

Thüringer Landesverwaltungsamt
- obere Landesplanungsbehörde -

Raumordnungsverfahren

B 281, Ortsumfahrung
Rockendorf - Krölpa - Pößneck Nord

Landesplanerische Beurteilung

vom 17.09.2012

Inhaltsverzeichnis	Seite
A. Ergebnis des Raumordnungsverfahrens	3
I. Gesamtergebnis	3
II. Maßgaben	3
III. Hinweise für das nachfolgende Verfahren	5
B. Untersuchtes Vorhaben	7
C. Angewandtes Verfahren	10
D. Beteiligte	12
E. Raumordnerische Abwägung	13
I. Überfachliche Erfordernisse	14
II. Fachliche Erfordernisse	17
1. Wirtschaft	17
2. Land- und Forstwirtschaft	21
3. Natur und Landschaft	28
4. Fremdenverkehr und Erholung	36
5. Rohstoffsicherung und -gewinnung	39
6. Verkehr	41
7. Technische Infrastruktur und technischer Umweltschutz	46
8. Bevölkerung und Siedlung	53
9. Gesundheit, Soziales und Sport, Verteidigung	58
F. Raumordnerische Gesamtabwägung	59
G Abschließende Hinweise zum Raumordnungsverfahren	67
Anlage: Übersichtskarte	
Anhang	
I. Wesentliche Ergebnisse der Anhörung	
II. Raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung	
III. Raumordnerische Natura 2000 – Verträglichkeitsprüfung	

A. Ergebnis des Raumordnungsverfahrens

I. Gesamtergebnis

Das vom Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr, Straßenbauamt Ostthüringen entsprechend den Unterlagen beantragte Vorhaben

„B 281, Ortsumfahrung Rockendorf-Krölpa-Pößneck Nord“

ist in der Kombination der Variante 4 B (Baubeginn bis Öpitz) mit der Variante 3 B (Öpitz bis Bauende) unter Beachtung der im Punkt A. II aufgeführten Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar. Diese Maßgaben beziehen sich nur auf eine Umsetzung der genannten Variantenkombination 3 B/4 B.

Darüber hinaus steht auch die Variante 6 nicht im Widerspruch zu den entsprechenden raumordnerischen Erfordernissen, wobei sie in der Gesamtbetrachtung eine nachrangige Lösung darstellt.

II. Maßgaben

1. In enger Abstimmung mit dem Thüringer Landesbergamt und den Rechtsinhabern der Bergbauberechtigungen Krölpa Nord und Schlettwein ist zu gewährleisten, dass die Beeinträchtigungen der Abbautätigkeit und somit der perspektivischen Nutzbarkeit der Lagerstätten auf ein unvermeidbares Mindestmaß reduziert werden.
Im Rahmen von Trassenoptimierungen ist der Verlust von rohstoffhöffigen Flächen zu reduzieren und die Nutzung der bereits vorhandenen Sicherheitspfeiler anzustreben, wobei die Umsetzbarkeit der Straßenplanung gewährt bleiben muss.
2. Die Funktionalität des vorhandenen land- und forstwirtschaftlichen Wegenetzes, der im Untersuchungsraum bestehenden landwirtschaftlichen Anlagen sowie der Erhalt von effektiven Bewirtschaftungsmöglichkeiten der Agrarflächen sind sowohl während der Bauphase als auch nach Abschluss der Baumaßnahme zu gewährleisten. Gegebenenfalls sind Maßnahmen zur Sicherung bzw. Wiederherstellung von Zufahrten, des Wegenetzes und der Erreichbarkeit von landwirtschaftlichen Anlagen umzusetzen. Dies ist mit den zuständigen Fachbehörden bzw. Eigentümern der betroffenen Flächen und Anlagen sowie den Bewirtschaftern detailliert und frühzeitig abzustimmen und konkret festzulegen.
3. Es sind geeignete Maßnahmen festzusetzen, um den Flächenentzug für die Landwirtschaft zu minimieren und die Auswirkungen auf die Agrarstruktur zu reduzieren. Der Trassenabstand zur Trocknungs- und Aufbereitungsanlage der Agrarprodukte Ludwigshof in Rockendorf ist so zu gestalten, dass eine fach- und qualitätsgerechte Produktion in diesem Betriebsteil gesichert bleibt. Bestehende und dinglich gesicherte Beregnungs-, Gülle- und Biogasleitungen sind für einen geordneten Betriebsablauf zu erhalten und die Funktionsfähigkeit der verlegten Dränagen zu gewährleisten.
4. Angesichts der Lage weiterer Teile des Untersuchungsgebietes in subrosionsgefährdeten Bereichen ist vor dem Beginn jeglicher Bautätigkeit mittels detaillierter Baugrunduntersuchungen das Gefährdungspotential durch Erdfallbewegungen zu erkunden und die Trassenwahl und -feinplanung so zu gestalten, dass diesbezüglich Sicherheitsmaßnahmen konsequent umgesetzt werden können.

5. Im Rahmen der weiterführenden Planungen sind die artenschutzrechtlichen Aspekte (insbesondere für die Artengruppen Fledermäuse, Amphibien und Vögel) detaillierter zu untersuchen und entsprechende CEF-Maßnahmen (Amphibienleiteinrichtungen, Fledermausüberflughilfen) zu planen. Die Bauwerke in den Bereichen mit Hauptflugrouten von Fledermäusen (z. B. Lausnitzbach) sind gemäß Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen (MAQ) so zu dimensionieren, dass ein Unterfliegen der Trasse gewährleistet werden kann.
6. Die Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung sind einzuhalten und zu beachten, um die verbleibenden bzw. teilweise neu entstehenden Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm zu minimieren und dem zu fordernden Stand der Lärminderungstechnik zu entsprechen. Dabei ist eine Optimierung des Trassenverlaufes zum verbesserten Schutz der Ortslagen unter Beachtung immissionsschutzrechtlicher Aspekte, insbesondere des § 50 BImSchG, zu prüfen.

Insbesondere sind Schutzmaßnahmen im Bereich Öpitz, Querung Talstraße/L 2368 zu prüfen, um eine spürbare Verschlechterung der Wohnsituation für einzelne Wohngrundstücke zu verhindern bzw. diese Beeinträchtigungen abzumildern.

Mit der Errichtung eines Brückenbauwerkes am Knotenpunkt Orlamünder Straße/Saalfelder Straße ist eine Beeinträchtigung von teilweise denkmalgeschützten Villen an der Saalfelder Straße nahe dieses Kreuzungsbereiches nicht auszuschließen. Diesbezüglich sind entsprechende Schutzmaßnahmen erforderlich, um eine übermäßige Beeinträchtigung der Wohnqualität und des Erscheinungsbildes des Gebäudeensembles, zu vermeiden. Hierzu sind die zuständigen Fachbehörden, die Eigentümer sowie die Stadtverwaltung Pößneck frühzeitig zu kontaktieren.
7. Die Versorgungssicherheit innerhalb des Fernwasserversorgungssystems Ostthüringen hat höchste Bedeutung und ist konsequent und abstrichslos zu gewährleisten, wobei die Fragen der Kostenübernahme für erforderliche Umverlegungen zu klären sind.

Im Hinblick auf die grundsätzliche Kritik an den vorgeschlagenen Trassenvarianten durch die Thüringer Fernwasserversorgung ist eine detaillierte fachliche Abstimmung des Vorhabens zu den Problemen der Querung der Fernwasserleitung C zwingend erforderlich. Da Querungen variantenunabhängig nicht zu umgehen sind, ist eine diesbezügliche Lösung frühzeitig zu finden.
8. Eine Führung der Trasse durch die rekultivierte Boden- und Bauschuttdeponie Pößneck-Öpitz, die dem Abfallrecht unterliegt, ist auszuschließen. Eine Inanspruchnahme von Flächen dieser mit einer Abdeckung versehenen und in die Landschaft wiedereingegliederte Deponie durch die Trasse bzw. deren Nebeneinrichtungen hat zu unterbleiben. Diesbezüglich werden Abstimmungen mit den zuständigen Fachbehörden und dem Zweckverband Abfallwirtschaft ZASO empfohlen.
9. Die Funktion bestehender Leitungsnetze bzw. -trassen der technischen Infrastruktur sowie der Fernmeldeanlagen ist aufrechtzuerhalten. Erforderliche Umverlegungen bzw. Neuplanungen sind zum frühestmöglichen Zeitpunkt mit den jeweiligen Versorgungsträgern abzustimmen.
10. Im Falle des Auftretens ur- und frühgeschichtlicher Fundstellen sind mit den zuständigen Fachbehörden die notwendigen Maßnahmen zur fachgerechten und umfassenden Untersuchung, wissenschaftlichen Dokumentation sowie der Bergung der Funde abzustimmen und durchzuführen. Um eine sachgerechte Dokumentation der Bodendenkmäler zu gewährleisten, ist der Abschluss einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabens-träger und dem Thüringischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie erforder-

lich. Eine bauvorgreifende archäologische Untersuchung und Dokumentation wird gefordert.

11. Beeinträchtigungen von Flächen des Überschwemmungsgebietes Kotschau sind konsequent zu vermeiden. Die weitere Planung hat unter der Maßgabe der Einhaltung der wasserrechtlichen Zielstellungen gemäß des Gesetzes zur Neuregelung des Wasserrechts, Artikel 1 (Wasserhaushaltsgesetz) zu erfolgen.

III. Hinweise für das nachfolgende Verfahren

- Im Hinblick auf eine Minderung der Lärmbelastungen für die Anwohner im nördlichen Teil von Rockendorf und die Belange der Agrarprodukte Ludwigshof sollten die Möglichkeiten einer Verschiebung der Trasse in nördliche Richtung im Bereich Rockendorf geprüft werden.
- Unter Verweis auf die Festlegungen im Zuge der landesplanerischen Beurteilung vom 15.09.2006 zum geplanten Gips- und Anhydritabbau im Bewilligungsfeld Schlettwein ist die Schaffung einer Anbindung in diesen Bereich für den Rohstofftransport zu prüfen, um eine diesbezügliche Minderung der Beeinträchtigung der Wohnqualität zu ermöglichen.
- Im weiteren Planverfahren sind in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden der Umfang und die Standorte der betroffenen Altablagerungen und Altlastenstandorte zu überprüfen. Hierzu wird auf die Stellungnahme der unteren Bodenschutzbehörde im Saale-Orla-Kreis und die Flächenauflistung gemäß THALIS verwiesen.
- Im Rahmen des weiteren Verfahrens sind auf der Grundlage der 16. Verordnung zum BImSchG nachvollziehbare Berechnungen über die zu erwartenden Schallimmissionen entlang der geplanten Trasse durchzuführen. Es ist zu prüfen, ob die unter § 2 der Verordnung aufgeführten Grenzwerte in vorhandenen schutzbedürftigen Gebieten in Abhängigkeit von der tatsächlichen Art der baulichen Nutzung und in geplanten Bebauungsgebieten eingehalten werden. Grundlage hierfür bildet die aktuelle Bauleitplanung.
- Entlang der Trasse sind Untersuchungen zur Ausbreitung von gas- und staubförmigen Emissionen durchzuführen, wobei Berechnungen zur Schadstoffausbreitung mit einem geeigneten Rechenmodell und eine nachfolgende Diskussion der Ergebnisse für notwendig erachtet werden. Ebenfalls sind Untersuchungen bezüglich der Auswirkungen der geplanten Bundesstraße auf die Frischluftzufuhr und die jeweiligen kleinklimatischen Verhältnisse unter besonderer Berücksichtigung von geplanten Dammaufschüttungen durchzuführen.
- In den zu erstellenden Planfeststellungsunterlagen sind Aussagen zu den den Verkehr beeinflussenden meteorologischen Ereignissen (z. B. Nebelhäufigkeiten, Neuschneehöhen usw.) einzuarbeiten und deren Rückwirkungen auf die Umwelt darzustellen.
- Im Zuge der Baumaßnahme zur B 281 zwischen Neustadt und Lausnitz konnte bereits über die Komplexmaßnahme Orlarenaturierung zwischen Neustadt und Neunhofen ein umfangreicher Maßnahmenpool für den weiteren Aus- und Neubau der B 281 baurechtlich gesichert werden. Der Entzug weiterer landwirtschaftlicher Flächen für die notwendigen A+E-maßnahmen ist zu vermeiden bzw. so gering wie möglich zu halten. Deshalb sollten alle Möglichkeiten der Kompensation genutzt werden, die keine landwirt-

schaftlichen Flächen beanspruchen und bzw. oder möglichst außerhalb des Verfahrensraumes liegen.

- Aus agrarstruktureller Sicht ist einer Entstehung von Rest- und Splitterflächen entgegenzuwirken. Es ist zu prüfen, ob durch eine Unternehmensflurbereinigung maßnahmebedingte Landverluste sowie Splitter- und Restflächen zu ordnen sind. Die vom Amt für Landentwicklung und Flurneuordnung Gera erarbeitete agrarstrukturelle Vorplanung für das Territorium ist dabei zu beachten und entsprechende Maßnahmen ggf. mit dieser Behörde abzustimmen.
- Im Hinblick auf den sich abzeichnenden immensen Flächenverbrauch für die Trasse und ihre Nebenflächen sind alle Möglichkeiten zur Minimierung der Flächeninanspruchnahme auszuschöpfen, um den erheblichen Bedenken gegenüber dem Vorhaben aus bodenkundlicher Sicht zumindest ansatzweise zu entsprechen.
- Die Flurstrukturen der landwirtschaftlichen Flächen im Untersuchungsgebiet sind so zu erhalten bzw. neu zu gestalten, dass eine langfristige und nachhaltige Bewirtschaftung ermöglicht wird. Die Nutzer von direkt oder bauzeitig entzogenen Flächen sind vom Vorhabensträger rechtzeitig über Baubeginn, genaue Lage und benötigten Flächenumfang sowie bezüglich der Zugänglichkeit zu den Nutzflächen zu informieren.
- Erdaufschlüsse (Erkundungs- und Baugrundbohrungen, Grundwassermessstellen, geophysikalische Messungen) sowie größere Baugruben sind der Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie rechtzeitig anzuzeigen, damit eine geologische und bodengeologische Aufnahme zur Erweiterung des Kenntnisstandes über das Gebiet erfolgen kann.
Ebenso ist die Übergabe der Schichtenverzeichnisse einschließlich der Erkundungsdaten und der Lagepläne durch die Bohrfirmen oder durch das beauftragte Ingenieurbüro in das Geologische Landesarchiv nach Abschluss der Maßnahme unverzüglich zu veranlassen.
- Die möglichen Auswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf den Amphibienschutz (v. a. Wanderräume und Amphibien im Frühjahr) und den Schutz der Avifauna sind im weiteren Verfahrensverlauf zu untersuchen. Speziell wird hier auf den Bereich am Baubeginn der Strecke (variantenunabhängig) hingewiesen, wo am Rand der wassergefüllten Tongrube ein Wassergraben mit Ufervegetation beginnt, der offensichtlich vom Vorhaben betroffen ist und in der Voruntersuchung weitestgehend unbeachtet blieb.
- Im Hinblick auf die Zerschneidung der natürlichen Wechsel und Wanderwege von Tierarten müssen die entsprechenden vorbeugenden Schutzmaßnahmen, wie Wildschutzzäune, moderne technische Wildwarnsysteme usw. zu beiden Seiten der Straßenführung mitgeplant werden. Weiterhin ist zu prüfen, wo die Möglichkeit zur Errichtung von Wildüberführungen bzw. von Durchlässen an den Fernwechsellinien besteht. Ebenso ist vorzusehen, dass die neu angelegten Straßenränder mit Saatgutmischungen begrünt werden, die für Wild unattraktiv sind und masttragende Baumarten als Straßenrandbepflanzung vermieden werden.
- Bei der Umsetzung weiterer Planungsschritte ist angesichts der Größe des Untersuchungsraumes eine Überarbeitung und Aktualisierung der Datengrundlagen der Umweltverträglichkeitsstudie vorzunehmen. Sowohl bei Fledermäusen als auch bei Vögeln blieben vorkommende Arten im Untersuchungsraum unbeachtet. Es ist eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung durchzuführen, die die Wirkungen auf Fledermäuse und

Amphibienarten des Anhang IV der FFH-Richtlinie sowie die Arten der Vogelschutzrichtlinie umfassend berücksichtigt.

