Die Verkehrsstärke auf der Landesstraße L 2118 zwischen Etterwinden und Ruhla nimmt von ca. 1.300 Kfz/d im Prognose-Nullfall 2025 um 200 Kfz/d auf ca. 1.100 Kfz/d im Planfall der VK4/V4 ab.

Speziell in Wilhelmsthal unterscheiden sich die Varianten V4 und VK4 hinsichtlich der Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt. Während der Verkehr auf der alten B 19 durch die VK4

auf etwa 3.500 Kfz/d sinkt, steigt er mit der V4 im Zuge der nahezu anbaufreien Ortsdurchfahrt auf ca. 17.400 Kfz/d.

Das Risiko der unmittelbaren Beeinträchtigungen des Schutzgutes Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit durch Immissionen aus dem hohen Fahrzeugaufkommen ist in den relativ dicht besiedelten und von der B 19 betroffenen Ortslagen in Etterwinden und Eisenach jedoch deutlich höher zu bewerten als entlang der B 19 in Wilhelmsthal.

Der Verkehr auf der Neubautrasse der V4 bzw. der VK4 verursacht Schadstoffemissionen in bisher wenig belasteten Teilbereichen. In den Siedlungsbereichen und auf freier Strecke werden jedoch nach gegenwärtigen Einschätzungen in der UVS keine Grenzwerte für Luftschadstoffe überschritten. Höhere Schadstoffkonzentrationen sind lediglich an den Tunnelportalen, allerdings nur in deren unmittelbaren Umfeld, zu erwarten. Aufgrund der Abstände zu Siedlungsgebieten bzw. zur nächsten Wohnbebauung können aber schädliche Immissionsbelastungen für den Menschen ausgeschlossen werden.

Bezogen auf die Kriterien Verlärmung und Überbauung des siedlungsnahen Freiraums sind bei ausschließlicher Betrachtung der quantitativen Auswirkungen durch die V4/VK4 nur geringe Auswirkungen bzw. Risiken zu erwarten.

Durch die VK4 war ein sehr hohes Konfliktpotential im Umfeld des Waldbades Mosbach gegeben, was nicht zuletzt die Ergebnisse der Anhörung und Öffentlichkeitsbeteiligung zeigten. Dieser Bereich ist nach Karte 7 der UVS nicht nur dem siedlungsnahen Freiraum, sondern auch dem der Erholung dienenden Übergangsbereich Wald-Offenland zuzuordnen. Eine Vermeidung von erheblichen Belastungen aus dem Trassenneubau konnte in diesem Bereich nur durch eine nordwestliche Verschiebung und Führung in Tunnellage erzielt werden. Dies wurde mit der im ROV zu prüfenden Variante V4 umgesetzt.

Eine Betroffenheit des Waldbades Mosbach sowie des Ortsrandes von Mosbach kann damit ausgeschlossen werden.

Das Risiko der Beeinträchtigung von Erholungsräumen durch Verlärmung ist bei der VK4 deutlich höher zu bewerten als bei V4. Begründet wird dies durch den deutlich kürzeren Tunnelabschnitt in einem sehr hoch bewerteten Raum sowie durch die Neutrassierung am östlichen Rand von Wilhelmsthal bis zum südwestlichen Tunnelportal in einem bisher nicht belasteten Bereich. Außerdem bleibt das Waldschwimmbad von Mosbach sowie Naherholungsbereiche nördlich von Mosbach durch die Tunnellage der V4 von Verlärmung verschont.

Nicht zu verkennen ist allerdings auch, dass der Erholungsschwerpunkt Schloss und Parkanlage Wilhelmsthal bei Realisierung der Variante V4 einer deutlich höheren Lärmimmission ausgesetzt sein wird als bei Realisierung der VK4.

Allerdings wurde auch für die VK4 durch das Tangieren des Kulturensembles in Verbindung mit den umgebenden Bergrücken und Aussichtspunkten ein qualitativ sehr hohes Konfliktpotential attestiert.

Deshalb haben sich einige Beteiligte nicht nur gegen die VK4, sondern auch gegen die V4 ausgesprochen (Gemeinde Marksuhl, Landesamt für Denkmalpflege, BUND, Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten, LVWA Referat Öffentlicher Gesundheitsdienst).

Vom Landratsamt des Wartburgkreises wird festgestellt, dass das Vorhaben negative Auswirkungen auf den vorhandenen Naturraum mit seiner sehr hohen touristischen Bedeutung haben werde, allerdings sei die V4 durch den längeren Tunnel besser zu bewerten als VK4.

Die Reduzierung der Verlärmung bisher unbelasteter Erholungsräume durch das längere Tunnelbauwerk der V4 wird auch seitens des Referates Öffentlicher Gesundheitsdienst hervorgehoben.

Die diesbezüglich schlechte Beurteilung für die V4/VK4 wird allerdings dadurch relativiert, dass durch die bestehende B 19, an deren Stelle die V4/VK4 trassiert werden sollen, bereits rund 160 ha Erholungsraum verlärm sind.

Das in vielen Stellungnahmen angeführte Problem der Unterbrechung von Wanderwegen ist für beide Varianten insofern nicht entscheidungsrelevant, da das Wegenetz grundsätzlich wieder hergestellt wird, z.B. in Form von Querungsbauwerken, Umverlegung und/oder Bün-

delung von Wegen und somit die möglichen Beeinträchtigungen minimier- bzw. vermeidbar sind.

Variante VK4 würde einen etwas höheren Aufwand zur Wiederherstellung der Wanderwege hervorrufen, da sie östlich des „Jägerhof“-Geländes zahlreiche Wege kreuzt, darunter den „Prinzessinsteig“, der als übergeordneter Wanderweg ausgewiesen ist und an den „Rennsteig“ anbindet sowie den östlichen Rundweg um das „Jägerhof“-Gelände. Beide Wege werden durch die V4 nicht gequert.

Die „Beeinträchtigung von Fernblicken“ stellt zwar vordergründig ein vergleichsweise untergeordnetes Kriterium dar, dennoch ist die Beeinträchtigung nicht reversibel und in einem überregional bedeutsamen Erholungsgebiet von besonderer Wichtigkeit. Bei beiden Varianten ist jeweils ein Fernblick betroffen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass Variante V4 bzgl. der Verlärmung siedlungsnaher Freiräume und von hoch bis sehr hoch bedeutsamen Erholungsräumen deutlich günstiger abschneidet als Variante VK4. Auch die Auswirkungen auf Wohn- und Wohnumfeldfunktionen vor allem im Umfeld von Mosbach können durch V4 deutlich reduziert werden.

Das Vorhaben zum Neubau der Variante V4 kann insgesamt eine geringe bis hohe Beeinträchtigung des Schutzgutes Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit haben.

6.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

a) Ist-Zustand

Die Biotopstruktur ist entsprechend den standörtlichen Voraussetzungen, der menschlichen Nutzung und der vorrangig gebirgigen Ausprägung durch großräumige Waldbestände in den Gebirgslagen sowie Landwirtschaftsflächen auf den Hügelflanken bestimmt. Im Bereich der Berglagen dominieren Nadelwälder sowie Mischwaldbestände die Biotopstruktur.

Großflächig sind Buchenwaldbestände vorzufinden. Der zusammenhängende Waldkomplex wird durch zahlreiche Quellbäche in den teils engen schluchtartigen Tälern durchzogen. Vereinzelt ragen steile offene Felspartien wie die Schillwand aus den Waldflächen hervor.

Die von den Varianten berührten und für Tiere und Pflanzen mit Abstand wertvollsten Bereiche des Untersuchungsraumes finden sich innerhalb des großräumig definierten Faunistischen Funktionsraumes „Thüringer Wald“. Von überdurchschnittlicher Bedeutung sind insbesondere die als Tabuzonen ausgewiesenen Rückzugsgebiete der Wildkatze und die Brutgebiete von Uhu, Wanderfalke und Schwarzstorch.

Außerdem sind im gesamten Untersuchungsraum und somit auch im Umfeld der geplanten Trassen zahlreiche besonders geschützte und gefährdete Biotoptypen, naturnahe Waldgesellschaften und strukturreiche Gewässerbiotope vorhanden, die eine sehr hohe bis hohe Wertigkeit besitzen.

Nahezu der gesamte Untersuchungsraum ist gemäß der Raumnutzungskarte des RP-ST dem Vorranggebiet Freiraumsicherung FS-18 „Wartburg/Hohe Sonne/Ringberg“ zuzuordnen. Dieses wird ergänzt durch das Vorranggebiet Freiraumsicherung FS-19 „Kohlberg/Zimmerberg nördlich Mosbach“ sowie randlich durch das Vorranggebiet Freiraumsicherung FS-13 „Hörselberge“. Alle anderen Flächen des Untersuchungsraumes wurden als Vorbehaltsgebiete Freiraumsicherung (ohne Nummerierung) ausgewiesen.

Die Varianten V4 und VK4 durchqueren überwiegend in Tunnellage das FFH-Gebiet DE 5027302 „Nordwestlicher Thüringer Wald“.

Der gesamte Untersuchungsraum und somit auch alle zu betrachtenden Varianten befinden sich innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Thüringer Wald“ und des gleichnamigen Naturparks.

Vorbelastungen sind insbesondere durch die örtlich intensiv betriebene Land- und teilweise auch Forstwirtschaft (Fichtenmonokulturen), durch das vorhandene Straßen- und (randlich) Schienennetz, durch die gewerbliche Nutzung überwiegend an den Siedlungsrändern, die Rohstoffgewinnung (Steinbruch Etterwinden), die Wohnbebauung, durch verschiedene Formen der Freizeitnutzung und durch sonstige intensive anthropogene Nutzungen des Landschaftsraumes gegeben.

Von wesentlicher Bedeutung ist jedoch die Tatsache, dass der zentrale und relativ große Teil des Untersuchungsraumes mit Ausnahme der Landesstraße L 2118 Ruhla-Etterwinden noch nicht von bedeutenden Verkehrsstrassen durchschnitten wird. Aufgrund der am Rande des Untersuchungsraumes verlaufenden B 19, B 88, BAB 4 und der DB-Strecke gehört das Gebiet allerdings nicht zu den von der TLUG definierten unzerschnittenen verkehrssarmen Räumen über 100 km² in Thüringen.

b) Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Auswirkungen werden hinsichtlich des Verlustes bzw. Funktionsverlustes sowie der randlichen Beeinträchtigung von Biotopen und Tierlebensräumen sowie deren Zerschneidungswirkungen betrachtet.

Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass bedingt durch die Führung der V4 mittels eines 3.325 m langen Tunnels die Auswirkungen bzgl. der Inanspruchnahme von Biotopen gegenüber der VK4 mit lediglich 1.320 m Tunnellänge deutlich reduziert werden können.

Wesentliche direkte und indirekte Auswirkungen des Straßenneubaus ergeben sich bei beiden Varianten aus dem vorübergehenden und dauerhaften Flächen- bzw. Habitatverlust u.a. durch Versiegelung, aus der Zerschneidung von Lebensräumen, der Beeinträchtigung von Biotopstrukturen sowie durch betriebsbedingte Emissionen des Straßenverkehrs (Lärm und Schadstoffe).

Durch die Varianten werden sowohl überwiegend sehr hochwertige Waldbiotope als auch Offenlandbiotope (überwiegend Landwirtschaftsflächen mit geringwertigen Biotopqualitäten) in Anspruch genommen. Die gesamte Flächeninanspruchnahme als auch die randlichen Beeinträchtigungen korrelieren dabei vor allem mit der Streckenlänge sowie mit der Anzahl der Tunnel- und Brückenbauwerke.

In Abhängigkeit davon kann teilweise mit hohen bis sehr hohen negativen Auswirkungen auf faunistische Funktionsräume in den Bereichen mit Waldbeständen gerechnet werden, da sich hier überwiegend besonders wertvolle Biotope befinden und vor allem die Unterschiede bezogen auf die Betroffenheit des GGB „Nordwestlicher Thüringer Wald“ und die damit einhergehenden möglichen Beeinträchtigungen von FFH-Lebensraumtypen hervortreten.

Insgesamt wird jedoch der zusammenhängende Waldkomplex des zentralen Rückens des Thüringer Waldes bei beiden Variantenkombinationen durch ein Tunnelbauwerk geschont.

Auf den Grundflächen über den Tunneln beider Varianten sind nach Aussage der UVS keine grundwasserbedingten Auswirkungen auf Vegetationsbestände zu erwarten. Dies wird insbesondere vom BUND vehement angezweifelt, jedoch mit der Stellungnahme der TLUG zu diesem Problem insofern ausgeräumt, als einerseits die Trassenführung über weite Bereiche durch relativ einheitliche lithologische und hydrogeologische Verhältnisse charakterisiert wird. Andererseits werden für bestimmte Bereiche Untersuchungen zu den evtl. Gefahren einer Drainagewirkung der Tunnelröhre gefordert, um in Abhängigkeit vom Ergebnis diese durch geeignete bautechnische Maßnahmen wirksam zu verhindern.

Sehr hochwertige Biotope sind nur in relativ geringem Maße betroffen (Umgebung von Wilhelmsthal), während von der Trassierung durch diese beiden Varianten in erster Linie Auswirkungen auf hochwertige Biotoptypen in den Waldbeständen (naturbestimmte Laubwälder) des Kohlberges relevant sind.

Der zusammenhängende Waldkomplex des zentralen Rückens des Thüringer Waldes wird bei beiden Variantenkombinationen durch ein Tunnelbauwerk geschont.

Allerdings werden von einigen Beteiligten (u.a. von den Naturschutzbehörden und –verbänden) Gefährdungen wertvoller Pflanzenpopulationen vor allem am Tunnelportal am Geisberg, an der Schnupftuchswiese und für die Baumbestände vor dem Tunnelportal nord-östlich Wilhelmsthal sowie des Baumbestandes am Kohlberg gesehen (Forst, SGD).

Nach Aussage in der UVS sind jedoch keine negativen Auswirkungen auf europarechtlich geschützte Pflanzenarten zu erwarten (nur national geschützte betroffen).

Amphibienlebensräume werden vor allem im Raum zwischen Taubeneller Mühle und Wilhelmsthal beeinträchtigt werden. Hier sind insbesondere durch Zerstörung von Landlebensräumen und Unterbrechung von Wanderwegen (problematisch insbesondere wegen der Trennung der Landlebensräume von den Laichhabitaten) erhebliche Auswirkungen während der Bauphase und des Betriebes der B 19n unausbleiblich.

Inwieweit die bereits bestehenden Beeinträchtigungen der faunistischen Funktionsbeziehungen für Amphibien durch die vorhandene B 19 mit dem Neubau (lt. UVS) geringer oder wegen der als problematisch anzusehenden überwiegend in Dammlage geführten neuen Trasse vor allem der VK4 im vorgenannten Bereich sogar noch verstärkt werden, kann erst im Detail mit der Feinplanung untersetzt werden.

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass in den Stellungnahmen der Beteiligten (z.B. untere und obere Naturschutzbehörde, BUND, NABU, Kulturbund nur in der Stellungnahme vom 15.03.11) auf ein starkes Defizit bei der Erfassung von Amphibien hingewiesen wird. Aus den dort dargelegten Tatsachen muss abgeleitet werden, dass bei Berücksichtigung weiterer aktueller Vorkommen, z.B. von Kammmolch, Gelbbauchunke und Knoblauchkröte, die Auswirkungen auf diese Tiergruppe deutlich höher zu bewerten sind als in der UVS geschehen.

Die in der UVS, Unterlage 19.1, Blatt 2, dargestellten Tabuzonen (Brutreviere von Uhu, Wanderfalke sowie Rückzugsgebiete Wildkatze) werden durch die Tunnelbauten beider Varianten teilweise unterquert. Beide Tunnelportale befinden sich innerhalb der Tabuzonen (unterhalb des Hirschsteines für die V4 bzw. südlich für die VK4 vor dem „Langetal“, das mittels Brückenbauwerk überspannt werden soll). Dadurch ist mit erheblichen Auswirkungen auf sehr hochwertig einzustufende und bisher störungsarme Rückzugsgebiete der Wildkatze, aber auch auf ebenso hochwertige Lebensräume für Fledermäuse (u.a. Jagdhabitate, Flugrouten) und Vögel zu rechnen. Die letztgenannten Lebensräume erstrecken sich von dem Langetal (VK4) bis zum Kohlberg (V4 und VK4).

Außerdem ist nach Auswertung der vorliegenden Stellungnahmen (u.a. untere Naturschutzbehörde, NABU, BUND) entgegen den Aussagen in der UVS davon auszugehen, dass der Schwarzstorch im Untersuchungsgebiet vorkommt und brütet und somit auch für diese Art ein erhöhtes Gefährdungspotential durch den Straßenneubau (Störungen durch Flächenverlust, Zerschneidungseffekte, Verlärmung und optische Beunruhigungen) zu erwarten sein wird. Dies gelte nach Aussage des NABU auch, wenn die Horste nicht im unmittelbaren Nahbereich der Trassen liegen würden.

