

Stellungnahme BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Landtagsfraktion Thüringen zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplan 2030

Mai 2016

Stellungnahme zum Gesamtplan

Der Entwurf des BVWP verfolgt leider noch immer nicht das Ziel einer Verkehrswende oder intermodalen Verkehrsverlagerung. Dies wird u.a. daran deutlich dass er keinen Bezug zu parallelen Plänen der Bundesregierung nimmt (z.B. Klimaschutz), dass keine Absprache mit anderen Ministerien erfolgt (Kritik BMU) und dass die drei Verkehrsträger isoliert behandelt werden, anstatt die Vorhaben auf gegenseitige Einflussnahme hin zu untersuchen. Wechselwirkungen mit dem ÖPNV, dem Fuß- und Radverkehr werden überhaupt nicht angestellt.

Das Format und die Dauer der Bürgerbeteiligung sind angesichts des Umfangs und Bedeutung des BVWP zu gering bemessen. Eine zweite Runde der Bürgerbeteiligung sollte deshalb nach Einarbeitung der Eingaben angeschlossen werden. Dies entspricht auch dem in vergleichbaren Bereichen üblichen Vorgehen, etwa in der Regionalplanung.

Die Bestimmung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) erfolgt differenzierter als im vorherigen BVWP. Problematisch ist jedoch, dass weiterhin Reisezeitverkürzungen und damit theoretisch verbundene Arbeitskosteneinsparung mit einem sehr hohen Nutzen versehen sind und meist den Nutzen bestimmen, während Umwelt- und Gesundheitseinflüsse einen geringen Stellenwert besitzen. Lediglich die Lärmemissionen haben hier einen relevanten Einfluss.

Letztendlich ist nicht nachvollziehbar inwieweit das NKV für die Bedarfseinordnung eine Rolle spielt. Es scheint lediglich als Ausschlusskriterium zu fungieren, sofern es <1 beträgt. Sonst befinden sich Projekte mit hohem NKV regelmäßig in einer geringeren Bedarfskategorie, als solche mit positiven, aber niedrigem NKV. In mindestens einem Fall wurde aufgrund vermutlich falscher Berechnungen sogar ein Projekt mit einem NKV unter 1 aufgenommen. Hier sollte die Nutzen-Kosten-Untersuchung einen größeren Einfluss auf die Priorisierung der Projekte haben.

Grundlage der angenommenen Verkehrszahlen ist die Verkehrsprognose 2030 aus dem Jahr 2014. Diese basiert auf den Verkehrszählungen von 2010. Sie geht zwar von einem geringeren Wachstum aus, als die Vorgängerprognose, berücksichtigt aber noch immer das sich wandelnde Mobilitätsverhalten und die Grenzen des Wachstums in einer hochentwickelten Region, wie es Deutschland ist, deutlich zu wenig.

Laut einer Studie des Institutes Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt, unter Leitung von Prof. Dr. Mathias Gather aus 3/2013 zum Fernstraßenausbau, in der verschiedene BVWP Projekte aufbereitet wurden, ist es nicht nur zu erheblichen Kostensteigerungen bei den Projekten gekommen, sondern zugleich auch zu deutlich geringeren Verkehrsauslastungen (bis zu 60 %) als in den Planungsannahmen festzustellen waren. Es ist nicht erkennbar, warum dies bei den

aktuellen Planungen anders sein sollte. Eine deutliche Reduktion der berücksichtigten Projekte, sowie realitätsnähere Prognosemethoden sind deshalb notwendig.

Stellungnahme zu Projekten in Thüringen

Die Ankündigung, dass Erhalt Priorität vor Neubau gegeben werden soll, ist - was Thüringen betrifft - schlichtweg falsch. So sind im Sektor Straße Neubauten für 787,5 Mio € vorgesehen, jedoch lediglich Erhaltungsinvestitionen von 21,2 Mio. €. Dies ist umso bedenklicher, da es sich um eines der Länder mit sinkender Einwohnerzahl und bereits heute überdurchschnittlich vielen Straßenkilometern pro Einwohner handelt. Die jetzt schon schwer finanzierbaren Haushaltbelastungen durch Instandhaltungen werden sich also langfristig weiter deutlich verschärfen. Dies ist auch für die Bundesländer relevant, da davon auszugehen ist, dass auch in Zukunft weitere Bundesstraßen abgestuft werden - und damit in die alleinige Finanzverantwortung des Landes fallen.