- Die Querung von Wanderwegen durch die Trasse sollte in einer Form erfolgen, das die Erholungsfunktion des Raumes nicht wesentlich beeinträchtigt wird.
- Für den im Zuge des weiteren Verfahrens aufzustellenden landschaftspflegerischen Begleitplan zur Eingriffsminimierung wird empfohlen, Ersatzmaßnahmen für die betroffenen Fließgewässer einzuplanen. Es sind solche Maßnahmen aufzunehmen, die sich langfristig selbst tragen und keinen weiteren Pflegeaufwand in Anspruch nehmen. Dabei bieten sich im Untersuchungsgebiet Fließgewässer an, deren Gewässerstrukturen und Durchgängigkeit im Rahmen der Realisierung der EU-Wasserrahmenrichtlinie zu verbessern sind.
- Bei der Planung der Bauvorbereitung sollte darauf geachtet werden, dass die Maßnahme unter möglichst geringen Eingriffen in den Verkehrsablauf erfolgen sollte. Die evtl. notwendigen Vollsperrungen sind auf die Kreuzungs- und Knotenpunktbereiche zu begrenzen. Die Knotenpunkte mit dem nachgeordneten Netz sind schwerverkehrsgerecht zu gestalten, evtl. Abbiegespuren und Aufstell-/Wartespuren sind entsprechend zu dimensionieren.
- Die Erreichbarkeit der Gewerbestandorte während der Straßenbaumaßnahme ist zu gewährleisten. Weiterhin ist eine effiziente Anbindung der Gewerbebereiche im Raum Krölpa-Pößneck zu garantieren, um den Schwerverkehr optimal und verträglich an die Bundesstraße zu leiten.
- Bei der weiteren Vorbereitung und nachfolgenden Realisierung der Baumaßnahme sind die allgemeinen Verhaltensregeln zum Schutz von Anlagen der technischen Infrastruktur zu beachten und einzuhalten. Hierbei ist die frühzeitige detaillierte Abstimmung mit den Ver- und Entsorgungsträgern sowie mit der Deutschen Bahn AG zu gewährleisten.
- Im weiteren Planverfahren sind der Zweckverband Wasser und Abwasser Orla sowie der Eigenbetrieb der Gemeinde Krölpa mit dem dann konkretisierten Trassenverlauf einzubeziehen. Abzustimmen sind dann Detailfragen, u. a. zu evtl. erforderlicher Aufnahme von verschmutztem Oberflächenwasser in Kanäle im Hinblick auf die anfallenden Mengen und das Erfordernis zur Behandlung.
- Zur Berücksichtigung der Belange des vorsorgenden Bodenschutzes ist bei der Errichtung von Bauwerken sicherzustellen, dass die umliegenden Böden nicht negativ durch Sickerwässer beeinträchtigt werden.

B. Untersuchtes Vorhaben

Gegenstand des Verfahrens ist der Neubau der Ortsumfahrung Rockendorf-Krölpa-Pößneck Nord im Zuge der B 281.

Das Vorhaben ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes 2003 und im vordringlichen Bedarf eingeordnet. Hier war jedoch noch von drei Einzelvorhaben ausgegangen worden (OU Pößneck, OU Krölpa, OU Rockendorf), wobei zwischen diesen Einzelvorhaben eine Weiternutzung (Ausbau im Bestand) der jetzigen B 281 in Teilabschnitten vorgesehen war. Die Maßnahme ist insgesamt eingebunden in den großräumigen Ausbau der B 281 zwischen Saalfeld und Mittelpöllnitz/Anschluss B 2 mit teilweise bereits realisierten bzw. teilweise noch

in der Vorbereitung befindlichen Ortsumfahrungen und der angestrebten besseren Anbindung des Raumes an die BAB A 9.

Baubeginn für das Vorhaben ist der östliche Endpunkt der Planung für die Ortsumgehung Könitz im Zuge der B 281. Das Bauende wurde durch den Vorhabensträger in den westlichen Eingangsbereich von Oppurg (Höhe Bahnhof) verlegt, um eine Vergleichbarkeit der ursprünglich vorgesehenen Varianten mit den in der Weiterführung des Verfahrens neu eingestellten Trassenvorschlägen zu ermöglichen (siehe hierzu Pkt. C dieser landesplanerischen Beurteilung). Die Länge der Baustrecke variiert dabei je nach Variante zwischen 11,923 km (V 3 B) und 13,655 km (V 7). Dabei sind jedoch erhebliche Unterschiede zwischen den Varianten beim Verhältnis zwischen Trassenneubau-Abschnitten und Ausbaubereichen der vorhandenen Strecke zu verzeichnen.

Im Landesentwicklungsplan des Freistaates Thüringen, der das Gesamtkonzept der räumlichen Entwicklung für das Land und seine Teilräume darstellt, ist die B 281 von Saalfeld bis zur Anschlussstelle Triptis der A 9 als landesbedeutsame Entwicklungsachse ausgewiesen. Unter G 3 - 8 RP-OT wird präzisiert, dass ein raumplanerischer Schwerpunkt in der Anbindung des Raumes um das Städtedreieck am Saalebogen an das Netz der Autobahnen besteht. Als Aus- und Neubaumaßnahme wird dabei speziell die B 281 mit den geplanten Ortsumfahrungen für Pößneck, Rockendorf und Krölpa aufgeführt.

Für die Trassenführung innerhalb des zu untersuchenden Streckenabschnittes wurden im Vorfeld mehrere Varianten diskutiert. Im März 2008 erfolgte eine Unterbrechung des Raumordnungsverfahrens (siehe hierzu Pkt. C dieser landesplanerischen Beurteilung), um weitergehende Untersuchungen durchzuführen.

In das Verfahren wurden letztendlich 6 Trassenvarianten eingestellt.

Als Vorzugslinie des Vorhabensträgers wurde die **Variante 4 B** vorgesehen. Sie beginnt - wie auch alle Alternativvarianten - ca. 600 m westlich der Ortslage Rockendorf und knüpft hier an die geplante Ortsumfahrung Könitz an. Der Endpunkt der Trasse befindet sich in Höhe des Bahnhofes Oppurg, was ebenfalls bei allen Varianten identisch ist. Die Baulänge der Variante 4 B beträgt 12,501 km, wobei im östlichen Teilabschnitt die bereits ausgebaute Ortsumfahrung Pößneck-Ost aufgenommen wird und ein Ausbau der bestehenden B 281 bis Oppurg vorgesehen ist.

Zum Schutz der Wohnbebauung an der Bärenleite und der Waldsiedlung in Pößneck wird die Variante 4 B in einer geschlossenen Einhausung (Tunnelbauwerk in offener Bauweise) auf einer Länge von ca. 0,9 km geführt.

Die **Alternativvariante 1 C** schwenkt im Gegensatz zur Vorzugsvariante bei Rockendorf deutlich nördlich ab und umgeht auch die Ortslagen Zella und Schlettwein nördlich. Im weiteren Verlauf wird die Trasse vor Erreichen der Orlamünder Straße in einen Tunnel geführt. Dieser erstreckt sich auf einer Länge von ca. 1,2 km bis zum östlichen Bereich der Wohnbebauung an der Waldstraße. Im Anschluss werden die Waldstraße, die Straße Am Teichrasen und ein dazwischen liegendes Teichgebiet mit einer 310 m langen Talbrücke überquert. Im östlichen Teil erfolgt eine identische Führung wie bei der Vorzugsvariante. Im östlichen Teil erfolgt eine identische Führung wie bei der Vorzugsvariante. Die Baulänge der Variante 1 C beträgt 12,908 km.

Die **Alternativvariante 3 B** weist bis zum Gewerbegebiet Rockendorf eine identische Führung mit der Vorzugsvariante auf und verläuft im Anschluss bis zur Ortslage Öpitz etwas südlich der Variante 4 B. Im Bereich der Querung des Krietschenweges zwischen Schlettwein und Öpitz ist die Trassenführung kurzstreckig identisch mit der Vorzugsvariante, bevor die Trasse am Katzenstein nach Südosten abschwimmt und den Verlauf der vorhandenen B 281 bis zum Bauende aufnimmt. Im Bereich der zum Kreisverkehr umgebauten Rotasym-Kreuzung wird die B 281 mit dem städtischen Straßennetz verknüpft, wobei der Kreisverkehr mit einem Brückenbauwerk überspannt wird. Die nächste Anbindung des städtischen Straßennetzes erfolgt in Höhe des zur Landesgartenschau 2000 angelegten Parkplatzes.

Die Baulänge der Variante 3 B beträgt 11,923 km, wobei hier der deutlich längste Ausbauteil aller Varianten zu verzeichnen ist.

Die **Alternativvariante 6** verläuft bis zum Gruneberg (westlich Sportplatz Pößneck) identisch mit der Vorzugsvariante, danach schwenkt sie etwas nordwestlich von der Variante 4 B ab in Richtung Waldstraße. Dieses Wohngebiet wird mit einem ca. 850 m langen Tunnelbauwerk unterquert. Weiter verläuft die Trasse zwischen der Deponie und dem Gewerbegebiet „Am Teichrasen“. Hier wird der Knotenpunkt Pößneck Nordost angelegt und die zu verlegende L 1108 n angebunden. Zu möglichen Rückbaumaßnahmen aus betreffendem Teilstück der L 1108 alt erfolgten keine Aussagen.

Nach dem Knotenpunkt schwenkt die Trasse nach Süden in Richtung des zur Landesgartenschau angelegten Parkplatzes ab. In Höhe des Parkplatzes wird der Knotenpunkt Pößneck Ost eingerichtet, wo die B 281 n angebunden werden soll. Im weiteren Verlauf wird im Wesentlichen die Trasse der B 281 alt aufgenommen.

Die Baulänge der Variante 6 beträgt 12,787 km.

Die **Alternativvariante 7** weist bis zur Querung der L 2368 die gleiche Linienführung wie die Variante 1 C auf, umgeht die Ortslagen Zella und Schlettwein also nördlich. Danach schwenkt die Trasse in nordöstliche Richtung ab und erreicht dann das Waldgebiet der Vorderen Heide. Diese Waldfläche wird bis zum Erreichen der L 1108 nördlich des Gemeindeberges auf einer Länge von ca. 3,0 km durchschnitten. Im Zuge der Querung des Waldbereiches wird aufgrund der topographischen Verhältnisse die Anlage eines 395 m langen Tunnelbauwerkes erforderlich. Hierbei kommt es zu Einschnitten mit Tiefen von bis zu 21 m sowie zur Anordnung von Dammbauwerken mit einer Höhe von bis zu 13 m. Nach der Querung der L 1108 erfolgt die nördliche Umfahrung des FND Rehmer Moor und danach das Abschnen der Trasse bis zum neu zu errichtenden Knotenpunkt Oppurg (Einmündung K 210) und weiter bis zur B 281 alt.

Die Trassenführung der Variante 7, insbesondere im Bereich Rehmer See, führte in der Vorplanung zu Verbotstatbeständen im Sinne des europarechtlichen Artenschutzes und somit zum Ausschluss dieser Variante. Mit der Einordnung des Brückenbauwerkes am Rehmer See soll der Biotopverbund in verbesserter Form gewahrt bleiben und der Ausschluss der Trasse aus artenschutzrechtlicher Sicht kann hinfällig werden.

Die Variante 7 weist eine Baulänge von 13,655 km auf, wobei bei dieser Trasse als einziger Variante davon ausgegangen werden muss, dass eine Nutzung der alten Trassenführung praktisch nicht möglich wird.

Die **Alternativvariante 10** verläuft bis zum Bereich Gruneberg (nordwestlich Sportplatz Pößneck) identisch mit der Vorzugsvariante. Im weiteren Verlauf schwenkt die Trasse stark nach Norden in Richtung Waldgebiet der Heide ab. Das Tal der Kuhteiche wird dann mit einem 310 m langen Brückenbauwerk gequert. Die Trasse schwenkt dann nach Osten ab, wobei der gesamte bebaute Bereich an der Waldstraße nördlich umgangen wird. Danach erfolgt ein Abschnen der Trasse in südöstliche Richtung, die Deponie wird dabei südlich umgangen. Nach dem zu errichtenden Knotenpunkt zur Verknüpfung mit der L 1108 n verläuft die Variante 10 zwischen Kläranlage und Ortslage Köstitz und erreicht in Höhe der K 503 die B 281. Auch bei Variante 10 wird eine Trassenverlegung der L 1108 erforderlich; Angaben zu Rückbaumöglichkeiten erfolgten hier nicht.

Die Baulänge der Variante 10 beträgt 13,263 km, die Nutzung der bestehenden B 281 östlich von Pößneck ist zwar weitergehender möglich als bei Variante 7, aber dennoch relativ stark eingeschränkt.

Aus Gründen der besseren Vergleichbarkeit hat der Vorhabensträger die Endpunkte aller Varianten im Bereich Bahnhof Oppurg festgelegt. Diese Verfahrensweise wurde durch die am Verfahren Beteiligten nicht thematisiert oder beanstandet.

Hinsichtlich der Kosten für die Trasse, die jedoch für die raumordnerische Bewertung des Vorhabens nicht vordergründig von Relevanz sind, sind teils erhebliche Unterschiede zu konstatieren. Die mit deutlichem Abstand kostengünstigste Variante stellt die Variante 3 B mit Gesamtkosten von ca. 54,1 Mio € dar, die kostenintensivste Lösung ist die Variante 1 C mit Gesamtkosten von ca. 115,3 Mio €. Die anderen Varianten bewegen sich in einem Kostenrahmen zwischen 78,5 Mio € und 87,7 Mio €.

Zielstellung der Ortsumfahrungen ist es einerseits, durch die B 281 eine schnelle und verkehrsgünstige Verbindung des Raumes Saalfeld/Rudolstadt an die BAB A 9 zu gewährleisten und andererseits den Durchgangsverkehr durch die Ortslagen zu minimieren und somit für die ortsansässige Wohnbevölkerung einen spürbaren Entlastungseffekt zu erzielen. Die Betroffenheiten von bisher wenig verkehrsbelasteten Wohnbereichen sollten dabei in möglichst engen Grenzen gehalten werden. Dabei muss jedoch festgehalten werden, dass für die Stadt Pößneck weiterhin von einem hohen Anteil an Quell- und Zielverkehr auszugehen sein wird.

Von den im Bundesverkehrswegeplan ursprünglich vorgesehenen und dort fixierten Vorhaben mit den lfd. Nr. 111, 112 und 113 für einzelne Ortsumfahrungen von Rockendorf, Krölpa und Pößneck (Variante Bedarfsplan) mit teilweiser Nutzung der vorhandenen B 281 wurde stark abgewichen, der hier noch vorgesehene Kostenrahmen von insgesamt ca. 28,2 Mio € wird von allen Varianten deutlich übertroffen.

C. Angewandtes Verfahren

Das Straßenbauamt Ostthüringen hat als Vorhabensträger mit Schreiben vom 27.11.2007 die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens für das Vorhaben „Ortsumfahrung Rockendorf-Krölpa-Pößneck Nord“ im Zuge der B 281 beantragt.

Das ROV wurde durch die obere Landesplanungsbehörde am 30.11.2007 eröffnet. Das Verfahren wurde in Abstimmung mit der Straßenbaubehörde des Freistaates Thüringen unterbrochen; dies wurde allen Beteiligten mit Schreiben vom 07.03.2008 bekanntgegeben. Grund hierfür waren vorrangig die Forderungen seitens der Stadt Pößneck bzw. die Ergebnisse der Einwohnerversammlungen in der Stadt nach einer Erweiterung des Untersuchungsraumes.

Nach einer erneuten Antragskonferenz am 02.04.2008 zur Festlegung des neuen Untersuchungsraumes erfolgten im Auftrag des Vorhabensträgers weitere Studien zu möglichen Varianten und deren Umweltverträglichkeit. Im Zuge der grundhaften Überarbeitung der Verfahrensunterlagen erfolgten mehrfach Abstimmungen zwischen dem Planungsträger und der verfahrensführenden Behörde.

Die Wiederaufnahme des ROV erfolgte danach mit Schreiben der oberen Landesplanungsbehörde vom 16.08.2011.

