

Raumordnungsverfahren B7, Ortsumgehung Weimar – Ost Gesamtstellungnahme der GRÜNEN LIGA zum Verfahren

Bestehend aus den vier Einzelteilen:

1. Vorläufige Stellungnahme vom 14.05.1999, 5 Seiten
2. Endgültige Stellungnahme vom 14.07.1999 unter Berücksichtigung der ausführlichen UVS, 3 Seiten
3. Neue Stellungnahme vom 23.09.1999 unter Zugrundelegung der neuen Verkehrsuntersuchung vom Juli 1999, 4 Seiten
4. Stellungnahme vom 14.05.99 zur Aufnahme der Variante 4 in das Verfahren

In umgekehrter Reihenfolge zusammengeführt am 07.02.2003 und für die Veröffentlichung im Internet aufbereitet, ohne den Wortlaut der eigentlichen Stellungnahmen zu verändern.

Thüringer Landesverwaltungsamt
Ref.-Gr. VIb, Ref. 613 Raumordnung und Landesplanung
PF 2249
99403 Weimar

Weimar, 28.05.00

Raumordnungsverfahren B7, Ortsumgehung Weimar – Ost Aufnahme der Variante 4, Erneute Beteiligung, Ihr Schreiben vom 18.04.2000

Sehr geehrte Damen,

wir danken für die Übersendung der Unterlagen mit Ihrem oben erwähnten Schreiben. Wir nehmen hiermit unser Recht zu einer Stellungnahme wahr.

Wir möchten uns explizit auf unsere vorherigen Stellungnahmen im Verfahren beziehen, die vorläufige vom Mai, die abschließende vom Juli 1999 sowie die Stellungnahme zur neuen Verkehrsuntersuchung vom September 1999.

Die folgende Stellungnahme ist eine Ergänzung zu diesen Stellungnahmen unter Schwerpunktsetzung auf die Variante 4.

Raumordnungsverfahren B7, Ortsumgehung Weimar – Ost

Stellungnahme der GRÜNEN LIGA Landesverband Thüringen e.V. Aufnahme der Variante 4 in das Verfahren

Inhalt:

1. Rüge zum Verfahren hinsichtlich der Umweltverträglichkeitsstudie
2. Stellungnahme zur Variante 4
3. Antrag zur Aufnahme der Variante „Null+“ in das Raumordnungsverfahren

1. Rüge zum Verfahren hinsichtlich der Umweltverträglichkeitsstudie

Wir rügen zum wiederholten Male, daß der GRÜNEN LIGA Landesverband Thüringen e.V. keine Umweltverträglichkeitsstudie, bzw. hier konkret die Ergänzung/Änderung der UVS, übergeben wurde. Schon in unseren Schreiben im laufenden Verfahren vom Mai bzw. Juli 1999 haben wir darauf hingewiesen, daß eine Ungleichbehandlung der anerkannten Naturschutzverbände rechtlich unzulässig ist. Konkret wurde dem BUND und dem Naturschutzbund eine vollständige UVS übersandt, allen anderen Verbänden, darunter der GRÜNEN LIGA, aber nicht. Zwar besteht keine Pflicht zur Überlassung einer UVS, wenn aber einem Verband dies eingeräumt wird, muß aus Gründen der Gleichbehandlung dies allen eingeräumt werden.

Zwar wurde uns ein Exemplar der UVS zu den Varianten 1-3 zur Einsichtnahme nachträglich übersandt, dies aber erst nach massiven Interventionen unsererseits.

Wir rügen nun diesen Umstand wieder.

Die wiederholte Ungleichbehandlung wirft den Verdacht einer von vorn herein unterschiedlichen Wichtung der vorgebrachten Argumente auf. Dieser Verdacht ist auch nicht durch eine nachträgliche Übersendung einer UVS zu heilen.

Wir behalten uns, sollte sich der Verdacht im weiteren Laufe des Verfahrens weiter erhärten, rechtliche Schritte vor.

2. Stellungnahme zur Variante 4

Zu den Varianten 1 und 3 verweisen wir auf unsere vorherigen Stellungnahmen. Wir kamen dabei zu dem Schluß, daß beide Varianten 1 und 3 nicht den Anforderungen einer Ortsumgehung genügen. Die prognostizierte Entlastungswirkung rechtfertigt nicht die gravierenden Eingriffe in Natur und Landschaft. Die begleitenden Fachgutachten UVS und Verkehrsuntersuchung kamen zu der Ansicht, daß die Null-Plus-Variante trotz der bleibenden Anwohnerbelastung die verträglichste Variante ist.

2.1. Zu Bedarf und Finanzierung

Antrag auf Unterbrechung des Verfahrens

Wir weisen explizit darauf hin, daß nach uns vorliegenden Informationen eine Finanzierung des Ostteiles der Umfahrung Weimars bis 2002 ausgeschlossen und danach eher unwahrscheinlich ist.

Ferner weisen wir darauf hin, daß der Bundesverkehrswegeplan, auf den sich das Raumordnungsverfahren letztlich stützt, gegenwärtig überarbeitet wird. Dabei ist nicht abzusehen, ob der Ostteil der Ortsumgehung Weimar weiter als vordringlicher Bedarf eingestuft werden wird.

Da die Möglichkeit besteht, daß das Raumordnungsverfahren umsonst durchgeführt wird, beantragen wir eine Unterbrechung des Verfahrens bis zum Abschluß der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes. Erst damit kann geklärt werden, ob eine solche Umfahrung Weimars jemals mit Finanzierung des Bundes gebaut werden wird.

Nicht zuletzt trägt dies dem Gebot des sparsamen Umgangs mit Steuermitteln Rechnung.

2.2. Zur verkehrsplanerischen Rechtfertigung

2.2.1. Anforderung einer weiteren Verkehrsprognose

Wir verweisen auf unser Schreiben vom September 1999 zur (damals) neueren Verkehrsuntersuchung. Schon hier hatten wir darauf hingewiesen, daß die Verkehrsuntersuchung des Büros Verkehr 2000 hinsichtlich der Voraussetzungen der Prognose 2010 fehlerhaft ist.

