

**Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur  
Referat G12  
Invalidenstraße 44  
D – 10115 Berlin  
Stichwort "BVWP 2030"**

Vorsitzender  
Enrico Gruhl  
T.- Neubauer- Str. 196 b

99848 Wutha – Farnroda

Telefon: (036921) 369263  
enrico.gruhl@web. de



Mosbach, den 22.04.2016

**Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Auslegung des BVWP 2030  
hier: B 19 Wilhelmsthal - Eisenach (B19-G30-TH-T2-TH)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bürgerverein Mosbach e. V. gibt zu o.g. Projekt folgende Stellungnahme ab:

**I. Fehlerhaftes Nutzen-Kosten-Verhältnis aufgrund eines neuen Planungsstandes**

Laut Projektinformationssystem (PRINS) ist ein Raumordnungsverfahren für das o. g. Projekt beantragt. Dieser Sachstand ist veraltet. Das Raumordnungsverfahren wurde am 19.09.2014 mit der landesplanerischen Beurteilung abgeschlossen.<sup>1</sup>

Im Ergebnis sind 13 Maßgaben und 14 Hinweise in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Insbesondere die Maßgabe 05 verlangt zur Sicherung des Überschwemmungsgebietes der Hörselaue ein „ausreichend dimensioniertes Brückenbauwerk“. Allein die Umsetzung dieser Maßgabe erhöht die Gesamtkosten des Projektes erheblich.

In der Nutzen-Kosten-Analyse wurde von einer Investitionssumme von 201,8 Mio. Euro ausgegangen. Da sich die Gesamtkosten des Projektes nach der raumordnerischen Feststellung erheblich erhöht haben, sollte eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung aufgrund der neuen Plandaten zum Nachweis der Bauwürdigkeit dieses Projekts durchgeführt werden. Das bisher berechnete NKV liegt bei 1,0 und ist damit gerade noch ausreichend. Für Projekte unter diesem Wert besteht kein Bedarf. Vor diesem Hintergrund sollte eine Neubewertung zwingend durchgeführt werden.

<sup>1</sup> Vgl. Landesplanerische Beurteilung, 2014 - Auszug siehe Anlage 1.

## II. Fehlende Verkehrswirkung

Die Planungen des o. g. Projektes begannen als die Bundesautobahn (BAB) A 4 noch direkt an Wutha-Farnroda vorbei führte. Der Autobahnabschnitt wurde inzwischen weiträumig in nördliche Richtung verlegt.<sup>2</sup> Dieses o. g. Projekt der B 19n endet demzufolge weit abseits der BAB A 4 - an einem Kreisverkehr nahe der Ortslage Wutha-Farnroda.