In den Verfahrensunterlagen werden in diesem Zusammenhang Effekt-/Fluchtdistanzen für streng und besonders geschützte Vogelarten in deren Brutgebieten angegeben (vgl. UVS, S. 256). Bei einer Unterschreitung kritischer Abstände sind erhebliche Auswirkungen durch Verkehrslärm und optische Störungen auf die Habitateignung anzunehmen.

Die dort dargestellten Ergebnisse sind nach Auswertung der schriftlichen Anhörung insofern zu ergänzen bzw. zu korrigieren, als neben dem Wanderfalken insbesondere auch für den Schwarzstorch (stark gefährdet gemäß der Roten Liste Thüringen und Art nach Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie) in starkem Maße eine Gefährdung der Habitatqualität (Brut- und Nahrungsgebiete) durch den Straßenneubau zu erwarten sein wird.

Weitere Konfliktschwerpunkte werden in der UVS am nordwestlichen Ortsrand von Mosbach sowie im erweiterten Umfeld der Hörselaue durch Beeinträchtigungen von als hochwertig einzustufenden Nahrungshabitaten verschiedener Fledermausarten und Brutgebieten streng geschützter Vogelarten herausgearbeitet.

Bekannte Wochenstuben, Sommer- und Winterquartiere von Fledermäusen sind nach aktuellem Erkenntnisstand (vgl. Ergänzungsmaterial FAULSTICH 2013) von keiner der Varianten betroffen. Da für Quartiere von Fledermäusen gerne Baumhöhlen und -spalten u. ä. insbesondere in alten Laubwäldern genutzt werden, spielt der Verlust gerade dieser Waldart eine Rolle. Bei der V4, ist zudem mehr Laubwald durch die Trassenführung betroffen als bei der VK4 jedoch weniger relevante Gehölzrandstrukturen, die vor allem für Fledermäuse als potenzielle Leitstrukturen von Bedeutung sind.

Die Jagdhabitats der Fledermäuse werden aufgrund der Streckenlängen im unterschiedlichen Maße betroffen. Wobei das Umfeld der Bestandstrasse der B 19 durch die V4 nicht in relevanter Weise zusätzlich beeinträchtigt wird und die längere Tunnelstrecke positiv ins Gewicht fällt. Dadurch ergeben sich relevante Unterschiede in der Betroffenheit zur VK4.

c) Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung

Allgemeine und spezielle Maßnahmen, die für alle Varianten in jeder Teilstrecke gleichermaßen an geeigneten Straßenbauabschnitten realisiert werden könnten, sind z.B.

- Abstimmungen zur bauzeitlichen Inanspruchnahme und räumliche Einschränkung von Flächen insbesondere in sehr hoch und hoch bedeutsamen Lebensräumen
- Optimierung hinsichtlich Trassenlänge und Trassenlage zur Vermeidung einer Zerschneidung und Inanspruchnahme von hoch bzw. sehr hoch bedeutenden Biotopen (insbesondere von § 18-Biotopen bzw. Flächen im FFH-Gebiet)
- Immissionsschutzpflanzungen
- Lärm- und Spritzschutzwände entlang der Fließgewässer
- ausreichend dimensionierte Durchlass- und Brückenbauwerke
- verschiedenste Maßnahmen zur Verminderung der Gefahr von Tierkollisionen (Wildschutzzäune, Wildleiteinrichtungen, Wilddurchlässe)
- Rückbau nicht mehr benötigter Straßenabschnitte bzw. Teilrückbau zur Reduzierung des öffentlichen Durchgangsverkehrs

Grundsätzlich sollen in Vorbereitung der Feinplanung in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden und Ortskundigen aus den Naturschutzverbänden konkrete Maßnahmen zur Minimierung eventueller Eingriffe abgestimmt werden. Hierfür sind die in den Verfahrensunterlagen (UVS, FFH-Verträglichkeitsprüfung, artenschutzrechtlicher Fachbeitrag) dargestellten Möglichkeiten heranzuziehen.

d) Bewertung

Durch alle Variantenkombinationen werden sowohl Waldbiotope als auch Offenlandbiotope, meist Landwirtschaftsflächen, in Anspruch genommen. Die gesamte Flächeninanspruchnahme als auch die randlichen Beeinträchtigungen korrelieren dabei vor allem mit der Streckenlänge sowie mit der Länge der Tunnelbauwerke und der Anzahl der Brücken.

Die Auswirkungen der beiden Varianten auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt sind vom geplanten Baubeginn an der B 19_{alt} bis zum Waldrand am Eisenberg südöstlich von Etterwinden sowie bis vor die Ortslage Wilhelmsthal aufgrund des nahezu lagegleichen Verlaufes gleich zu bewerten. Eine besondere Rolle spielen hier die Zerschneidungen von faunistischen Lebensräumen und Jagdhabitats der Fledermäuse sowie die Unterbrechung von Wechselbeziehungen zwischen Teillebensräumen.

Allerdings bleibt die vorhandene Zerschneidung der Wanderkorridore der Amphibien im Bereich der B 19 im Bereich der Wilhelmsthaler Teiche bei der VK4 teilweise bestehen, auch

wenn die Verkehrsbelastung auf der alten B 19 hier deutlich abnimmt. Bei der VK4 erfolgt ein Abrücken von den Laichgewässern, und zukünftig wird die Verkehrsbelegung auf der alten Strecke um rund 45 % abnehmen. Die Verlegung der VK4 bedingt jedoch auch ein Abrücken in potenzielle Landlebensräume und deren Zerschneidung.

Damit ist insgesamt in diesem Bereich die VK4 ungünstiger einzustufen als die V4. Im weiteren Verlauf der VK4 bis unterhalb des Hirschsteines werden in der UVS vor allem die Risiken der Beeinträchtigung von Biotopen durch Schadstoffimmissionen (insbesondere im Umfeld der geplanten südlich vor Wilhelmsthal gelegenen Anbindung) sowie von Teil- und Gesamtlebensräumen durch Lärm und Schadstoffimmissionen quantifiziert.

Das Gefährdungspotential für die Wildkatze als Art nach Anhang IV der FFH-Richtlinie ist nahezu im gesamten Untersuchungsgebiet, wo geeignete Lebensräume existieren, potentiell für alle Varianten vorhanden. Daher ist die Variante 4, welche wegen dem längeren Tunnelbauwerk die Rückzugsgebiete der Wildkatze am wenigsten berührt, von Vorteil gegenüber der VK4. Das Rückzugsgebiet südöstlich von Etterwinden wird nur geringfügig von beiden Varianten tangiert. Am stärksten betroffen ist das Rückzugsgebiet der Wildkatze durch die VK4 mit einer Zerschneidungslänge von ca. 1.230 m außerhalb der Tunnelstrecke. Die vorgenannten Bewertungen können entsprechend auch auf andere Großsäuger wie z.B. das Rotwild angewendet werden.

Ein weiteres wichtiges Kriterium im Variantenvergleich ist die Bewertung der Auswirkungen des Trassenneubaus aus der Querung des FFH-Gebietes DE 5027-302 „Nordwestlicher Thüringer Wald“. Im Ergebnis der durchgeführten FFH-Verträglichkeitsprüfung (siehe auch Unterlage 19.2.1 der Verfahrensunterlage bzw. Anhang III dieser landesplanerischen Beurteilung) kann für die VK4 nur eine Verträglichkeit in Aussicht gestellt werden, wenn erforderliche Schadensbegrenzungsmaßnahmen zur Reduzierung des Flächenverlustes der LRT 9110 und 9130 im Bereich des südwestlichen Tunnelvoreinschnittes realisiert werden. Als dafür mögliche Maßnahmen werden eine Verkleinerung des Baufeldes im Bereich des FFH-Gebietes, eine Verkleinerung der Böschungen und eine Verschiebung des Tunnelportals in Richtung der FFH-Gebietsgrenze vorgeschlagen (FFH-VP, S. 89).

Bei Variante V4 ist durch die Untertunnelung des Schutzgebietes (bedingt durch die Tiefe des Tunnels sowie die geplante Tunneldichtung mit Drainage der äußeren Tunnelschale) von keiner erheblichen Beeinträchtigung der maßgeblichen Bestandteile auszugehen.

Zusammenfassend ist der Biotopverlust von sehr hoch, hoch und mittel bewerteten Biotopen durch Versiegelung und Flächenüberformung durch Variante V4 deutlich geringer als durch VK4. Ebenso werden durch den längeren Tunnelabschnitt von V4 die Zerschneidungswirkungen und Habitatverluste für relevante Tiergruppen bzw. Tierarten weiter reduziert und durch die beabsichtigte längere Nutzung der bereits bestehenden B 19 zwischen Etterwinden und Wilhelmsthal eine Neuzerschneidung von Lebensräumen in diesem Abschnitt verhindert.

Die in einigen Stellungnahmen (z.B. BUND) kritisierten nicht aktuellen oder nicht umfassenden faunistischen und floristischen Untersuchungen sind im Rahmen eines nachfolgenden Genehmigungsverfahrens zu vertiefen.

Das Vorhaben zum Neubau der Variante V4 kann insgesamt eine geringe bis hohe Beeinträchtigung des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt haben.

6.3 Schutzgut Boden

a) Ist-Zustand

Im Untersuchungsgebiet tritt entsprechend den geologischen Gegebenheiten und der Reliefsituation ein vielfältiges Mosaik an Bodenformen auf. Es haben sich vorrangig Verwitte-

rungsböden aus Muschelkalk und Buntsandstein sowie diluviale und alluviale Schwemmlandböden entwickelt.

Im Umfeld der geplanten Trassen sind aufgrund der strukturellen Vielfalt des Untersuchungsraumes unterschiedliche Leitbodenformen anzutreffen.

In der nordöstlichen Hälfte treten großflächig vor allem Sandige Lehme und Lehmiger Sand im Umfeld von Mosbach bis Wutha-Farnroda und nördlich von Kittelsthal sowie Sandiger Lehm (steinig) relativ großflächig nördlich von Ruhla an den Hängen zwischen Ringberg und Spitziger Stein bis zum Taleinschnitt des Mosbaches auf.

Die südwestliche Hälfte des Untersuchungsraumes wird von Leitbodenformen aus Sedimenten des Rotliegenden (Sandiger Lehm, steinig und Skelettboden, lehmig, sandig) dominiert. Außerdem kommt relativ großflächig östlich von Etterwinden zwischen dem Eisenberg und dem Gollerkopf Skelettboden bis steiniger, sandiger Lehm (saure Eruptiva) vor.

Alle betroffenen großflächig vorkommenden Leitbodenformen weisen mit Ausnahme der nordöstlich anstehenden sandigen Lehme (Sedimente des unteren Buntsandsteins, mittlere Bedeutung) eine nachrangige Speicher- und Reglerfunktion auf.

Die biotische Lebensraumfunktion in diesen Bereichen kann überwiegend mit „mittel“ und die Bedeutung für die Archivfunktion als nachrangig bewertet werden. Die natürliche Ertragsfunktion wird in den von den Varianten durchquerten Räumen zwischen mittel und nachrangig eingeordnet. Entsprechend liegen im Untersuchungsraum die Ackerzahlen im Durchschnitt bei 38 (Thüringen: 47) und die Grünlandzahlen bei 34 (Thüringen: 35).

Die in der UVS, Karte 3 „Boden“, dargestellten Flächen mit der Bezeichnung „Bodenschutzwald“ bezeichnen bedeutende Bereiche im südwestlichen Teil des Untersuchungsraumes, die eines besonderen Schutzes der Bodenfunktionen bedürfen. Es handelt sich hier nach Aussage der UVS um erosionsgefährdete Hänge und flachgründige Steillagen. Die Waldbestockung übernimmt hier wichtige Schutzfunktionen für den Boden.

Gemäß der Raumnutzungskarte des RP-ST wird nur südöstlich von Etterwinden ein als Vorbehaltsgebiet Landwirtschaftliche Bodennutzung ausgewiesener Bereich von beiden Varianten gequert.

Vorbelastungen resultieren insbesondere aus der landwirtschaftlichen Nutzung mit nachhaltigen Beeinträchtigungen der Böden durch Düngung, Schädlingsbekämpfung, Melioration usw.

Weitere Vorbelastungen der Böden bis hin zum Verlust der Böden ergeben sich im Untersuchungsraum aus der Versiegelung und Verdichtung in den Siedlungsbereichen, den Gewerbe- und Industriegebieten sowie durch das vorhandene Straßen- und Eisenbahnnetz.

Außerdem werden bzw. wurden durch den Rohstoffabbau (aktuell im Steinbruch Etterwinden) sowie durch den früheren Rohstoffabbau (südlich Mosbach) die Böden bereits in erheblichem Maße devastiert.

Entsprechend den Aussagen in der UVS (vgl. Karte 3 und Tabelle 33) sind im Umfeld der Baustrecke aller Varianten altlastverdächtige Flächen festzustellen.

Nach derzeitigem Kenntnisstand der unteren Bodenschutzbehörde des Wartburgkreises sind jedoch altlastverdächtige Flächen und Altlasten bei keiner der Verfahren betroffen.

b) Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden werden hinsichtlich des Verlustes bzw. Funktionsverlustes sowie des Beeinträchtigungspotentials für die einzelnen Bodenfunktionen (Speicher- und Reglerfunktion des Bodens, Ertragsfunktion, biotische Funktion, Archivfunktion) betrachtet. Als Wirkfaktoren werden die Versiegelung, Flächenüberformungen, Schadstoffimmissionen und die Verbringung von Überschussmassen herangezogen.

Mit Ausnahme der geplanten Tunnelbauwerke und der Ausbaustrecke zwischen Etterwinden und Wilhelmsthal wird der Trassenneubau mit einer Neuversiegelung und einer Neubelastung der Böden durch Schadstoffeinträge verbunden sein.

Ein Funktionsverlust bzw. Veränderungen der Schutzgutfunktionen des Bodens durch Flächenüberformung und in Folge Zerstörung des Bodengefüges und der Horizontabfolge ist im Bereich des unversiegelten Straßenkörpers zu erwarten. Insbesondere die aufgrund der Topografie notwendigen Dämme und Geländeeinschnitte erfordern Bodenauf- und -abtrag, die zu Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen führen. Hinsichtlich der Bestandssituation ist davon auszugehen, dass landwirtschaftlich genutzte Böden bereits einer ständigen Veränderung der oberen Horizontabfolge unterliegen.

Durch Versiegelung und teilweise auch durch Flächenüberformung ist mit einem Verlust der Bodenfunktionen zu rechnen. Der überwiegende Teil der Neubaustrecke verläuft dabei allerdings in Bereichen mit nur mittlerem Risiko für das Schutzgut Boden. Lediglich am Bauende sowie westlich vom Kohlberg ist mit einem sehr hohen Risiko der Beeinträchtigung der Bodenfunktionen zu rechnen (Bodentyp Rendzina k5 mit sehr hoch eingestufte Bedeutung der biotischen Lebensraumfunktion, hoher Bedeutung der Archivfunktion und mittlerer Bedeutung der Speicher- und Reglerfunktion).

Generell sind vor allem bisher weitgehend unbelastete Böden im Waldbereich betroffen. Bei den landwirtschaftlich genutzten Böden ist bereits von einer nutzungsbedingten Vorbelastung durch Stoffeinträge auszugehen. Grenzwertüberschreitungen durch Stoffeinträge sind außerhalb des Straßenkörpers nicht zu erwarten, da die meist relativ breiten Böschungen bereits den Großteil der betriebsbedingten Stoffe aufnehmen.

Bedingt durch erforderliche Tunnelbauwerke sowie durch Einschnitte in stark bewegtem Gelände ist von Überschussmassen auszugehen, die potenziell als Aufschüttungs- bzw. Deponiemasse zu werten sind. Durch die Ablagerung der Überschussmassen ist ein Funktionsverlust bzw. eine Veränderung der Schutzgutfunktionen des Bodens im Bereich der potenziellen Aufschüttungsflächen zu prognostizieren. Solange dieser Massenüberschuss im unmittelbaren Umfeld der jeweiligen Trasse eingesetzt werden kann, gilt bzgl. der evtl. Risiken für das Schutzgut Boden das zum Wirkfaktor Versiegelung Gesagte. Detaillierte Aussagen zu erforderlichen Deponieflächen überschüssiger und nicht einbaubarer Massen können in der Phase der Raumordnung nicht getroffen werden.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass das Ausmaß der Beeinträchtigung bzw. des Risikos mit der Menge der Überschussmassen steigt.