Alle Beteiligten wurden entsprechend § 22 (5) ThürLPIG gebeten, ihre schriftliche Stellungnahme bis zum 30.09.2011 abzugeben. Die Planungsunterlagen wurden hierzu auf der Homepage des Thüringer Landesverwaltungsamtes veröffentlicht.

Darüber hinaus erfolgte die öffentliche Auslegung der gesamten Vorhabensunterlagen in den betroffenen Kommunen.

Mit Schreiben vom 30.11.2011 wurden alle diejenigen Beteiligten, die sich innerhalb der o. g. Frist nicht geäußert hatten, nochmals aufgefordert, zum Vorhaben bis zum 12.12.2011 eine Stellungnahme abzugeben.

Das ROV schließt nach § 21 (1) ThürLPIG eine raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung (siehe Anhang II) auf der Grundlage einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ein.

Mit dieser UVS wurden die Auswirkungen dieses Vorhabens auf die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen, Wasser, Boden, Luft, Klima, Landschaft sowie Kultur- und sonstige

Sachgüter unter Berücksichtigung des Standes und des Detaillierungsgrades der Planung ermittelt, beschrieben und bewertet.

Weiterhin ist eine raumordnerische Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung (siehe Anhang III) Bestandteil der landesplanerischen Beurteilung, da innerhalb des Untersuchungsraumes Teilbereiche von Natura 2000-Gebieten liegen und deren Betroffenheit von dem Vorhaben nicht ausgeschlossen werden konnte.

Gegenstand des ROV (vgl. Punkt B dieser landesplanerischen Beurteilung) sind die im Verlauf der Untersuchungen ermittelten und in den Unterlagen dargestellten Linienführungen nach den Varianten 1 C, 3 B, 4 B, 6, 7 und 10. Zur Entwicklung und der letztendlichen Auswahl der Varianten bzw. deren Bezeichnung wird auf den Erläuterungsbericht, Band 1, 5.3 verwiesen (Übersicht).

Bestandteil der Unterlagen für alle am Verfahren Beteiligten (vgl. Punkt D) sind:

- Erläuterungsbericht
- Kurzfassung der Umweltverträglichkeitsstudie und Zusammenfassung des Variantenvergleiches
- Übersichtskarte (1 : 25.000)
- Übersichtslageplan mit Variantendarstellung (1 : 10.000)
- Lagepläne der einzelnen Varianten (1 : 5.000)
- Übersichtspläne der Varianten auf Basis Realnutzungskarte bzw. Raumwiderstandskarte (1 : 10.000)
- Höhenpläne der Varianten (1 : 10.000)
- Verkehrsuntersuchung
- Ergebnisse der UVS, Textteil und Kartenteil
- FFH-Vorprüfungen FFH-Gebiet und Vogelschutzgebiet
- Fortschreibung Abschätzung Luftschadstoffbelastungen
- Baugrundtechnische Untersuchungen zur Sicherung gegen Erdfälle.

Für die im Rahmen der Projektüberarbeitung und der Erweiterung des Untersuchungsraumes erfolgten Änderungen fanden neben der Antragskonferenz vom 02.04.2008 mehrere Abstimmungen des Vorhabensträgers mit den beteiligten Kommunen bzw. ausgewählten Fachbehörden statt.

In Vorbereitung der raumordnerischen Abwägung und der Erstellung der Raumordnungsunterlagen erfolgten mehrere Ortsbesichtigungen sowie Erörterungen und Abstimmungen zwischen dem Vorhabensträger und der oberen Landesplanungsbehörde. Weiterhin fanden Diskussionsrunden vor Ort mit Stadtverordneten bzw. Bürgerinitiativen statt.

Die Öffentlichkeit wurde gemäß § 22 (6) ThürLPIG in das Verfahren einbezogen. Die am Verfahren beteiligten Kommunen wurden gebeten, die Antragsunterlagen nach ortsüblicher Weise für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen. Gegenüber der oberen Landesplanungsbehörde wurde die fristgerechte Bekanntmachung und Auslegung nachgewiesen.

Das ROV für das Vorhaben „Ortsumfahrung Rockendorf-Krölpa-Pößneck Nord“ im Zuge der B 281 wird mit dem Datum dieser landesplanerischen Beurteilung abgeschlossen.

Das Ergebnis wird allen Beteiligten übergeben und der Öffentlichkeit durch Auslegung in den betroffenen Kommunen bekannt gemacht (siehe hierzu auch Pkt. G, Abschließende Hinweise zum ROV).

Darüber hinaus wird die landesplanerische Beurteilung auf der Homepage des TLVwA veröffentlicht.

D. Beteiligte

In der nachfolgenden Tabelle sind die von der oberen Landesplanungsbehörde angeschriebenen Beteiligten aufgeführt. Ist kein Datum verzeichnet, so wurde von dem betreffenden Beteiligten keine Stellungnahme abgegeben.

Nr.	Beteiligte	Datum der Stellungnahme
1	Stadt Pößneck	16.12.2011
2	Gemeinde Krölpa	15.12.2011
3	VG Oppurg	14.10.2011
4	Gemeinde Unterwellenborn	14.11.2011
5	LRA Saale-Orla-Kreis	24.10.2011
6	LRA Saalfeld-Rudolstadt	27.09.2011
7	TLVwA, Referat 410 Naturschutz	10.11.2011
8	TLVwA, Referat 420 Immissionsschutz	07.10.2011
9	TLVwA, Referat 430 Abfallwirtschaft	10.10.2011
10	TLVwA, Referat 440 Wasserwirtschaft	29.09.2011
11	TLVwA, Referat 460 Ländlicher Raum	04.10.2011
12	Regionale Planungsgemeinschaft Ostthüringen	22.06.2012
13	TLVwA, Referat 550 Öffentlicher Gesundheitsdienst	23.09.2011
14	Landwirtschaftsamt Zeulenroda	gem. Stgn. mit Nr. 11
15	Amt für Landentwicklung und Flurneuordnung Gera	11.10.2011
16	Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie	27.09.2011
17	Thüringer Landesanstalt für Denkmalpflege und Archäologie (Dienststellen Weimar und Erfurt)	27.09.2011/ 19.09.2011
18	TMLFUN, Referat 26 Waldbau und Waldarbeit	26.09.2011
19	Thüringer Landesbergamt	30.09.2011
20	E.ON Thüringer Energie AG	28.09.2011
21	Verbundnetz Gas AG	13.09.2011
22	Deutsche Telekom AG	23.01.2012
23	Deutsche Bahn AG	24.08.2011
24	Bundeswehr, Wehrbereichsverwaltung Ost	01.09.2011
25	IHK Ostthüringen	29.09.2011
26	Thüringer Bauernverband e. V.	27.02.2012
27	BUND, Landesverband Thüringen	06.01.2012
28	NABU, Landesverband Thüringen	10.12.2011
29	Grüne Liga Thüringen	-
30	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald	23.09.2011
31	Kulturbund für Europa e. V.	-
32	Arbeitskreis Heimische Orchideen	20.09.2011
33	Thüringer Landesangelfischereiverband	06.09.2011
34	Landesjagdverband Thüringen e. V.	28.09.2011
35	Arbeitsgruppe Artenschutz Thüringen e. V.	15.12.2011
36	Verband für Angeln und Naturschutz Thüringen e. V.	29.09.2011
37	Thüringer Fernwasserversorgung	11.10.2011
38	Zweckverband Wasser und Abwasser Orla	26.09.2011
39	Forstamt Neustadt/Orla	gem. Stgn. mit Nr. 18

Darüber hinaus wurden nachrichtlich informiert:

- TMBLV, Referat 25 (jetzt: Referat 34, Landesplanung)
- Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr
- TLVwA, Referat 540 Planfeststellungsverfahren
- TLVwA, Presse/Öffentlichkeit

Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung äußerten sich:

- Orla Zechstein GmbH
- Maxit Baustoffwerke GmbH
- Agrarprodukte Ludwigshof e. G. und LuRA Agrarhandelsgesellschaft mbH über die beauftragte Anwaltskanzlei
- Anwaltskanzlei Dr. Oldenburg
- Bürgerinitiative Pößneck-Nord
- Bürgerinitiative Zella
- Bürgerinitiative Trannroda
- 11 Privateinwender

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 sowie der sonstigen ermittelten Tatsachen.

Die Grundlage für die landesplanerische Beurteilung bildeten:

- das Raumordnungsgesetz (ROG) vom 22.12.2008
- das Thüringer Landesplanungsgesetz (ThürLPIG) vom 15.05.2007
- der Landesentwicklungsplan (LEP) des Freistaates Thüringen vom 29.10.2004
- der Regionalplan Ostthüringen, Genehmigung vom 16.04.2012.

Die raumordnerische Bewertung erfolgt für die in den Verfahrensunterlagen dargestellten und beschriebenen Varianten.

In den nachfolgenden Abschnitten werden die Erfordernisse verschiedener Belange der Raumordnung als Maßstab der Bewertung angeführt und ausschließlich die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den jeweiligen Erfordernissen gewertet. Die Stellungnahmen der Beteiligten werden dem Vorhabensträger in Kopie übergeben.

I. Überfachliche Erfordernisse

- Es ist anzustreben, gleichwertige Lebensverhältnisse in den Teilräumen Thüringens herzustellen. Deren Angleichung an die Bedingungen der alten Länder sowie eine demographische Stabilisierung in allen Landesteilen ist zentrale Aufgabe der Landesentwicklungspolitik. Um in ländlichen Gebieten die Tragfähigkeit von Infrastruktur und Versorgungseinrichtungen zu sichern, ist eine langfristig orientierte Strategie zur Bewahrung oder Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Landesteilen gefordert (LEP, 1).
- Eine der zentralen Lage Thüringens in Deutschland und Europa angemessene, moderne Verkehrsinfrastruktur trägt dazu bei, den Leistungsaustausch mit den deutschen und europäischen Metropolen zu verbessern und die Erreichbarkeit aller Landesteile zu gewährleisten (LEP, 1).
- Durch die Verbesserung der Erreichbarkeit aller Landesteile werden der Leistungsaustausch zwischen den Zentren verbessert sowie gleichwertige Mobilitätschancen vor allem im ländlichen Raum gesichert (LEP, 4.1.1).
- Der schrittweise und bedarfsgerechte Ausbau des Verkehrsnetzes soll in den Thüringer Regionen gesichert werden. Dabei soll dem Ausbau vorhandener Verkehrswege Vorzug vor dem Neubau eingeräumt werden. Die Flächeninanspruchnahme soll möglichst gering gehalten und die Zerschneidung großer zusammenhängender Freiräume vermieden werden. Beim Verkehrswegeneubau und –ausbau ist den Erfordernissen des Naturschutzes, der Landschaftspflege, des sparsamen Flächenverbrauchs und des Umweltschutzes Rechnung zu tragen (LEP, 4.1.4).
- Auf den großräumig bedeutsamen Straßenverbindungen sollen ergänzend zum Ausbau der europäischen Verbindungen schrittweise Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der möglichen Reisegeschwindigkeit vorgesehen werden (LEP, 4.1.13).
- Die Eigenentwicklung der ostthüringischen Städte und Gemeinden im ländlichen Raum soll angepasst an die teilräumlichen und lokalen Potenziale und Gegebenheiten erfolgen. Dabei sollen die Standortvorteile der zentralen Orte hinsichtlich ihrer gebündelten Infrastrukturausstattung sowie ihrer verkehrlichen Netzknottenfunktion genutzt werden (RP-OT, G 1-4).
- Der Entwicklung der regionsprägenden Kulturlandschaften mit besonderer Eigenart, u. a. der Orlasenke und der Uhlstädter Heide, soll bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen ein besonderes Gewicht beigemessen werden. Die Erhaltung von Eigenart, Vielfalt und Schönheit der jeweiligen Kulturlandschaft beeinflusst wesentlich die Lebensqualität und die Standortfaktoren und leistet einen außerordentlich wichtigen Beitrag zur Bewahrung lokaler und regionaler Identität. Die Verwirklichung des Plansatzes soll unangemessene und schädigende Eingriffe in gebietstypische Prägungen und Besonderheiten der Kulturlandschaften einschließlich der Siedlungsformen vermeiden (RP-OT, G 1-5).
- Die in der Planungsregion Ostthüringen ausgewiesenen Mittelzentren haben vielfältige Aufgaben zur Wahrnehmung ihrer regional bedeutsamen Funktionen. Dabei sind für die Stadt Pößneck folgende Entwicklungsrichtungen besonders zu berücksichtigen:
 - Fortsetzung der innerstädtischen Entwicklung mit dem Schwerpunkt der Nachnutzung innerstädtischer Brachflächen.

- Fortführung der interkommunalen Zusammenarbeit entlang der landesbedeutsamen Entwicklungsachse in der Orlasenke.
- Realisierung der Ortsumgehung Pößneck im Zuge der B 281 (RP-OT, G 1-15).
- Die Stadtzentren Zentraler Orte sollen mit bedarfsgerechter verkehrstechnischer Erschließung als multifunktionale Erlebnisbereiche mit attraktiver städtebaulicher Gestaltung mit einer komplexen räumlichen Verbindung der Funktion Handel, Dienstleistung, Versorgen, Erholen, Wohnen und Arbeiten bevorzugt entwickelt werden (RP-OT, G 2-2).
- Zur Sicherung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung soll die Flächeninanspruchnahme deutlich reduziert werden (RP-OT, G 2-5).
- Die innerstädtischen Grünsysteme der Zentralen Orte sollen mit den siedlungsnahen Freiräumen im Umland verknüpft werden.
Vor allem in den durch Raumansprüche stärker belasteten Gebieten im Umfeld der Zentralen Orte sollen größere zusammenhängende Freiräume als Ausgleich- und Regenerationsräume für Erholung, das Klima, die Wasserwirtschaft, den Schutz von Natur und Landschaft sowie zur siedlungs- und landschaftsräumlichen Gliederung erhalten und gestaltet werden (RP-OT, G 2-8).
- Im Verlauf der genannten Räume entlang von Fluss- und Bachtälern bzw. Straßen, u. a. im Tal der Orla und Kotschau zwischen Triptis und Könitz, soll die Herausbildung von geschlossenen Siedlungsbändern vermieden werden. Dem Erhalt von Grün- und Freiflächen soll angemessen Rechnung getragen werden (RP-OT, G 2-15).

Die in das Verfahren eingestellten Trassenkorridore für die geplante Ortsumfahrung durchqueren mit den einzelnen Varianten ein Gebiet, welches dem ländlichen Raum zugeordnet wird (vgl. RP-OT, Karte 1-1 Raumstruktur).

Gemäß LEP handelt es sich teilweise um einen Raum mit besonderer Bedeutung für die Landwirtschaft sowie im Randbereich um einen Raum mit ökologisch besonders bedeutsamen Landschaften (vgl. hierzu LEP, Karte 2 - Freiraumstruktur).

Das gegenwärtige Erscheinungsbild des betrachteten Raumes ist relativ vielgestaltig, wobei der ökologisch und landschaftsbildprägend wertvolle Bereich südlich der jetzigen B 281 mit dem FFH-Gebiet „Zechsteinriffe in der Orlasenke“ und dem NSG „Pinsenberg“ bzw. „Buchenberg bei Krölpa“ durch die Trasse nicht beeinträchtigt wird. Hingegen ist von einer – je nach Variante – unterschiedlich intensiven Zerschneidung des von der landwirtschaftlichen Nutzung geprägten Raumes nördlich von Rockendorf und Krölpa auszugehen. Dabei kommt es auch zu einer Zerschneidung der Vorranggebiete Landwirtschaftliche Bodennutzung LB 107 (alle Varianten) und LB 78 (Varianten 1 C und 7) gemäß Regionalplan Ostthüringen.

Insofern ist zumindest von einer Beeinträchtigung der Funktionen, die der ländliche Raum im betreffenden Territorium zu erfüllen hat, auszugehen. Eine Erfüllung der diesbezüglichen Aufgaben erscheint zwar prinzipiell noch möglich, wird jedoch durch direkte Flächeninanspruchnahme und Zerschneidungseffekte teilweise spürbar erschwert.

Der untersuchte Raum wird einerseits von den Siedlungen im Westen mit relativ kleinteiligen Gewerbeflächen und andererseits von der städtisch geprägten Bebauung in Pößneck charakterisiert. Der nördliche Teil hingegen ist neben den Agrarflächen von den Waldgebieten der Uhlstädter Heide gekennzeichnet.