Der BVWP ist deutlich überladen. Allein die laufenden und fest disponierten Projekte Straße, die bereits im vorherigen BVWP ausgewiesen waren, werden einen Großteil der Mittel binden. Dieses Vorgehen ist nicht vertretbar, da es weiterhin suggeriert, dass einzelne Projekte bald umgesetzt werden, obwohl sich bereits jetzt absehen lässt, dass bis 2030 keine Realisierung erfolgen wird. Dies ist besonders problematisch wenn es um die Beseitigung von übermäßiger Belastung von Umwelt und Anwohnern geht, da so auch alternative Maßnahmen verhindert werden. Notwendig ist eine starke Reduzierung inklusive der Entwicklung von schnell umsetzbaren Alternativen zur Verkehrsberuhigung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Eine zeitnahe Umsetzung der eingestellten Maßnahmen wird zusätzlich unrealistisch, da dem VB nun eine weitere Bedarfskategorie voran gestellt ist (VB-E), in der sich jedoch kein Thüringer Projekt befindet.

Stellungnahme zu den Projekten SCHIENE in Thüringen

Positiv ist der VB der Ertüchtigung der Schienenstrecke Eisenach - Erfurt auf 200km/h (Pr. Nr 2-007-V01) zu werten.

Folgende Projekte wurden hingegen nicht angemessen eingestuft:

1. Im Planungsentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) wird das **Projekt Nr. 2-038-V01 - ABS Weimar - Gera - Gößnitz** „Elektrifizierung Weimar - Stadtroda, 2. Gleis Papiermühle- Hermsdorf-Klosterlausitz, Töppeln - Gera, Elektrifizierung Weimar - Gera - Gößnitz / Lehndorf“ im potenziellen Bedarf eingeordnet (Lfd. Nr 23). Der Planungsstand lautet „GE - Grundlagenermittlung“.

Stellungnahme:

Die Elektrifizierung des Schienennetzes und damit insbesondere das Projekt 2-038-V01 hat für den Nah- und Fernverkehr in Thüringen sowie die ökologische Verkehrswende in Deutschland eine so hohe Bedeutung, dass es in den vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 eingeordnet werden muss.

Dies begründen wir wie folgt:

a) Bedeutung für den Nahverkehr

Die im Projekt benannte Strecke ist Teil der so genannten "Mitte-Deutschland-Verbindung" (MDV), die Thüringen in Ost-West-Richtung erschließt. Im betroffenen Streckenabschnitt ist sie Grundlage für das Hauptangebot von Bahnverkehr in den Ober- und Mittelzentren Ostthüringens. Auf der Strecke Gera-Jena-Weimar-Erfurt findet täglich ein reger Pendlerverkehr statt. Dieser ist vor allem bedingt durch die enge Verzahnung der so genannten "Impulsregion Jena-Weimar-Erfurt" sowie durch die Funktion der Städte als Hochschulstandorte. Viele der Studierenden stammen aus dem Umland der Standorte oder wohnen in umliegenden Städten.

Der Thüringer Abschnitt der MDV ist damit die meist genutzte Bahnstrecke des Landes. Sie wird östlich von Weimar aktuell auf weitgehende Zweigleisigkeit ertüchtigt. Es ist angesichts der bestehenden und zukünftig zu erwartenden Nachfrage auf dieser Strecke unbedingt geboten, ihr volles Potenzial durch ihre Elektrifizierung zu heben.

In ihrem Koalitionsvertrag hat sich die Landesregierung aus DIE LINKE, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für die Ausgestaltung einer Regio-S-Bahn mit Zentrum ICE-Knoten Erfurt verpflichtet. Voraussetzung dafür ist jedoch die hier benannte Elektrifizierung, da sie im Rahmen des geplanten S-Bahn-Netzes neben Arnstadt - Neudietendorf die einzige nicht-elektrifizierte Strecke betrifft. Ein integriertes S-Bahn-Netz, das den Menschen eine hoch verfügbare und komfortable Alternative zum Individualverkehr bietet, kann in Thüringen nur mit Realisierung des hier benannten Projekts entstehen.