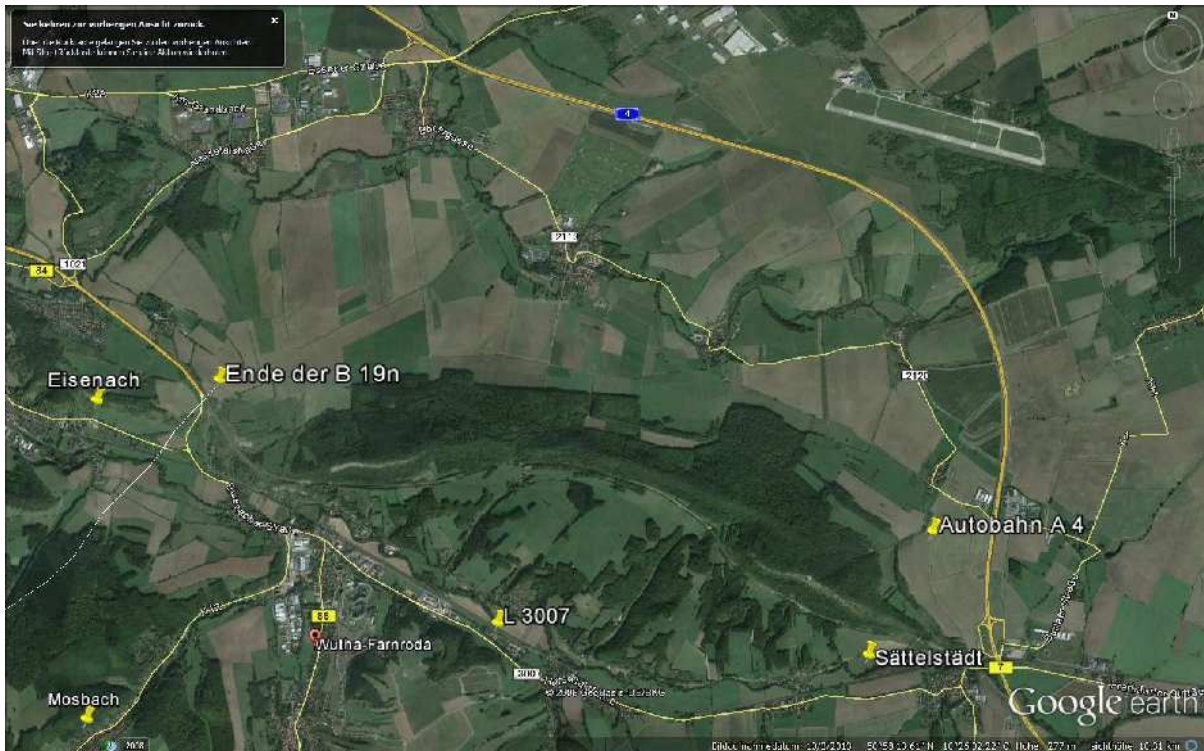


Abb. 1: Örtliches Straßennetz mit Streckenende B 19n, Quelle Google earth.

Eine schnelle Anbindung an die BAB A 4 - insbesondere in östlicher Richtung (Sättelstädt - Erfurt) - ist somit nicht vorhanden. Die in den Planungsunterlagen prognostizierten Zeiteinsparungen beruhen auf einer Autobahnanbindung der Trasse **vor** der nördlichen Umverlegung des o.g. Autobahnabschnittes der BAB A 4 und sind damit veraltet.

Zudem besteht in östlicher Richtung ein erhebliches Risiko von Mautausweichverkehr. So muss der Schwerlastverkehr (Richtung Erfurt) einen ca. 9,7 km langen Umweg in Kauf nehmen, um die neue Autobahn A 4 (AS Eisenach-Ost) zu erreichen. Wird hingegen die parallel zur Autobahn verlaufende L 3007 (ehemalige B 7) bis zur A 4-Anschlussstelle Sättelstädt genutzt, führt dies nicht nur zu einer Belastung der Ortsdurchfahrten Wutha, Kälberfeld, Schönau und Sättelstädt.

<sup>2</sup> Vgl. Siehe Abb. 1.

Darüber hinaus beträgt der Durchgangverkehrsanteil in Eisenach, südliche Stadteinfahrt (B 19<sub>alt</sub>) gerade einmal 40 %.<sup>3</sup> Das bedeutet, dass 60 % des Verkehrsaufkommens im Gebiet von Eisenach verbleibt. Ob dieses Verkehrsaufkommen im südlichen Stadtteil von Eisenach oder, wie nun geplant, im östlichen Stadtteil Belastungen hervorruft, ist dem Grunde nach für die gesamtverkehrliche Wirkung belanglos.

Bei der Nutzenberechnung sind die Entlastungswirkungen des Neubaus berücksichtigt worden. Neubelastungen, wie eben dargelegt, blieben hingegen unberücksichtigt. Auch blieben die entstehenden Neubelastungen der Eisenacher Oststadt in der Analyse unberücksichtigt. Auch dieser Umstand ist in einer erneuten Berechnung zu berücksichtigen.

### III. Rückläufiges Verkehrsaufkommen (Quelle: Dauerzählstelle „Hohe Sonne“)

Seit 2006 sind die täglichen Verkehrsstärken der Kraftfahrzeuge laut automatischer Dauerzählstelle „B 19/Hohe Sonne“<sup>4</sup> von 6.725 Kfz/24 h auf 5.893 Kfz/24 h im Jahr 2014 zurückgegangen (- 13%).