Eine Besonderheit im Untersuchungsraum stellt die Betroffenheit von Bodenschutzwald dar. Es handelt sich hier um erosionsgefährdete Hänge und flachgründige Steillagen. Die Waldbestockung übernimmt hier wichtige Schutzfunktionen für den Boden. Ein hohes Gefährdungspotential besteht hier nordöstlich Wilhelmsthal unterhalb des Hirschsteines.

c) Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung

Bedeutendste Maßnahme zur Verminderung der Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden wäre die Wahl der kürzeren Trasse und die Optimierung der Trasse in der Geländelage, da hierdurch die flächenhafte Inanspruchnahme reduziert werden kann. Im Rahmen der Feintrassierung sind des Weiteren sehr hoch und hoch bedeutsame Böden in besonderem Maße vor Verlust bzw. Beeinträchtigungen zu schützen.

Deponierungen können ebenfalls unter Berücksichtigung der Schonung von sehr hoch und hoch bedeutenden Böden erfolgen. Dammbauwerke und Geländean- bzw. -einschnitte sind auf ein Minimum zu beschränken.

Durch die Pflanzung von trassenbegleitenden Gehölzen, durch Brückenaufweitungen oder die Anlage von Spritzschutzwänden kann außerdem der Schadstoffaustrag aus der Trasse weitgehend auf den trassennahen Bereich beschränkt bzw. vermieden werden.

Auf Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen im Bereich der empfindlichen Böden ist zu verzichten. Des Weiteren ist die Baufläche auf die für die Trasse unbedingt benötigte Fläche

zu beschränken. Für den Schutz des Oberbodens sind die entsprechenden Empfehlungen und Richtlinien zu beachten. Außerdem ist die Durchlässigkeit des gewachsenen Bodens nach baubedingter Verdichtung des Baufeldes der Randstreifen wieder herzustellen. Dabei ist der Boden entsprechend dem Verdichtungsgrad tiefgründig zu lockern, zu planieren und der Oberboden, an den unversiegelten Stellen wieder aufzubringen. Zur weiteren Verbesserung ist eine Wiederbegrünung vorzusehen.

Ein Ausgleich für Versiegelung und den dadurch verursachten Verlust von Böden kann durch Aufwertung von Böden z.B. durch Umwandlung von Acker in Grünland, Nutzungsextensivierung oder Renaturierung z.B. von Feuchtgebieten erfolgen.

Die Entlastungswirkung durch den Rückbau von Straßen trägt ebenfalls zum Ausgleich bei (könnte bei der vorliegenden Planung entsprechend der Forderung der oberen Naturschutzbehörde vor allem durch den Rückbau der B 19 zwischen Wilhelmsthal und Eisenach erfolgen).

Ein weiterer Aspekt ist der zumindest oberflächennahe Bodenschutz durch die Untertunnelung großer Abschnitte, wodurch sowohl die direkte Flächenbeanspruchung als auch die Beeinträchtigung von Böden verringert wird.

d) Bewertung

Der Entzug von Boden für den Straßenneubau ist weitestgehend unumgänglich.

Grundsätzlich kann unter Berücksichtigung der erforderlichen Neuversiegelung die Variante mit der kürzesten Gesamtstrecke (V4) als die raumordnerisch günstigere angesehen werden.

Die Betroffenheit bezogen auf die Neuversiegelung von Böden beträgt bei der V4 7,9 ha und der VK4 10,9 ha. Dies ist vor allem auf den ca. 2 km längeren Tunnel bei der V4 zurückzuführen. Weiterhin erfolgt eine Verringerung der Bodenneuversiegelung, da bei der V4 im Streckenabschnitt zwischen Ruhlaer Weg südlich von Wilhelmsthal bis nördlich von Wilhelmsthal zusätzlich bereits versiegelte Flächen der Bestandstrasse der B 19 genutzt werden. Ein Ausbau der Bestandstrasse erfolgt bei der Variante 4 auf 1,9 km und bei der VK4 auf 0,9 km.

Ebenfalls bedingt durch die unterschiedlichen Tunnellängen sind bei Variante V4 auf ca. 23,6 ha, bei VK4 auf ca. 31,7 ha Funktionsverluste durch Überformung zu erwarten.

Insgesamt liegt der Anteil des Verlustes von Böden mittlerer Wertigkeit bei allen Varianten deutlich über dem Anteil des Verlustes sehr hochwertiger oder hochwertiger Böden.

In gleicher Weise sind die Funktionsverluste der Böden durch Flächenüberformung und die Beeinträchtigungen durch Schadstoffimmissionen einzuschätzen. Auch hier überwiegen bei beiden Varianten die Risiken für die Böden mittlerer Wertigkeit.

Durch die V4 ist gegenüber der VK4 ferner ein geringerer erosionsgefährdeter Abschnitt mit Bodenschutzwald zerschnitten.

In der Gesamtbetrachtung des Schutzgutes Boden erweist sich die Variante V4 aufgrund der geringeren Verluste durch Versiegelung und Funktionsverluste durch Flächenüberformung sowie die geringeren Beeinträchtigungen durch Schadstoffeinträge und Anschnitte von Bodenschutzwald als die günstigere Trassierungsmöglichkeit.

Mögliche Entlastungswirkungen für das Schutzgut Boden, hervorgerufen durch einen vollständigen Rückbau von Abschnitten der B 19 zwischen der Hohen Sonne und Eisenach, könnten theoretisch bei beiden Varianten umgesetzt werden, waren jedoch in der bisherigen Planung vom Vorhabenträger nicht in dem Maße vorgesehen, wie es in der Stellungnahme insbesondere der oberen Naturschutzbehörde gefordert wurde.

Aufgrund der Tatsache, dass bei beiden Varianten gemäß der UVS die mittleren Risiken überwiegen, ergeben sich die Unterschiede zwischen den Varianten aus relativ kleinflächig wirksamen Gefährdungspotentialen, die allerdings auch in der Summe keine raumordnerische Relevanz besitzen. In Abhängigkeit vom Umfang der Nutzung des Rückbaupotentials insbesondere der B 19 muss das Gefährdungsrisiko für das Schutzgut Boden zwischen mittel und hoch bewertet werden.

Das Vorhaben zum Neubau der Variante V4 kann insgesamt mittlere bis hohe Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden haben.

6.4 Schutzgut Wasser

a) Ist-Zustand

Das Untersuchungsgebiet weist nach Aussage der UVS insgesamt sehr unterschiedliche geologische und damit auch hydrologische Verhältnisse auf.

Bedeutende Grundwasserleiter sind insbesondere in den engen Flusstälern, im Karbonatgestein, in Sandsteinen (großflächig) und im Kompaktgestein vorhanden.

In der Gesamtbeurteilung weist das Grundwasser in engen Flusstälern entlang der Hörsel, des Mosbaches, der Elte und des Erbstromes eine sehr hohe Bedeutung für das Schutzgut auf. Eine hohe Bedeutung besitzen die Grundwasserleiter mit geringeren Deckschichten in Karbonatgestein (von Thal/Kittelsthal in nordwestliche Richtung bis nördlich von Mosbach), in Sandstein vor allem nördlich Mosbach und um Etterwinden sowie in Kompaktgestein zwischen Etterwinden und Kittelsthal. Mit mittlerer Bedeutung wurden in der UVS der Grundwasserleiter im Bereich der kleinen Hörselberge sowie Grundwasserleiter mit höheren bindigen Deckschichten im Karbonat- und Sandstein bewertet.

Eine sehr hohe Verschmutzungsempfindlichkeit weisen dabei vor allem Bereiche am Baubeginn bei Etterwinden (betrifft beide Varianten) sowie ein nördlich von Mosbach gelegener Bereich westlich des Kohlberges auf.

Großräumig von hoher Bedeutung für das Grundwasserdargebot ist vor allem das von den Varianten durchquerte Gebiet nördlich Etterwinden bis nordwestlich Mosbach.

Im Untersuchungsraum befinden sich zahlreiche Fließgewässer, von denen lediglich die Hörsel als Gewässer erster Ordnung nach Thüringer Wassergesetz eingestuft wird.

Alle anderen im Untersuchungsraum anzutreffenden Fließgewässer sind Gewässer zweiter Ordnung.

Die bedeutendsten Fließgewässer sind neben der Hörsel die Elte und der Erbstrom, weitere kleinere Fließgewässer sind der Mosbach und der Fischbach sowie zahlreiche Quellbäche und Gräben.

Hinsichtlich Naturnähe, Gewässergüte und Retentionsvermögen werden die relativ größeren Gewässer insbesondere außerhalb der geschlossenen Ortslagen überwiegend hoch bewertet, während gerade die Quellbereiche und außerhalb der Bebauung gelegenen Gräben als sehr hoch bedeutend eingestuft werden.

Der gesamte Bereich der Hörselaue im nördlichen Untersuchungsraum befindet sich gemäß der Stellungnahme der oberen Wasserwirtschaftsbehörde innerhalb eines vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebietes und wird vor allem im Abschnitt zwischen Rothenhof und Eichrodt hinsichtlich seines Retentionsvermögens als hochwertig eingeordnet.

Natürliche Stillgewässer sind im Untersuchungsgebiet fast nicht vorhanden. Die somit überwiegend künstlichen Stillgewässer sind meist aus Anstauungen der Bäche hervorgegangen. In der Gemarkung Etterwinden und in Wilhelmsthal befinden sich westlich der Bundesstraße B 19 einige Teiche bzw. künstliche Seen, darunter der Wilhelmsthaler See, der Altenberger Teich und der Mühlteich. Sie spielen hinsichtlich des Landschaftswasserhaushaltes lediglich

eine untergeordnete Rolle und haben vorrangig als Lebensraum für Tiere und Pflanzen Bedeutung.

Eine durchgängig sehr hohe Bedeutung für den Wasserhaushalt besitzen die zahlreichen Quellaustritte im Untersuchungsraum mit einem gehäuftem Auftreten im südöstlichen Teil des Untersuchungsraumes, der von den Varianten V4 und VK4 allerdings nicht berührt wird..

Vorbelastungen im Grund- und Oberflächenwasser resultieren insbesondere aus der intensiven Landwirtschaft, vor allem in Bereichen um Etterwinden und zwischen Mosbach und Kittelsthal (Düngung, Pestizide) und der Siedlungstätigkeit in Verbindung mit dem dadurch gegebenen relativ hohen Versiegelungsgrad und der geringeren Grundwasserneubildungsrate. Der natürliche Landschaftswasserhaushalt wird vor allem im Bereich um Etterwinden, wo großflächig Meliorationen vorgenommen wurden, gestört.

Die im Untersuchungsraum anzutreffenden Fließgewässer sind in unterschiedlichem Maße in ihrer Gewässerstruktur beeinträchtigt (Begradigungen, fehlende Retentionsräume, Strukturarmut).

Bedingt durch die engen Talbereiche in denen sich neben den Gewässern gleichzeitig die Siedlungen befinden, ist der Retentionsraum stark eingeschränkt bzw. nicht mehr vorhanden. Darüber hinaus sind die Gewässer hier reguliert, dies trifft vor allem auf den Mosbach und den Erbstrom sowie in Abschnitten auf die Hörsel zu.

Vorbelastungen der Stillgewässer sind z. B. am Altenberger Teich durch den Campingplatz und der damit einhergehenden Nutzung der Ufer gegeben. Die zahlreichen Fischteiche sind teils brach gefallen, eine intensive Fischzucht findet nach Aussage in der UVS nicht statt.

Ebenso ist mit Vorbelastungen bzw. Gefährdungen für das Wasserpotential bzw. die Wasserqualität aus den vom Straßenverkehr ausgehenden Emissionen zu rechnen. Potenzielle Schadstoffeinträge können vor allem im Bereich von ungeschützten Grundwasserleitern z. B. in Gewässerrauen durch Immissionen entlang der vorhandenen Straßen vor allem entlang der B 7/L 3007 und der B 19 angenommen werden.

b) Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser

Auswirkungen auf das Grundwasser ergeben sich vor allem durch die unumgängliche Flächeninanspruchnahme (Verlust von Infiltrationsfläche) und durch Schadstoffimmissionen aus dem Straßenverkehr (randliche Beeinträchtigungen des Grundwassers). Mögliche Beeinträchtigungen können theoretisch auch durch Grundwasserabsenkungen hervorgerufen werden.

Deshalb ist grundsätzlich festzustellen, dass die Querung von grundwasserführenden Schichten in Einschnitt- und Hanganschnittlagen sowie Tunnellagen zu Beeinträchtigungen der Grundwasserdynamik mit der Folge von Grundwasserabsenkung führen kann.

Die Unterschiede zwischen den Varianten bzgl. des Verlustes von Infiltrationsflächen über bedeutsamen Grundwasserleitern sind in der Summe und insbesondere unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Versiegelung im Zuge der B 19_{alt} relativ gering. Sehr hohe Risiken sind in den Niederungen der engen Flusstäler von Hörsel und Elte zu erwarten.

Sehr hohe Gefährdungspotentiale durch die Querung von Grundwasser führenden Schichten sind nur in geringem Maße zu erwarten.

Der Wirkfaktor Querung von Grundwasser führenden Schichten beinhaltet die Gefahr indirekter Auswirkungen auf vorhandene Biotope in Form von Standortveränderungen. Ein erhebliches Gefährdungspotential konnte hierzu jedoch im Rahmen der UVS nicht festgestellt werden.

Demgegenüber hat der BUND in seiner Stellungnahme grundsätzliche quantitative und qualitative Gefährdungen des Grundwassers, von Quellen, Bächen und für die über dem Tunnelbau befindliche Vegetation während der Bau- und Betriebsphase gesehen.

Für den Bereich der Querung des sogenannten Mosbacher Grabens durch Variante V4 (500 m bis zum östlichen Tunnelportal sowie der daran anschließende Trassenabschnitt)

und somit partiell auch für den dort verlaufenden Abschnitt der VK4 ist aufgrund der tektonischen Störungen mit Auswirkungen auf die anstehenden Kluft- bzw. Karstgrundwasserleiter zu rechnen. In der UVS, Unterlage 19.1, Blatt 10.4, wurde für den Bereich des Geisberges die Gefahr des Grundwasseraustrittes dargestellt.

Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Schadstoffimmissionen sind im Wesentlichen bei hoher Verschmutzungsempfindlichkeit gegeben. Die Risiken werden vor allem bei geringen bindigen Deckschichten und geringen Flurabständen des Grundwassers im Bereich der Flusstäler der Elte und der Hörsel sowie bei Grundwasservorkommen in Räumen mit Sandstein (Bereich der Umfahrung von Etterwinden) mit sehr hoch bewertet.

Entlang der bestehenden Verkehrsstrassen BAB 4, B 7, B 19, B 88 und der L 2118 sind mögliche Gefährdungen des Grundwassers durch Schadstoffeintrag bereits gegeben. Allerdings kann nur bei der VK4 zwischen den Ortslagen Etterwinden und Wilhelmsthal von einer Verlagerung der Gefährdungen auf die neue Trasse (bei Rückbau der alten B 19) ausgegangen werden, während alle anderen Trassenabschnitte tatsächliche Neubelastungen wären.

Auswirkungen auf Oberflächengewässer entstehen im Wesentlichen durch Verlust bzw. Funktionsverlust bei Fließgewässern (Überbauung) sowie durch randliche Beeinträchtigungen (Schadstoffeintrag über den Luftpfad). Darüber hinaus ist die Betroffenheit naturnaher Auenbereiche, von Retentionsräumen und Überschwemmungsgebieten (insbesondere der Hörsel) relevant.

Möglich sind derartige Auswirkungen bei beiden Varianten, wenn im Trassenverlauf größere Gewässer durch Brückenbauwerke (Widerlager, Pfeiler) gequert oder kleinere Gewässer mittels Durchlass/Verrohrung unter der Neubautrasse durchgeleitet werden müssen. Hier werden insbesondere Funktionen wie Fließgewässerdynamik, Lebensraumpotential etc. beeinflusst.

Von beiden Varianten wird das Fließgewässer Hörsel durch ein Brückenbauwerk gequert, für das in der UVS hoch bedeutsame Schutzgutfunktionen festgestellt worden sind. Entsprechend ist mit hohen Risiken bzgl. der Beeinträchtigung der Schutzgutfunktionen zu rechnen.

Von Variante VK4 werden die sehr hoch bewerteten Fließgewässer Hainbach im Langetal und Storchgraben jeweils mit Brückenbauwerken gequert, wodurch ein sehr hohes Gefährdungspotential für diese Gewässer bestehen kann (vgl. u.a. UVS, Karte 19.1, Blatt 10.4).

Beeinträchtigungen von Fließgewässern durch Schadstoffeinträge und damit eine Beeinflussung ihrer ökologischen Funktion sind im unmittelbaren Umfeld der Straßentrassen durch die Verteilung der Abgase aus dem Fahrzeugverkehr möglich (Schadstofffahne). Außerdem verbleibt bei Fließgewässerquerungen das Risiko eines diffusen Eintrags von Schadstoffen.

Betroffen sind neben den vorgenannten Bereichen, wo Fließgewässer gequert werden, auch solche Abschnitte, die sich in relativer Nähe zur Straße befinden würden.