Zudem ist eine Elektrifizierung essentiell für den Erhalt der Regionalexpresslinie 1 von Göttingen nach Glauchau/Chemnitz. Da die Verkehrsverträge im Neigezugtechnik-Netz 2021 auslaufen und die entsprechenden Fahrzeuge der Baureihe 612 oder vergleichbarer Ersatz voraussichtlich nicht mehr zur Verfügung stehen werden. Ein Betrieb der Linie wird dann nur noch mit Strom vernünftig möglich sein, da Elektrofahrzeuge eine schnellere Beschleunigung ermöglichen und somit den Geschwindigkeitsverlust durch das Wegfallen der Neigetechnik ausgleichen.

b) Bedeutung für den Fernverkehr

Im Zuge der sich aktuell vollziehenden Umstrukturierung des Bahnfernverkehrs in Thüringen wird die Bedeutung der Strecke Gera-Jena-Weimar-Erfurt weiter steigen. Der entstehende ICE-Knoten Erfurt wird mit Voll-Inbetriebnahme 2017 zum zentralen Anschluss des Bundeslandes an das Fernverkehrsnetz. Bisher bestehende Fernverkehrshalte in Weimar und Jena sind bereits entfallen oder werden dies dann sein. Ihre überregionale Bedeutung als Wissenschafts- und Kulturstandorte werden

diese Städte nur behalten können, wenn sie schnell und komfortabel an den ICE-Knoten Erfurt angebunden sind. Ein Hochgeschwindigkeitsanschluss in Erfurt verliert immens an Attraktivität, wenn er nicht durch schnelle und komfortable Verteiler- und Zubringerverkehre komplettiert wird.

Gleichzeitig ermöglicht erst die hier benannte Elektrifizierung die von der Bahn in ihrem neuen Fernverkehrskonzept angestrebte Verstärkung des Fernverkehrs in der Fläche. Die wirtschaftlich und bevölkerungsmäßig so bedeutsame Region Ostthüringen wird spätestens 2017 vollständig vom Bahnfernverkehr abgekoppelt sein. Die Bahn verfolgt aktuell Bestrebungen, dies zumindest für Jena in Nord-Süd-Richtung in Teilen zu kompensieren. Wichtig ist für die Region jedoch auch eine schnelle Anbindung Richtung Westen (Frankfurt, Kassel, Ruhrgebiet). Die Bahn hat in ihrem neuen Fernverkehrskonzept dafür explizit ein IC-Angebot Chemnitz-Ruhrgebiet, also über die gesamte Länge der MDV, vorgesehen. Dies steht jedoch nachvollziehbar unter dem Vorbehalt der vollständigen Streckenelektrifizierung.

In der Kombination der beiden Bahn-Vorhaben entstünde in Jena ein weiteres Fernverkehrsdrehkreuz. Dieses würde den bedeutenden Wirtschafts- und Hochschulstandort mit seinen vielfältigen internationalen Beziehungen deutlich stärken. Aktuell äußern wichtige Unternehmen Gedanken, ihren Jenaer Standort nicht weiter auszubauen oder sogar zu verlagern. Auch die Friedrich-Schiller-Universität fürchtet berechtigterweise um den Verlust hochqualifizierter Wissenschaftler. Die Stadt Jena ist bereit, den Bahnhof Jena-Göschwitz als Umsteige-Fernverkehrsbahnhof zu entwickeln, wenn die entsprechenden Linien bereitgestellt werden.

c) Bedeutung für die ökologische Verkehrswende in Deutschland

Das Umweltbundesamt kritisiert in einer Stellungnahme zum Entwurf des BVWP zu Recht, dass der Fokus im Infrastrukturausbau nach wie vor auf der Straße und nicht auf Bahnstrecken liegt. Zahlreiche Studien und Erfahrungen zeigen, dass sich Verkehre dorthin verlagern, wo sich gut ausgebaute Infrastruktur befindet. Die Vorteile des SPNV und SPFV gegenüber motorisierten Individualverkehren liegen auf der Hand. Die Vorteile einer E-Traktion gegenüber Dieseltraktion ebenfalls: deutlich geringere Energiepreise, deutliche CO₂-Einsparungen und deutlich höhere Beschleunigung im Vergleich zur Dieseltraktion. Wir schätzen deshalb den Nutzen des benannten Projektes auch und gerade aus ökologischer Sicht sehr hoch ein.

Gleichzeitig sind die ökologischen und monetären Kosten für die Elektrifizierung vergleichsweise niedrig. Der Flächenverbrauch liegt nahe Null, Eingriffe in Naturräume finden praktisch nicht statt. Und auch die Planungs- und Realisierungskosten sind im Vergleich zum zu erwartenden Nutzen niedrig. Darüber hinaus bemüht sich das Land Thüringen derzeit um 30 Mio. Euro Planungs- und Realisierungsmittel aus EFRE-Kontingenten zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes.