Auf der Seite 6 der (aktuellen) Verkehrsuntersuchung, die wiederum im Erläuterungsbericht oft zitiert wird, werden unter Punkt 2.2 die Voraussetzungen der Prognose 2010 aufgeführt. Darin heißt es unter anderem: "Straßenzug zwischen Sophienstiftsplatz und Friedensstraße verkehrsberuhigt", "Burgplatzdurchfahrt gesperrt", "Umfahrung der Altstadt über Fr.-Naumann-Str. - Asbachstr. - Döllstedtstr. - Coudraystr."

Wir bemängeln, daß dies als Voraussetzung für die Verkehrsprognose 2010 berücksichtigt wurde. Es handelt sich hierbei um die Ergebnisse einer Studie desselben Büros für die Stadt Weimar (Verkehrskonzept Innenstadt), deren Umsetzung in der vom Büro präferierten Form aber fraglich ist.

Alle weiteren Voraussetzungen (S.6 der Verkehrsuntersuchung) unterliegen der Hoheit des Auftraggebers der Studie (Straßenbauamt Kölldeda), und sind somit durchaus realistisch im Rahmen der Studie für das ROV. Die anderen drei zitierten Voraussetzungen unterliegen der Hoheit der Stadt Weimar. Es handelt sich hier um eine unzulässige Vermischung von Hoheiten, die letztlich zu einer Vermischung von unrealistischen und realistischen Voraussetzungen führt.

Wir befürchten, daß die Verkehrsuntersuchung in ihrer Prognose 2010 auf möglicherweise falschen Voraussetzungen beruht, ein Umstand, der dringender Abhilfe bedarf, da die Verkehrsuntersuchung eine Hauptstütze des gesamten Raumordnungsverfahrens ist.

Wir fordern daher eine weitere Verkehrsprognose, die die aufgezeigten Probleme berücksichtigt, d.h. ausschließt, und daher nicht von dem Verkehrskonzept für die Weimarer Innenstadt ausgeht, dessen Realisierung ungewiß ist. Unter Berücksichtigung der Streichung dieser drei Punkte als Voraussetzungen soll eine neue Verkehrsprognose 2010 erarbeitet werden

Ansonsten begrüßen wir in der Verkehrsuntersuchung, daß die Variante Null-Plus gleichberechtigt behandelt wurde und verweisen hierzu auf Punkt 3 dieses Schreibens.

Kritisch anzumerken ist andererseits noch, daß angenommen wird, daß mit der Einbeziehung der BAB 4 eine Verfälschung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zu befürchten ist. Die zu betrachtenden Neubauvarianten stellen praktisch eine Parallelführung einer Umgehungsstraße zur Autobahn dar, die an sich schon eine Umgehung Weimars in Ost-West-Richtung ist. Die Autobahn sollte daher in eine Verkehrsuntersuchung einfließen.

2.2.2. Zur Rechtfertigung einer Neubautrasse als Umgehungsstraße

Es fällt in der Verkehrsuntersuchung auf, daß bei allen Neubauvarianten die Belegung der Nordwestumgehung zwischen Ettersburger Straße und Kreisel Schöndorf sinkt ggü. der Belegung bei der Null-Plus-Variante. Wir schließen hieraus, daß eine Fortsetzung der bestehenden Nordwestumgehung in östlicher Richtung nicht zwingend nachweisbar ist, im Gegenteil.

Eine Rechtfertigung eines Neubaus ausschließlich mit dem Anteil des Durchgangsverkehrs gelingt nicht, der Anteil ist mit prognostizierten 12-25% zu niedrig. Damit genügt aber eine jede Neubautrasse nicht den Anforderungen an eine Umgehungsstraße, sondern dient als Erschließungsstraße.

2.2.3. Alternativmaßnahmen

Dies gilt insbesondere für den LKW-Verkehr zu den Gewerbegebieten Weimar-Nord und Kromsdorfer Straße (ehem. Gebiet Weimar-Werk). Bei einer Verkehrsführung über die BAB 4, über die Abfahrt Nohra auf die Umgehungsstraße Weimar-Westteil kann der LKW-Verkehr ohne Belastung der Weimarer Innenstadt zu den Gebieten gelangen. Gleichzeitig könnten Lindenberg und Jenaer Straße für den LKW-Verkehr gesperrt werden (außer direkter Quell- und Zielverkehr), und somit schon wirkungsvoll entlastet werden.

In dem Zusammenhang könnte die B7 ab Umpferstedt auf die B87 und über die Ausfahrt Mellingen auf die BAB 4 verlegt werden, um über die Ausfahrt Nohra wieder auf die Strecke nach Erfurt zu gelangen. Dies würde die Herabstufung der bisherigen Trasse der B7 zur Landesstraße nach sich ziehen und eine weitere Entlastung bringen.

Diese Maßnahmen, die zusammen mit unserem Votum für die Null-Plus-Variante einen Verzicht auf einen Neubau einer Trasse begründen, schlagen wir hiermit vor.

2.2.4. Mehrbelastungen anderer Straßen durch eine Neubauvariante

Den Unterlagen kann klar entnommen werden, daß jede Neubautrasse zu einer Mehrbelastung der Bodelschwinghstraße führt. Dies ist bei der Variante 4 noch stärker der Fall als bei den Varianten 1 und 3. In jedem Neubaufalle ist die Zunahme größer als bei der Variante Null-Plus.

2.2.5. Wertung aus verkehrsplanerischer Sicht

Eine zwingende Notwendigkeit zum Neubau einer Nord-Ost-Umgehung konnte nicht nachgewiesen werden. Zwar wird die bestehende Trasse dem Verkehrsfluß Grenzen setzen, dies aber nur zu Spitzenzeiten, den weit überwiegenden Teil des Tages ist guter Verkehrsfluß gewährleistet.

Jede Neubautrasse wird der Bodelschwinghstraße erhebliche Mehrbelastungen bringen und nur dem Stück Ebert-Straße/Jenaer Straße und Lindenberg (außer Variante 4) Entlastungen bringen. Weitere Entlastungswirkungen auf das städtische Verkehrsnetz sind nicht nachweisbar.

Da die Variante 4 auch dem Lindenberg keine Entlastung bringt, wird diese Trasse von uns nicht präferiert.