Mit sehr hohem Risiko behaftet sind hier vor allem Quellen nördlich von Etterwinden.

Weiterhin können auch Schadstoffeinträge in Standgewässer in Trassennähe, wie z.B. in die Wilhelmsthaler Teiche, nicht ausgeschlossen werden. Allerdings ist hier von einer gewissen Vorbelastung durch die vorhandene B 19 auszugehen.

Negative Auswirkungen auf die von den Trassen berührten bzw. gequerten Wasserschutzgebiete I, II und III sind offensichtlich nicht zu erwarten, wenn die Forderungen der RiStWag eingehalten werden. So hat die obere Wasserwirtschaftsbehörde lediglich auf die Betroffenheit der Schutzzonen hingewiesen.

Der Trink- und Abwasserverband Eisenach-Erbstromtal hat allerdings festgestellt, dass eine direkte Querung des Fassungsgebietes WGA Rothenhof hydrogeologisch äußerst ungünstig wäre.

c) Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung

Wesentliche Vermeidungsmaßnahmen stellen die ausreichende Dimensionierung von Talbrücken mit Widerlagern außerhalb des Retentionsraumes der Hörsel sowie die generelle

Einhaltung von erforderlichen Abständen der Brückenpfeiler zum Schutz der jeweiligen Ufer gemäß Thüringer Wassergesetz dar.

Bei Querungen mittels Durchlässen sind ausreichende Abmessungen entsprechend des Gewässerquerschnittes sowie die Entwicklung einer natürlichen Gewässersohle und ggf. Querungsmöglichkeiten in Form begleitender Bermen für Kleintiere vorzusehen.

Darüber hinaus können im Rahmen von Trassenoptimierungen sowie durch Brückenaufweitungen, Spritzschutzwände oder Immissionsschutzpflanzungen weitere positive Effekte zum Schutz des Oberflächen- und Grundwassers realisiert werden.

In den gegenüber Schadstoffeinträgen sensiblen Bereichen der Fließgewässer sind neben Maßnahmen zur Rückhaltung, Klärung und Versickerung von auf der Straße anfallendem Oberflächenwasser weitere Maßnahmen wie Vermeidung des Bodenaustausches im Grundwasserbereich und der Beeinträchtigung des Grundwasserflusses durch möglichst ebenerdigem Trassenverlauf möglich.

Weiterhin können negative Auswirkungen im Allgemeinen durch Ausweisung von Tabuzonen für Baustelleneinrichtungen bzw. Zwischenlagerflächen minimiert, die unmittelbaren Uferzonen durch Baufeldbegrenzungen geschützt werden.

d) Bewertung

Durch die TLUG Jena wird angemerkt, dass insbesondere im südlichen Abschnitt und am Rennsteig eine geringe und an der Hörsel eine höhere Schutzfunktion der Grundwasserüberdeckung gegeben sei.

Die in der UVS herausgearbeiteten Unterschiede zwischen den Varianten hinsichtlich des Verlustes von Infiltrationsflächen über bedeutsamen Grundwasserleitern durch Versiegelung sind jedoch unter Berücksichtigung der Vorbelastungen an der B 19_{alt} relativ gering, auch wenn die V4 einen etwas größeren Abschnitt der B 19_{alt} nachnutzen und damit einen geringeren Versiegelungsgrad aufweisen wird als VK4.

In diesem Zusammenhang ist für die Variante V4 der deutlich längere Tunnel bei ansonsten annähernd gleicher Streckenlänge ebenfalls vorteilhaft, da hierdurch mit geringeren unmittelbar sich verteilenden Schadstoffemissionen und deren Eintrag in das Grundwasser gerechnet werden kann.

Bei der Querung von Wasserschutzgebieten stellt sich die Variante V4 als die günstigere dar. Eine sehr hohe Gefährdung der Trinkwasserressourcen ist jedoch bei beiden Varianten gegeben, wenn die Trasse, wie aus den Antragsunterlagen (vgl. u.a. Unterlage 3.2, Blatt-Nr. 1) ersichtlich, im unmittelbaren Umfeld der WGA Rothenhof verlaufen sollte.

Bezogen auf mögliche Drainagewirkung in den Tunnelabschnitten sind keine gravierenden Unterschiede zwischen beiden Varianten zu erwarten. Die hydrogeologischen Bedingungen sind nahezu gleichartig. Im Unterschied zur Variante V4 werden jedoch bei VK4 zwei Quellbäche gequert.

In Abhängigkeit von der Topografie und der Streckenführung lassen sich die höheren Beeinträchtigungen bei V4 bedingt durch die Querung der Schnupftuchswiese bis zum westlichen Tunnelportal prognostizieren (Gefahr von Drainagewirkungen in Folge von Querungen grundwasserführender Schichten in Einschnitts-, Hanganschnittslagen).

Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern werden durch Brückenbauwerke dem Grunde nach vermieden. Für die VK4 sind 2 Talbrücken und 2 Gewässerquerungen auf einer Länge von insgesamt 749 m und für die V4 eine Talbrücke (Hörsel) auf einer Länge von 230 m erforderlich.

Insgesamt ist bei beiden Varianten von einem mindestens hohen Gefährdungspotential des Schutzgutes Wasser auszugehen. Die Variante V4 weist Vorteile gegenüber der Variante VK4 auf.

Das Vorhaben zum Neubau der Variante V4 kann insgesamt hohe bis sehr hohe Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser haben.

6.5 Schutzgüter Klima und Luft

a) Ist-Zustand

Das Untersuchungsgebiet mit dem nördlichen Teil des Thüringer Waldes befindet sich gemäß Aussage der UVS im Übergangsbereich vom „Mitteldeutschen Bergland- und Hügellandklima“ zum „Deutschen Mittelgebirgsklima“ mit submaritimen bis subkontinentalen Klimaeinflüssen. Auf Grund der Gebirgslage des Thüringer Waldes und der starken Höhendifferenz (Anstieg von 223 m über NN an der Hörsel bis auf 638 m über NN am Ringberg und Abfall auf ca. 310 m über NN westlich des Rennsteiges an der Elte) herrscht oft eine wechselhafte bis gegensätzliche Wetterlage vor.

Die Winde mit Geschwindigkeiten von 3 m/s bis auf über 6 m/s wehen überwiegend aus westlicher bis südwestlicher Richtung. Die teilweise heftig wehenden Winde werden in den vorhandenen Waldgebieten (besonders in tief eingeschnittenen Tälern) im Untersuchungsraum vermindert. In den strukturarmen Ackergebieten sind die Auswirkungen des Windes jedoch weitaus stärker.

Im langjährigen Mittel ist in der Region zwischen November und April mit Schneefall und mit einer Schneedecke an ca. 80 Tagen im Jahr zu rechnen. Die jährlichen mittleren Niederschlagsmengen bewegen sich zwischen etwa 820 mm und 1000 mm.

Besondere klimatische Bedeutung als Frischluftentstehungsgebiete kommt im Untersuchungsgebiet den großräumigen Waldflächen aber auch Wiesen, Brachen und vegetationsbestandenen Feldern der Hangbereiche zu. Der Transport der Frischluft geschieht im Untersuchungsraum über die Täler (Frischlufthahnen) in die Niederungsbereiche. Durch die insgesamt gute Durchlüftung des Gebietes und die geringe Bodenversiegelungsrate spielt der Effekt der Frischluftzufuhr eine zentrale Rolle.

Kaltluftentstehungsgebiete finden sich vor allem in den ackerbaulich genutzten Gebieten der Niederungsbereiche und in Hügellagen (hier insbesondere nordwestlich von Kittelsthal). Der Rennsteig wirkt im Untersuchungsgebiet als Kaltluftscheide. Die abfließende Kaltluft trägt wesentlich zur klimatischen Entlastung der angrenzenden Siedlungen, insbesondere von Farnroda, Mosbach und Kittelsthal, aber auch Etterwinden, bei.

Von besonderer Bedeutung im Untersuchungsraum sind die ausgedehnten Waldflächen, die aufgrund ihrer guten Filterleistung zur Luftreinigung beitragen können (lufthygienische Ausgleichsfunktion). Sehr hoch werden unter diesem Aspekt und wegen ihres direkten Siedlungsbezuges der nordwestlich von Ruhla gelegene Hangbereich des Ringberges und der Lappengrund, als hoch bewertete Bereiche wegen des nicht unmittelbaren Siedlungsbezuges die sonstigen Waldflächen eingestuft.

Lufthygienische und klimatische Vorbelastungen resultieren insbesondere aus den vorhandenen teilweise stark frequentierten Verkehrswegen (B 19, B 7, B 88, Landesstraßen) sowie durch die Siedlungs- und gewerbliche Nutzung (vor allem Wutha-Farnroda).

Die Siedlungs-, Gewerbe- und Verkehrsflächen tragen zur Erhöhung der Lufttemperaturen des Gebietes bei. Insgesamt sind allerdings aufgrund ihres Anteils an unbebauten Flächen keine sehr starken Erhöhungen der Lufttemperatur anzunehmen.

Die in der UVS angesprochene klimarelevante Barrierewirkung für den Kaltluftfluss von den Hörselbergen bleibt trotz Verlagerung der BAB 4 nach Norden durch die zwar entsiegelte

aber nicht beseitigte Dammlage der alten Autobahntrasse westlich der Hörselberge bestehen.

b) Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Klima und Luft

Das allgemeine Risiko, durch den Straßenneubau Luftströmungen und damit die Schadstoffverteilung so zu verändern, dass bisher wenig belastete Gebiete neu betroffen sein könnten, besteht bei jeder Variante.

Grundsätzlich kann sowohl bei Variante V4 als auch bei Variante VK4 davon ausgegangen werden, dass durch Realisierung und Wirksamkeit der Maßnahme eine Verringerung des Schadstoffeintrages in der Ortsdurchfahrt der B 19 durch Etterwinden sowie zwischen Wilhelmsthal und Eisenach zu verzeichnen sein wird.

Diesbezügliche Unterschiede bestehen jedoch im Abschnitt zwischen Etterwinden und Wilhelmsthal, da bei V4 die vorhandene B 19 vollständig weiter genutzt wird, während durch VK4 eine zusätzliche Trasse auch Veränderungen der Luftströmungen und deren Beeinträchtigung nach sich ziehen wird.

Konzentriert an den Tunnelöffnungen sowie an eventuell erforderlichen Entlüftungskaminen im Tunnelverlauf ist mit neuen Emissionsquellen von Luftschadstoffen in Gebieten zu rechnen, die bisher deutlich weniger oder keine Luftverunreinigungen aus Straßenverkehr zu verzeichnen hatten.

Von beiden Varianten werden in etwa gleichem Maße das Kaltluftentstehungsgebiet zwischen Etterwinden und Wilhelmsthal entlang der Elte sowie im nördlichen Abschnitt das Kaltluftentstehungsgebiet im Bereich der Hörsel gequert.

Ein kleineres Kaltluftentstehungsgebiet wird von der VK4 außerdem nordwestlich der Ortslage Mosbach (Umfeld des Storchsgrabens) gequert.

In den vorgenannten Bereichen sind Kaltluftabflussbahnen mit Siedlungsbezug und somit klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktionen betroffen.

Vor allem die Talbereiche der Hörsel und in geringerem Umfang des Storchsgrabens werden als Kaltluftsammelgebiet ebenfalls durchschnitten.

Wälder mit Klimaschutzfunktion werden in offenem Trassenverlauf vor allem von beiden Varianten in größerem Maße um die Ortslage Wilhelmsthal und in geringerem Maße von VK4 westlich von Mosbach gequert.

Die mit hoher Bedeutung für den lufthygienischen Ausgleich eingestufteten Waldflächen des Thüringer Waldes werden von beiden Varianten durchquert, wobei auf größeren Abschnitten bedingt durch die geplanten Tunnelbauwerke keine unmittelbaren Auswirkungen zu erwarten sein dürften.

c) Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung

Generell stellt die kürzeste Verbindung unter klimatischen und lufthygienischen Gesichtspunkten die beste Möglichkeit zur Verminderung von Beeinträchtigungen der Schutzgüter Klima und Luft dar. Wesentlich sind darüber hinaus die Umgehung von Kaltluftentstehungsgebieten mit direktem Bezug zu Siedlungsflächen, von Luftleitbahnen und die möglichst geringe Beanspruchung von Waldflächen und lufthygienisch relevanten Gehölzbeständen. Auch eine Vermeidung oder Minimierung der Trassenführung in Kaltluftsammelgebieten, die Siedlungen beinhalten, ist anzustreben.

Mögliche Maßnahmen können mit der Anlage von Schutzpflanzungen, dem Aufbau strukturreicher Waldrandzonen, der Errichtung von ausreichend hohen Schutzwänden an Brücken oder einer Trassenoptimierung zur Reduzierung der Zerschneidung von Frischluftbahnen vorgesehen werden.

Die lufthygienisch bedeutsamen Wälder des Thüringer Waldes bleiben in den Bereichen der Untertunnelung erhalten.

Geschwindigkeitsbegrenzungen können zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes beitragen.

Von besonderer Bedeutung kann (wenn überhaupt umsetzbar) die Vermeidung langer Dammbauwerke bzw. die Errichtung ausreichend dimensionierter Brückenbauwerke zur Verhinderung eines Kaltluftstaus z.B. in der Hörselaue sein.

d) Bewertung

Es entstehen keine neuen lufthygienischen Belastungen durch die Tangierung von Siedlungen, sondern es ist trotz der teilweisen Lage in Hauptwindrichtung zur Wohnbebauung einzelner Ortsteile insgesamt durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs von einer Entlastungswirkung auszugehen.

Ebenso ist eine Beeinträchtigung der Freizeiteinrichtungen am Freibad Mosbach bzgl. der Schutzgüter Klima und Luft nicht anzunehmen, da in diesem Bereich die Kaltluft aus Richtung Freibad zur VK4 hin fließt.

Die Trassenverläufe beider Varianten außerhalb der Tunnelbauwerke weisen bzgl. der Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft keine gravierenden Unterschiede auf.

Lediglich bedingt durch das bei V4 deutlich längere Tunnelbauwerk und die bei V4 längere Mitnutzung der bereits versiegelten B 19_{alt} ergeben sich u.a. bei der funktionellen Beeinträchtigung in Form von Aufheizung durch Versiegelung größere Unterschiede. Das diesbezügliche Gefährdungspotential ist deshalb bei VK4 höher anzusetzen als bei V4. In der UVS wurde für die VK4 eine Neuversiegelungsfläche mit potenziellem Aufheizungsrisiko von 15,89 ha ermittelt (höchster Wert der dort verglichenen fünf Variantenkombinationen).

Auch erfolgt mit der VK4 durch Überformung ein gegenüber der V4 höherer Verlust an Waldflächen, die Frischluftentstehungsgebiete darstellen. Der weitaus größte Flächenanteil, der dabei von beiden Varianten gequert wird, befindet sich in Bereichen mit als hoch bedeutsam bewerteten Kaltluft- und Frischluftentstehungsgebieten.

Als einziges Kaltluftsammlgebiet wird die Hörselniederung von beiden Varianten in gleicher Weise gequert, so dass keine relevanten Unterschiede festgestellt werden können.

Allerdings wird die geplante Querung der Hörselaue mittels eines Dammbauwerkes insbesondere seitens der Gemeinde Wutha-Farnroda kritisiert, da hierdurch wichtige Kaltluftsammlgebiete und Frischluftbahnen im Hörseltal unterbrochen würden. Die Hörselaue habe neben weiteren im Planungsraum befindlichen Gebieten eine wichtige Funktion zur Frischluftversorgung der Siedlungsräume.

Die Durchschneidungen von Klima- und Immissionsschutzwäldern sind nicht als maßgeblich differenzierende Parameter heranzuziehen, da die großräumig wirkenden Funktionen grundsätzlich erhalten bleiben und schutzbedürftige Siedlungen nicht betroffen werden. Allerdings bewirkt der längere Tunnel bei der V 4 auch bei diesem Schutzgut eine geringere Inanspruchnahme von Flächen mit Klimaschutzwaldfunktion.

Das Vorhaben zum Neubau der Variante V4 kann insgesamt mittlere bis hohe Beeinträchtigungen der Schutzgüter Klima und Luft haben.

6.6 Schutzgut Landschaft

a) Ist-Zustand

Der Untersuchungsraum lässt sich hinsichtlich der naturräumlichen Gliederung großräumig der Landschaftsbildeinheit Mittelgebirge (Nordwestlicher Thüringer Wald), in einem kleinen Teil den Buntsandstein-Hügelländern (Waltershäuser Vorberge) sowie randlich entlang der Hörselaue den Muschelkalk-Platten und -Bergländern (Werrabergland/Hörselberge) zuordnen.