Die Bundesregierung verfolgt ehrgeizige Ziele im Hinblick auf die Elektrifizierung des Verkehrs in Deutschland. Diese sollten sich nicht allein auf den MIV beziehen. Das vorliegende Projekt ist aus unserer Sicht ein naheliegender, kostengünstiger und wirksamer Schritt in diese Richtung.

2. Im Planungsentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) wird das **Projekt Nr. 2-030-V01 ABS Gotha - Leinefelde** im potenziellen Bedarf (lfd. Nr. 15) eingeordnet. Es ist kein Planungsstand angegeben.

Stellungnahme:

Die Elektrifizierung des Schienennetzes um damit insbesondere das Projekt 2-030-V01 hat für den Nah- und Fernverkehr in Thüringen sowie die ökologische Verkehrswende in Deutschland eine so hohe Bedeutung, dass es in den vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 eingeordnet werden muss.

Dies begründen wir wie folgt:

Eine Elektrifizierung der Strecke ist essentiell für den Erhalt der Regionalexpresslinie 1 von Göttingen nach Glauchau/Chemnitz. Da die Verkehrsverträge im Neigezugtechnik-Netz 2021 auslaufen und die entsprechenden Fahrzeuge der Baureihe 612 oder vergleichbarer Ersatz voraussichtlich nicht mehr zur Verfügung stehen werden. Ein Betrieb der Linie wird dann nur noch mit Strom angemessen möglich sein, da Elektrofahrzeuge eine schnellere Beschleunigung ermöglichen und somit den Geschwindigkeitsverlust durch das Wegfallen der Neigetechnik ausgleichen.

Die Strecke bietet in vielen Relationen die schnellste Verbindung vom Eichsfeld und aus dem Unstrut-Hainich-Kreis in die Landeshauptstadt Erfurt. Eine vergleichbare Geschwindigkeit lässt sich auf der Straße nur mit extrem hohem Aufwand erreichen und ist deshalb unwirtschaftlich. Die Bahn-Strecke hat deshalb das Primat vor der Straße und sollte entsprechend priorisiert werden.

3. Die vom Land Thüringen angemeldete **Werrabahn** (Lfd. Nr. 1-299 Lückenschluss: Coburg - Südthüringen) wurde nicht in den BVWP aufgenommen. Als Begründung wird aufgeführt, dass diese nicht elektrifiziert werden solle und deshalb keine Relevanz für den Fernverkehr habe.

Stellungnahme:

Der Lückenschluss Coburg- Südthüringen muss in den potentiellen Bedarf aufgenommen werden.

Diese Einschätzung begründen wir wie folgt:

Die Werrabahn würde mit dem Lückenschluss wieder eine vergleichbare überregionale Bedeutung erhalten, die sie vor der deutschen Teilung hatte. Eine Fernverkehrsverbindung könnte dann wieder über Kassel - Eisenach - Meiningen nach Coburg und weiter nach Nürnberg geführt werden. Zudem führt die Argumentation logisch dazu, dass eine Elektrifizierung der Strecke von Eisenach bis Coburg vorgesehen werden muss. Hierfür ist ein eigenständiges Elektrifizierungsprogramm der Bundesregierung notwendig, das durch EFRE-Mittel in Verwaltung der Länder für die Dekarbonisierung des Verkehrs ergänzt werden kann.

Besonders wichtig ist zudem die Zubringerfunktion aus Südthüringen für den ICE-Halt in Coburg, der dadurch seinen Einzugsraum um 300.000 Kunden erweitern kann. Gleichzeitig wäre damit der Raum Südthüringen angemessen an das Schnellbahnnetz angebunden.

Das Land Thüringen hat ein großes Interesse daran, die teilungsbedingte Trennung der Schienenverbindung zwischen Meiningen und Coburg zu beenden. Es beabsichtigt deshalb gemeinsam mit dem Freistaat Bayern die Projektdefinition voranzutreiben. Dazu ist eine Aufnahme in den Potentiellen Bedarf unabdingbar.

Stellungnahmen zu den Projekten STRASSE in Thüringen

1. Projekt B7-G10-TH-T3-TH - vierspuriger Ausbau der B7 zwischen Nohra und Mönchholzhausen wurden in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.

Stellungnahme:

Das Projekt sollte nicht weiterverfolgt werden.

Wir begründen dies wie folgt.