2.3. Zur Variante 4 aus naturschutzfachlicher Sicht

Wir schließen uns in Bezug auf die Variante 4 voll und ganz den Aussagen der UVS (u.a. S. 11 und 39-41 des Erläuterungsberichtes) an, soweit uns diese vorlag (siehe Punkt 1 dieses Schreibens).

Die Variante 4 würde nach unserer Prognose den Kollaps des Webichts unweigerlich nach sich ziehen. Damit wäre jener als Denkmal wie als Naturschutzgebiet (in Teilen nach §18 ThürNatG) verloren. Durch die Verstärkung der Trennungswirkung durch die Neubautrasse zusätzlich zur jetzigen B7 wäre der Webicht auch als Erholungsgebiet eingeschränkt, da schlechter erreichbar. Schließlich wäre die Erholungswirkung auch durch den massiven Schadstoff- und Lärmeintrag weiter beeinträchtigt.

Variante 4 würde weiterhin das Ilmtal (Landschaftsbild) schädigen (geplant als LSG). Der starke Bodenaushub (Stützmauer und Tunnel) erzeugt weitere massive Schäden.

Aus naturschutzfachlicher Sicht wie aus Gründen des Umweltschutzes ist die Variante 4 ebenso eine Variante mit gravierenden Auswirkungen, möglicherweise den gravierendsten.

Wir schließen uns hier der ablehnenden Haltung der Gutachter an, die die UVS erstellten.

2.4. Weitere Aspekte

Wir weisen darauf hin, daß eine "vollständige Bindung des Schleichverkehrs auf die ortsnahe Neubautrasse", wie auf Seite 8 des Erläuterungsberichtes dargestellt, nicht möglich ist. Hier wird etwas suggeriert, um einem Urteil vorzugreifen.

Wir bemängeln ferner, daß allen Neubautrassen die Entwurfsgeschwindigkeit 70 Km/h vorgegeben wurde. Ohne weiteres könnte hier mit 60 km/h geplant werden, so daß letztlich eine Geschwindigkeitsbeschränkung der Trassen auf 80 km/h realistisch wäre.

Wir begrüßen noch einmal die Wertung der Gutachter zur Variante Null-Plus (S.11/12) als "umweltverträglichste" Variante.

Zu der Frage der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verweisen wir auf unsere Schreiben vom Mai und Juli 1999.

Wir bemängeln, daß die Variante Null-Plus nicht gleichwertig im Rahmen des Raumordnungsverfahrens behandelt wurde.

2.5. Zusammenfassung zur Variante 4

Allein die umweltfachlichen Gründe, insbesondere die gravierenden Auswirkungen auf den Webicht, lassen für die GRÜNE LIGA Thüringen keine andere Beurteilung für die Variante 4 als den kategorischen Ausschluß zu.

Als weiteren wichtigen Grund neben anderen führen wir die Mehrbelastung der Bodelschwinghstraße als Ablehnungsgrund an.

Zu unserer Ablehnung der Varianten 1 und 3 verweisen wir auf unsere Schreiben vom Mai und Juli 1999 bzw. September 1999.

Wir plädieren für die Null-Plus-Variante als zwar für die anwohnende Bevölkerung ungünstige, für Natur und Landschaft aber verträglichste Variante einer Ortsumgehung im Nord-Osten Weimars.

3. Antrag zur Aufnahme der Variante „Null-Plus“ in das Raumordnungsverfahren

Wir beantragen hiermit wiederholt, die sogenannte „Null-Plus“ -Variante in das Raumordnungsverfahren aufzunehmen. Diese Variante umfaßt den gegenwärtigen Verlauf der B 7 durch das Weimarer Stadtgebiet: Von Erfurt kommend auf die Umfahrung West-Teil bis zum „Kreisel“, dann auf die B 85, auf die Buttstedter und Jenaer Straße zum Lindenberg, damit wieder auf den alten Trassenverlauf der B 7.

Begründung:

1. Diese Trasse ist als Vergleichsvariante in praktisch allen Gutachten enthalten.
2. Laut UVS wäre sie in bezug auf fast alle Schutzgüter die „umweltverträglichste Variante“. Sie ist mit den wenigsten Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Freilich wären die Anlieger dieser Trasse weiterhin einer immensen Verkehrsbelastung ausgesetzt.
3. Das Gebot der Kostenminimierung wäre bei dieser Variante, die ggf. einen Ausbau, aber keinen Neubau beinhaltet, am besten beachtet.

Zusammengestellt und für die Richtigkeit:

Andreas Leps, Geschäftsführender Landessprecher

Thüringer Landesverwaltungsamt
Ref.-Gr. VIb, Ref. 613 Raumordnung und Landesplanung
PF 2249
99403 Weimar

Weimar, 23.09.99

**Raumordnungsverfahren B7, Ortsumgehung Weimar – Ost
Verkehrsuntersuchung Juli 1999, Ihr Schreiben vom 24.08.99**

Sehr geehrte Damen,

wir danken für die Übersendung der neuerlichen Verkehrsuntersuchung. Wir haben diese durchgearbeitet und übersenden Ihnen im folgenden die Stellungnahme dazu.

Wir beziehen uns hiermit auf unsere Stellungnahmen zum Vorhaben, der vorläufigen vom Mai und der abschließenden aus dem Juli 1999.

Raumordnungsverfahren B7, Ortsumgehung Weimar – Ost

Stellungnahme der GRÜNEN LIGA Landesverband Thüringen e.V. Unter Berücksichtigung der neuesten Verkehrsuntersuchung Vom Juli 1999

Wir begrüßen grundsätzlich die Aufnahme neuerer Untersuchungen in ein Raumordnungsverfahren, dies dient im Allgemeinen einer besseren Bewertung des Projektes. Für das konkrete Vorhaben ist dies aber nicht unbedingt der Fall.

1. Die Bedeutung des Jahres 1999 im Verkehrsaufkommen Weimars

Aufgrund der Tatsache, daß Weimar 1999 Kulturstadt Europas ist und bisher über 4 Millionen Touristen die Stadt besucht haben, ist das Verkehrsaufkommen in diesem Jahr keine Grundlage für ein langfristig angelegtes Projekt. Insofern ist die neue Verkehrsuntersuchung zwar aufschlußreich, bringt aber für das konkrete Vorhaben keine neuen Ergebnisse. Vielmehr zeigt sich, daß das Straßennetz Weimars in der Lage ist, trotz aller Unzulänglichkeiten und Engpässe, den durch das Kulturstadtjahr erhöhten Verkehr zu bewältigen.