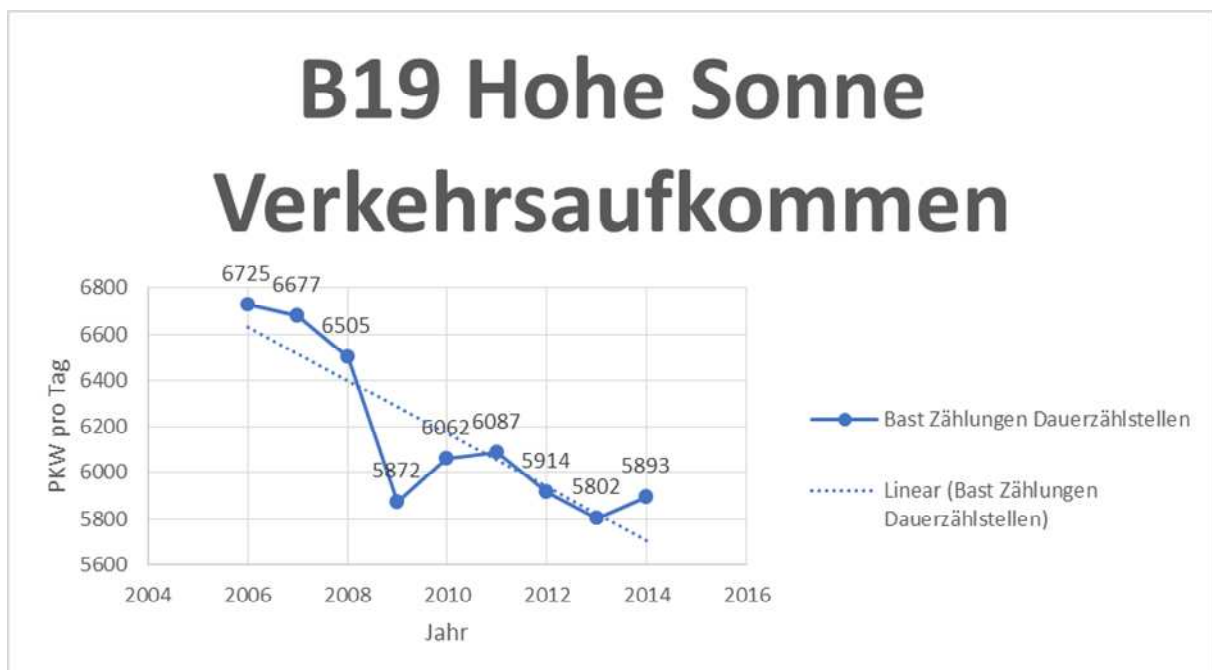


Abb. 2: Entwicklung Verkehrsaufkommen „ B 19 Hohe Sonne“, Quelle: Dauerzählstelle, Bundesanstalt für Straßenwesen (Bast)

<sup>3</sup> Vgl. Landesplanerische Beurteilung S. 7.

<sup>4</sup> Vgl. Verkehrsaufkommen 2014 - [http://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Aktuell/zaehl\\_aktuell\\_node.html?nn=624736&cms\\_detail=4434&cms\\_map=0](http://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Aktuell/zaehl_aktuell_node.html?nn=624736&cms_detail=4434&cms_map=0) und Verkehrsaufkommen 2006 - [http://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Daten/2006\\_1/Jawe2006.html?nn=626916&cms\\_detail=4434&cms\\_map=0](http://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Daten/2006_1/Jawe2006.html?nn=626916&cms_detail=4434&cms_map=0)

Laut PRINS wird bezüglich des Prognosejahres 2030 von einem Verkehrsaufkommen von 8000 Kfz/24h ausgegangen. Ob bzw. inwieweit diese Verkehrsprognose nach der Veröffentlichung der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 Los 3: Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen unter Berücksichtigung des Luftverkehrs durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Jahr 2014 noch haltbar ist, bleibt aufgrund folgender Aussagen fraglich:

#### **„5.2.4.1 Entwicklung des Güterverkehrs nach Bundesländern**

... Auch nimmt bedingt durch die schwächere Wirtschaftsentwicklung der Güterverkehr in den ostdeutschen Bundesländern (mit Ausnahme von Berlin) nur verhalten zu, in Thüringen gar nicht. ...<sup>5</sup>

„... Bei der Straße wird Sachsen und in Thüringen aufgrund des Bevölkerungsrückgangs und der verhaltenen wirtschaftlichen Entwicklung kein nennenswertes Verkehrswachstum gesehen, in Thüringen geht es sogar leicht zurück, ...<sup>6</sup>

In der Abb. 4-18 der Verflechtungsprognose ist zudem die regionale Verkehrsentwicklung (nach Landkreisen und kreisfreie Städte) insgesamt, also über alle Fahrtzwecke und Verkehrsmittel einschließlich des nichtmotorisierten Verkehrs, dargestellt. Auch hier zeigt sich ein Rückgang des Verkehrs für den Wartburgkreis von > -20 % bis -10 %<sup>7</sup>.

Auch wird der fortschreitende Ausbau der B 62 von Barchfeld/Bad Salzungen zur BAB 4 - Anschlussstelle Friedewald - Einfluss auf die zu erwartenden Verkehrsstärken auf der B 19n haben. Der Verkehr, welcher ab Bad Salzungen in westliche und nördliche Richtung (BAB A 44) fahren will, wird die B 62 verstärkt nutzen und somit die B 19 entlasten.