Zur Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut wurde der Untersuchungsraum in der UVS in 17 Landschaftsbildeinheiten untergliedert (vgl. UVS, Seite 150ff sowie Unterlage 19.1, Blatt 6). Diese lassen sich im Wesentlichen zu den vier Grundstrukturen waldd geprägter Raum, strukturreicher offenlandgeprägter Raum, Siedlungsraum und Siedlungsrandbereich zusammenfassen.

Das Landschaftsbild besonders prägend und charakteristisch für den Untersuchungsraum sind die geschlossenen Waldbestände des Thüringer Waldes, die in der UVS insgesamt eine hohe Bewertung erhalten haben, da sie relativ strukturarm sind. Nur hinsichtlich des Kriteriums „Eigenart“ wurden die Waldbestände mit sehr hoch bewertet, während die weiteren Kriterien Naturnähe/Natürlichkeit, Strukturvielfalt und visuelle Verletzbarkeit in der UVS mit hoch eingestuft wurden.

Eine insgesamt sehr hohe Wertigkeit ist in der UVS für die siedlungsnahen Freiräume um Mosbach und Kittelsthal ermittelt worden. Die strukturreichen Offenlandbereiche außerhalb der geschlossenen Ortschaften weisen eine nur sehr gering vorbelastete, vielfältige Kuppenlandschaft mit kleineren eingelagerten Waldkomplexen (Eichwald und Spitziger Stein) auf. Außerdem wurden die Bergwiesen und Wiesentäler um Etterwinden bzw. in Richtung Wilhelmsthal als sehr hochwertig eingestuft.

Bei den auf das Schutzgut Landschaftsbild wirkenden Vorbelastungen handelt es sich im Wesentlichen um Verkehrsstrassen (BAB 4 bzw. deren zurückgebaute Abschnitte, B 7, B 88, B 19, Landesstraßen, DB-Strecke Eisenach-Erfurt) und um Störungen durch horizontal ausgerichtete technische Infrastruktur im Offenland (Freileitungen im Hörseltal, bei Mosbach, bei Kittelsthal und im Eltetal).

Darüber hinaus prägen relativ kleinräumige Standorte mit gewerblicher Nutzung, wie z.B. in Wutha-Farnroda, das als Bildungseinrichtung genutzte Areal westlich der Schlossanlage Wilhelmsthal und teilweise die intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen vor allem im nördlichen Abschnitt des Untersuchungsgebietes das vom Menschen geformte Landschaftsbild. Letztlich sind auch die Siedlungen bzgl. des Kriteriums Naturnähe/Natürlichkeit als Vorbelastung anzusehen.

Hinzu kommt der in Betrieb befindliche Steinbruch, der jedoch innerhalb des Waldkomplexes keine weitreichende negative Wirkung auf das Schutzgut Landschaftsbild darstellt.

b) Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft

Allgemein treten bei allen Varianten negative Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft durch Verlärmung (vgl. Schutzgut Mensch), Störung von Sichtbeziehungen in der Landschaft, durch Überformung von Landschaftsteilen und damit verbundene visuelle Störungen durch erforderliche Brückenbauwerke und durch Inanspruchnahme von Flächen mit entsprechender Landschaftsbildqualität (vor allem der Verlust von Waldflächen bzw. Waldrand) auf. Darüber hinaus entstehen durch die trassierungstechnisch unumgängliche Anlage der Straße in Damm- oder Einschnittlage generell bei beiden Varianten visuelle Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

Die im südwestlichen Teil des Untersuchungsraumes mit sehr hoch eingestuften Wiesentäler zwischen Etterwinden und Wilhelmsthal bzw. Bergwiesen um Etterwinden werden von den Varianten V4 und VK4 auf etwa 5,6 km Länge durchquert.

Relevante Auswirkungen sind hier insbesondere auf den grünlandbestimmten offenen Landschaftsbereich östlich Etterwinden zu erwarten, während der Abschnitt zwischen Etterwinden und Wilhelmsthal durch die B 19_{alt} vorbelastet ist.

Typisch für beide Trassen ist die vollständige Untertunnelung der Bereiche, in denen der Rennsteig verläuft, so dass diesbezüglich keinerlei Auswirkungen auf diesen touristisch sehr wertvollen Bestandteil des Untersuchungsraumes zu erwarten sein werden.

Darüber hinaus werden jeweils bis zu den Tunnelportalen die mit hoch bewerteten von Wald geprägten Landschaftsräume in offener Trassierung durchschnitten. Im Ergebnis der durchgeführten schriftlichen Anhörung zum ROV schätzt die obere Landesplanungsbehörde jedoch ein, dass gerade die zumeist in tiefen Einschnittlagen geführten neuen Trassen insbesondere unterhalb des Hirschsteins und im Bereich Kohlberg zu, wenn auch teilweise räumlich begrenzt, erheblichen Landschaftsbildbeeinträchtigungen in bisher relativ „unberührten“ Gebieten führen können.

Der sehr hochwertige siedlungsnahe Freiraum um Mosbach wird in offener Bauweise nur von VK4 durchquert. In diesem Bereich wurde in der UVS die visuelle Verletzbarkeit des Landschaftsbildes nur mit hoch bewertet. Nach Auswertung der vorliegenden schriftlichen Stellungnahmen zum ROV geht die obere Landesplanungsbehörde jedoch davon aus, dass gerade wegen der Nähe einer eventuellen künftigen Trasse (einschließlich Brückenbauwerk) zu Freizeiteinrichtungen am Ortsrand von Mosbach eine sehr hohe Gefährdung des Schutzgutes Landschaftsbild befürchtet werden muss.

Ein wesentliches Auswirkungsrisiko auf das Schutzgut Landschaft entsteht bei beiden Varianten insbesondere in der Landschaftsbildeinheit an der Südseite des Hörseltales durch das dort geplante Bauwerk zur Querung von Hörselaue, Bahnstrecke und B 7_{alt}. Wegen der Lage in einem weithin einsehbaren Auenbereich geht die obere Landesplanungsbehörde nach Auswertung der vorliegenden Stellungnahmen (u.a. Stadtverwaltung Eisenach, BUND) im Gegensatz zur UVS von einem sehr hohen Gefährdungspotential bzgl. der visuellen Verletzbarkeit aus.

c) Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung

Die Vermeidung von Eingriffen in das Landschaftsbild ist generell durch die Bewahrung landschaftsbildprägender Elemente sowie die Reduzierung der weiträumigen Einsehbarkeit des Bauwerkes Straße durch eine geländeangepasste Trassierung möglich.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes können z.B. Pflanzungen als Sicht- und Lärmschutz entlang der neuen Trasse sein. Weitere Möglichkeiten bieten eine, sofern realisierbar, geländenahe Gradienten- oder Geländemodellierungen bzw. Einschnitt statt Dammlagen.

Eine besondere architektonische Gestaltung und ausreichende Dimensionierung der Brückenbauwerke dürfte ebenfalls zu einer subjektiv empfundenen visuellen Aufwertung des Landschaftsbildes führen.

Möglichkeiten zur Vermeidung bzw. Minderung des Beeinträchtigungspotentials entstehen auch dadurch, dass alle Trassen über lange Strecken an oder in vorbelasteten Bereichen von Siedlungen, Gewerbegebieten oder Bahnlinien trassiert werden sollen, was im Untersuchungsraum allerdings nur eingeschränkt möglich sein kann.

Der sehr hochwertige Landschaftsraum des Thüringer Waldes wird größtenteils untertunnelt. Dadurch können wertgebende Strukturen (Waldflächen und Felsbereiche) geschont sowie die Verlärmung und Zerschneidung in diesem Bereich vermieden werden.

d) Bewertung

Durch die längere Mitnutzung der B 19_{alt} zwischen Etterwinden und Wilhelmsthal sowie durch das längere Tunnelbauwerk wird durch Variante V4 eine relativ geringere Betroffenheit von sehr hoch und hoch bewerteten Landschaftsbildeinheiten erreicht als bei Variante VK4.

In Wilhelmsthal selbst bzw. für dessen unmittelbares Umfeld kann eine Landschaftsbildbeeinträchtigung durch V4 nahezu ausgeschlossen werden, da sie bis zur Schnupftuchswiese im Bestand der B 19_{alt} verläuft. Die VK4 hingegen verursacht durch ihren überwiegenden Verlauf in Dammlage entlang der Hangkante hinter dem Jägerhof bis zum Tunnelportal un-

terhalb des Hirschsteins in der Summe eine deutlichere Beeinträchtigung des mindestens hochwertigen Landschaftsbildes.

Allerdings werden auch bei Variante V4 im Trassenverlauf durch die Schnupftuchswiese bis zum Tunnelportal unterhalb des Hirschsteins Landschaftsbildbeeinträchtigungen nicht vermieden. Diese können jedoch insgesamt als geringer eingeschätzt werden als jene durch die VK4 im Bereich Wilhelmsthal, was auch in einem bei V4 geringeren Risiko des Verlustes landschaftsbildprägender Strukturelemente in diesem Abschnitt zum Ausdruck kommt.

Im weiteren Verlauf der VK4 stellt die Talbrücke im Langetal zwar die Querung eines ausgeprägten Talraumes dar, ist jedoch auf Grund der Enge dieses Talraumes sowie der nicht weitreichenden Einsehbarkeit durch den dichten Waldbestand nicht als auswirkungsrelevant für das Landschaftsbild anzusehen. Die Querung des Offenlandbereiches am Ortsrand Mosbach und die Talbrücke am Storchengraben hingegen verändern im Unterschied zur V4 z.T. weit sichtbar das Landschaftsbild.

Die Beeinträchtigungen des hinsichtlich der Schutzgutfunktionen Eigenart, Natürlichkeit und Vielfalt mit hoch bewerteten Waldkomplexes Kohlberg sind bei beiden Varianten gleich zu bewerten und stellen insgesamt durch den Verlust landschaftsbildprägender Strukturelemente ein aus raumordnerischer Sicht sehr hohes Gefährdungspotential dar.

Bezogen auf Reliefveränderungen in Landschaftsbildeinheiten mit sehr hoher bzw. hoher Verletzbarkeit z.B. durch Dammlagen > 3 m ist bei der V4 die mögliche Betroffenheit geringer als bei der VK4. Dies betrifft insbesondere die Hangpartien nordöstlich von Wilhelmsthal und am Kohlberg.

Die Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen in Bezug auf natürliche Aussichtspunkte ist bei beiden Varianten mit jeweils fünf betroffenen Aussichtspunkten als hoch einzustufen.

Als hohes Beeinträchtigungsrisiko für das Landschaftsbild ist insbesondere das erforderliche Brücken- und Dammbauwerk zur Querung der Hörselau zu bewerten.

Die obere Naturschutzbehörde und die Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten haben in ihren Stellungnahmen auf die hohe Bedeutung des Schutzgutes Landschaft im Zusammenhang mit dem betroffenen Landschaftsschutzgebiet „Thüringer Wald“ hingewiesen.

Die Bedeutung des Landschaftsbildes werde darin als hoch bis sehr hoch eingeschätzt, insbesondere wenn es um ausgeprägte Talräume und Aussichtspunkte gehe. So sei z.B. die Anlage von Schloss und Park Wilhelmsthal gezielt in den Naturraum und unter Einbeziehung des umgebenden Landschaftsbildes erfolgt.

Die Einsehbarkeit der Tunnelportale als neues die Landschaft prägendes Element spielt in der UVS keine erhebliche Rolle. Dennoch muss berücksichtigt werden, dass trotz der Vorteile von Tunnelbauten für das Landschaftsbild mit den Tunnelportalen künstliche Landschaftselemente entstehen, die in für das Schutzgut relevanten Bereichen, wie am Hirschstein oder am Geisberg, generell mit höheren Risiken einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes verbunden sind.

Das Vorhaben zum Neubau der Variante V4 kann insgesamt hohe bis sehr hohe Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft haben.

6.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

a) Ist-Zustand

Die in den Ortslagen vorhandenen Kulturdenkmale sind von den Trassenverläufen nicht unmittelbar betroffen und werden deshalb nicht weiter betrachtet. Ebenso sind die in der UVS, Seite 29, Tabelle 5, aufgezählten Bodendenkmale mit Ausnahme des Rennsteiges nicht in unmittelbarer Nähe der im ROV betrachteten Trassen zu finden.

Deshalb kommt das Thüringer Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie in seiner Stellungnahme zu der Feststellung, dass aus dem gesamten Trassenverlauf aller Varianten bisher keine archäologischen Denkmale bekannt seien.

Besonders hervorzuheben ist die Tatsache, dass der „Plänckner'sche Rennsteig“ durch das gesamte Untersuchungsgebiet von der „Hohen Sonne“ im Norden bis zum Lahmberg im Süden führt und beide Varianten diesen Wanderweg mittels Tunnel unterqueren. Der Thüringer Rennsteig ist nach § 2(1) ThürDSchG in das Denkmalsbuch des Landes Thüringen als Einzelkulturdenkmal im Sinne einer Sachgesamtheit eingetragen und geschützt. Der Schutz umfasst den historischen Verlauf des Rennsteiges sowie seine Sachteile Grenzsteine, Wegweiser, Gedenksteine und Schrifftafeln sowie Wegkreuzungen, Pässe und Raststätten.

Ebenfalls als Denkmal ausgewiesen ist die Schloss- und Parkanlage Wilhelmsthal. Hierzu gehören nach ThürDSchG sämtliche Gebäude (einschließlich historischer Innenausstattung), die Garten-, Park- und Landschaftsarchitekturen, die historischen Sichtachsen, die sogenannte „Schweizerei“, das Waldhaus, der ehemalige Gasthof „Zum Auerhahn“ und die Oberförsterei.

Im Rahmen der kulturhistorischen Entwicklung des Raumes haben sich auf Grund der Standortgegebenheiten unterschiedliche Nutzungsformen herausgebildet, die noch heute an bestimmten Landschaftsstrukturen erkennbar sind, wie z.B. Ackerterrassen, im Zusammenhang mit ehemaliger, vorindustrieller Gewinnung von Bodenschätzen stehende Steinbrüche im Umfeld des Elsterberges sowie ein ehemaliger Gipsbruch bei Kittelsthal (gleichnamiges FND) am Kalkberg. Außerdem verweist das Thüringer Landesbergamt auf ein größeres Altbergbaugebiet (ehemaliger Baryt- und Flouiritbergbau) um Kittelsthal, für das ebenfalls bergschadenkundliche Analysen vorliegen. Alle vorgenannten Strukturen werden von den Varianten V4 und VK4 jedoch nicht berührt.

Die Existenz von weiteren Sachgütern ergibt sich vor allem aus den in Punkt E.4 und E.9 behandelten Versorgungseinrichtungen (Gas-, Strom- und Wasserleitungen) bzw. dem Steinbruch Etterwinden.

Vorbelastungen ergeben sich hinsichtlich der Erlebbarkeit des denkmalgeschützten Objektes der Schloss- und Parkanlage Wilhelmsthal, abgesehen vom bisherigen vernachlässigten Gesamtzustand, insbesondere aus der Störung des Umfeldes durch unangepasste Bebauung (zur Ausbildungsstätte des Technologie- und Berufsbildungszentrum Eisenach gGmbH um- und ausgebautes ehemaliges Pionierlager) sowie aus der Verlärmung durch die durch die Siedlung Wilhelmsthal führende B 19_{alt}.

Weitere Vorbelastungen können auch aus dem Fahrzeugverkehr innerhalb und außerhalb der Ortslagen und den damit verbundenen Beeinträchtigungen durch Erschütterungen, Schadstoffemissionen sowie aus der bisherigen Bodennutzung außerhalb der Siedlungsbereiche abgeleitet werden.

b) Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Die Varianten sind so geplant, dass Verluste und Beeinträchtigungen von bisher bekannten archäologischen Denkmalen vermieden werden. Dennoch können nach Aussage des Thüringer Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologie bei den Erdarbeiten zum Oberbodenabtrag jederzeit Archäologica angeschnitten werden, da die Trassenführung in Teilen auch mögliche Altstraßenverläufe zur Querung des westlichen Thüringer Waldes aufnimmt („Hohe Sonne“). Eine archäologische Begleitung des Oberbodenabtrags ist daher unbedingt erforderlich.

Die weiträumigen Sichtbeziehungen in Wilhelmsthal (z.B. von einzelnen Aussichtspunkten wie dem Hirschstein) zum denkmalgeschützten Ensemble der Schloss- und Parkanlage Wil-

helmsthal bleiben durch geplante Neubautrasse der V4 als auch der VK4 erhalten, werden jedoch hinsichtlich der Wahrnehmungen verändert.

Die geplante Trassenvariante VK4 verläuft östlich von Wilhelmsthal im Hangbereich ca. 50 m angrenzend an den denkmalgeschützten Bereich überwiegend in Dammlage mit Dammhöhen von etwa 7 m bis maximal 15 m. Außerdem ist in diesem Bereich eine Lärmschutzwand von etwa 200 m Länge vorgesehen. Damit wird der Gesamteindruck des Wilhelmsthaler Parks in den östlichen Teilen erheblich verändert.