Parallel zur B7 verläuft die durchgängig 6-spurig ausgebaute A4. Die Verkehrszahlen im überörtlichen Verkehr sind deshalb sehr gering. Der Ausbau der B7 kann deshalb nicht Teil des Bundesverkehrswegeplans sein. Es handelt sich zudem bei diesem Projekt lediglich um eine Bequemlichkeitsverbesserung für wenige Relationen. Zu prüfen ist hingegen, wie die Verbindung so aufgewertet werden kann, dass auch Radverkehr sicher und zügig abgewickelt werden kann. Die Entfernung von Weimar nach Jena eignet sich hervorragend für Verkehr, der gesund, preiswert und ökologisch mit dem Rad zurückgelegt werden kann. Die derzeit vorhandene Radinfrastruktur ist hierfür jedoch nicht geeignet.

2. Projekt B7-G10-TH-T2-TH vierspuriger Ausbau **Weimar - Nohra**

Stellungnahme: Das Projekt sollte neu strukturiert und an die tatsächlichen Anforderungen angepasst werden.

Wir begründen dies wie folgt:

Parallel zur B7 verläuft die durchgängig 6-spurig ausgebaute A4. Die Verkehrszahlen im überörtlichen Verkehr sind deshalb sehr gering. Der Ausbau der B7 kann deshalb nicht Teil des Bundesverkehrswegeplans sein. Ein Ausbau sollte deshalb außerhalb des BVWP stattfinden und sich an den örtlichen Notwendigkeiten orientieren. Hierzu zählt insbesondere eine sichere und zügige verkehrliche Anbindung der Gewerbegebiete westlich von Weimar an die Innenstadt für den Fahrradverkehr.

3. Projekt **Ortsumgehung Weimar-Ost** (B7 - TH - OU Weimar-Ost - B7-G10-TH-T1-TH - VB) wurde mit der Variante 1 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.

Stellungnahme:

Das Projekt sollte nicht weiter verfolgt werden.

Wir begründen dies wie folgt:

Es wurden mehrere wichtige Gesichtspunkte nicht erkennbar berücksichtigt:

a.) der Stadtrat Weimar hat sich ausdrücklich gegen diese Variante ausgesprochen, unter anderem da diese das Weltkulturerbe Tiefurt stark beeinträchtigen würde. Stattdessen favorisiert er eine Tunnelvariante, die jedoch nicht in den BVWP aufgenommen wurde.

b.) der verkehrliche Nutzen der geplanten Umgehung ist gering. Er würde den Innenstadtverkehr nur um 20% reduzieren und weite Bereiche neu verlärmern.

c.) parallel zur B7 verläuft die A4, die vollständig 6-spurig ausgebaut ist. Es besteht deshalb für den Fernverkehr keine Notwendigkeit einer weiteren Strecke. Die Bundesstraße sollte deshalb im Abschnitt Mellingen - Nohra auf die Autobahn verlegt werden. Parallel dazu sollte dann der Verlauf des abgestuften Streckenabschnitts durch verkehrsberuhigende und die Verkehrssicherheit erhöhende Maßnahmen für die Anwohnerinnen und Anwohner verträglicher gestaltet werden. Hierzu sind auch LKW-Nachtfahrverbote und Geschwindigkeitsbegrenzungen in Betracht zu ziehen.

4. Neubaustrecke **B247 Ferna - Teistungen** (B247 - TH - Ferna Teistungen - B247-G10-NI-TH-T3-TH - VB) wurde ebenfalls in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.

Stellungnahme:

Das Projekt sollte nicht weiter verfolgt werden.

Wir begründen dies wie folgt:

Es wurden mehrere wichtige Faktoren nicht erkennbar berücksichtigt:

a.) Laut den im Projektinformationssystem vorliegenden Berechnungen von Nutzen und Kosten beträgt der NKV unter 1. Wieso trotzdem ein NKV von 2,2 ausgewiesen wird ist nicht nachvollziehbar. Selbst eine Betrachtung eines größeren Streckenabschnittes in seiner Gesamtheit rechtfertigt den Ausbau dieses Streckenabschnittes nicht, da die Belastung durch Lärm in diesem Abschnitt deutlich zunimmt. Dies muss im Interesse der Menschen ein Ausschlusskriterium sein. Denn der wesentliche Grund für den negativen Nutzen des Streckenabschnitts ist eine großflächige Verlärmung der Ortsränder. Laut vorliegender Information übersteigt diese die Lärminderung in den Zentren um das Vierfache.