Die Trassenkorridore mit ihren Varianten sind zwar prinzipiell noch mit den Entwicklungszielen des LEP und RP Ost vereinbar und können den typischen Charakter des Raumes zumindest weitgehend erhalten. Ungeachtet dessen ist davon auszugehen, dass von allen Varianten eine Einschränkung der landwirtschaftlichen und teilweise auch der Erholungsnutzungen hervorgerufen würde, die nicht unerhebliche Beeinträchtigungen zur Folge haben können. Dabei nimmt die Intensität dieser Beeinträchtigungen mit der Ortsferne der Trasse in Bezug auf die Siedlungen zu. Vor allem der Eingriff in den zusammenhängenden größeren Freiraum im Waldgebiet der Heide im Zuge der Variante 7 ist als nicht unwesentliche Beeinträchtigung einzustufen, zumal mit dieser Variante zusätzlich auch ein relativ umfassender Flächenverlust für die Landwirtschaft verbunden ist.

Die Kritik der beteiligten Fachbehörden und der Agrarbetriebe an der erheblichen Flächeninanspruchnahme von landwirtschaftlich wertvollen Bereichen wird auch anhand der ohnehin eingetretenen Verluste an hochwertigen Böden im Orlatal durch die im weiteren Umfeld bereits realisierten Ortsumgehungen verdeutlicht. Es wird darauf verwiesen, dass für eine dauerhafte, effiziente und verantwortungsvolle Ressourcennutzung der Erhalt der Bodenfunktion und insbesondere eine deutlich zu reduzierende Flächeninanspruchnahme unabdingbar wird.

Als Mittelzentrum ist die Stadt Pößneck unmittelbar vom Vorhaben betroffen, die angrenzenden Orte Rockendorf, Krölpa, Rehmen und Oppurg sind Bestandteil des Grundversorgungsbereiches Pößneck. Eine Einschränkung bzw. Beeinträchtigung bezüglich der Wahrnehmung der zentralörtlichen Funktionen von Pößneck durch die Realisierung des Vorhabens kann praktisch ausgeschlossen werden. Die vielfältigen Beziehungen zu den benachbarten Kommunen im Grundversorgungsbereich werden nicht gestört, da weiterhin von einer günstigen Erreichbarkeit der Stadt Pößneck aus allen Umlandgemeinden ausgegangen werden kann.

Der Neubau der B 281 im Bereich Krölpa-Pößneck dient in erster Linie einer effektiven und schnelleren Verbindung des Wirtschaftsraumes um Saalfeld mit der BAB A 9. Für die bessere Wahrnehmung der Funktion der B 281 als Entwicklungsachse sind hierzu in der Vergangenheit bereits mehrere Verkehrsvorhaben umgesetzt worden bzw. in Vorbereitung. Weiterhin soll eine wesentliche Entlastung der Ortslagen vom Durchgangsverkehr, der gemäß Verkehrsprognose noch deutlich zunehmen soll, erzielt werden, um die Wohnqualität der Anlieger spürbar zu verbessern.

Damit werden sowohl Zielstellungen des LEP als auch des Regionalplanes Ostthüringen umgesetzt, die für den Raum Pößneck, aber auch für den Bereich Saalfeld deutliche Verbesserungen der räumlichen Verknüpfung zu den Nachbarregionen und zur europäisch bedeutsamen Verkehrsachse der A 9 erbringen. Es werden somit Voraussetzungen erfüllt, um den Festlegungen des LEP zur Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Landesteilen und zur Förderung eines weiteren wirtschaftlichen Aufschwungs und Strukturwandels zu entsprechen.

Sowohl im LEP als auch im Regionalplan Ostthüringen ist die B 281 im funktionalen Verkehrsnetz als großräumig bedeutsame Straßenverbindung eingeordnet. Ein raumplanerischer Schwerpunkt ist dabei ihr Ausbau und damit die verbesserte Anbindung des Raumes um das Städtedreieck am Saalebogen an das Autobahnnetz.

Darüber hinaus ist das Vorhaben zum Bau von Ortsumgehungen für Rockendorf, Krölpa und Pößneck in den vordringlichen Bedarf im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes eingeordnet.

Die vorliegende Planung setzt diese Zielstellungen im Kontext mit den teilweise bereits realisierten Ausbauabschnitten und Ortsumgehungen an der B 281 zwischen Saalfeld und der A 9 konsequent um.

Prinzipiell kann somit davon ausgegangen werden, dass den genannten raumordnerischen Erfordernissen entsprochen werden wird.

Neben der wesentlichen Zielstellung der Verbesserung einer leistungsfähigen Fernverbindung im Zuge der B 281 soll die Umfahrung dafür Sorge tragen, den erheblichen Durchgangsverkehr durch die Ortslagen Krölpa und Rockendorf zu minimieren. Dies kann mit allen in das Verfahren eingestellten Varianten erzielt werden, wobei nur geringfügige Unterschiede zu verzeichnen sind. Dabei kommt es jedoch für die Ortsteile Zella und Trannroda (v. a. bei den Varianten 1 C und 7) zu einer Verschlechterung der Immissionsbelastungen, da die Trasse der B 281 in jedem Falle näher an die Ortslagen rücken wird. Für die Stadt Pößneck ist zu konstatieren, dass die Trassenvarianten sehr differenzierte Auswirkungen bezüglich der Entlastungswirkungen hervorrufen. Dabei ist jedoch generell davon auszugehen, dass weiterhin ein relativ großer Anteil an Quell- und Zielverkehr im Stadtgebiet zu verzeichnen sein wird und sich dies auch unabhängig von der Trassenwahl durch relativ starke Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet äußern wird. Detailliertere Ausführungen erfolgen hierzu unter Punkt E.II.8 dieser landesplanerischen Beurteilung.

Hinsichtlich der Streckenbaulänge liegen die Varianten nicht wesentlich auseinander, zwischen der kürzesten (Variante 3 B) und längsten Trasse (Variante 7) besteht ein Unterschied von ca. 1,7 km (etwa 15 %). Bedingt durch die längere innerörtliche Trassenführung (3 B) bzw. Tunnelpassagen mit verminderten zulässigen Durchfahrtsgeschwindigkeiten (1 C, 4 B, 6) kann jedoch von annähernd gleichen bzw. ähnlichen Fahrzeiten für diesen Streckenabschnitt ausgegangen werden. Somit kann die gewünschte und für die Begründung des Vorhabens maßgebliche Verbindungsfunktion der Trasse mit allen Varianten ausgefüllt werden.

Zusammenfassend kann eingeschätzt werden, dass die genannten raum- und siedlungsstrukturellen Zielstellungen zur Verbindung der Zentren in zentralen Teilen Ostthüringens sowie der Erreichbarkeit der BAB A 9 im Rahmen des Anschlusses an die bedeutende Verkehrsachse durch alle in das Verfahren eingestellten Varianten prinzipiell erfüllt werden.

Alle Varianten stehen im Hinblick auf die überfachlichen Belange in Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung. Auf die dennoch entstehenden teilweise erheblichen Beeinträchtigungen raumordnerischer Belange wird in den nachfolgenden Abschnitten (E.II) noch detaillierter eingegangen.

II. Fachliche Erfordernisse

1. Wirtschaft

- Die Standortvoraussetzungen für die nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung, insbesondere im Bereich der materiellen Infrastruktur, sollen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Thüringer Wirtschaft sowie der Schaffung dauerhafter Arbeitsplätze verbessert werden. Die materielle Infrastruktur (Verkehrswege, Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Telekommunikationsanlagen, Immobilien u. a.) ist eine notwendige Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung. Durch die Schließung der noch vorhandenen Infrastrukturlücken wird die Standortattraktivität gesteigert und die Produktivität der Unternehmen verbessert (LEP, 3.3.1).
- Das Verkehrsnetz soll so gestaltet werden, dass Thüringen die Chancen und Herausforderungen, die sich aus seiner zentralen Lage in der Mitte Deutschlands und Europas ergeben, nutzen und bewältigen kann. Die Verkehrsinfrastruktur besitzt eine Schlüsselrolle für die Entwicklung des Landes, die Standortvorteile können nur durch eine leistungsfähige Infrastruktur nutzbar gemacht werden.

Durch die Verbesserung der Erreichbarkeit aller Landesteile werden der Leistungsaustausch zwischen den Zentren verbessert sowie gleichwertige Mobilitätschancen vor allem im ländlichen Raum gesichert (LEP, 4.1.1).

- Auf den großräumig bedeutsamen Straßenverbindungen sollen ergänzend zum Ausbau der ursprünglich bedeutsamen Verbindungen schrittweise Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der möglichen Reisegeschwindigkeit vorgesehen werden (LEP, 4.1.13).
- Die Eigenentwicklung der ostthüringischen Städte und Gemeinden im ländlichen Raum soll angepasst an die teilräumlichen und lokalen Potentiale und Gegebenheiten erfolgen. Dabei sollen die Standortvorteile der zentralen Orte hinsichtlich ihrer gebündelten Infrastrukturausstattung sowie ihrer verkehrlichen Netzknotenfunktion genutzt werden (RP-OT, G 1-4).
- Die Mittelzentren sollen sich zur Sicherung ihrer regional bedeutsamen Funktionen als Wirtschaftsstandort weiterentwickeln und als wirtschaftliche Leistungsträger profilieren. Dabei sollen folgende Entwicklungsrichtungen besonders berücksichtigt werden:

Mittelzentrum Pößneck:

- Fortsetzung der innerstädtischen Entwicklung mit dem Schwerpunkt der Nachnutzung innerstädtischer Brachflächen
 - Fortführung der interkommunalen Zusammenarbeit entlang der landesbedeutsamen Entwicklungsachse in der Orlasenke
 - Realisierung der Ortsumgehung Pößneck im Zuge der B 281 RP-OT, G 1-15).
- Die Verkehrsinfrastruktur soll als Gesamtverkehrssystem so entwickelt werden, dass sie die angestrebte Entwicklung der Planungsregion unterstützt und die Einbindung in den europäischen Integrationsprozess gefördert wird. Die Standortgunst Ostthüringens soll durch eine optimale Anbindung und Vernetzung mit dem großräumigen und europäischen Verkehrsnetz gesichert und die Erreichbarkeit der zentralen Orte verbessert werden (RP-OT, 3.1).
 - Folgende Aus- und Neubaumaßnahmen sollen im großräumig bedeutsamen Straßennetz vorrangig umgesetzt werden:
 - Ortsumfahrung Pößneck, Rockendorf, Krölpa und Könitz sowie Ortsumfahrung Saalfeld (B 281)
(und andere).

Die großräumig bedeutsamen Straßenverbindungen sollen das Netz der Autobahnen ergänzen. Raumplanerische Schwerpunkte sind die Anbindung der Räume um das Städtedreieck am Saalebogen und Altenburg. Die genannten Maßnahmen haben als Verbindungen von zentralen Orten höherer Stufe untereinander sowie für den Anschluss an das europäisch bedeutsame Straßennetz für die regionale Entwicklung eine hohe Bedeutung (RP-OT, G 3-8).

Eine der vorrangigen Aufgaben im Rahmen des Ausbaus der B 281 als Entwicklungsachse in ihrer Gesamtheit und somit auch des in diesem Verfahren zu beurteilenden Abschnittes mit den Ortsumfahrungen für Rockendorf, Krölpa und Pößneck ist die Gewährleistung einer Trasse, die eine sichere und zügige Verbindung zwischen der BAB A 9 einerseits und dem

Wirtschaftsraum Saalfeld/Pößneck andererseits gewährleistet. Dies spiegelt sich auch in den vorgenannten vorrangig wirtschaftlich orientierten Zielstellungen des LEP und des RP-OT wieder.

Darüber hinaus soll ein effizienter und gut nutzbarer Anschluss aller Gewerbegebiete an die Trasse erfolgen, um das wirtschaftliche Wachstum in der Region zu fördern.

Den genannten Prämissen kann prinzipiell mit allen in das Verfahren eingestellten Varianten entsprochen werden. Die teilweise etwas differierenden Streckenlängen der Varianten werden durch unterschiedlich lange Passagen innerhalb bzw. am Rande der Ortslage Pößneck ausgeglichen bzw. weisen letztendlich ähnliche zeitliche Bedingungen für den Durchgangsverkehr auf.

Ungeachtet der unstrittigen Bedeutung dieser Straßenverbindung für die Verbesserung der Anbindung des Städtebereiches am Saalebogen und der Durchlassfähigkeit der B 281, bleibt anzumerken, dass eine Unterscheidung und Wertung der prognostizierten Verkehrszahlen in Ziel-/Quellverkehr und Durchgangsverkehr im Erläuterungsbericht nicht erkennbar ist.

Angesichts der zentralörtlichen Funktion von Pößneck, der vorhandenen Gewerbebestände und vor allem der vielfältigen Einzelhandelseinrichtungen im Stadtgebiet ist jedoch von einem relativ hohen Anteil an Binnenverkehren und Ziel-/Quellverkehr auszugehen, für den eine weiträumigere Ortsumfahrung kaum einen Nutzen erbringt. Es ist in jedem Falle weiterhin mit einer relativ hohen innerstädtischen Verkehrsbelegung zu rechnen, die auch bei der Umsetzung von ortsfirmeren Trassenlösungen zu registrieren sein wird. Hinzu kommt, dass bei den ortsfirmeren Varianten davon ausgegangen werden muss, dass die Bereitschaft zu spontanen Zwischenstopps bzw. Kurzeinkäufen im Stadtzentrum von Pößneck stark abnehmen würde.

Für die Betrachtung der wirtschaftlichen Aspekte im Hinblick auf die Trassenführung um Krölpa und Rockendorf werden kaum Unterschiede zwischen den Varianten gesehen.

Seitens der IHK Ostthüringen wird eingeschätzt, dass die Realisierung des Vorhabens zur weiteren wirtschaftlichen Entwicklung des Raumes, der Entlastung der Ortschaften vom Transitverkehr und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen wird. Es wird dabei betont, dass die Gewerbebestände im Bereich Krölpa-Pößneck einer günstigen Anbindung an die B 281n bedürfen. Die als Vorzugsvariante des Vorhabensträgers ermittelte Trassenführung wird als nachvollziehbare Variantenwahl eingeschätzt; ein Ausschluss von Varianten bzw. eine spürbare nachteilige Wertung einer Trasse erfolgte nicht.

Dem Wirtschaftsfaktor Land- und Forstwirtschaft kommt im untersuchten Raum eine bedeutende Rolle zu. Während die Forstwirtschaft nur bei den Varianten 7 und 10 wesentliche Betroffenheiten aufweist, kommt es bei allen Trassenvorschlägen und -kombinationen zu teils erheblichen negativen Auswirkungen auf die Landwirtschaft.

Angesichts der nicht unerheblichen Streckenführungen durch agrarisch genutzte Bereiche kommt es zu massiven Eingriffen in die Produktionsstrukturen und weitreichenden Erschwernissen für die Flächenbewirtschaftung. Darüber hinaus sind auch landwirtschaftliche Anlagen und Betriebsteile zur Trocknung und Aufbereitung der angebauten Arzneipflanzen von der geplanten Umgehung betroffen. Dies kann nach Aussage der hauptbetroffenen Bewirtschafter zu einer Existenzgefährdung von Unternehmen führen. Weitere und detailliertere Ausführungen hierzu erfolgen unter Pkt. E.II.2 dieser landesplanerischen Beurteilung.

Dies gilt grundsätzlich für alle Varianten, wirkt sich jedoch nach Einschätzung der Fachbehörden und der betroffenen Unternehmen in spürbar unterschiedlichem Maße aus.

So werden die Varianten 6, 7 und 10 aus agrarstruktureller Sicht abgelehnt, da es hier neben den erheblichen direkten Flächenverlusten auch zu den ausgeprägtesten Flächenzerschneidungen kommen würde. Als Vorzugsvariante wird diesbezüglich die Variante 3 B gesehen.

Es wird weiterhin darauf verwiesen, dass neben den bereits beschriebenen Folgen für die Landwirtschaft möglicherweise noch Flächenverluste durch die Umsetzung der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu verzeichnen sein werden. Ebenso sind Beeinträchtigungen der bestehenden Wege- und Zufahrtsbeziehungen nicht auszuschließen.