Der Verkehr wurde und wird in diesem Jahr 1999 in Weimar nicht nur durch erhöhtes Besucheraufkommen (Steigerung ggü. 97/98 um ca. 100%) geprägt, sondern auch durch erhöhten Quell- und Zielverkehr zu den Spielstätten (Aufbau, Proben, Kunst- und Kulturschaffende, Veranstaltungsgäste, Presse). Es besteht die Gefahr, das Verkehrsaufkommen im Jahre 1999 überzubewerten. Dieser Gefahr wollen wir entgegenzutreten.

Es ist zu bemängeln, daß diese Gefahr der Überbewertung in der Studie nicht benannt und nicht berücksichtigt wird. Aufgrund der besonderen Bedeutung des Jahres 1999 kann die neu vorgelegte Studie nicht an die Stelle der älteren treten, sondern diese nur ergänzen. Die Belegungszahlen des Straßennetzes werden sich nach dem allmählichen Abflauen des „Weimar-Booms“ wieder den Zahlen vor 1999 anpassen. Dadurch gewinnen die Ergebnisse und Bewertungen der älteren Studie wieder ihre Bedeutung.

2. Zur neuen Verkehrsuntersuchung

1. In Anbetracht unserer Darlegungen im Punkt 1 ist uns nicht klar, wozu diese neue Studie dienen soll. Außer erhöhten Belegungszahlen auf den Hauptstraßen, die zum größten Teil auf das Kulturstadtjahr zurückzuführen sind, bringt die Studie keine neuen Ergebnisse.

2. In der Begründung der Notwendigkeit der neuen Verkehrsuntersuchung (S. 5) werden unzulässigerweise kommunalpolitische und landespolitische Entscheidungen vermischt.

Der auf der Seite 5 im Punkt 1 genannte Beschluß des Weimarer Stadtrates zur schrittweisen Umsetzung des Verkehrskonzeptes Weimarer Innenstadt wurde bisher nicht realisiert. Selbst die Wochenendsperrung der Durchfahrt am Burgplatz wird immer weiter eingeschränkt und ist gegenwärtig nur noch bis zum Oktober in Kraft, eine Verlängerung ist nicht in Sicht. Von einer weiteren Einschränkung der Goetheplatzdurchfahrt kann ebenso nicht ausgegangen werden.

Die veränderten politischen Verhältnisse nach der Kommunalwahl geben ferner nicht dazu Anlaß, anzunehmen, daß die Umsetzung des Verkehrskonzeptes so geschehen wird, wie dies die Erarbeiter des Konzeptes wünschten. Da dies zufälligerweise dasselbe Büro ist, das die vorliegende Verkehrsuntersuchung angefertigt hat, scheint uns hier eher Wunschdenken vorzuliegen, so berechtigt die Vorschläge des Verkehrskonzeptes Innenstadt Weimar auch sein mögen. Es wäre im Rahmen dieser Untersuchung angebracht gewesen, den Ist-Stand 1999 ebenso zu betrachten wie die Planungen, die die Untersuchung jetzt berücksichtigt. Somit scheint uns die Untersuchung unzureichend zu sein. Mit der Berücksichtigung des realen Standes aus dem Juli 1999 (wie in allen anderen Punkten auf der Seite 5 geschehen) ergeben sich andere Belegungszahlen auf dem Straßennetz und damit unweigerlich andere Entlastungsprognosen für eine Ost-Umfahrung.

3. Die GRÜNE LIGA bemängelt heftig, daß der Einfluß der BAB 4, insbesondere für den Durchgangsverkehr, nicht berücksichtigt wurde. Wir haben schon in unserer Stellungnahme vom Mai 99 den Vorschlag unterbreitet, die B 7 vollständig aus dem Stadtgebiet Weimars heraus zwischen den AS Nohra und Mellingen oder Jena-Lobeda auf die A 4 zu verlegen, sobald die Autobahn sechsspurig ausgebaut ist. Der Einfluß der Autobahn auf die Verkehrsmengen in Weimar wird aus der vorliegenden Studie verdrängt. Da aber die geplante Umfahrung parallel zur Autobahn verlaufen soll, muß die Autobahn in einer Verkehrsuntersuchung berücksichtigt werden.

Durch intelligente Maßnahmen kann es gelingen, weiteren Durchgangsverkehr durch Weimar auf die Autobahn zu bündeln.

Dies senkt im Gegenzug den prognostizierten Durchgangsverkehr, der auf der Neubaustrecke einer Ost-Umfahrung liegen soll.

4. Der Wert des Durchgangsverkehrs auf der Neubaustrecke von 20-25% scheint uns zu hoch prognostiziert zu sein. Es ist fraglich, ob nach 1999 und nach dem Abschluß der Autobahnausbaumaßnahmen noch eine solche Zahl, wie die prognostizierte, Weimar durchqueren wird.

5. Wir bemängeln in dieser Studie, wie auch schon in unserer vorläufigen Stellungnahme vom Mai d.J., daß hier einer Ortsumfahrung eine gravierende Bedeutung für den Quell- und Zielverkehr zugesprochen wird. Eine Ortsumgehungsstraße hat in erster Linie den Durchgangsverkehr zu bündeln und aus der Ortslage herauszuhalten. In erster Linie heißt, das der größere Anteil der prognostizierten Belegung Durchgangsverkehr sein muß, was im konkreten Fall nicht so ist. Vielmehr wird der Neubaustrecke Bedeutung für den Quell- und Zielverkehr und insbesondere als Erschließungsstraße für Gewerbegebiete zugesprochen (S. 12 der Studie). Dies sind nicht die Hauptaufgaben einer Umgehungsstraße, sondern allenfalls Nebeneffekte!

Da der weit überwiegende Teil des Verkehrs in Weimar „hausgemacht ist“, also aus Quell- und Zielverkehr besteht, kommt es in erster Linie darauf an, diesen Verkehr zu drosseln und geschickt zu lenken, aber nicht, diesen nur zu verlagern.