Somit lässt sich feststellen, dass die Prognose für den Planfall 2030 von 8000 Kfz/24h für den Bau der B 19n zu hoch angesetzt ist.

---

<sup>5</sup> Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2014, S.304.

<sup>6</sup> Vgl. ebd., 2014, S.305.

<sup>7</sup> Vgl. ebd., 2014, S.258.

#### **IV. Bürgerentscheid gegen den Bau der B 19**

Am 14.09.2014 fand in der Gemeinde Wutha-Farnroda ein Bürgerentscheid statt. Eine überwältigende Mehrheit der Bürger Wutha-Farnrodas stimmte für den Bürgerentscheid und damit **gegen** einen Neubau der B 19n zwischen Wilhelmsthal und Wutha. Das amtliche Endergebnis lautete wie folgt:<sup>8</sup>

Abstimmungsberechtigte: 5341 Bürger

Abgestimmt haben: 3045 Bürger

Ungültig Stimmen: 48

Gültige Stimmen: 2997

Für den Bürgerentscheid und damit gegen den Neubau der B 19n stimmten:  
2002 Bürger (66,8%)

Gegenstimmen:

995 (33,2%)

Auch wenn dieser Entscheid der Bürger vor Ort keinen Einfluss auf die Bewertung der Neubaumaßnahme hat, so zeigt er deutlich die Ablehnung des o. g. Projektes vor Ort. Insbesondere vor dem Hintergrund des ohnehin geringen Nutzenfaktors und der hohen naturschutzfachlichen Bedeutung des Projektes, wäre ein gänzlicher Verzicht darauf sicher im beiderseitigen Interesse.

#### **V Vorhandene Alternativen**

a) Durch einen netzwirksamen Ausbau der B 62 von Bad Salzungen zur AS A4 Friedwald würden deutliche Verlagerungseffekte auf der B 19 entstehen, die zur weiteren Reduzierung der Verkehrsstärken über die „Hohe Sonne“ (B 19) s. o. führen würden. Hierzu wäre neben den bereits festdisponierten Ortsumfahrungen (OU) von Bad Salzungen zwingend auch eine OU von Merkers-Dorndorf erforderlich.

b) Bereits im Jahr 2008 erfolgte ein Verfahren zur Planfeststellung der innerörtlichen Verlegung der Bundesstraße B 19 in Eisenach. Dieses Verfahren wurde nach Bekanntmachung der Planungsabsichten zur weiträumigen Verlegung der B 19 (o. g.

---

<sup>8</sup> Vgl. Amtsblatt der Gemeinde Wutha-Farnroda, Nr. 10 vom 26. September 2014, Seite 16.

Projekt) abrupt abgebrochen. Durch eine innerörtliche Verbesserung der Ortsdurchfahrt der B 19 in Eisenach würden erhebliche Verbesserungen eintreten. Für eine solche Vorgehensweise spricht auch der Ziel- und Quellverkehrsanteil von 60 %.

c) Im Rahmen des Anmeldeverfahrens zum Bundesverkehrswegeplan hat der BUND einen Alternativvorschlag mit geänderter Trassenführung beim Land Thüringen eingereicht. Dieser Alternativvorschlag ist weder im PRINS noch an einer anderen Stelle bewertet worden.

## **VI Zusammenfassung**

Aufgrund der im Zusammenhang mit dem Abschluss des Raumordnungsverfahrens eingetretenen Kostensteigerungen, der fehlenden verkehrlichen Wirkung und der optimistischen Verkehrsprognose sollte eine Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses erfolgen. Der derzeitige Wert von 1,0 liegt an der Bedarfsgrenze.

Mit hoher Wahrscheinlichkeit wird diese Bedarfsgrenze aufgrund der Baukostensteigerungen / Inflation bis zum Jahr 2030 zwangsläufig unterschritten werden. Insofern befürwortet der Bürgerverein Mosbach e. V. ausdrücklich eine Streichung des Projektes aus dem Bundesverkehrswegeplan. Dies würde für alle Parteien Planungssicherheit geben und zudem den Willen der Bürger vor Ort entsprechen. Weiterhin befürwortet der Bürgerverein Mosbach e.V. einen Ausbau der B 62 von Bad Salzungen zur BAB 4 AS Friedwald.

Mit freundlichen Grüßen

Enrico Gruhl  
Vorsitzender

Anlagen: - wie erwähnt