Die Variante V4 verläuft im Bereich der Schnupftuchswiese bis zum Tunnelportal unterhalb des Hirschsteins in offener Bauweise, überwiegend im Einschnitt. Auch hierdurch wird das großräumige Erscheinungsbild des Denkmalensembles Schloss und Park Wilhelmsthal deutlich verändert.

Der Rennsteig als Sach- Kulturdenkmal wird bei beiden Varianten in Tunnellage unterquert, weshalb keine unmittelbaren Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

c) Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung

Trotz der Feststellung, dass im Trassenkorridor der beantragten Varianten keine Bodendenkmale direkt betroffen sein werden, sollte vor Baubeginn eine archäologische Begleitung des Oberbodenabtrags mit dem Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie, Archäologische Denkmalpflege, abgestimmt werden. Gegebenenfalls durchzuführende archäologische Untersuchungen des Baufeldes sowie sich daraus möglicherweise ergebende Trassenverschiebungen tragen bereits wesentlich zur Vermeidung von erheblichen Beeinträchtigungen bei.

d) Bewertung

Beeinträchtigungen von bestehenden bzw. bekannten Bodendenkmalen ergeben sich durch keine der Varianten.

Durch die Varianten V4 und VK4 wird das Denkmalensemble Schloss- und Parkanlage Wilhelmsthal in seiner Wahrnehmbarkeit in Teilbereichen in unterschiedlicher Weise beeinträchtigt.

Die VK 4 verläuft außerhalb der denkmalschutzrechtlich festgesetzten Grenzen des Kulturdenkmals „Schloss und Park Wilhelmsthal“. Durch die Verkehrsreduzierung auf der alten B 19, die innerhalb des Denkmalensembles verläuft, erfährt das Gesamtensemble bei der VK4 eine deutliche Aufwertung durch die Reduzierung der unmittelbar auf den Schlossbereich wirkenden verkehrsbedingten Beeinträchtigungen. Demgegenüber wird der rückwärtige Bereich am ehemaligen Jägerhof durch die VK4 neu belastet.

Die bereits bestehenden Beeinträchtigungen des Kulturdenkmals „Schloss und Park Wilhelmsthal“ durch den baulichen Bestand der B 19_{alt} werden sich durch die V4 nicht erhöhen.

Die Sichtbeziehungen zwischen Schloss, Parkanlage und umgebenden Waldflächen und Aussichtspunkten sowie zum ehemaligen Jägerhof aus Richtung Osten bleiben also bei beiden Varianten gewahrt, was nicht ausschließt, dass eine Veränderung der gewohnten Sichtbereiche und somit in den gewohnten Blickbeziehungen subjektiv auch als teilweise erhebliche Beeinträchtigung empfunden werden kann.

Die ablehnenden Haltungen u.a. des Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologie sowie der Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten basieren im Wesentlichen auf der prognostizierten enormen Verkehrszunahme im Zuge der B 19n. Der den Verfahrensunterlagen beigefügten Verkehrsprognose 2015 ist jedoch zu entnehmen, dass auch ohne Umsetzung des Vorhabens B 19n, wenn auch nicht in voller Höhe, eine erhebliche Steigerung des Fahrzeugverkehrs zu erwarten sein wird.

Demgegenüber ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass es neben dem erforderlichen Bau einer neuen B 19-Trasse auch im öffentlichen Interesse liegt, die bis vor Kurzem eher verwahrloste Anlage Schloss und Park Wilhelmsthal in ihrer Gesamtheit zu sichern, zu nutzen und weiterzuentwickeln.

Unter diesem Aspekt ist den Varianten V4 und VK4 ein hohes Gefährdungspotential bzgl. des Schutzgutes zu bescheinigen.

Das Vorhaben zum Neubau der Variante V4 kann insgesamt hohe Beeinträchtigungen des Schutzgutes Kultur- und Sachgüter haben.

7. Wechselwirkungen

Wechselwirkungen sind solche Auswirkungen, die über Wirkungsbeziehungen Einflüsse auf Teile des Systems, auf das ganze Ökosystem oder über Wirkungsverlagerungen durch Schutz-, Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen ausüben.

Danach bestehen Wechselwirkungen zwischen dem Schutzgut Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit und den Schutzgütern Luft, Boden und Wasser, wenn z.B. Schadstoffeinträge zu entsprechenden Verunreinigungen und in der Folge zur Beeinträchtigung der Gesundheit des Menschen führen.

Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser und Klima wirken unmittelbar auf die Lebensbedingungen von Pflanzen und Tieren. Veränderungen in der biotischen und abiotischen Umwelt des Menschen können zu lokalklimatisch anderen Bedingungen führen und beeinflussen in der Folge wiederum die Erlebbarkeit der Landschaft und des Landschaftsbildes für den Menschen.

So sind bei beiden Varianten Waldverluste innerhalb des zusammenhängenden Waldkomplexes des Thüringer Waldes zu verzeichnen. Diese wirken sich auf die Standortverhältnisse der angrenzenden Bestände aus, darüber hinaus sind klimatische Veränderungen parallel zu den Linienführungen zu erwarten. Ein typisches Waldklima wird sich dort nicht mehr ausbilden. Neben dem reinen Vegetationsverlust wirken sich die Waldverluste auf das Landschaftsbild und auf die Erholungseignung des Landschaftsraumes aus. Demgegenüber sind die Trassenverläufe innerhalb von Waldflächen nicht weit hin sichtbar, während im Offenland großräumig wirkende Landschaftsbildveränderungen zu erwarten sind.

Die im Untersuchungsraum vorhandenen zahlreichen teilweise naturnahen Fließgewässer werden durch Brücken überspannt, so dass keine Beeinträchtigungen der Fließgewässerkomplexe zu erwarten sind. Allerdings tragen die Brückenbauwerke wiederum zur technischen Überformung der Landschaft bei und wirken sich negativ auf das Landschaftsbild und evtl. auf die Erholungsfunktion aus.

Die Filterfunktion für das Grundwasser wird durch die Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden verändert. Veränderungen in der Wasserqualität der Oberflächengewässer beeinträchtigen die darin lebende Tier- und Pflanzenwelt.

Die Errichtung von Lärmschutzwänden hat unmittelbaren Einfluss auf das Landschaftsbild, aber auch auf klimatische Austauschfunktionen.

Die Wechselwirkungen sind, soweit möglich und erforderlich, bei der Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter enthalten und werden deshalb nicht gesondert erläutert.

8. Gesamtbewertung

Im Ergebnis der raumordnerischen UVP für das durch die DEGES im Auftrag des Thüringer Landesamtes für Bau und Verkehr geplante Straßenbauvorhaben „Neubau der B 19n zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda, Ergänzungsunterlage Variante V4“ ist erkennbar, dass das Vorhaben in unterschiedlichem Maße Auswirkungen auf die Schutzgüter haben kann.

Wesentlich ist die Erkenntnis, dass keine generell sehr hohe, hohe oder mittlere/geringe Gefährdung für den gesamten von der Maßnahme betroffenen Raum sowie für einzelne Schutzgüter festgestellt werden kann. Vielmehr sind nahezu bei allen Schutzgütern punktuelle Unterschiede im Trassenverlauf zu konstatieren, die letztlich keine verallgemeinernde Aussage zulassen.

Grundsätzlich ist die Variante V4 als eigentlicher Gegenstand des ROV hinsichtlich der Risiken für die einzelnen Schutzgüter besser zu bewerten als die in der UVP vergleichend herangezogene Variante VK4.

So können durch den mehr als doppelt so langen Tunnelabschnitt der V4 und eine längere Führung auf der Bestandstrasse der B 19_{alt} Vorteile für die Funktionen fast aller Schutzgüter erzielt werden. Hervorzuheben wären die Schutzgüter Boden, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt sowie Landschaft.

Insbesondere ist das einsehbare Offenland bei Mosbach durch die VK4 betroffen, während sich die Trasse der V4 am Kohlberg im Wald befindet. Die großräumig wirkenden Landschaftsbildveränderungen im Offenland haben eine Verringerung der Erholungseignung zur Folge und betreffen im Zuge der VK4 vor allem die ortsnahen Bereiche bei Mosbach.

Außerdem besitzt die Variante V4 durch die Tunnel- und Einschnittlage nördlich von Mosbach gegenüber der VK4 deutliche Vorteile für das Schutzgut Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, da eine Neubelastung durch betriebsbedingte Beeinträchtigungen von siedlungsnahen Freiräumen und Erholungsräumen (Bereich um das Waldschwimmbad) vermieden wird.

Die Betroffenheit von Waldflächen, insbesondere mehr Laubwald, ist bei der VK4 größer als bei der V4. Aus Sicht des Verlustes an für Fledermäuse nutzbaren Strukturen verzeichnet die Variante V4 daher Vorteile gegenüber der VK4.

Durch den Ausbau der B 19 zwischen Etterwinden und Wilhelmsthal im Rahmen der V4 und der VK4 ist eine Verbesserung der umweltrelevanten Standards vor allem bzgl. der Zerschneidungswirkung möglich. Dies betrifft insbesondere die Tiergruppe der Amphibien.

Die Risiken für das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter lassen sich zwischen beiden Varianten nur im Abschnitt Schloss und Parkanlage Wilhelmsthal unterscheiden.

Während durch die VK4 die Möglichkeit besteht betriebsbedingte Beeinträchtigungen für das Gesamtensemble zu vermeiden (stärkeres Verlärmungsrisiko durch höheres Fahrzeugaufkommen), bedingt die V4 keine zusätzliche Inanspruchnahme im direkten Umfeld einschließlich der dort befindlichen Wegeverbindungen.

Die Differenzierungen, die bei der raumordnerischen Bewertung Schutzgüter Klima und Luft zwischen den beiden Varianten vorgenommen wurde, sind insgesamt gesehen marginal. Beide Schutzgüter spielen daher in der Gesamtbetrachtung keine entscheidungserhebliche Rolle.

Im Ergebnis der raumordnerischen Prüfung kann eingeschätzt werden, dass die Variante V4 grundsätzlich im gesamten Tassenverlauf in einer umweltverträglichen Form realisiert werden kann. Es waren überwiegend Vorteile gegenüber der zum Vergleich herangezogenen Variante VK4 festzustellen.

Anhang III

Raumordnerische Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung

Inhaltsverzeichnis

1.	ALLGEMEINE GRUNDLAGEN	2
2.	FFH-GEBIET „NORDWESTLICHER THÜRINGER WALD“ (DE 5027-302).....	3
2.1.	Gebietsbeschreibung.....	3
2.2.	Voraussichtlich betroffene Lebensräume und Arten	4
2.3.	Vorhabenbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	5
2.4.	Erheblichkeit der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen	5
2.5.	Beeinträchtigung durch andere zusammenwirkende Pläne und Projekte.....	5
2.6.	Zusammenfassende Beurteilung	6
3.	SPEZIELLE ARTENSCHUTZRECHTLICHE PRÜFUNG	6
3.1.	Methodik / Verfahren der Artenauswahl.....	6
3.2.	Bestand und Betroffenheit der Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie	7
3.3.	Bestand und Betroffenheit der Europäischen Vogelarten nach Artikel 1 der VS-Richtlinie.....	9
3.4.	Zusammenfassende Beurteilung	10
4.	GESAMTBETRACHTUNG	10

1. Allgemeine Grundlagen

Die Richtlinie 92/43/EWG des Europäischen Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen in der jeweils geltenden Fassung (FFH-Richtlinie) und die Richtlinie 2009/147/EG vom 30. November 2009 über die Erhaltung wildlebender Vogelarten haben insbesondere zum Ziel, zur Sicherung der Artenvielfalt ein Schutzgebietsnetz für besonders wichtige Lebensräume und Arten von europäischer Bedeutung mit dem Namen Natura 2000 zu schaffen.

Das Europäische Naturschutzrecht fordert für Projekte und Pläne vor ihrer Zulassung oder Durchführung eine Überprüfung auf die Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen von möglicherweise beeinträchtigten Natura 2000-Gebieten.

Die Beachtung des speziellen Artenschutzrechtes (§§44 und 45 BNatSchG) ist regelmäßig Voraussetzung für die naturschutzrechtliche Zulassung eines Vorhabens, berührt insoweit aber auch die Frage, ob das Vorhaben letztlich raumverträglich ist. Einem besonderen, strengen Schutz unterliegen bei der Zulassung von Eingriffen Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie und die europäischen Vogelarten entsprechend Artikel 1 der Vogelschutzrichtlinie.

Bei dem zu beurteilenden Vorhaben handelt es sich um den Neubau der B 19n zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda, Variante V4. Das Projekt ist gemäß Bundesverkehrswegeplan 2003 in den vordringlichen Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag eingestellt worden (ohne Ortsumfahrung Etterwinden). Das Gesamtvorhaben einschließlich der Ortsumfahrung Etterwinden wurde vom Freistaat Thüringen für den künftigen BVWP 2015 angemeldet.

Das geplante Vorhaben der B 19n, Variante V4, berührt mit seinem in der UVS definierten Untersuchungsraum unmittelbar das Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiet) „Nordwestlicher Thüringer Wald“ (DE 5027-302).

In größeren Abständen zum Untersuchungsraum und damit auch zur geplanten Trassenführung der Variante V4 befinden sich zwei weitere FFH-Gebiete (DE 5127-301 „Schweinaer Grund - Zechsteingürtel um Bad Liebenstein“ und DE 5028-301 „Hörselberge“). Aufgrund der Entfernungen von jeweils mehr als 1.000 m zur eigentlichen Neubautrasse und der Geländetopographie lassen sich eventuelle erhebliche Beeinträchtigungen von vornherein ausschließen.

Das nächstgelegene EG-Vogelschutzgebiet DE 5128-420 „Thüringer Wald zwischen Ruhla und Großer Inselsberg“, nahezu identisch mit dem FFH-Gebiet DE 5128-301 „Thüringer Wald von Ruhla bis Großer Inselsberg“, befindet sich bereits mindestens etwa 5 km von der Trasse entfernt.

Da im vorliegenden Fall die Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Nordwestlicher Thüringer Wald“ im Ergebnis einer vorgeschalteten Vorprüfung nicht ausgeschlossen werden konnte, besteht die Pflicht zur Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung. Diese ist gemäß § 10(7) ThürLPIG mit der raumordnerischen Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens durchzuführen. Dabei sind der Stand und der Detailliertheitsgrad der Planung zu beachten.

Mit dem geplanten Neubau der B 19n wird durch Neuversiegelung, Überformung, randliche Beeinträchtigungen als Folge der Straßennutzung und Zerschneidungswirkungen in Biotope, die allgemein potenzielle Lebensstätten von Tieren und Pflanzen darstellen, eingegriffen. Eine Schädigung und Störung von Arten sowie möglicherweise Tötung in der Bau- und Betriebsphase kann nicht ausgeschlossen werden. Folglich sind artenschutzrechtliche Regelungen nach bundesdeutschem⁸ und EG-Recht⁹ zu beachten. Der „besondere“ Artenschutz

⁸ insbesondere Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV)

des § 42 BNatSchG ist dabei nicht auf Schutzgebiete (Habitatschutz) beschränkt, sondern gilt auf allen Flächen.

Vom Planungsträger wurden im Rahmen der Erstellung der Verfahrensunterlagen die entsprechenden Verträglichkeitsstudien für das genannte Gebiet und den Artenschutz erarbeitet und in die Antragsunterlagen integriert. Allen Beteiligten und der interessierten Öffentlichkeit standen diese Materialien als Bestandteil der ROV-Unterlagen mindestens in digitaler Form zur Beurteilung zur Verfügung.

Auf eine detaillierte Wiedergabe des Inhalts dieser Materialien wird daher an dieser Stelle verzichtet.

Für die raumordnerische Prüfung des Vorhabens stand lediglich die Variante V4 zur Diskussion. Der genaue Trassenverlauf und die Einzelheiten der technischen Beschreibung sind den ROV-Unterlagen gemäß Punkt C.3 bzw. dem Punkt B dieser landesplanerischen Beurteilung zu entnehmen.