Wie in der Verkehrsuntersuchung ausgeführt wird, ist nur mit dem Durchgangsverkehr ein Neubau nicht zu rechtfertigen (S. 18). Somit entbehrt die Planung einer rechtlichen Grundlage, da sie nicht die Kriterien einer Umgehungsstraße erfüllt.

6. Wir bleiben ferner der Überzeugung, daß in Anbetracht unserer Darlegungen des Absatzes 1 dieser Stellungnahme zur Bedeutung des Kulturstadtjahres zur Überbewertung der Belegungszahlen aus diesem Jahr die prognostizierten Entlastungseffekte der Neubautrasse keinen Neubau rechtfertigen.

Selbst unter Zugrundelegung der Zahlen dieser Studie (die aber für uns als anormal gelten), wird eine Rechtfertigung eines Neubaus nicht gelingen. Nach einem Neubau einer Trasse werden immer noch sehr hohe Verkehrsbelastungen auf dem Straßenzug Lindenberg/Jenaer Straße/Ebert-Straße/Buttelstedter Straße sein. Die Anwohner werden die Senkung kaum, so überhaupt, spüren (Lärm). So bedauerlich dies für die Anwohner ist, hier gilt es, alle Belange gegeneinander abzuwägen.

3. Zusammenfassung

Die neue Verkehrsuntersuchung kann aufgrund der besonderen Situation für Weimar im Jahre 1999 die Vorgänger nur ergänzen, nicht ersetzen. Diese besondere Situation, wie von uns im Punkt 1 angerissen, wird nicht berücksichtigt.

Die weiteren von uns in der Aufzählung unter 2.1 bis 2.6. angesprochenen Punkte bestätigen einerseits den nur ergänzenden Charakter der neu vorliegenden Verkehrsuntersuchungen und andererseits die Feststellungen unserer vorherigen Stellungnahmen.

Die GRÜNE LIGA Landesverband Thüringen e.V. sieht sich durch die neue Verkehrsuntersuchung nicht veranlaßt, ihre bisherige ablehnende Haltung zu überdenken.

Beide Varianten 1 und 3 genügen nicht den Anforderungen einer Ortsumgehungsstraße. Die prognostizierte Entlastungswirkung rechtfertigt nicht die gravierenden Eingriffe in Natur und Landschaft. Alle von uns angeführten Punkte zu den Schutzgütern behalten ihre Gültigkeit.

Wir erneuern unsere Forderung nach Aufnahme der 0-plus- Variante in das Raumordnungsverfahren. Diese Variante ist nicht zuletzt die kostengünstigste.

Zusammengestellt und für die Richtigkeit:

Gez. Andreas Leps, Geschäftsführender Landessprecher

Thüringer Landesverwaltungsamt
Ref.-Gr. VIb, Ref. 613 Raumordnung und Landesplanung
PF 2249
99403 Weimar

Weimar, 14.07.99

**Raumordnungsverfahren B7, Ortsumgehung Weimar – Ost
Unsere Stellungnahme vom 14.05.99, Ihre Schreiben dazu.**

Sehr geehrte ...,

wir danken für die Geduld, die Sie uns entgegengebracht haben. Aufgrund vielfältiger und ebenso wichtiger Verpflichtungen ist die Überarbeitung der Stellungnahme unter Zugrundelegung der Langfassung der UVS leider liegengeblieben.

Anbei erhalten Sie nun jene Langfassung mit Dank zurück. Ebenso fügen wir eine Ergänzung zu unserer Stellungnahme vom 14. Mai bei.

Raumordnungsverfahren B7, Ortsumgehung Weimar – Ost

**Ergänzung zur Stellungnahme der GRÜNEN LIGA
Landesverband Thüringen e.V. vom 14.05.99
Abschließende Stellungnahme**

1. Zur vorläufigen Stellungnahme

Nachdem uns die Langfassung der UVS zur Verfügung gestellt wurde, ziehen wir unseren Vorbehalt bezüglich der Endgültigkeit unserer Stellungnahme zurück.

Der Punkt 1 unserer Stellungnahme vom 14. Mai 99 ist somit gegenstandslos.

Alle anderen Punkte unserer Stellungnahme vom 14.05.99 halten wir aufrecht. Die folgenden Ergänzungen fließen aber noch mit ein.

2. Ergänzungen zur Stellungnahme vom 14.05.99

Das Studium der Langfassung der UVS stärkt unsere Ansicht, daß beide im Raumordnungsverfahren befindliche Trassen durch die GRÜNE LIGA abgelehnt werden müssen.

In der Zusammenfassung (S. 145 der UVS) kommt das gutachtende Umweltplanungsbüro zu der Einschätzung, daß beide Varianten ein relativ hohes Konfliktpotential aufweisen. „Eine konfliktfreie oder konfliktarme Lösungsmöglichkeit konnte nicht gefunden werden.“

Unter dem Zwang, sich dennoch auf eine Trasse festlegen zu müssen, votiert das Büro für die Variante 1, wohlwissend, daß auch diese Trasse, wie aufgelistet, vielfältige Probleme mit

sich bringt. Insbesondere die Verinselung des Webichts widerspricht aber unserer Ansicht nach den Naturschutzgesetzen.

Somit kommt schließlich auch der Gutachter der UVS zu der Ansicht, daß aufgrund des niedrigen Niveaus der prognostizierten Entlastungswirkungen der Ortsumgehung der Verkehrsfluß „für den Prognosehorizont 2010 grundsätzlich auch bei einer Null-Variante gewährleistet“ ist.

D.h. auch der UVS-Gutachter ist der Ansicht, daß die Summe der Auswirkungen der Neubaustrasse auf die Schutzgüter im Verhältnis zu den Entlastungswirkungen eigentlich keinen Neubau rechtfertigt.

Diese Ansicht teilt die GRÜNE LIGA voll und ganz. Wir verweisen auf Punkt 3 unserer Stellungnahme vom 14.05.99 zur Aufnahme der Null-plus-Variante in das ROV.