Insgesamt haben diese Folgeerscheinungen der Straßenbaumaßnahme erhebliche negative Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Produktion. Der Entzug agrarisch genutzter Flächen hat besonders schwerwiegende Folgen für die bewirtschaftenden Agrarunternehmen, da deren absoluter Verlust an Produktionsmitteln nicht zu kompensieren ist. Es ist daher zu gewährleisten, dass im weiteren Planverfahren und bei der Umsetzung der Straßenbaumaßnahme eine detaillierte Abstimmung des Vorhabens und der Baufolgen mit den Fachbehörden der Landwirtschaft und den Bewirtschaftern der betroffenen Flächen bzw. Anlagen erfolgt, um die Eingriffe in die Agrarstruktur weitestmöglich zu beschränken bzw. diesbezügliche Verluste zumindest annähernd zu kompensieren, um die Wettbewerbsfähigkeit und Existenzsicherung der Agrarbetriebe zu ermöglichen.

Es wird dabei auf die entsprechenden Vorschläge hingewiesen, die im Zuge der Beteiligung von den o. a. Behörden und Unternehmen gemacht worden sind. Weiterhin wird speziell auf die Umsetzung der Maßgabe 3 dieser landesplanerischen Beurteilung orientiert.

Im untersuchten Raum stellt der Fremdenverkehr keinen raumordnerisch bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar. Ungeachtet dessen kommt der Erreichbarkeit der Region auch unter touristischen Gesichtspunkten eine nicht unerhebliche Rolle zu. Ebenso würde die Entlastung der Ortsdurchfahrten zu einer Attraktivitätssteigerung der Orte führen.

Unmittelbar am Südrand des Untersuchungsraumes beginnt das Vorbehaltsgebiet Tourismus und Erholung „Thüringer Wald/Thüringer Schiefergebirge mit Saalestauseen“. Weiterhin befinden sich die regional bedeutsamen Tourismusorte Ranis und Neustadt/Orla ebenso im Umfeld des Vorhabens sowie einzelne touristisch interessante Einzelobjekte (Schloss Opgurg, Schloss Brandenstein, Burg Ranis).

Wenngleich die Stadt Pößneck selbst nicht mehr als Schwerpunkt für den Städtetourismus in Ostthüringen ausgewiesen wurde, sind hier doch ergänzende regionale Aufgaben anzusetzen, die sich aufgrund des historischen Stadtbildes und der Impulse einer gesonderten und ökologischen Stadtumgestaltung im Zuge der Ausgestaltung der Landesgartenschau 2000 ergeben. Insofern erscheint – besonders angesichts der überregional weniger als touristisch interessant bekannten Stadt Pößneck – eine günstige Erreichbarkeit der Stadt zwar wünschenswert, eine spontane Entscheidung zur Stadtbesichtigung bei einer ortsfernen Trassenführung für Ortsfremde wird zunehmend unwahrscheinlich.

Insgesamt kann allerdings davon ausgegangen werden, dass sich der Tourismus als Wirtschaftsfaktor für die Stadt Pößneck nicht von entscheidender Relevanz im Abwägungsprozess bezüglich der Trassenwahl darstellt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Umsetzung des Vorhabens durchaus dazu beitragen kann, die wirtschaftliche Entwicklung in diesem Teil Ostthüringens zu unterstützen und keine prinzipielle Unverträglichkeit mit raumordnerischen Erfordernissen bzgl. der Wirtschaft vorliegt. Dabei ist zu sichern, dass die Erreichbarkeit der im Raum existierenden Gewerbebetriebe gewährleistet wird und ggf. verbessert werden kann.

Spürbare Präferenzen bzw. Nachrangigkeiten im Vergleich der Varianten ergeben sich aus der Sicht des Wirtschaftsfaktors Landwirtschaft. Die ohnehin zu erwartenden Verluste für die Agrarbetriebe werden mit zunehmender Ortsferne der Trasse immer stärker ausgeprägt. Ebenso wird eine Lösung der Problematik im Hinblick auf die landwirtschaftlichen Anlagen nördlich von Rockendorf erforderlich.

Alle Varianten können bei Beachtung der Maßgaben (A II) bezüglich der raumbedeutsamen wirtschaftlichen Belange in Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung gebracht werden.

2. Land- und Forstwirtschaft

2.1 Landwirtschaft

- Land- und Forstwirtschaft sind prägende Wirtschaftsfaktoren im ländlichen Raum. Sie sollen mit einer umweltgerechten Wirtschaftsweise Nahrungsmittel und nachwachsende Rohstoffe erzeugen (LEP, 1).
- Eine wettbewerbs- und leistungsfähige Land- und Forstwirtschaft soll in allen Teilräumen Thüringens unter Berücksichtigung der sozialen und ökologischen Erfordernisse erhalten und entwickelt sowie für die Bewahrung der naturräumlichen Lebensgrundlagen und der kulturellen Identität und Vielfalt des ländlichen Raumes gestärkt werden (LEP, 2.3.7).
- Durch die Land- und Forstwirtschaft soll die Bewirtschaftung des Bodens als nicht vermehrbares Naturgut standortangepasst erfolgen. Für die Landbewirtschaftung besonders geeignete Böden sollen als Produktionsgrundlage bewahrt und die Fruchtbarkeit der Böden erhalten bleiben. Die Tierproduktion soll flächengebunden erfolgen. Unter Beachtung der Naturkreisläufe soll eine regional ausgewogene Steigerung des Viehbesatzes erfolgen (LEP, 5.2.2).
- In den Räumen mit besonderer Bedeutung für die Landwirtschaft soll für eine nachhaltige Entwicklung der landwirtschaftlichen Bodennutzung der Schutz der Ertragsfunktion des Bodens bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen besonders berücksichtigt werden (LEP, 5.2.5).
- Die Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Landwirtschaftliche Bodennutzung sowie Waldmehrung sollen das ökologische Freiraumverbundsystem vor allem durch Komplementärwirkungen unterstützen (RP-OT, G 4-1).
- Die Entwicklung einer vielfältigen, leistungsfähigen und nachhaltigen Agrarstruktur in Ostthüringen soll
 - zur Stärkung der regionalen Wirtschaftskraft und Stabilisierung der sozioökonomischen Struktur der ländlichen Räume,
 - zum Erhalt und zu einer ausgewogenen Weiterentwicklung und ökologischen Stabilisierung der gewachsenen Kulturlandschaften,
 - zur Sicherung eines umfassenden regionalen Angebots an hochwertigen landwirtschaftlichen Erfordernissen,
 - zur verstärkten Nutzung von nachwachsenden Rohstoffen und Bioenergie

beitragen.

Das Wirken der Landwirtschaft ist auch in Gegenwart und Zukunft von primärer Bedeutung für die Sicherung der typischen, Identität stiftenden Kulturlandschaften Ostthüringens (RP-OT, G 4-10).

- Die in der Planungsregion Ostthüringen vorhandenen traditionellen Anbaugelände, u. a. für den Anbau von Heil-, Duft- und Gewürzpflanzen um Ranis sollen erhalten und entwickelt werden.

Die aufgeführten Anbaugelände zeichnen sich durch das Vorhandensein besonderer standörtlicher Gunstsituationen aus. Die in diesen Teilräumen zumeist bestehenden Spezialbetriebe versorgen die Verarbeitungs- und Vermarktungsbetriebe mit hochwertigen und regional typischen Produkten. Der Erhalt dieser Anbaugelände ist aus Sicht der wirtschaftlichen Stärkung dieser Teilräume von großer Bedeutung (RP-OT, G 4-11).

- Für eine nachhaltige Entwicklung der Landwirtschaft sind in den Regionalplänen Vorranggebiete Landwirtschaftliche Bodennutzung auszuweisen (LEP, 5.2.4).
- Die verbindlich vorgegebenen – zeichnerisch in der Raumnutzungskarte bestimmten – Vorranggebiete Landwirtschaftliche Bodennutzung sind für eine nachhaltige Entwicklung der Landbewirtschaftung vorgesehen. Andere raumbedeutsame Nutzungen sind in diesen Gebieten ausgeschlossen, soweit diese mit der vorrangigen Funktion nicht vereinbar sind.
 - LB-78 Pößneck/Hersdorf/Hütten
 - LB-79 Rockendorf/Gräfenhof/Ranis/Schmorda
 - LB-80 Pößneck/Wernburg/Bahren
 - LV-107 Saalfeld/Unterwellenborn/Kamsdorf/Könitz/Rockendorf.

Mit der Ausweisung von Vorranggebieten Landwirtschaftliche Bodennutzung wird dem raumordnerischen Erfordernis entsprochen, die Landwirtschaft als Wirtschaftsfaktor zu stärken und die Kulturlandschaft zu erhalten (RP-OT, Z 4-3).

- 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.
- lb-84 Pößneck/Langenorla/Langendembach.
Vorbehaltsgebiete Landwirtschaftliche Bodennutzung ergänzen und unterstützen die Vorranggebiete im Interesse der Sicherung eines qualitativen und quantitativen Flächenpotentials für die landwirtschaftliche Nutzung (RP-OT, G 4-14).

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass alle Varianten in weiten Teilen bisher landwirtschaftlich genutzte Flächen queren und somit ein erheblicher Flächenverlust für die Agrarwirtschaft durch direkte Versiegelung oder durch die Zersplitterung von landwirtschaftlichen Flächen zu erwarten ist. Es ist ebenso festzuhalten, dass die betroffenen Agrarflächen weitgehend intensiv genutzt werden und in weiten Teilen als hochwertig einzustufen sind. Diese hohe Nutzungseignung äußert sich in der Ausweisung von Vorrang- und Vorbehaltsflächen Landwirtschaftliche Bodennutzung in der Raumnutzungskarte des RP-OT sowie als Raum mit besonderer Bedeutung für die Landwirtschaft im LEP (Karte 2, Freiraumstruktur). Hiervon sind nicht unbedeutende Teilbereiche des Untersuchungsraumes betroffen.

Die raumordnerische Sicherung landwirtschaftlicher Gunstflächen ist für die Erhaltung und Entwicklung einer leistungsfähigen Agrarstruktur mit konkurrenzfähigen und nachhaltig wirtschaftenden Landwirtschaftsbetrieben eine wesentliche Voraussetzung. Unerlässlich ist ihre Ausweisung auch vor dem Hintergrund des nachhaltigen Umganges mit der Naturressource Boden als Grundlage und Voraussetzung für die Erzeugung von Nahrungsmitteln und Rohstoffen, der Unvermehrbarkeit des Bodens und der unabänderlichen Bindung der Landwirtschaft an die vorhandene Bodenfläche.

Der Erhalt des Bodens, seiner Nutzungseignung sowie seiner Verfügbarkeit sind wesentliche Voraussetzungen für die Entwicklung einer multifunktionalen Landwirtschaft, die sowohl Produktions- als auch Schutzfunktionen erfüllt. Die Agrarwirtschaft leistet durch die Erzeugung von Nahrungsmitteln, Energie und nachwachsenden Rohstoffen einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge. Damit die landwirtschaftlichen Unternehmen diese Aufgabe wahrnehmen können, ist es erforderlich, den Verbrauch von landwirtschaftlich genutzten Flächen für nicht-agrarische Zwecke zu reduzieren. Vor allem die Inanspruchnahme von Böden mit regional oder lokal hoher Bodenfruchtbarkeit ist dabei auf ein akzeptables Mindestmaß zu beschränken. Weiterhin ist für alle betroffenen Agrarflächen zu verzeichnen, dass die Straßentrasse auch zu Erschließungsproblemen der Grundstücke führt, Umwege verursacht und historische Wegebeziehungen stört bzw. unterbricht. Dies ruft die Bildung von kleinteiligen und für die Bewirtschaftung unwirtschaftlichen Restflächen hervor.

Ein weiterer Aspekt der Betrachtung des Vorhabens aus der fachspezifischen Sicht der Landwirtschaft ist die – im Gegensatz zu vielen anderen Straßenbauvorhaben – nicht bzw. nur maximal gegebene Rückbaumöglichkeit von nicht mehr benötigten Trassenabschnitten des jetzigen Straßennetzes. Somit ergeben sich praktisch keine Alternativflächen, die für die landwirtschaftlichen Betriebe perspektivisch nutzbar gemacht werden könnten. Die ohnehin eingeschränkten Kompensationsmöglichkeiten für die eintretenden Flächenverluste sind somit in diesem Falle nicht oder nur in geringem Umfang gegeben.

Im Regionalplan Ostthüringen wurden im Ziel 4-3 Vorranggebiete Landwirtschaftliche Bodennutzung benannt sowie in der Raumnutzungskarte zeichnerisch dargestellt. Alle im Untersuchungsraum befindlichen, jedoch südlich der jetzigen B 281 lokalisierten Flächen (LB-79 Rockendorf/Gräfendorf/Ranis/Schmorda bzw. LB-80 Pößneck/Wernburg/Bahren) sind von den in das Verfahren eingestellten Varianten nicht betroffen.

Erhebliche Betroffenheiten werden jedoch für das Vorranggebiet LB-107 Saalfeld/Unterwellenborn/Kaulsdorf/Könitz/Rockendorf im Teilbereich nördlich von Rockendorf bis Zella zu verzeichnen sein, sofern die Varianten 1 C und 7 realisiert würden.

Im weiteren Verlauf dieser beiden Varianten würde darüber hinaus das Vorranggebiet LB-78 Pößneck/Hersdorf/Hütten im Raum nördlich von Schlettwein gequert. Diese Vorrangflächen waren auch im Regionalen Raumordnungsplan Ostthüringen von 1999 als Vorgänger des RP-OT zu großen Teilen bereits als solche ausgewiesen.

Angesichts der massiven Eingriffe in Vorranggebiete Landwirtschaftliche Bodennutzung mit Durchschneidungslängen von mehr als 3 km (bei Variante 1 C und die zusätzliche Flächenschneidung nordöstlich von Schlettwein noch etwas umfangreicher) kann für die Varianten 1 C und 7 nicht mehr von randlichen Beeinträchtigungen oder zu vernachlässigenden Eingriffen in diese Vorbehaltsgebiete ausgegangen werden.

Gemäß Ziel 4-4 RP-OT sind in diesen Gebieten andere raumbedeutsame Nutzungen – und um diese handelt es sich bei der konzipierten Trasse – ausgeschlossen, da sie offensichtlich nicht mit der vorrangigen Funktion der Landbewirtschaftung vereinbar sind. Es ist zudem festzustellen, dass für die zweifelsohne bedeutende Straßentrasse der Ortsumgehung Alternativtrassen existieren, welche die genannten Vorranggebiete nicht oder nur randlich beeinträchtigen.

Des Weiteren wird unter G 4.11 des RP-OT ausgeführt, dass die in der Planungsregion Ostthüringen vorhandenen traditionellen Anbaugelände, u. a. für den Anbau von Heil-, Duft- und Gewürzpflanzen um Ranis/Rockendorf erhalten und entwickelt werden sollen.

Die aufgeführten Anbaugelände zeichnen sich durch das Vorhandensein einer besonderen standörtlichen Gunstsituation aus. Die in diesen Teilräumen zumeist bestehenden Spezialbetriebe versorgen die Verarbeitungs- und Vermarktungsbetriebe mit hochwertigen und regional typischen Produkten. Der Erhalt dieser Anbaugelände ist aus Sicht der wirtschaftlichen Stärkung dieser Teilräume von großer Bedeutung.

Nach Ansicht der Fachbehörde (obere Landwirtschaftsbehörde in Abstimmung mit dem Landwirtschaftsamt Zeulenroda) würde die Durchschneidung der Vorrangflächen durch die Trasse nicht nur einen erheblichen Flächenverlust für die Agrarwirtschaft bedeuten, sondern auch den kontrollierten Anbau dieser Spezialkulturen gefährden bzw. infrage stellen, da mit starken Einträgen von Schwermetallen in den Boden durch den Straßenbetrieb zu rechnen sein würde. Die wirtschaftlichen Folgen wären hierbei unabsehbar, zumal auch die Verarbeitungskapazitäten in der Trocknungs- und Aufbereitungsanlage Rockendorf beeinträchtigt werden könnten.