2. FFH-Gebiet „Nordwestlicher Thüringer Wald“ (DE 5027-302)

Die Auswirkungen des Projektes auf die maßgeblichen Bestandteile des FFH-Gebietes (Erhaltungsziele) ergeben sich aus der technischen und baulichen Umsetzung des Projektes. Bei der Realisierung des Vorhabens kommen folgende allgemeine bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkfaktoren auf die Erhaltungsziele in Betracht:

- Flächeninanspruchnahme/-verlust
- Zerschneidung /Kollision
- Lärmimmissionen
- Eintrag von Schad- und Nährstoffen
- Erschütterungen
- Standortveränderungen durch Änderung der Grundwasserverhältnisse infolge Drainagewirkung durch Tunnel(-vortrieb), Bodenverdichtung und/ oder Freistellen von Waldrändern sowie Unterhaltung
- optische Reize durch Sichtbarkeit, Fahrzeugbewegung und Licht

2.1. Gebietsbeschreibung

Das FFH-Gebiet „Nordwestlicher Thüringer Wald“ erstreckt sich über eine Gesamtgröße von 3179 ha im Wartburgkreis, südlich der Stadt Eisenach. Es liegt im nördlichen Teil des Thüringer Waldes, steigt von West und Südwest an und geht mit teils steilen Übergängen ins Vorland über. Die höchste Erhebung im Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) befindet sich mit 572 m zwischen Wachstein und Todtemann östlich des Rennsteigs in einer Entfernung von mindestens 1.500 m zur geplanten Trasse. Charakteristisch sind die zahlreichen Schluchten, Felsbildungen und Felswände. Bedingt durch die Strukturen ist das Gebiet reich an Bachläufen.

Naturräumlich ist das FFH-Gebiet der Naturraumuntereinheit 1.3.1 „Nordwestlicher Thüringer Wald“ zuzuordnen.

Die Güte und Bedeutung des Gebietes resultieren gemäß dem Standard-Datenbogen insbesondere aus dem Vorkommen von „großflächigen Hainsimsen- und Waldmeister-Buchenwäldern in enger Verzahnung mit weiteren Lebensraumtypen wie kryptogamenreichen Klammern, Felsbildungen, Schluchtwäldern, Gewässern, artenreicher Fauna u. a. Kammolch und Hirschkäfer.

Die Erhaltungsziele beinhalten gemäß Artikel 1, Buchstabe a) der FFH-Richtlinie bzw. gemäß § 10(1), Nr. 9 BNatSchG alle Maßnahmen, die erforderlich sind, um die vorkommenden

⁹ insbesondere EG-Richtlinie Fauna-Flora-Habitat (FFH-RL), EG-Vogelschutzrichtlinie (VRL), Washingtoner Artenschutzübereinkommen (WA) und die dazugehörige EG-Verordnung Nr. 1332/05 (EG-VO, ehem. EG-Verordnung 338/97)

natürlichen Lebensräume (Anhang I der FFH-RL) und die Populationen wildlebender Tier- und Pflanzenarten (Anhang II der FFH-RL) in einem günstigen Erhaltungszustand zu erhalten oder diesen wieder herzustellen.

Für das FFH-Gebiet „Nordwestlicher Thüringer Wald“ ist im Standard-Datenbogen (Stand: 03/2008) das folgende Erhaltungsziel formuliert: „Sicherung eines dauerhaft günstigen Erhaltungszustandes der signifikanten Vorkommen von Lebensraumtypen und Arten von gemeinschaftlichem Interesse im Gebiet“. Konkrete Festlegungen zur Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der für das Gebiet relevanten Arten und Lebensräume der Anhänge I und II der FFH-RL (i. S. von Management-Plänen) sind nicht formuliert. Das GGB beinhaltet das Naturschutzgebiet (NSG) „Wartburg – Hohe Sonne“, für das die Erhaltungsziele gesondert festgesetzt sind. Diese Erhaltungsziele sind als Teilmenge in denjenigen für das GGB „Nordwestlicher Thüringer Wald“ enthalten.

Die einzelnen Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie sowie die Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie sind in der Umwelt-Unterlage zum ROV aufgeführt worden.

2.2. Voraussichtlich betroffene Lebensräume und Arten

Das Vorhaben zum Neubau der B 19n durchquert das FFH-Gebiet an einer relativ schmalen Stelle und verläuft dort auf 3.325 m Länge ausschließlich in Tunnellage. Lediglich die beiden Tunnelportale im Südwesten bei Wilhelmsthal unterhalb des Hirschsteins und im Nordosten bei Mosbach am Geisberg befinden sich am Rande außerhalb des Gebietes, sollen flächenmäßig also nicht in das Schutzgebiet eingreifen.

Durch die komplette Untertunnelung ist eine direkte Beeinträchtigung von Arten und Lebensräumen von vornherein ausgeschlossen.

Im (oberirdischen) Wirkraum der Variante V4 liegen die Lebensraumtypen (LRT) 3260, 9110 und 9130. Prioritäre Lebensraumtypen befinden sich nicht im unmittelbaren Wirkungsbereich der Trasse.

Der LRT 3260 (Fließgewässer der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des *Ranuncion fluitantis*) in Gestalt eines unbenannten Fließgewässers (charakteristische Art ist insbesondere der Feuersalamander) wird von Variante V4 im Bereich des südwestlichen Tunnelportals tangiert. Die Querung des Baches wird allerdings außerhalb des FFH-Gebietes erfolgen. Der Feuersalamander selbst gehört nicht zu den Arten, die unmittelbar Gegenstand der FFH-Vorprüfung sind, wird aber in dem Standard-Datenbogen zum FFH-Gebiet unter sonstigen Arten aufgeführt. Damit sind Details zum Schutz des Fließgewässers einschließlich der relevanten Art Feuersalamander nicht mehr Gegenstand der FFH-Prüfung, sondern mit der nachfolgenden Planungsstufe zu untersuchen bzw. zu entscheiden.

Im weiteren Trassenverlauf wird im Drachental ein weiteres dem LRT 3260 zuzuordnendes Fließgewässer, der Storchsgraben, gequert. Da sich die Variante V4 hier noch im Tunnelabschnitt befindet, wird es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen kommen können.

Der LRT 9110 (Hainsimsen–Buchenwald) und der LRT 9130 (Waldmeister-Buchenwald) sind nahezu flächendeckend in dem von der Variante V4 durchquerten Teil des FFH-Gebietes anzutreffen. Durch die vollständige Unterquerung dieses Gebietes in Tunnellage kann auch hier eine voraussichtliche Betroffenheit ausgeschlossen werden. Dies trifft in gleicher Weise auf Fledermaus-Habitatflächen im FFH-Gebiet zu.

Bedingt durch die Tiefe des Tunnels bis zu 140 m und durch die Tunneldichtung, für die eine Drainage der äußeren Tunnelschale vorgesehen ist, kann eine Beeinträchtigung der Standortverhältnisse für die über dem Tunnel befindlichen Lebensraumtypen ausgeschlossen werden.

2.3. Vorhabenbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung

Wegen der voraussichtlich nicht zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele aufgrund der Tunnellage von Variante V4 innerhalb des FFH-Gebietes reduzieren sich nachfolgende Maßnahmen auf den Randbereich des Schutzgebietes im Umfeld der Tunnelportale bzw. auf erforderliche Tunnelnebeneinrichtungen:

- Baustelleneinrichtungen ausschließlich außerhalb des GGB vorsehen
- Bauwerke der Tunnelportale so anordnen, dass schutzgebietsrelevante Flächenverluste an der Grenze des FFH-Gebietes vermieden werden können
- Vermeidung bau-, anlage- und betriebsbedingter Störungen von wertgebenden Arten und deren Lebensräume mit Vorkommen in den Randbereichen zum FFH-Gebiet
- Unterbleiben der Lagerung von Aushubmassen aus dem Tunnelbau innerhalb des FFH-Gebietes
- notwendige Tunnelnebeneinrichtungen wie z.B. Entlüftungsanlagen so positionieren, dass Beeinträchtigungen vorkommender FFH-Lebensraumtypen ausgeschlossen werden
- Planung geeigneter baulicher Vorkehrungen (u.a. Tunneldichtung), um Entwässerungswirkungen und Veränderungen der hydrologischen Situation insbesondere in darüber befindlichen Lebensraumtypen des FFH-Gebietes zu verhindern
- Überflughilfen und Leitlinienpflanzungen für Fledermäuse unmittelbar an beiden Tunnelportalen
- Anpflanzungen möglichst hochwüchsiger Baumarten entlang der Trasse möglichst vor der Fertigstellung der Straße (zumindest sollten Hecken, Sträucher oder Böschungsbegrünung mit Hochstauden in unmittelbarer Straßennähe vermieden werden)

2.4. Erheblichkeit der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen

Insgesamt ist durch die Variante V4 mit der Untertunnelung des Schutzgebietes von keiner unmittelbaren erheblichen Beeinträchtigung der maßgeblichen Bestandteile auszugehen. Bei Umsetzung der unter 2.3 genannten Maßnahmen kann zudem vermieden werden, dass eine randliche Beeinträchtigung von wertgebenden Tier- und Pflanzenarten zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele innerhalb des Schutzgebietes führen können.

2.5. Beeinträchtigung durch andere zusammenwirkende Pläne und Projekte

Vorhaben können unter Umständen erst im Zusammenwirken (Summations- bzw. Synergieeffekte) mit anderen Plänen und Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten in deren für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen.

Wie bereits dargestellt, sind in einem für die Auswirkungsprognose relevanten Abstand keine weiteren FFH- oder Vogelschutzgebiete vorhanden.

Ebenso sind keine weiteren Projekte im näheren Umfeld bekannt, die geeignet wären, ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung oder ein Europäisches Vogelschutzgebiet erheblich zu beeinträchtigen.

Als maßgeblicher Plan im o.g. Sinne kann der aktuelle Regionalplan Südwestthüringen angesehen werden. Dort dargestellte Vorhaben, die das Gebiet betreffen könnten, sind daraus jedoch nicht ersichtlich.

Vielmehr wird auf der Raumnutzungskarte das Vorranggebiet Freiraumsicherung FS-18 „Wartburg/Hohe Sonne/Ringberg“ mit einem Korridor „Trassenfreihaltung Straße“ als Grundsatz der Raumordnung dargestellt.

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind keine Pläne und Projekte vorhanden, die theoretisch in der Lage sind, in Summation mit dem Vorhaben der B 19n weitere und gegebenenfalls erhebliche Beeinträchtigungen der für die Schutz- und Erhaltungsziele maßgeblichen Bestand-

teile des FFH-Gebietes zu verursachen bzw. deren Zusammenwirken mit dem Vorhaben die Kohärenz der Natura 2000-Gebiete beeinträchtigen können.

2.6. Zusammenfassende Beurteilung

Die zur UVS erarbeitete FFH-Verträglichkeitsstudie für das FFH-Gebiet DE 5027-302 „Nordwestlicher Thüringer Wald“ kommt zu dem Ergebnis, dass bei der in das ROV eingestellten Trassenvariante V4 erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele und der für sie maßgeblichen Bestandteile innerhalb des ausgewiesenen FFH-Gebietes nicht zu erwarten sind. Die Variante V4 ist daher nach gegenwärtigem Kenntnisstand im Sinne des § 34 BNatSchG verträglich.

3. Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung

Die vollständige Ermittlung der Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG sowie die gegebenenfalls erforderliche Prüfung der Ausnahmeveraussetzungen nach § 45(7) BNatSchG für das Vorhaben ist Aufgabe der nachfolgenden Planungsebene. Dafür wird im Planfeststellungsverfahren eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) durchgeführt.

Gleichwohl ist bereits für das vorgelagerte Raumordnungsverfahren eine Detailschärfe erforderlich, die eine Beurteilung ermöglicht, ob die beantragte Trassenvariante mit den Zielen des Artenschutzes in Einklang zu bringen ist. Dabei kann lediglich eine grobe Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit zur Einhaltung der artenschutzrechtlichen Bestimmungen entsprechend dem frühen Planungsstand vorgenommen werden.

3.1. Methodik / Verfahren der Artenauswahl

Der Untersuchungsumfang und die Untersuchungsmethodik basieren auf dem Untersuchungsinhalt des besonderen Artenschutzes und beziehen sich demzufolge auf die im Trassenumfeld bzw. Wirkraum des Vorhabens befindlichen gemeinschaftsrechtlich streng geschützten Tier- und Pflanzenarten einschließlich europäischer Vogelarten sowie der national streng geschützten Tier- und Pflanzenarten.

Das der Untersuchung zu Grunde liegende Datenmaterial basierte auf dem im Rahmen der UVS ermittelten Datenbestand, auf Daten aus dem „Thüringer Artenerfassungsprogramm“ der TLUG Jena, aktuellen Geländeerhebungen sowie der Einbeziehung ortskundiger Fachleute. Die Erfassungsmethodik der Fauna wurde der Biologie der einzelnen Tiergruppen angepasst. Zusätzlich wurde eine sogenannte Potentialabschätzung vorgenommen (für besonders und streng geschützte Arten, Arten, für die kein Datenmaterial vorhanden ist).

Es folgte eine artgruppen- bzw. artspezifische Ermittlung der Verbotstatbestände unter Berücksichtigung möglicher zusätzlicher Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen und die Prüfung der Voraussetzungen für eine Ausnahmeregelung nach § 45(7) BNatSchG. In einem Abschichtungsverfahren wurde anhand der Prüflisten das entscheidungsrelevante Artenspektrum nach Kriterien eingeschätzt.

Die Prüfung des Störungsverbotes beinhaltete eine artspezifische Erheblichkeitsabschätzung. Diese erfolgte verbal-argumentativ und bezog sich auf die jeweils zu betrachtende Art. Als erheblich wurden Störungen durch ein Vorhaben angesehen, wenn z.B.

- die für das Überleben der relevanten Arten notwendigen Verhaltensweisen (z.B. Balz/Werbung, Paarung, Nestbau, Brüten, Jungenaufzucht, Winterruhe/Winterschlaf) derart beeinträchtigt werden,
- Wanderungszeiten von relevanten Arten beeinträchtigt werden (z. B. Amphibien, Zugvögel, Fledermäuse),
- funktionale Einbußen der räumlich abgegrenzten Teillebensräume erfolgen (z. B. Laichgewässer, Winterquartiere)

sodass die Aufgabe des Lebensraumes und letztendlich in Folge der Verbreitungsrückgang der Art als Konsequenz nicht auszuschließen war und somit sich der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtern würde.

3.2. Bestand und Betroffenheit der Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie

- Wildkatze

Für die Wildkatze liegen mehrere Nachweise in den Räumen um Etterwinden und Wilhelmsthal vor. Weite Bereiche östlich und westlich des Rennsteiges sind als störungsarme Rückzugsgebiete für die Wildkatze bekannt.

Im bau- und anlagenbedingt beanspruchten Bereich kann eine Zerstörung von Lebensstätten (Ruhe- und Fortpflanzungsstätten) nicht ausgeschlossen werden. Ferner besteht betriebsbedingt durchaus ein gewisses Tötungsrisiko für Individuen infolge von Kollisionen mit Fahrzeugen oder zumindest die Möglichkeit der Vergrämung durch verkehrsbedingte Immissionen (Schall, Licht) und Beunruhigung.

Mögliche Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Schadensbegrenzung der vorgenannten Beeinträchtigungen sind die Baufeldfreimachung nur außerhalb der Reproduktionszeit ab Anfang September bis Ende Februar oder das Aufstellen wildkatzensicherer Schutzzäune insbesondere entlang der störungsarmen Rückzugsgebiete.

In Verbindung mit den im Detail im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren festzulegenden Artenschutzmaßnahmen sind trotz nicht auszuschließender Betroffenheiten erhebliche Beeinträchtigungen der Art nicht zu erwarten.

Durch das Vorhandensein von geeigneten Habitatstrukturen außerhalb des bau- und anlagebedingt beanspruchten Bereiches wird die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten weiterhin gewährleistet. Das Vorhandensein von geeigneten Fortpflanzungs- und Ruhestätten außerhalb des Wirkungsbereiches sichert, dass eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes nicht zu befürchten sein wird.

- Haselmaus

Die Art kommt potentiell in Gehölzbeständen vor, mit Winterquartieren bzw. Sommernestern kann potentiell in Hecken im Umfeld von Mosbach gerechnet werden. Der Lebensraum der lokalen Population lässt sich aber nicht eindeutig eingrenzen.

Potentiell ist die Haselmaus durch Verlust sowie durch Fragmentierung des von ihr besiedelten Lebensraumes betroffen.

Eine Kontrolle zu rodender Hecken auf Sommernester der Haselmaus und Fraßspuren der Haselmaus an Haselnüssen ist erforderlich. Bei Funden sind diese Hecken erst Ende September zu roden bzw. die Tiere in geeignete Nistkästen umzusetzen. Individuenverluste und Störungen der Quartiere der Haselmaus sind zu vermeiden.

Erhebliche Störungen außerhalb von Fortpflanzungs- und Ruhestätten sind nicht zu erwarten. Maßnahmen zum Vermeiden des Schädigungsverbotes wirken entsprechend, so dass erhebliche Störungen nicht zu erwarten sind.

- Fledermäuse

Sommerquartiere und Wochenstuben von Fledermäusen sind nahezu im gesamten Trassenumfeld zu erwarten. Auch potentielle Winterquartiere sind besonders in den baumbestandenen Revieren nicht auszuschließen. Nahezu im gesamten Trassenverlauf befinden sich Jagdhabitats der Fledermäuse.