Unterstreichen möchten wir auch noch einmal die abschließende Aussage der UVS Ergebniszusammenfassung (S.145, letzter Absatz, fettgedruckt), in der es heißt, daß sich eine zwingende Notwendigkeit für den Bau der Ortsumgehung aus den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung von 1997 nicht ableiten läßt. Der dann angesprochene Nachweis, „Entlastungswirkungen auf dem gleichen Niveau wie bei Variante 1 durch verkehrslenkende und –leitende Maßnahmen sowie einen bestandsgebundenen Ausbau (Null-Variante) zu erreichen“, ist möglich. Die vorgeschlagenen Maßnahmen in der Verkehrsuntersuchung des Büros Verkehr 2000, flankiert mit weiteren Vorschlägen des gleichen Büros in dem Verkehrskonzept für die Innenstadt Weimars (Im Auftrag der Stadt Weimar, 1998), sowie verbunden mit einem LKW-Nachfahrverbot im Bereich Jenaer Str., Ebert-Str., Buttstedter Straße oder sogar mit einer Verlegung der B7 auf die A 4 und Abstufung der „alten“ B7 zur Landesstraße mit LKW-Verkehrseinschränkungen kann die benötigten Entlastungswirkungen bringen. Insofern ist der letzte Teilsatz auf S. 145 der UVS maßgebend, wenn formuliert wird, daß „diesen Maßnahmen aus umweltfachlicher Sicht Vorrang vor der Realisierung von Variante 1 einzuräumen“ ist.

Fazit:

Beide Varianten 1 und 3 genügen nicht den Anforderungen einer Ortsumgehung.

Die prognostizierte Entlastungswirkung rechtfertigt nicht die gravierenden Eingriffe in Natur und Landschaft.

Die begleitenden Fachgutachten UVS und Verkehrsuntersuchung kommen zu der Ansicht, daß die Null-Variante trotz der bleibenden Anwohnerbelastung die verträglichste Variante ist. Variante 1 und 3 sind unzulänglich.

Nicht zuletzt ist die Null-Variante die kostengünstigste.

Dieser Ansicht schließt sich die GRÜNE LIGA Thüringen e.V. an.

Zusammengestellt und für die Richtigkeit:

Andreas Leps, Geschäftsführender Landessprecher

Weimar, 14.05.99

Raumordnungsverfahren B7, Ortsumgehung Weimar – Ost

Vorläufige Stellungnahme der GRÜNEN LIGA Thüringen e.V.

Inhalt:

1. Anforderung der ausführlichen Umweltverträglichkeitsstudie
2. Vorläufige Stellungnahme
 2. 1. Grundsätzliches zu beiden Varianten
 2. 2. Zur Variante I
 2. 3. Zur Variante III
3. Antrag zur Aufnahme der Variante „Null+“ in das Raumordnungsverfahren

1. Anforderung der ausführlichen Umweltverträglichkeitsstudie

... (gekürzt, Vorbehalt ist entfallen nach Übersendung einer ausführlichen UVS)

2. 1. Zu beiden Varianten (I und III)

Einfluß der Autobahn und Verlegung der B 7

In den uns vorliegenden Unterlagen, die wir unter Verweis auf Punkt 1 dieses Schreibens als nicht ausreichend erachten, vermissen wir eine detaillierte Betrachtung des Einflusses der mittlerweile sechsspurig ausgebauten, bzw. im Ausbau befindlichen BAB 4. Die GRÜNE LIGA ist der Ansicht, daß eine Betrachtung der B 7 nur unter Zugrundelegung des Einflusses, sowie der verstärkten Nutzung der A 4 möglich ist.

Wir unterbreiten ferner den Vorschlag, die B 7 ab Nohra auf die A 4 zu leiten und bis zum Abzweig Mellingen (Apolda) auf dieser zu belassen. Die B 7 könnte nach dem weiteren Ausbau der A 4 bis zum Abzweig Jena-Lobeda auf der A 4 verbleiben. Die A 4 ist leistungsfähig genug, um den prognostizierten Verkehr der B 7 aufzunehmen.

Die (nach diesem Vorschlag) alte B 7 sollte zur Landesstraße herabgestuft werden.

Vorgenommene Wertungen im Erläuterungsbericht

Die GRÜNE LIGA bemängelt, daß der Erläuterungsbericht eine angemessene Objektivität vermissen läßt. Es werden vielfach Aussagen getroffen, die einer Prüfung nicht standhalten. Dies tritt auffallend dann auf, wenn es um die Begründung einer Notwendigkeit für einen Neubau geht. Wir bemängeln diese Wertungen.

Als Beispiele seien aus dem Erläuterungsbericht angefügt:

S. 3: „Die Zustimmung des Landesverwaltungsamtes für den Westteil ... war in den Maßgaben gebunden an die Entscheidung für die Weiterführung der Ortsumgehung bis zur B 7 östlich von Weimar.“ Eine Äußerung dieser Intention ist im Planfeststellungsbescheid nicht enthalten. Die Anbindung an die B 7 ist im übrigen gegenwärtig realisiert.

S. 6: „- vollständige Bindung des Schleichverkehrs auf die Neubautrasse“. Aus vielfältigen Gründen ist dies objektiv unmöglich. Die Aussage im Erläuterungsbericht ist schlicht falsch oder nicht objektiv, da sie einen Neubau rechtfertigen soll.

S. 9: „Für den Prognose-Nullfall wurde keine Linienuntersuchung durchgeführt, da er keine Alternative ist.“ Der Nullfall ist keine Alternative zur gegenwärtigen Verkehrsführung. Er ist aber natürlich eine Alternative zu den geplanten Varianten sowohl in ökologischer als auch finanzieller Hinsicht. Dazu verweisen wir auf Teil 3 dieses Schreibens.

Verkehrliche Rechtfertigung

Für Variante 1 wurde eine Verkehrsbelastung von 8.400 bis 10.800 KFZ/d und eine Entlastung der Buttelsehede/Ebert/Jenaer Straße von max. 4200 KFZ/d prognostiziert.

Für Variante 3 wurde eine Verkehrsbelastung von 6.200 bis 8.700 KFZ/d und eine Entlastung der Buttelsehede/Ebert/Jenaer Straße von max. 3500 KFZ/d prognostiziert.