Aus der Stellungnahme der Fachbehörde und der Agrarprodukte Ludwigshof kann entnommen werden, dass ungeachtet der auch hier bestehenden Beeinträchtigungen die Realisierung der Variante 3 B insgesamt mitgetragen werden kann. Weiterhin wird angeregt, die Linie „Bedarfsplan“ nochmals zu prüfen, da diese den Anforderungen der Landwirtschaft noch besser entsprechen würde. Ungeachtet der diesbezüglichen Vorteile dieser Trasse muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass die Streckenführung nicht Gegenstand des ROV ist und in der landesplanerischen Beurteilung nur die vom Vorhabensträger in das Verfahren eingestellten Varianten geprüft werden.

Die Varianten 4 B, 6 und 10 stellen sich aus Sicht der Fachbehörde ebenfalls kritisch dar und könnten bezüglich der Agrarstruktur nicht befürwortet werden. Diese Einschätzung wird zwar prinzipiell geteilt, jedoch kann angesichts der raumordnerisch gewünschten Einordnung dieser Ortsumfahrung für die Ortschaften (G 3-8 RP-OT) einerseits und der Führung dieser Trassen weitgehend ohne Querung der landwirtschaftlichen Vorranggebiete andererseits davon ausgegangen werden, dass eine Umsetzung des Vorhabens mit diesen Trassen zwar problematisch, aber prinzipiell denkbar erscheint.

Bei allen Varianten werden intakte und genutzte sowie grundlegend gesicherte Wasser- und Gülleleitungen gequert. Diese sind für einen geordneten Betriebsablauf unbedingt zu erhalten und die Funktionsfähigkeit der vorgelegten Dränagen zu gewährleisten.

Die Erreichbarkeit der vorhandenen Wirtschafts- und Stallanlagen ist grundsätzlich zu gewährleisten und auch während der Bauphase der Straße zu sichern. Grundlage hierfür bildet die rechtzeitige und umfassende Abstimmung des Vorhabens mit den betroffenen Agrarunternehmen und den Fachbehörden.

Weiterhin wird durch die Landwirtschaftsbehörden darauf hingewiesen, dass die in nicht unerheblichem Umfang zu erwartenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht zu einem weiteren Entzug von landwirtschaftlich genutzten Flächen führen dürften. Da diese Kompensationsmaßnahme vor allem bei einer Realisierung der Variante 7 (in geringem Maße auch bei der Variante 10) ganz erhebliche Größenordnungen für Flächenbereitstellungen hervorrufen würden, ist auch unter diesem Aspekt ein großflächiger Eingriff in die Waldbereiche der Heide als äußerst nachteilig zu werten.

Einen weiteren Aspekt der Betrachtung und des Variantenvergleiches bildet die Massenbilanz. Hier schneiden lediglich die Variante 7 (fast Ausgleichssituation) und die Variante 3 B relativ günstig ab. Hingegen wäre bei Variante 1 C ein Massenüberschuss von 1,15 Mio m³ Erdmassen zu verzeichnen, was zusätzlich den Problempunkt der Verbringung der anfallenden Erdmassen hervorruft und ebenfalls zu einem Problem für die Landwirtschaft werden könnte. Auch die Varianten 4 B, 10 und 6 weisen einen sehr deutlichen Massenüberschuss (zwischen 639 Tm³ und 316 Tm³) auf. Dies sagt jedoch nicht alles über die erforderlichen Erdbewegungen aus, die z. B. bei Variante 7 mit Sicherheit ganz erhebliche Ausmaße annehmen würde und somit neben dem Kostenfaktor auch vielfältige Eingriffe und Beeinträchtigungen in die Bodenstruktur mit sich bringen dürfte.

Zusammenfassend kann eingeschätzt werden, dass dem allgemeinen raumordnerischen Erfordernis zum Schutz geeigneter Böden und damit der flächengebundenen Landwirtschaft gemäß LEP und RP-OT mit keiner der untersuchten Varianten vollständig entsprochen werden kann. Die prognostizierte Flächeninanspruchnahme muss insgesamt als erheblich und die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in die Landwirtschaftsstruktur im Territorium als teilweise unangemessen bezeichnet werden.

Ungeachtet dessen erscheint es prinzipiell möglich, dass mit einer geeigneten Variantenkombination und entsprechender Feintrassierung im weiteren Planverfahren eine Lage der Ortsumfahrung durchgesetzt werden kann, die sich weitestgehend an den gegebenen Bewirtschaftungsstrukturen orientiert und somit eine effektive und wirtschaftlich tragbare agrarische Nutzung der Flächen weiterhin realisierbar bleibt. Den spezifischen Ansprüchen der im Untersuchungsraum angebauten Spezialkulturen soll dabei Rechnung getragen werden.

Die obere Landesplanungsbehörde misst den Argumenten der Fachbehörden für Landwirtschaft und der Bewirtschafter der Flächen in der Abwägung eine hohe Bedeutung bei. Es wird anerkannt, dass mit dem Bau der Ortsumfahrung ein ganz erheblicher Einschnitt mit weitreichenden Folgen für die landwirtschaftlichen Strukturen und Wirtschaftsgrundlagen einhergeht. Die Schutzwürdigkeit eines großen Teiles von betroffenen Agrarflächen steht außer Frage und ist in den o. g. Passagen von LEP und RP-OT sowohl textlich als auch kartenseitig deutlich dokumentiert worden.

Mit der Umsetzung der Maßgaben 2 und 3 dieser landesplanerischen Beurteilung soll den Bedenken und Hinweisen der Fachbehörden Rechnung getragen werden, um die zweifellos zu erwartenden negativen Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme, die auch bei der Variante 3 B bzw. in Kombination mit Variante 4 B noch auftreten, weitestmöglich abzumildern.

Insgesamt kann – gemessen an den raumordnerischen Erfordernissen gemäß LEP und RP-OT - die Trassenführung auch der gewählten Vorzugsvariante nur dann als prinzipiell raumverträglich eingeschätzt werden, wenn die Maßgaben dieser landesplanerischen Beurteilung eingehalten werden.

Eine frühzeitige und detaillierte Abstimmung der weiteren Planungsschritte mit den zuständigen Fachbehörden bzw. bewirtschaftenden Unternehmen ist jedoch zwingend und von besonderer Bedeutung, um die erheblichen Beeinträchtigungen der Landwirtschaft und ihrer Strukturen zumindest ansatzweise kompensieren zu können.

Für die Festlegung konkreter Einzelmaßnahmen zum Schutz landwirtschaftlicher Flächen bzw. der Erhaltung der Funktionen des Bodens bietet das ROV nicht den entsprechenden Rahmen, so dass im folgenden Planungs- und Genehmigungsverfahren die konkreten Abstimmungen erfolgen sollten. Dies gilt auch für die Festlegung und Umsetzung der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Die Variantenkombination 4 B/3 B kann bei Einhaltung der unter A. II benannten Maßgaben in Übereinstimmung mit den raumordnerischen Erfordernissen hinsichtlich der Belange der Landwirtschaft gebracht werden. Für die Varianten 6 und 10 kann ungeachtet des massiven Flächenverbrauches ebenso wie für eine reine Umsetzung der Varianten 4 B und 3 B festgestellt werden, dass eine raumordnerisch vertretbare Lösung bezüglich der Belange der Landwirtschaft möglich würde.

Angesichts der erheblichen Eingriffe in Vorranggebiete Landwirtschaftliche Bodennutzung in Kombination mit weitreichenden Beeinträchtigungen der Agrarstrukturen und große Flächenverluste für die agrarische Nutzung insgesamt muss festgehalten werden, dass die Varianten 1 C und 7 nicht mit den raumordnerischen Erfordernissen hinsichtlich der Belange der Landwirtschaft gebracht werden können.

2.2 Forstwirtschaft

- Land- und Forstwirtschaft sind prägende Wirtschaftsfaktoren im ländlichen Raum. Sie sollen mit einer umweltgerechten Wirtschaftsweise Nahrungsmittel und nachwachsende Rohstoffe erzeugen (LEP, 1).
- Durch die Land- und Forstwirtschaft soll die Bewirtschaftung des Bodens als nicht vermehrbares Naturgut standortangepasst erfolgen. Die forstwirtschaftliche Nutzung des Bodens orientiert sich am Konzept der nachhaltigen Waldbewirtschaftung (LEP, 5.2.2).
- Der Wald soll in seiner Fläche und räumlichen Verteilung erhalten werden. Die Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktion des Waldes soll durch eine leistungsfähige, nachhaltige Forstwirtschaft im Rahmen einer ordnungsgemäßen, naturnahen Waldbewirtschaftung gesichert und entwickelt werden (LEP, 5.2.6).
- Die Erhaltung und Verbesserung der vom Wald ausgehenden Nutz- Schutz- und Erholungsfunktionen ist ein Grundanliegen der Raumordnung und Landesplanung sowie ein wesentlicher Bestandteil einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Regionalentwicklung. Die Ausweisung raumbedeutsamer Gebiete für die Forstwirtschaft erfolgt im Regionalplan Ostthüringen über die Ausweisung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten Freiraumsicherung sowie durch die Ausweisung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten Waldmehrung (RP-OT, 4.4).
- In der Planungsregion Ostthüringen soll die Vielfalt, Schönheit und Eigenart der die Region prägenden Landschaftsräume, die bisher wenig durch Infrastruktur und Besiedlungsdynamik beeinträchtigt oder intensiv land- und forstwirtschaftlich genutzt werden, u. a. insbesondere die Täler, Hangbereiche und naturnahen Wälder des Muschelkalkgebietes, der Vorderen und Hinteren Heide und des Holzlandes sowie die Zechsteinriffe der Orlasenke bewahrt werden (RP-OT, G 4-2).

Die Trassen der Varianten 1 C, 3 B, 4 B und 6 verlaufen vollständig außerhalb von vorhandenen Waldgebieten; es würden lediglich Einzelbaumverluste im freien Gelände zu verzeichnen sein. Daher wären bei Umsetzung dieser Varianten weder Nutzungsartenänderungen im Sinne des § 10 ThürWaldG notwendig noch werden bisher geschlossene Waldbestände durch Verkehrswege zerteilt und die verbleibenden Waldkomplexe destabilisiert. Es bestünde auch nicht das zwingende Erfordernis nach funktionsgleichen Ausgleichsaufforstungen. Die Durchschneidung und Isolation von Wildtierlebensräumen, die auch eine erhöhte Gefahr von Tierkollisionen hervorrufen würde, könnte somit vermieden werden.

Weiterhin würde es nicht zu einer Behinderung der forstwirtschaftlichen Bewirtschaftung des Waldes kommen.

Die Trassenvariante 1 C nähert sich jedoch im Bereich nördlich Rockendorf dem Waldgebiet der Vorderen Heide auf bis zu 100 m an. Bei der Variante 6 kommt es zu einer Annäherung im Raum nördlich/nordöstlich von Pößneck an das Waldgebiet bis auf ca. 250 m. Hier kann die Gefahr von Tierkollisionen nicht ausgeschlossen werden. Weiterhin kann es zu betriebsbedingten Einträgen von Luftschadstoffen in die in Windrichtung liegenden Waldflächen kommen. Ebenso ist mit einer Verlärmung der nahegelegenen Waldrandbereiche zu rechnen.

Insofern sieht die oberste Forstbehörde in Abstimmung mit dem zuständigen Forstamt die Varianten 3 B und 4 B aus forstwirtschaftlicher Sicht als günstigste Lösungen an. Die Varianten 1 C und 6 sind jedoch aus fachlicher Sicht ebenfalls prinzipiell zustimmungsfähig.

Die Variante 7 wird aus forstbehördlicher Sicht abgelehnt. Gemäß Erläuterungsbericht zum ROV ist hier die Rodung von 12,3 ha Wald erforderlich; der Waldbereich der Vorderen Heide würde auf einer Länge von fast 3 km durchschnitten.

Grundsätzlich wird auch aus raumordnerischer Sicht angestrebt, Trassen für Verkehrswege und andere linienförmige Infrastrukturvorhaben weitestgehend in waldfreien Gebieten zu bündeln und nur in Ausnahmefällen durch Waldgebiete zu führen. Die Erhaltung und Verbesserung der vom Wald ausgehenden Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktion ist als ein Grundanliegen von Raumordnung und Landesplanung im RP-OT fixiert worden und stellt einen wesentlichen Bestandteil einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Regionalentwicklung dar. Weiterhin soll laut LEP Thüringen der Wald in seiner Fläche und räumlichen Verteilung erhalten werden. Es ist zwar festzustellen, dass sich im Untersuchungsraum keine im RP-OT dargestellten Vorrang- bzw. Vorbehaltsgebiete Waldmehrung befinden; dies ist jedoch vorrangig der Tatsache geschuldet, dass es sich bei dem betrachteten Raum nicht um walddarme Teilgebiete der Region mit erheblichen Defiziten an Waldbereichen handelt.

Die Umsetzung der Variante 7 hätte nicht nur den direkten Waldverlust zur Folge, sondern - bedingt durch den Trassenauftrieb - auch wesentliche negative Einflüsse auf die bisher geschlossenen Waldbestände. Es ist mit einer erheblichen Destabilisierung des Waldbestandes zu rechnen, sogenannte Nachbrüche, d. h. der Ausfall weiterer Bäume entlang der bereits aufgehauenen Trasse wären die Folge. Des Weiteren würde eine solche Trassenführung die Bewirtschaftung des südlich gelegenen, ca. 40 ha großen Waldstreifens stark erschweren, da eine erhöhte Verkehrssicherung an den Rändern des Waldkomplexes notwendig wäre bzw. entsprechende Mindestabstände des verbleibenden Waldes zur Trasse zu gewährleisten sind.

Die Umsetzung der erheblichen Eingriffe in den Wald mit den notwendigen Begleitmaßnahmen zum Bau der geplanten Tunnels in dem stark bewegten Gelände sowie die Anlage von bis zu 13 m hohen Dämmen und von bis zu 21 m tiefen Einschnitten würde die Gefahr von Grundwasserabsenkungen im Bereich der Einschnitte hervorrufen. Eine Folge wären dann Trockenstress und Trockenschäden in den Waldpartien im Zuge einer unzureichenden Wasserversorgung.

Auch für das Wild würde sich die Problematik einer Verinselung und Zerschneidung seines Lebensraumes ergeben; ebenso wird die Gefahr von Kollisionen mit Wild relevant. Auf der Grundlage der gültigen Waldfunktionskartierung nach § 5 ThürWaldG ist festzustellen, dass die Trasse Wälder mit Erholungsfunktion, Wälder mit Bodenschutzfunktion, Wälder mit Immissionsschutzfunktion sowie auch hochproduktive Wälder in Anspruch nehmen würden. Weiterhin wären bei dieser Variante mit Schadstoffeinträgen (Abgase, Streusalz) in die umliegenden Waldgebiete sowie mit starker Verlärmung zu rechnen, was sich negativ auf störungsempfindliche Tierarten und Erholungssuchende auswirken würde.

Dem Grundsatz der Raumordnung, dass die Inanspruchnahme von Waldflächen für anderweitige Nutzungen nur in begründeten Ausnahmefällen erfolgen soll, kann mit der Variante 7 nicht entsprochen werden. Dies gilt vor allem auch deshalb, da mit den o. g. Varianten Trassenalternativen bestehen, die eine landschafts- und waldfächenschonende Lösung ermöglichen.

Darüber hinaus wird nochmals auf die Problematik der erforderlichen Ausgleichsaufforstungen hingewiesen, die mindestens im Verhältnis 1:1 umgesetzt werden müssten, d. h. minimal 12,3 ha Ausgleichsfläche erforderten. Da Ersatzaufforstungen möglichst im gleichen Naturraum erfolgen sollten, wäre die Standortfindung für diese Flächen besonders heikel und kaum durchführbar.

Bei der Trassenvariante 10 wäre gemäß Erläuterungsbericht eine Waldrodung von ca. 3,2 ha erforderlich. Die Walddurchschneidungslänge würde hier etwa 0,8 - 1,0 km betragen, wobei ein großer Anteil auf Trassenverläufe mit Brückenbauwerken entfiel.

Der mit der Umsetzung der Variante 10 entstehende Waldkomplex, welcher vom übrigen Wald isoliert würde, hätte eine Größe von ca. 15 ha.