Für niedrig fliegende Arten besteht ein erhöhtes Kollisionsrisiko insbesondere an Kreuzungspunkten entlang von Hauptfluglinien, wie z.B. aus dem Bereich Hirschstein in Richtung Wilhelmsthaler See oder am nordöstlichen Tunnelportal im Umfeld des Geisberges.

Ferner besteht die Gefahr der Tötung oder Verletzung von Individuen bei der Zerstörung besetzter Sommerquartiere (potentiell nutzen alle Arten Baumhöhlen bzw. Spalten und abgelöste Rinde an Bäumen als Ruhestätten). Störungen sind zu befürchten im Falle von

Verlusten von Teilflächen bekannter bzw. potentieller Jagdhabitats sowie durch Vergrößerung infolge verkehrsbedingter Immissionen wie Lärm oder Licht.

Bei betroffenen Standorten sind frühzeitig artenspezifische CEF-Maßnahmen, insbesondere das Ausbringen von künstlichen Quartieren außerhalb des Wirkraumes notwendig. Ersatzquartiere bilden dabei nur einen begrenzten (temporären) Ausgleich. Je nach Flugintensität wären Querungshilfen als Vermeidungsmaßnahme anzusetzen.

Falleneffekte durch Schaffung neuer Nahrungshabitats oder Strukturen in Trassennähe sollten vermieden werden; ungefährdete Leitlinien sind zu verstärken.

Das Fällen von Bäumen ohne Anzeichen auf Baumhöhlen oder Spalten soll nur im Winter (Anfang November bis Ende Februar) vorgenommen werden, um eine Zerstörung von genutzten Sommerquartieren und Wochenstuben der Fledermausarten zu vermeiden. Bei Anzeichen auf Baumhöhlen sind diese auf Winterquartiere (Kleiner Abendsegler) zu prüfen.

Die Randstrukturen zwischen den sich abwechselnden Wiesen- und Waldkomplexen werden von Fledermäusen als Leitlinien genutzt. Weiterhin entstehen durch die Gelände-Einschnitte im Zuge des Bauvorhabens in den Waldbereichen neue lineare Strukturen, die voraussichtlich von den Fledermäusen zukünftig ebenfalls als Leitlinien genutzt werden.

Um das Kollisionsrisiko auf den Flugrouten zu vermindern und die Fledermäuse davon abzuhalten, die Straße im Tiefflug zu überqueren, sind an einigen Stellen Überflughilfen bzw. neue Leitlinien zur Umlenkung der Flugwege notwendig. Diese sollen es den Tieren ermöglichen, die Straße in angemessener Höhe zu überfliegen bzw. in eine andere Richtung auszuweichen.

Die Beeinträchtigungen für Fledermäuse können durch Variante V4 als vergleichsweise gering eingestuft werden, insbesondere wenn die Schutzmaßnahmen bereits vor Inbetriebnahme der Trasse fertiggestellt worden sind.

- Reptilien

Für Zauneidechse und Schlingnatter erfolgte eine Potentialabschätzung zum Vorkommen dieser beiden Arten. Entsprechend ihrer differenzierten Habitatansprüche (trockene, besonnte Hangbereiche und nicht bewaldete südexponierte Hangkanten) können Lebensräume im unmittelbaren Wirkraum der Trasse nahezu ausgeschlossen werden. Potenzielle Ausbreitungslinien finden sich im Bereich besonderer Randlinien (z.B. Bahntrasse oder Rand der ehemaligen BAB 4 im Hörseltal).

Insgesamt ist nicht damit zu rechnen, dass potentielle Lebensstätten zerstört werden. Gleichwohl besteht für beide Arten die Gefahr, dass durch den Straßenbau potentielle Lebensstätten entstehen, wodurch das Tötungsrisiko entlang potentieller Ausbreitungslinien erhöht werden könnte.

Als Maßnahme zur Konfliktvermeidung bietet sich das Absuchen des Baufeldes im Bereich geeigneter Habitats vor Baubeginn in der Zeit von Mitte August bis Mitte September (nach Ende der Reproduktionszeit) auf Exemplare der Zauneidechse bzw. der Schlingnatter und deren Umsetzen auf geeignete Habitatflächen außerhalb des Baufeldes an.

- Nachtkerzenschwärmer

Aus der Gruppe der Schmetterlinge erfolgte für die einzige relevante Art eine Potentialabschätzung für den überwiegend in Uferstaudenfluren der Bäche vorkommenden Nachtkerzenschwärmer.

Die Art ist für Thüringen nachgewiesen, gilt jedoch als unbeständig, tritt nur lokal begrenzt auf und die Habitats sind nicht jedes Jahr besetzt. Dennoch kann bau- und anlagebedingt eine Zerstörung von potenziellen Fortpflanzungsstätten und der Entwicklungsformen nicht vollständig ausgeschlossen werden. Ein erhöhtes Kollisionsrisiko besteht nicht, da ein Unterfliegen von Brücken durch die vegetationsnah fliegenden Falter zu erwarten ist.

potentielle Beeinträchtigungen können durch Vermeidungsmaßnahmen, wie das Absuchen der Uferfluren an den Bächen im Baufeldbereich in der Zeit von Anfang April bis Ende Mai auf Raupen vom Nachtkerzenschwärmer auf Weidenröschen- und Nachtkerzen- Arten sowie Blutweiderich und Umsetzen auf Futterpflanzen außerhalb des Baufeldes, vermieden werden. Es besteht kein erhebliches Risiko für den Erhaltungszustand der Art.

- Eremit

Für den Eremiten existieren potentielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Mulm alter stehender Bäume mit ausreichender Erwärmung (Hutewald, Kopfweiden, Waldränder, Alleen, Parks, Flussauen).

Im bau- und anlagenbedingt beanspruchten Bereich kann eine Zerstörung von Lebensstätten nicht ausgeschlossen werden. Dort besteht die potentielle Gefahr der Tötung, der Zerstörung der Entwicklungsformen und der Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Allerdings ist das Tötungsrisiko für adulte Individuen infolge von Kollisionen mit Fahrzeugen gering.

Erhebliche Störungen können jedoch vermieden werden, wenn zu fallende Altbäume auf großvolumige Mulmhöhlen untersucht werden, und bei positiven Anzeichen ist der Mulm in geeignete hohle Bäume außerhalb des Baufeldes umzusetzen, alternativ könnten auch komplette Stammabschnitte umgesetzt werden.

3.3. Bestand und Betroffenheit der Europäischen Vogelarten nach Artikel 1 der VS-Richtlinie

Bei der Betrachtung der Vogelarten wurden allgemein unempfindliche Arten (Kulturfolger), Arten mit einem breiten Toleranzbereich (Ubiquisten) und lokal/regional weit verbreitete Arten von einer vertiefenden artspezifischen Beeinträchtigungsprüfung ausgeschlossen.

Nach erfolgtem Abschichtungsprozess von den im Untersuchungsraum insgesamt nachgewiesenen 81 Vogelarten flossen 39 in die weitere Betroffenheitsprüfung ein. Von diesen sind nach Bundesnaturschutzgesetz 12 Vogelarten als streng geschützt und 27 Vogelarten als besonders geschützt zu betrachten.

Für die überwiegende Zahl der näher zu betrachtenden 39 Vogelarten sind im Wirkraum des Vorhabens Fortpflanzungsstätten bekannt bzw. potentiell vorhanden.

Lediglich für die Arten Zwergtaucher, Uhu, Reiherente, Rauchschnalbe, Mehlschnalbe, Misteldrossel, Mauersegler, Graureiher und Erlenzeisig werden im Umfeld der B 19n-Trasse keine Fortpflanzungsstätten angenommen. Für den Schwarzstorch existieren Kunsthorst-Angebote, weshalb für diese Art im Wirkraum potentielle Horststandorte existieren, dennoch aber Brutnachweise möglicherweise außerhalb des Trassenbereiches der B 19n liegen könnten.

Alle 39 Vogelarten nutzen den Wirkraum im Umfeld der B 19n-Trasse als Nahrungshabitat, die Reiherente und der Zwergtaucher die Standgewässer im Trassenumfeld nur gelegentlich.

Durch Maßnahmen wie Rodung und Baufeldfreimachung (Abschieben der Vegetation) ausschließlich außerhalb der artspezifischen Nestbau-, Lege-, Bebrütungs- und Aufzuchtzeit von Vögeln (Anfang Februar – Ende August) oder Vermeidung von Individuenverlusten innerhalb der regelmäßigen Brutzeit bzw. der Vermeidung der Schädigung oder Zerstörung von Nestern und Eiern können mögliche Beeinträchtigungen vermieden bzw. ausreichend gemindert werden.

Dadurch werden in aller Regel Schädigungs- und Störungsverbote während der Reproduktionszeit streng und besonders geschützter Vogelarten nicht verletzt sowie das Kollisionsrisiko nicht erhöht. Durch spezifische Vermeidungsmaßnahmen konnten für 34 Arten Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden und deren weitere Betrachtung war nicht erforderlich.

Für fünf Beute greifende bzw. Aas fressende Arten Habicht, Kolkrabe, Schwarzmilan, Rotmilan und Mäusebussard wurde Betroffenheit durch das Vorhaben Neubau der B 19n konsta-

tiert. Für diese Arten besteht durch die Aufnahme von Aas von der B 19n potentiell die Gefahr der Tötung. Es wird jedoch eingeschätzt, dass das Tötungsrisiko für Einzelindividuen keine Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der jeweiligen Art hat.

Inwiefern z.B. der Schwarzstorch nicht doch das nähere Trassenumfeld als Nahrungsrevier nutzen könnte und dadurch einem höheren Kollisionsrisiko ausgesetzt wäre, muss durch weitere Untersuchungen im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Feinplanung geklärt werden. Das trifft auch auf andere im Untersuchungsraum der UVS mit Brutrevieren festgestellte Arten, wie den Uhu und den Wanderfalken zu.

Um das Kollisionsrisiko mit Fahrzeugen generell für alle Vogelarten zu mindern, können analog zu den Fledermäusen auch hier Überflughilfen entlang der Trasse eventuell dazu beitragen, dass Vögel eher angehalten werden, die Straße in größerer Höhe zu überfliegen. Besondere Priorität besitzen dabei die Bereiche, in denen die Trasse über Freiflächen (Wiesen) verläuft, an denen die Vögel im Tiefflug die Straße überqueren könnten.

3.4. Zusammenfassende Beurteilung

Für die Planung zum Neubau der B 19n zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda wurde die Betroffenheit europäisch geschützter Arten durch den Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag entsprechend dem Stand der Vorplanung an Hand der Variante V4 untersucht.

Behandelt wurden alle europäisch geschützten Arten (Anhang IV der FFH-RL sowie europäische Vogelarten) und national streng geschützten Arten im Wirkraum des Vorhabens im Hinblick auf eine mögliche Betroffenheit durch vorhabenbedingte Auswirkungen im Sinne des § 44 BNatSchG.

Im Rahmen des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages zum Vorhaben erfolgte eine Abschichtung der Arten hinsichtlich einer möglichen Betroffenheit durch das Vorhaben anhand des vorliegenden Datenbestandes. Für nicht durch Daten belegte Artengruppen erfolgte eine Potenzialabschätzung.

Für Vorkommen einzelner Arten (Haselmaus, Wildkatze, Zauneidechse, Schlingnatter, Nachtkerzenschwärmer, Eremit) sowie Artengruppen (Fledermäuse, diverse Vogelarten) wurden Schutzmaßnahmen zur Vermeidung bzw. Schadensbegrenzung sowie zusätzlich für Fledermäuse eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme bestimmt.

Die Verbotstatbestände der Tötung sowie der Zerstörung von Lebensstätten werden durch die vorgesehenen Maßnahmen ganz bzw. weitgehend vermieden. Für einzelne Vogelarten verbleibt darüber hinaus ein Tötungsrisiko, das als allgemeines Lebensrisiko gegenüber der Bestandssituation nicht signifikant erhöht ist.

Insgesamt ist einzuschätzen, dass die Funktionalität der Lebensstätten im Raum gesichert und eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der jeweiligen lokalen Population ausgeschlossen werden kann. Unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Planungsstandes sind für die zu betrachtenden Arten keine Verbotsverletzungen nach § 44 BNatSchG einschlägig, die eine Ausnahme nach §45 BNatSchG erfordern würden.

4. Gesamtbetrachtung

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung erfolgte auf der Basis der für das Gebiet festgelegten Erhaltungsziele zur Klärung der Frage, ob das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen des Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen kann.

Prüfgegenstand waren die Lebensräume nach Anhang I der FFH-Richtlinie einschließlich ihrer charakteristischen Arten, Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie bzw. Vogelarten nach Anhang I gemäß EG-Vogelschutzrichtlinie einschließlich ihrer Habitate und Standorte sowie biotische und abiotische Standortfaktoren, räumlich-funktionale Beziehungen, Strukturen, gebietspezifische Funktionen oder Besonderheiten, die für diese Lebensräume und Arten von Bedeutung sind.

Die in den Antragsunterlagen zum ROV enthaltene Verträglichkeitsstudie hat gezeigt, dass das Vorhaben zum Neubau der B 19n in Form der Variante V4 bei Beachtung entsprechender Maßnahmen zur Schadensbegrenzung nach gegenwärtigem Kenntnisstand zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Natura 2000-Gebiets führen wird.

Hinsichtlich der Betroffenheit europarechtlich geschützter Arten wurde in einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung dargelegt, dass unter Berücksichtigung des dem konkreten Planungsstand angemessenen Datenbestandes das Vorhaben in Übereinstimmung mit den Belangen des Artenschutzes realisiert werden kann. Bei Umsetzung differenzierter Vermeidungsmaßnahmen, die im Rahmen der weiteren Planung zu konkretisieren sind, ist nicht mit der Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände zu rechnen. Insofern kann nach gegenwärtigem Kenntnisstand davon ausgegangen werden, dass das Vorhaben aus artenschutzrechtlicher Sicht realisierbar ist.

Nach Einschätzung der oberen Naturschutzbehörde wird die Herstellung der Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiet Nr. 50 "Nordwestlicher Thüringer Wald" aufgrund der Nichtbetroffenheit von Lebensraumtypen für möglich angesehen. Dazu sind im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren weitere Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen vorzusehen. Die weiteren in der Stellungnahme der oberen Naturschutzbehörde formulierten Forderungen werden mit den Maßgaben dieser landesplanerischen Beurteilung umgesetzt.

Von Seiten der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Wartburgkreis wird kritisiert, dass bauzeitliche Auswirkungen einschließlich der Auswirkungen aus dem Transport der Überschussmassen aus dem Tunnel auf das FFH-Gebiet sowie auf den Artenschutz unzureichend betrachtet worden seien.

Sowohl das Fazit des Artenschutzberichtes als auch die ergänzende Unterlage zur Einschätzung der Auswirkungen der Variante V4 auf Fledermäuse und Vögel (Faulstich, 26.04.2013) werden wie auch das generelle Nichtvorhandensein aktueller Daten kritisiert.

Diese Punkte werden auch von den Naturschutzverbänden vorgetragen. Es würden entgegen der Aussage der Verträglichkeitsprüfung erhebliche Auswirkungen auf relevante Arten zu erwarten sein. Mehrjährige Tunnel- und Straßenbauarbeiten hätten zusätzliche störende Auswirkungen zur Folge. Auch Auswirkungen auf Arten und Lebensräume außerhalb des eigentlichen FFH-Gebietes seien relevant und betroffen.

Zur Betroffenheit der Wildkatze äußerte sich das BUND Wildkatzenbüro entsprechend und befürchte eine gravierenden Zerstörung von Ruheplätzen und Reproduktionsorten der Wildkatze in den Bereichen der geplanten Baumaßnahme.

Nach Ansicht des Vorhabensträgers erfolgten die Untersuchungen zu Flora und Fauna im erforderlichen Umfang und Qualität gemäß dem für das Raumordnungsverfahren relevanten Planungsstand. Alle bis dahin vorhandenen Daten seien ausgewertet worden.

Speziell bzgl. der Wildkatze gingen die vorliegenden Unterlagen davon aus, dass durch die Tunnellage relevante Habitate der Wildkatze bestehen bleiben würden und ein Biotopverbund innerhalb des Thüringer Waldes weiterhin gegeben sei. Es werde auf erforderliche Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen hingewiesen. Eine konkrete Beurteilung von Beeinträchtigungen erfolge im Zuge der weiteren Planungsphasen.

Die obere Landesplanungsbehörde trägt in Übereinstimmung mit der Auffassung der oberen Naturschutzbehörde dieses Fazit prinzipiell mit.

Im weiteren Planungsverfahren sind unter Berücksichtigung der Hinweise aus der Anhörung zum ROV entsprechende Abstimmungen des Vorhabensträgers mit allen Fachbehörden erforderlich, um eine Genehmigungsfähigkeit der Planung gewährleisten zu können.