Diese Zahlen verdeutlichen, daß die Wirkung beider Varianten in etwa gleich zu veranschlagen ist. Beide Varianten entwickeln eine Entlastungswirkung, die von den Anwohnern der betroffenen Straßen praktisch (in db/A) nicht wahrnehmbar sein wird.

Es darf in jedem Fall nicht von der Situation im Jahr 1999 ausgegangen werden. Auch die unmittelbar vorhergehenden Jahre brachten Weimar durch seine Ernennung zur Kulturhauptstadt Europas 1999 einen verkehrlichen Zuwachs, der sich aber in den folgenden Jahren wieder verringern wird.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung durch das Büro Verkehr 2000 ergaben keine zwingende Notwendigkeit für den Bau einer Ortsumgehung. Ferner wird ausgeführt, daß es möglich ist, „durch den qualifizierten Ausbau bzw. eine gezielte Verkehrssteuerung“ eine der Variante I entsprechende Verkehrsqualität für den fließenden Verkehr in der Jenaer Straße und der Friedrich-Ebert-Straße zu erreichen.

Für die Variante Null-plus wird ein grundsätzlich gewährleisteter Verkehrsfluß prognostiziert. Es wird ferner durch jede der Neubautrassen eine stärkere Belastung der Bodenschwingstraße sowie der Martin-Luther-Straße als wichtiger Nord-Süd-Verbindung prognostiziert.

Aus dem Erläuterungsbericht geht somit hervor:

Bei den Varianten handelt es sich somit nicht um den Neubau einer Ortsumgehung, sondern um den einer Erschließungsstraße. Der Neubau als Bundesstraße ist durch die nicht ausreichende Entlastungswirkung unzulässig. Der Anteil an Durchgangsverkehr, der durch diese Umgehung aus Weimar herausgehalten werden könnte, ist verschwindend gering.

Die prognostizierte Entlastungswirkung rechtfertigt keinen Neubau.

Die jetzt praktizierte Verkehrsführung unter Einbeziehung der Westumgehung reicht für den Verkehr aus. Dies gilt auch für den Fall einer geringfügigen Mehrbelastung.

2. 2. Zur Variante I:

Wir stellen fest, daß gegenüber dem ROV von 1994 die Variante I nur geringfügig verändert wurde. Zwar wurde der Korridor etwas vom Webicht abgerückt, jedoch bestehen immer noch erhebliche prognostizierte Auswirkungen auf Natur, Umwelt und Landschaftsbild.

Der Vorentwurf des Flächennutzungsplanes der Stadt Weimar geht davon aus, daß die von der Variante I durchschnittenen Bereiche, bisher unverbaut und relativ ungestört, als solche zu erhalten sind. Durch den Straßenneubau wird ein Entwicklungsdruck erzeugt, der nicht nur der Stadtplanung zuwiderläuft, sondern das Landschaftsbild schädigt und nicht ohne Auswirkungen auf Natur und Umwelt bleiben wird.

Zu den von uns kritisierten Auswirkungen im einzelnen:

Nach Aussage der Kurzfassung der UVS ist von Verlärmungen der Ortslage Tiefurt, des Bereiches Dürrenbacher Hütte, von Teilen des Webichts, des Tiefurter Schloßparkes und es geplanten Wohngebietes „Am Steinberg“ auszugehen. Selbst wenn diese Verlärmung größtenteils innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Werte liegen mögen, was wir für nicht ausreichend erwiesen halten, ist von einer Dauerbelastung auszugehen und somit können gesundheitliche Folgen der Betroffenen nicht ausgeschlossen werden.

Schloß und Park von Tiefurt wurde in die UNESCO-Liste als Weltkulturerbe aufgenommen, somit kommt ihnen eine erhöhte Bedeutung für Kultur und Tourismus zu. Eine Beträchtigung des Landschaftsparkes ist sehr problematisch.

Historisch entstandene Wegebeziehungen zwischen Weimar und Tiefurt werden durchschnitten.

Das Landschaftsbild wäre durch die vorgesehene Talbrücke extrem negativ verändert. Weiterhin wirken sich wechselnde Geländeeinschnitte und –aufschüttungen, bedingt auch durch die Tektonik des Gebietes negativ auf das Landschaftsbild aus.

Die Ilmaue stellt ein außerordentliches bedeutsames Biotop dar. Wenn Sie auch durch die Kläranlage in dem Gebiet schon geschädigt ist, wäre eine Straße ein weitaus größerer Eingriff. Von der Kläranlage geht kein Lärm aus, Immissionen sind anderer Art und in den letzten Jahren schon sehr verringert. Das Ilmtal wurde im Regionalen Raumordnungsplan als Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft eingestuft.

Der Webicht stellt ein schützenswertes Biotop dar und hat gleichzeitig eine hohe Bedeutung als Naherholungsgebiet für Weimar. Im Regionalen Raumordnungsplan Mittelthüringen ist er als Vorranggebiet für Natur und Landschaft eingestuft. Naturschutzbelange haben somit Vorrang vor allen anderen Nutzungen. Gleichzeitig steht der Webicht als Gesamtensemble unter Denkmalschutz

Eine Unterschutzstellung von Webicht und Ilmaue als LSG ist vorgesehen, bzw. läuft gerade und wird von der GRÜNEN LIGA unterstützt. Gleichzeitig soll der Dürre Bach als Geschütz-

ter Landschaftsbestandteil ausgewiesen werden. Diese Maßnahmen sind auch im Landschaftsplan der Stadt Weimar vorgesehen.

Die geplante Trasse führt unweigerlich zu einer Verinselung des Webichts. Von dieser Verinselung wären zahlreiche Tierarten betroffen. Diese Verinselung steht im Widerspruch zu § 1 (3) ThürNatG.

Weitere Eingriffe in geschützte Biotope werden in der UVS-Kurzfassung (S.12) analysiert. Die Summe der in den Unterlagen prognostizierten Eingriffe überwiegen möglicherweise bestehende Vorteile der Neubautrasse weit.

Die vorgeschlagenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden unseres Erachtens ihrer Aufgabe nicht gerecht. Die Vorschläge lesen sich wie beliebig zusammengestellte Textbausteine und werden daher keine ausreichende Kompensationswirkung entfalten können.