Auch bei dieser Variante würde die erforderliche Waldrodung eine Kompensation durch funktionsgleiche Ausgleichsaufforstungen erfordern, die mindestens im Verhältnis 1:1 umgesetzt werden muss. Wenngleich die Walddurchschneidungslänge deutlich geringer ausfällt als bei Variante 7, ist auch hier mit einer Destabilisierung der neu entstehenden Waldränder zu rechnen. Ebenso ist davon auszugehen, dass ökologische Barriereeffekte und die Gefahr von Kollisionen mit Wild hervorgerufen würden.

Bei Umsetzung dieser Variante würde ein forstlicher Hauptabfuhrweg gequert, der für den Transport von Holz aus dem Waldkomplex nach Süden sowie für den Zugang zu den nördlichen Waldflächen von hoher Wichtigkeit ist. Hier würde eine Verlegung des Transportweges erforderlich, was für die örtlichen Bewirtschafter Mehraufwendungen hervorruft.

Neben dem in den Unterlagen genannten Verlust von Wald mit Bodenschutzfunktion würde laut Ergebnis der Waldfunktionskartierung auch bei Variante 10 Wald mit Erholungsfunktion, Wald mit Immissionsschutzfunktion sowie hochproduktiver Wald gerodet bzw. durchschnitten werden. Es käme weiterhin zu direkten Einträgen von Schadstoffen in die Waldbereiche und zur Verlärmung bisher ungestörter Waldlebensräume.

Angesichts der bestehenden Alternativvarianten, die keine Waldflächen beanspruchen, wird auch die Umsetzung der Variante 10 aus forstbehördlicher Sicht abgelehnt.

Unter Beachtung der vorgenannten landesplanerischen Grundsätze wird diese Einschätzung unterstützt; eine Übereinstimmung mit raumordnerischen Erfordernissen ist bei den Varianten 7 und 10 in dieser Hinsicht nicht gegeben.

Die Varianten 1 C, 3 B, 4 B und 6 können in Übereinstimmung mit den raumordnerischen Erfordernissen bezüglich der forstwirtschaftlichen Belange gebracht werden, wobei die Varianten 3 B und 4 B diesen Erfordernissen am besten entsprechen. Für die Varianten 7 und 10 kann diese Übereinstimmung nicht gewährleistet werden.

3. Natur und Landschaft

Naturschutz

- Für Thüringen ist es wichtig, die Naturgüter zu nutzen und zugleich die biologische Vielfalt zu erhalten. Damit kann ein Beitrag zur Umwelt- und Lebensqualität in Thüringen, zur angemessenen und ausgewogenen Weiterentwicklung ökologischer Verbundsysteme im europäischen Maßstab sowie zu globalen Umweltschutzbestimmungen geleistet werden. Die natürliche und kulturelle Ausstattung des Landes ist auch eine wichtige Grundlage für einen umweltfreundlichen und kulturorientierten Tourismus (LEP, 1).
- Der Freiraum soll als Lebensgrundlage und als Ressourcenpotenzial für die nachfolgenden Generationen bewahrt werden. Dazu sollen die Naturgüter in Bestand, Regenerationsfähigkeit und Zusammenwirken dauerhaft gesichert oder wiederhergestellt werden. Erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und der Naturgüter sollen vermieden werden. Der Verbrauch nicht erneuerbarer natürlicher Ressourcen soll auf den unvermeidbaren Bedarf reduziert werden. Erneuerbare Naturgüter sollen nur im Rahmen ihrer Regenerationsfähigkeit genutzt werden.
Zusammenhängende Freiräume und ihre Verbindungen zu den innerörtlichen Grünbereichen sollen erhalten werden (LEP, 5.1.1).
- Die Artenvielfalt soll erhalten werden. Dazu sollen die charakteristischen Thüringer Naturräume mit ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt geschützt, entwickelt und gepflegt werden. Der Schutz von Tier- und Pflanzenarten wird vor allem durch die Bewahrung bzw. Entwicklung ihrer Lebensräume realisiert. Dafür ist es erforderlich, möglichst großflächige störungsarme Lebensräume zu erhalten, soweit erforderlich zu entwickeln und zu vernetzen (LEP, 5.1.10).

- Die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft, Arten und Lebensräume sowie das Landschaftsbild sollen gesichert werden, die landwirtschaftliche Nutzung zur Erhaltung der Kulturlandschaft dauerhaft beitragen und eine naturnahe Waldbewirtschaftung und Erholung angestrebt werden. Die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes soll erhalten oder wiederhergestellt und gepflegt werden.
Große unzerschnittene Räume sollen in ihrer Bedeutung für die Freiraumfunktionen sowie für die landschaftsbezogene Erholung bewahrt werden (LEP, 5.1.11).
- Zur ökologischen Stabilisierung und Verbesserung des regionalen Naturhaushaltes, zur Sicherung der dauerhaften Nutzungsfähigkeit regional bedeutsamer natürlicher Ressourcen sowie unter Berücksichtigung des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000 sollen die Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Freiraumsicherung sowie Hochwasserschutz in Ostthüringen als Schwerpunkträume eines ökologischen Freiraumverbundsystems entwickelt werden.
Die Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Landwirtschaftliche Bodennutzung sowie Waldmehrung sollen das ökologische Freiraumverbundsystem vor allem durch Komplementärwirkungen unterstützen. Damit verbunden ist auch der Erhalt einer dauerhaften Nutzungsfähigkeit des Freiraumes durch eine ordnungsgemäße, zu den Nachhaltigkeitsprinzipien orientierten Land- und Forstwirtschaft (RP-OT, G 4-1).
- In der Planungsregion Ostthüringen soll die Vielfalt, Schönheit und Eigenart der die Region prägenden Landschaftsräume, die bisher wenig durch Infrastruktur und Besiedlungsdynamik beeinträchtigt oder intensiv land- und forstwirtschaftlich genutzt werden, u. a. insbesondere
 - die Täler, Hangbereiche und naturnahen Wälder des Muschelkalkgebietes, der Vorderen und Hinteren Heide und des Holzlandes,
 - die Zechsteinriffe der Orlasenke
 bewahrt werden.
Insbesondere diese genannten Teilräume mit hervorragender und komplexer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz, das Landschaftsbild, die Erholungseignung sowie die Schutzgüter Boden, Wasser, Luft/Klima zu erhalten (RP-OT, G 4-2).
- Die Freiraumzerschneidung als wesentlicher Beeinträchtigungsfaktor einer intakten Umwelt hat in den vergangenen Jahrzehnten deutlich zugenommen. Im Interesse einer ökologisch leistungsfähigen Umwelt ist neben der Sicherung des ökologischen Freiraumverbundes die Sicherung der verbliebenen, gering durch Zerschneidung und Umweltbelastungen beeinträchtigten Räume vor allem für die Regeneration (Ruhe- und Rückzugsbereich) von Mensch und Natur von entscheidender Bedeutung. Der Verlust von unzerschnittenen, störungsarmen Räumen ist in absehbaren Zeiträumen nicht reversibel. Als unzerschnitten und störungsarm gelten Räume, deren naturräumlicher Zustand wenig durch Siedlungs- und Infrastruktur überprägt bzw. in der Gesamtwahrnehmung beeinträchtigt wird (RP-OT, G 4-4).
- Die verbindlich vorgegebenen und 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. Hierzu gehört das Gebiet FS-108 „Uhlstädter Heide, Vordere Heide, Hintere Heide“ (RP-OT, Z 4-1).

- In den aufgeführten und zeichnerisch in der Raumnutzungskarte bestimmten Vorbehaltsgebieten Freiraumsicherung soll dem Erhalt der schutzgutorientierten Freiraumfunktion der Naturgüter Boden, Wald, Wasser, Klima, Flora und Fauna sowie des Landschaftsbildes bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen besonderes Gewicht beigemessen werden.

Hierzu gehört das Gebiet fs-103 „Wälder und strukturreiche Kulturlandschaft zwischen Saaletal, Orlatal und Pößneck“

(RP-OT, G 4-6).

Das Gebiet, das von den Trassenkorridoren durchschnitten wird, ist hinsichtlich seiner naturräumlichen Gliederung einerseits von den Waldgebieten und Übergangsbereichen der Saale-Sandsteinplatte im Norden und andererseits von der Orlasenke gekennzeichnet. Im südlichen Teil des Untersuchungsgebietes schließt sich das Obere Saaletal und das Ostthüringer Schiefergebirge an. Die Gebiete südlich der jetzigen B 281 sind als Landschaftsteile mit gesamtstaatlicher Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz ausgewiesen. Im Nordwesten des untersuchten Gebietes befindet sich das Vorranggebiet Freiraumsicherung FS-108 „Uhlstädter Heide, Vordere Heide, Hintere Heide“. Die vorgeschlagenen Trassenvarianten schneiden dieses Gebiet nicht direkt, die Varianten 1 C und 7 nähern sich diesem Vorranggebiet im Bereich Zella/Waldhaus jedoch relativ dicht an. Das Vorranggebiet FS 101 „Pinsenberg, Breiter Berg, Haselberg, Schlechteberg“ liegt zwar im Untersuchungsraum, wird jedoch von keiner der Varianten beeinträchtigt.

Im Nordosten des untersuchten Gebietes befindet sich das Vorbehaltsgebiet Freiraumsicherung fs-103 „Wälder und strukturreiche Kulturlandschaft zwischen Saaletal, Orlatal und Pößneck“. Im Bereich östlich von Trannroda wird dieses Gebiet von den Varianten 1 C und 7 sowie im weiteren Verlauf nördlich von Pößneck auch durch die Varianten 6 und 10 durchschnitten. Das Vorbehaltsgebiet Freiraumsicherung fs-97 „Zechsteinrifflandschaft zwischen Orlasenke und Ranis“ südlich der Bahnstrecke Saalfeld-Gera befindet sich zwar im Untersuchungsraum, ist jedoch von keiner der Varianten betroffen.

Angesichts der vielfältigen Aufgaben und der Funktionsmischung in diesem Gebiet kommt einer sachgerechten Wichtung der verschiedenen Potentiale des Raumes im Rahmen dieses Verfahrens eine besondere Bedeutung zu. Dem prinzipiellen raumordnerischen Grundsatz zum Erfordernis einer sorgfältigen Abwägung der baulichen Nutzungsentwicklungen mit einem Schwerpunkt der Erhaltung und Entwicklung der vorhandenen Nutzungspotentiale soll mit dem Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung entsprechend Rechnung getragen werden.

Dabei soll jedoch die Entlastung der Wohnbevölkerung von den verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Vermeidung von Neubelastungen bisher weitgehend verkehrsbefriedigter Wohnbereiche ebenfalls ein Betrachtungsschwerpunkt sein.

Es muss grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass die Einordnung einer neuen Verkehrsstrasse erhebliche Auswirkungen auf den Naturraum ausübt und entsprechende Beeinträchtigungen hervorruft. Dies wird noch durch die Tatsache verschärft, dass die Rückbaupotentiale insgesamt sehr gering sind und der verbleibende Verkehr vor allem im Stadtbereich von Pößneck weiterhin relativ stark sein wird.

Eine Umsetzung des Anspruchs einer speziellen Betrachtung der naturschutzfachlichen Erfordernisse durch die vorgelegte Planung wird von den Beteiligten unterschiedlich gewertet.

Die bereits unter E. II. 2.2 beschriebene deutliche Kritik der Forstwirtschaftsbehörden an der Trassenführung der Varianten 7 und 10 wird auch durch die naturschutzfachlichen Stellungnahmen der zuständigen Behörden und Fachverbände mitgetragen und argumentativ unteretzt.

Wie bereits in der UVS, Stufe II dargestellt, haben die in das Verfahren eingestellten Varianten sehr unterschiedliche Auswirkungen auf die Biotopkomplexe, den Verlust an Lebensraum, die Minderung der Lebensraumeignung sowie bezüglich der Inanspruchnahme von Bodenschutzwald.

Die größten Beeinträchtigungen für das Schutzgut Pflanzen und Tiere werden bei den Varianten 1 C, 7 und 10 gesehen. Diese Varianten werden durch die obere Naturschutzbehörde abgelehnt und in den Stellungnahmen der Naturschutzfachbehörde als kritisch eingeschätzt. Im Rahmen der FFH-Vorprüfung für das EU-Vogelschutzgebiet „Vordere und Hintere Heide südlich Uhlstädt“ (Anlage 3.4 der ROV-Unterlagen) wurde ermittelt, dass bei den Varianten 1 C und 7 zwar bau- und anlagebedingte Auswirkungen auf das Schutzgut ausgeschlossen werden können, jedoch hier von betriebsbedingten Störungen auszugehen sein wird. Speziell im Hinblick auf die Brutreviere von Heidelerche und potentiellen Brutrevieren des Auerhuhns können laut FFH-VP erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden. Näheres hierzu kann dem Anhang III bzw. Pkt. 2.2 des Anhang II dieser landesplanerischen Beurteilung entnommen werden.

Für die Variante 7 bleibt festzuhalten, dass mit der Zerschneidung großer zusammenhängender Waldbereiche nördlich von Pößneck ein großflächiger Verlust von Nadelwald sowie eine Beeinträchtigung durch Freistellung und Schadstoffeintrag zu erwarten ist. Neben dem direkten Verlust an Wald ist auch eine erhebliche Minderung der Lebensraumeignung für Tiere in relativ großem Umfang zu erwarten. Der Variantenvergleich dokumentiert diesen Fakt bei Variante 7 mit dem Verlust von Lebensraum mit herausragender bzw. besonderer Bedeutung in einer Größenordnung von fast 35 ha sowie eine Minderung der Lebensraumeignung von herausragender oder besonderer Bedeutung auf einer Fläche von mehr als 130 ha. Auch hinsichtlich des Vergleiches beim Verlust von Biotopen (ca. 20 ha), beim Biotopbeeinträchtigungsrisiko (ca. 112 ha) und dem Biotopkomplexbeeinträchtigungsrisiko (ca. 121 ha) werden die mit Abstand ungünstigsten Werte erzielt.

Insgesamt muss bei Variante 7 sowohl bezüglich der Pflanzen als auch der Tiere von einer hohen Konfliktschwere ausgegangen werden. Hierbei ist auch die enorme Freiflächenversiegelung in bisher nicht bzw. wenig vom Verkehr betroffenen Bereichen zu berücksichtigen sowie die von den Forstbehörden deutlich gemachten Probleme hinsichtlich der Gefährdung durch Wildunfälle sowie die damit verbundenen Wildverluste und –verdrängungswirkungen.

Für die Variante 1 C gelten die o. g. Aussagen zur Beeinträchtigung des EU-Vogelschutzgebietes „Vordere und Hintere Heide südlich Uhlstädt“ in vollem Umfang, da die Trassenführungen beider Varianten vom Bauanfang bis zur Kreuzung mit der L 2368 nördlich Schlettwein identisch sind.

Auch wenn beide Trassen das Vorranggebiet Freiraumsicherung FS-108 nicht direkt queren, wird in den Raumordnungsunterlagen deutlich gemacht, dass durch betriebsbedingte Faktoren eine Beeinträchtigung dieser naturschutzfachlich wertvollen Flächen nicht ausgeschlossen werden kann.

Insofern ist eine grundsätzliche Übereinstimmung der beiden Varianten mit den Erfordernissen der Raumordnung in dieser Hinsicht nicht gegeben. Die Einschätzung im Rahmen der UVS, wo die Variante 7 mit einer sehr hohen Konfliktschwere bzgl. des Schutzgutes Tiere und Pflanzen eingeordnet wird, wird bestätigt.

Die Variante 1 C ist insgesamt in Bezug auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen etwas günstiger einzuschätzen, da hier keine Waldquerung erfolgt und somit der entsprechende Eingriff in diesen Bereich vermieden wird. Weiterhin entfällt hier auch der kritische Eingriff durch die Trassenführung östlich der L 1108, der bei Variante 7 auch Beeinträchtigungen des FND „Rehmer Moor“ und der im Umfeld befindlichen Freiflächen hervorruft.