b.) die prognostizierten Verkehrszahlen rechtfertigen nach allen uns bekannten Kriterien keine Neutrassierung. Es wird in der Prognose von lediglich 5000 Kfz/Tag ausgegangen. Der Schwerlastanteil beträgt unter 10%. Durch die Neutrassierung soll der Verkehr auf 8000 Kfz steigen. Der Schwerlastverkehr soll jedoch auf das Dreifache steigen. Durch die Neutrassierung würde also vor allem Schwerlastverkehr von den naheliegenden Autobahnen A7 und A38 auf die nachgeordnete Bundesstraße verlagert und dort die Anwohner massiv

beeinträchtigen. Denn eine strukturelle Erhöhung von Verkehren ist die dieser von demografischen Entwicklungen stark betroffenen Region in keinem Szenario zu erwarten.

d.) Die Prognosen berücksichtigen nicht erkennbar die Verlagerungspotentiale auf die Schiene und den Radverkehr, der durch bereits stattfindende oder im Vorhabenszeitraum geplante Maßnahmen zu erwarten ist.

e.) im genannten Abschnitt ist nach unabhängigen Berechnungen mit 21,5 Millionen Euro höheren Kosten zu rechnen, als bei der Berechnung des NKV angenommen wurde. Des Weiteren birgt insbesondere die OU Duderstadt erhebliche Kostenrisiken, vor durch den geplanten Pferdeberg-Tunnel.

f.) Die Verkehrssicherheit wird laut den Berechnungen schlechter (-9 Mio. €). Allein deshalb ist die Bauwürdigkeit des Projektes fraglich. Eine Umsetzung des Projektes widerspräche dem übergeordneten Ziel des BVWP 2030 „Verlagerung auf Teilnetze und Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit“.

5. Vierspuriger Neubau der **B247 - Mühlhausen - Bad Langensalza** (B247 - TH - OU Höngeda Großengottern - B176_B247-G11-TH-T3/4-TH - VB).

Stellungnahme:

Ein vierspuriger Ausbau ist an dieser Stelle nicht bedarfsgerecht.

Wir begründen dies wie folgt:

Der Neubau der B247 südlich der A38 ist grundsätzlich sinnvoll. Jedoch soll die Strecke zwischen Mühlhausen und Bad Langensalza autobahnähnlich vierspurig ausgebaut werden. Dies beruht auf einer veralteten Annahme: Bei der ursprünglichen Planung der vierspurigen Strecke wurde davon ausgegangen, dass die A44 Kassel - Eisenach nicht gebaut wird. Diese ist jedoch nun auf der gesamten Strecke im Bau bzw. in der Planung. Im BVWP 2015 war der Streckenabschnitt im Vordringlichen Bedarf auch nur zweispurig geplant. Lediglich im weiteren Bedarf war ein vierspuriger Ausbau angedacht. Das Land Thüringen hatte aber aufgrund der oben genannten falschen Annahme eine Planung für einen vierspurigen Ausbau vorangetrieben, welcher nun Grundlage der neuen Planung ist. Auch das Zusammenstoßen von mehreren Bundesstraßen an diesem Abschnitt rechtfertigt keine vierspurigen Ausbau, da die prognostizierten Verkehrszahlen hierfür nicht ausreichen sind. Hier sollte dringend auf die ursprüngliche Priorisierung zurückgegangen werden. Zu erwägen wäre ein dreispuriger Ausbau, wie er in anderen Teilabschnitten der B247 umgesetzt wird.

6. B281 - TH - OU Saalfeld - B4n_B281-G10-TH-T1-TH - wurde in den vordringlichen Bedarf eingeordnet.

Stellungnahme:

Das Projekt sollte nicht weiter verfolgt werden.

Wir begründen dies wie folgt:

Die derzeitig und die zu erwartende Verkehrsbelastung rechtfertigt angesichts wesentlich höherer Belastung anderer Relationen, die nicht zum Zuge kamen. keinen Neubau.

Hier zeigt sich, dass die Auswirkungen insbesondere auf den Menschen derzeit nicht angemessen berücksichtigt sind. Diese sollten stärker in die Berechnungen des NKV eingehen.

Roberto Kobelt, MdL - Verkehrspolitischer Sprecher
Matthias Schlegel, Referent Verkehr

Die Einreichung geschieht über ein Online-Formular. Die einzelnen Abschnitte werden dort entsprechend einzeln eingetragen. Der vorliegende Gesamttext ist inhaltlich gleich lautend und dient der Übersicht