Zusammenfassung:

Die Variante I hätte gravierende Einflüsse auf Natur, Umwelt und Landschaftsbild. Insbesondere die Querung der Ilmaue und die Verinselung des Webichts stellen irreversible Eingriffe dar, die nicht ausgleichbar sind.

Weiterhin hat diese Variante Auswirkungen auf die denkmalgeschützten Gebiete Webicht, sowie Schloß und Park Tiefurt. Diese Gebiete sind wichtige Naherholungs- und (Tiefurt) Tourismuszentren für Weimar und daher unbedingt von einer Beeinträchtigung durch Eingriffe oder Verlärmung freizuhalten.

Der gravierende Einfluß auf das Landschaftsbild dürfte auch wirtschaftliche Folgen haben, da Weimar erst durch das Zusammenspiel von Kulturstätten und umgebender Landschaft seine Bedeutung als Kulturstadt entfaltet.

Zu dieser Einschätzung kommt auch der Gestaltungsbeirat der Stadt Weimar.

2. 3. Variante III:

Obwohl Variante III gegenüber der Variante I der Anzahl nach weniger größere Eingriffe in Natur und Landschaft nach sich ziehen würde, ist die Summe der Eingriffe in etwa genauso groß wie bei der Variante I.

Zu den von uns kritisierten Auswirkungen im einzelnen:

Die Querung der Ilmaue bei Denstedt wäre mit immensen Verlusten an schutzwürdigen oder geschützten Biotopen verbunden. Im Verlauf der Trasse dieser Variante wären weitere solcher Biotope betroffen, insbesondere nördlich Kromsdorf.

Für die durchquerte Ilmaue ist die Unterschutzstellung als LSG „Unteres Ilmtal“ geplant. Wir bemängeln auch hier die nicht ausreichenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Auch hier lassen die Textbausteine nicht zu, von einer möglichen Kompensation der Eingriffe auszugehen.

Bei der geplanten Trassenführung dieser Variante ist daneben auch die Verlärmung größerer Gebiete Kromsdorf zu befürchten. Zwar wird der Bahndamm als Lärmschutzwall angenom-

men, dieser Schutz ist aber nicht ausreichend. Weiterhin wird der Bereich Dorotheenhof durch Immissionen intensiv betroffen.

Durch Verlärmung angrenzender Gebiete wird die Ilmaue als Erholungsbereich beeinträchtigt.

Problematisch ist auch hier die Auswirkung auf das Landschaftsbild zu bewerten. Aufgrund ihrer Hanglage wird die Straße parallel zum Bahndamm weithin sichtbar sein, im folgenden den Park hinter dem Denstedter Schloß relativ dicht querend, um dann zur B87 zu verlaufen.

Die Trasse wird bei Denstedt sehr nahe an eine Wasserschutzzone III herangerückt. Es werden neben der Ilm weitere kleinere Gewässer gequert, die als naturnah eingestuft werden können.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden werden von uns ebenfalls als sehr problematisch eingestuft. Es wird der Verlust bisher landwirtschaftlich genutzter Böden mit guter Bodenqualität prognostiziert. Weitere Gefahren entstehen durch Schadstoffeinträge im Betrieb der Trasse.

Der Anschluß an die B87, eine bisher auch nicht gering befahrene Bundesfernstraße unweit Schwabsdorfs wird als ungünstig beurteilt. Dadurch werden Schwabsdorf und Umpferstedt, sowie nachfolgend auch Mellingen, insofern sie nicht bisher schon durch erhöhtes Verkehrsaufkommen und Verlärmung geschädigt werden, genau diesen Gefahren preisgegeben. Weiterhin wird die Mündung der B7 (neu) auf die B87 einem Siedlungsdruck ausgesetzt, der weitere Eingriffe, insbesondere auf das Schutzgut Boden nach sich ziehen könnte.

Zusammenfassung:

Die Variante III hätte nicht minder gravierende Einflüsse auf Natur, Umwelt und Landschaftsbild wie die Variante I. Insbesondere die Querung der Ilmaue wird als äußerst problemhaft angesehen.

Weiterhin würden durch diese Variante einige Hektar guter Böden der Nutzung entzogen. Durch Verlärmung wäre die Ilmaue als potentiell Erholungsgebiet beeinträchtigt, insbesondere der Norden Kromsdorf extrem betroffen.

Diese Variante durchschneidet bisher relativ ungenutzte Freiräume. Das Landschaftsbild würde gravierend gestört, da der geplante Korridor parallel zum Hang des Kleinen Ettersberges verläuft, und nach Süden somit weithin sichtbar sein wird.

Zusammenfassung der Stellungnahme zu den Varianten I und III

Die GRÜNE LIGA lehnt beide Varianten ab.

Es ist keine verkehrliche Notwendigkeit nachgewiesen. Die prognostizierten Entlastungen sind nicht ausreichend, um einen Neubau zu rechtfertigen.

Es sind gravierende Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu befürchten.

3. Antrag zur Aufnahme der Variante „Null+“ in das Raumordnungsverfahren

Wir beantragen hiermit, die sogenannte „Null+“ -Variante in das Raumordnungsverfahren aufzunehmen. Diese Variante umfaßt den gegenwärtigen Verlauf der B 7 durch das Weimarer Stadtgebiet: Von Erfurt kommend auf die Umfahrung West-Teil bis zum „Kreisel“, dann auf die B 85, auf die Buttstedter und Jenaer Straße zum Lindenberg, damit wieder auf den alten Trassenverlauf der B 7.

Begründung:

1. Diese Trasse ist als Vergleichsvariante in praktisch allen Gutachten enthalten.
2. Laut UVS wäre sie die „umweltverträglichste Variante“. Sie ist mit den wenigsten Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Freilich wären die Anlieger dieser Trasse weiterhin und unverändert einem immensen Verkehr ausgesetzt.
3. Das Gebot der Kostenminimierung wäre bei dieser Variante, die ggf. einen Ausbau, aber keinen Neubau beinhaltet, am besten beachtet.

Zusammengestellt und für die Richtigkeit:

Andreas Leps, Geschäftsführender Landessprecher