Ungeachtet dessen muss der durch die Trassenführung bedingte erhebliche Freiflächenverbrauch, der sich auch in der ungünstigsten Massenbilanz aller Varianten (Massenüberschuss von 1,15 Mio m³) manifestiert, kritisch angemerkt werden. Auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass hier vorrangig landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen würden, kann nicht von einer nachhaltigen Flächenpolitik ausgegangen werden, was letztlich auch erheblich negative Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen hat.

In der Gesamtbetrachtung der Variante 1 C muss bezüglich des Naturschutzes festgehalten werden, dass die Eingriffsbilanz deutlich negativer ausfällt als bei den Varianten 3 B, 4 B und 6 und darüber hinaus erhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes „Vordere und Hintere Heide südlich Uhlstädt“ zu erwarten sind.

Die Variante 10 weist gegenüber den Varianten 7 und 1 C den Vorteil auf, dass negative Einflüsse auf das o. g. Vogelschutzgebiet ausgeschlossen werden können. Nachteilig ist jedoch zu werten, dass nördlich von Pößneck eine Querung des Waldgebietes auf einer Länge von ca. 1 km erfolgt, was einen Waldverlust von etwa 3,2 ha hervorrufen würde. Hieraus resultieren die ablehnenden Stellungnahmen der oberen Naturschutzbehörde, der Forstbehörden und der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald zur Variante 10. Die Waldflächen der Vorderen Heide sind in der UVS als Flächen mit sehr hohem Raumwiderstand eingeordnet worden; ein Eingriff ist diesbezüglich als schwerwiegend einzustufen. Angesichts der vorhandenen Alternativtrassen ist davon auszugehen, dass die Realisierung dieser Variante mit den raumordnerischen Erfordernissen des Naturschutzes nur bedingt in Einklang gebracht werden kann. Gerade bei der Betrachtung der Variante 10 ist kritisch anzumerken, dass die UVS II als Bestandteil der Raumordnungsunterlage die letztendlich in das Verfahren eingestellten Varianten nicht widerspiegelt. Dies wurde zwar von keinem der Beteiligten thematisiert, behindert jedoch die vergleichende Betrachtung der Varianten und steht nicht in Übereinstimmung mit dem Band 1 (Erläuterungsbericht) der Verfahrensunterlage. Ungeachtet dessen ist eine Einschätzung im Rahmen des Variantenvergleiches prinzipiell möglich und basiert auch auf den Ergebnissen der UVS II.

Generell wird dabei betont, dass die Waldflächen nördlich von Pößneck als Lebensraum mit einer besonderen Bedeutung bewertet werden müssen. In dem von Kiefern geprägten Waldbereich kommen zahlreiche wertgebende Brutvogelarten, wie Grün- und Schwarzspecht, Mäusebussard, Turteltaube, Habicht und Neuntöter vor. Die Wälder nördlich von Pößneck werden dabei zwar durch Nadelbaumarten geprägt, sind jedoch auch mit kleineren Laubwaldbeständen sowie Teichen mit sehr hoher Bedeutung ausgestattet. In ihrer Gesamtausdehnung und ihrer Großflächigkeit stellen die Waldflächen einen Biotopkomplex mit hoher Bedeutung dar. Daher ist jeder Eingriff in diese Waldgebiete grundsätzlich aus naturschutzfachlicher Sicht als kritisch anzusehen und angesichts der vorhandenen Alternativen zu vermeiden. Dies zeigt sich auch in der Ausweisung dieses Gebietes als Vorbehaltsgebiet Freiraumsicherung im Regionalplan Ostthüringen (fs-103, Wälder und strukturreiche Kulturlandschaft zwischen Saaletal, Orlatal und Pößneck). Gemäß G 4-6 RP-OT soll in diesen Gebieten dem Erhalt der schutzgutorientierten Freiraumfunktion der Naturgüter Boden, Wald, Wasser, Klima, Flora und Fauna sowie des Landschaftsbildes bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen besonderes Gewicht beigemessen werden. Diesem Anspruch kann mit vorhandenen Alternativtrassen deutlich besser entsprochen werden.

Grundsätzlich soll gemäß Abschnitt 3.1 des Regionalplanes Ostthüringen das für die Entwicklung der Planungsregion bedeutsame Straßennetz maßvoll, umweltschonend und den sich verändernden Verkehrsbedürfnissen entsprechend ausgebaut werden. Es muss angesichts der vorgenannten Fakten davon ausgegangen werden, dass bei den Varianten 1 C, 7 und 10 nicht von umweltschonenden und maßvollen Entwicklungen gesprochen werden kann und diese damit den genannten raumstrukturellen Erfordernissen nicht entsprechen.

Die weiteren in das Verfahren eingestellten Varianten 3 B, 4 B und 6 sind aus naturschutzfachlicher Sicht deutlich günstiger eingeschätzt worden. Dies wird durch die Ergebnisse der UVS bestätigt und in den Stellungnahmen der Fachbehörden verdeutlicht. Dabei wird die Trassenführung der Variante 3 B im Bereich der Gipsbrüche bei Krölpa jedoch als kritisch angesehen und in diesem Abschnitt eine Verschiebung der Streckenführung in nördliche Richtung empfohlen (deckungsgleiche Trassenführung mit den Varianten 4 B und 6). Begründet wird dies mit Fledermausvorkommen in den Abbaustollen des Gipsbruches Krölpa (Massenwinterquartier). Neben den bergbaurechtlichen Problemen ist dies einer der Hauptgründe für die Einschätzung der verfahrensführenden Behörde, dass eine Kombination der Varianten 3 B (östlicher Teilbereich) und 4 B (westlicher Abschnitt) den raumordnerischen Erfordernissen insgesamt am besten entspricht.

Insgesamt kann eingeschätzt werden, dass die Varianten 3 B, 4 B und 6 bzw. deren Kombination als verträglich hinsichtlich der naturschutzfachlich relevanten raumordnerischen Erfordernisse eingestuft werden können. Dabei wird nicht verkannt, dass angesichts der auch hierbei notwendigen erheblichen Eingriffe und des relativ hohen Versiegelungsgrades weitreichende Kompensationsmaßnahmen erforderlich werden, um naturschutzfachlich adäquate Ausgleichsleistungen zu erbringen und den weitreichenden Eingriff zu rechtfertigen. Dies wird vor allem in Anbetracht der nur minimalen Rückbaumöglichkeiten am vorhandenen Straßennetz relevant.

Boden

- Der Boden soll in seinen natürlichen Funktionen, in seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie in seiner Nutzungsfunktion gesichert und erhalten werden. Versiegelungen, Abgrabungen und Aufschüttungen sollen auf das notwendige Maß beschränkt werden (LEP, 5.1.4).
- Die raumordnerische Sicherung landwirtschaftlicher Gunstflächen ist für die Erhaltung und Entwicklung einer leistungsfähigen Agrarstruktur eine wesentliche Voraussetzung. Unerlässlich wird die Ausweisung von Vorranggebieten Landwirtschaftliche Bodennutzung vor dem Hintergrund
 - des nachhaltigen Umganges mit der Naturressource Boden als Grundlage und Voraussetzung für die Erzeugung von Nahrungsmitteln und Rohstoffen.
 - der Unvermehrbarkeit des Bodens
 - der unabänderlichen Bindung der Landwirtschaft an die vorhandene Bodenfläche (RP-OT, Z 4-3).

Die Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf das Schutzgut Boden werden in der raumordnerischen UVP (Anhang II, 2, 3) dieser landesplanerischen Beurteilung ausführlicher bewertet und betrachtet.

Das relativ stark durch die landwirtschaftliche Nutzung geprägte Untersuchungsgebiet liegt im Bereich der Orlasenke und deren Übergang zur Saale – Sandsteinplatte.

Der größte Teil des nicht bebauten Gebietes wird dabei von fruchtbaren Böden eingenommen, was sich auch in der Ausweisung großflächiger Vorrang- und Vorbehaltsgebiete landwirtschaftliche Bodennutzung widerspiegelt. Dabei sind weite Teile der Bereiche zwischen den Siedlungen und den Waldgebieten der Heide Bestandteil dieser Gunstflächen.

Die Realisierung der Baumaßnahme verursacht im direkten Trassenbereich eine erhebliche Neuversiegelung von Flächen, die einen Verlust sämtlicher Bodenfunktionen zur Folge hat. Weitere anlagebedingte Eingriffe ergeben sich im Bereich der Böschungen, Einschnitte und Bankette durch die Überformung der Böden.

Die Ermittlung der Funktionsbeeinträchtigung durch verkehrsbedingte Luftschadstoffimmissionen ergibt sich aus der Verknüpfung von Wirkzonen mit der Bedeutung der jeweiligen Fläche.

Ziel des Bodenschutzes im raumordnerischen Sinne ist es, die Bodenfunktionen nachhaltig zu sichern. Dies gilt insbesondere für den Boden als Standort für Kulturpflanzen (natürliche Fruchtbarkeit), Ausgleichskörper im Wasserhaushalt, Filter und Puffer für Schadstoffe sowie als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte.

Aus Sicht des Bodenschutzes sind grundsätzlich Bauvarianten zu bevorzugen, bei denen es zu möglichst geringen Neuinanspruchnahmen von Boden und damit verbundenen Einschränkungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes kommt.

Für die Planung ist bezüglich des Schutzgutes Boden daher zu folgern, dass der Straßenbau mit den damit einhergehenden Versiegelungen auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen ist. Weiterhin sollten in möglichst geringem Umfang Zerschneidungen oder Versiegelungen von größeren zusammenhängenden Bodenarealen auftreten.

Auch kämen aus Sicht des vorsorgenden Bodenschutzes die in Ortsnähe verlaufenden Trassenverläufe grundsätzlich eher in Betracht als die Querung von großen, abgelegeneren und anthropogen bislang weniger gestörten Bodenarealen.

Ein in größerer Siedlungsnähe verlaufender Straßenbau ist auch daher zu bevorzugen, da die potentielle Vorbelastung bzw. die menschlichen Einflüsse dort bereits am stärksten ausgeprägt sind und damit die umliegenden, weniger beeinflussten Böden weiterhin vor schädlichen Einflüssen besser geschützt bleiben. Somit erscheint hier die Variante 3 B aus Sicht des Bodenschutzes als empfehlenswerte Trassenvariante.

Die durch den geplanten Eingriff zu erwartenden Folgen für den Naturhaushalt sind, bezogen auf das Schutzgut Boden aufgrund des immensen Flächenverbrauches in ortsferner Lage insgesamt als erheblich einzustufen. Seitens der Fachbehörde TLUG werden daher die Trassen mit Ausnahme der Variante 3 B aus bodenkundlicher Sicht abgelehnt.

Weiterhin ist festzustellen, dass zum Schutz der Böden, insbesondere vor Erosion auf stärker geneigten Standorten, Waldbereiche mit Bodenschutzfunktion definiert worden sind. Diese befinden sich nördlich von Schlettwein und in den Waldbereichen nördlich von Pößneck und würden von den Varianten 1 C, 7 und 10 geschnitten.

Zusammenfassend ist davon auszugehen, dass durch die unabwendbare, aber auf einen für den Zweck der Baumaßnahme unbedingt erforderlichen Umfang beschränkte Inanspruchnahme von Flächen der Boden in seiner ursprünglichen Form verlorengeht.

Angesichts der nur in sehr beschränktem Maß gegebenen Rückbaumöglichkeiten von bestehenden Straßentrassen kann der Versiegelungsgrad nicht in größerem Umfang reduziert werden. Es ist daher nicht davon auszugehen, dass ein kompletter oder umfassender Ausgleich überhaupt möglich wird. Damit kann den diesbezüglichen raumordnerischen Erfordernissen nur teilweise entsprochen werden.

Angesichts des Neuversiegelungsgrades und des erheblichen Flächenverbrauches muss die Baumaßnahme insgesamt als kritisch angesehen werden, wobei die negativen Beeinträchtigungen aus Sicht der Bodeninanspruchnahme mit zunehmender Ortsferne stärker ausgeprägt werden. Unter diesem Aspekt muss die Variante 3 B als günstigste Trasse hinsichtlich des Schutzgutes Boden eingeschätzt werden.

Landschaftsbild

- Die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft, Arten und Lebensräume sowie das Landschaftsbild sollen gesichert, landwirtschaftliche Nutzung zur Erhaltung der Kulturlandschaft dauerhaft beitragen und eine naturnahe Waldbewirtschaftung und Erholung angestrebt werden. Die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes soll erhalten oder wiederhergestellt und gepflegt werden. Große unzerschnittene Räume sollen in ihrer Bedeutung für die Freiraumstruktur sowie für die landschaftsbezogene Erholung bewahrt werden (LEP, 5.1.11).
- Die spezifische Identität sowie die landschaftliche Schönheit Thüringens, ihre natur- und kulturräumliche Ausprägung, Struktur und Vielfältigkeit sollen bewahrt bleiben (LEP, 5.1.12).
- Die Erhaltung von Eigenart, Vielfalt und Schönheit der Kulturlandschaft beeinflusst wesentlich die Lebensqualität und Standortfaktoren; sie leistet einen außerordentlich wichtigen Beitrag zur Bewahrung lokaler und regionaler Identität. Unangemessene und schädigende Eingriffe in gebietstypische Prägungen und Besonderheiten der Kulturlandschaften sind zu vermeiden. Als regionsprägende Kulturlandschaften sind dabei u. a. die Uhlstädter Heide und die Zeichsteinlandschaft der Orlasenke aufgeführt (RP-OT, G 1-5).
- Im Verlauf der genannten Räume entlang von Fluss- und Bachtälern bzw. Straßen, u. a. das Tal der Orla und der Kotschau zwischen Triptis und Könitz soll dem Erhalt von Grün- und Freiflächen sowie bedeutsamen Frischluftschneisen zwischen den Ortschaften angemessen Rechnung getragen werden (RP-OT, G 2-15).

Das nach LEP und RP-OT zu erhaltende Landschaftsbild ist grundlegender Bestandteil der Kulturlandschaft und daher auch ein Ergebnis des Einflusses von Menschen. Somit unterliegt das Landschaftsbild einem permanenten zeitlichen Wandel und daher auch gewissen Veränderungen. Unter diesem Aspekt könnte prinzipiell nach Fertigstellung der Straßenbaumaßnahme mit den zwingend vorgeschriebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auch von einem gewissen längerfristigen Kompensationseffekt für das Erscheinungsbild des Gebietes gesprochen werden. Ungeachtet dessen ist grundsätzlich davon auszugehen, dass bei allen Varianten ein erheblicher Eingriff in das Landschaftsbild verursacht würde. Dies äußert sich – allerdings trassenspezifisch sehr differenziert – in der Zerschneidung von Landschaftsräumen, der Beeinträchtigung der Landschaft durch Verlärmung und visuelle Überprägung sowie in der Trennungswirkung und Beeinträchtigung von bisher verkehrsfreien Räumen.

Es bleibt festzustellen, dass die Auswirkungen auf das Landschaftsbild bei den verschiedenen Varianten unterschiedlich stark ausgeprägt sind und dies auch von einigen am Verfahren Beteiligten entsprechend beurteilt wird.

Ein wesentliches Kriterium bildet die Beeinträchtigung der Landschaftsbildeinheiten in Vielfalt, Eigenart und Naturnähe. Ein Eingriff in die wenig strukturierten Waldbereiche der Heide mit ihrer hohen Bedeutung wird im Rahmen der UVS als schwerwiegend eingeschätzt, zumal mit den betreffenden Varianten 7 und 10 starke Geländemodellierungen mit entsprechenden Dammbauwerken bzw. Einschnitten verbunden sind. Neben den Zechsteinriffen der Orlasenke, die von den Varianten nicht betroffen sind, wird auch den naturnahen Talbereichen nördlich von Schlettwein und bei Trannroda eine sehr hohe Bedeutung für das Landschaftsbild beigemessen. Hier würde die Realisierung der Varianten 1 C und 7 wesentliche Beeinträchtigungen hervorrufen.

Die Variante 6 ist diesbezüglich günstiger zu bewerten, hat jedoch gegenüber den Varianten 3 B und 4 B den Nachteil, dass im Bereich Sandberg (Anbindung an die L 1108) und im Bereich Lutschgen spürbare Einschnitte in das Landschaftsbild erforderlich würden. Bei Variante 4 B ist ein kleinteiligerer Eingriff im Bereich Lutschgen vor dem Anschluss an die vorhandene B 281 zu verzeichnen, was ebenfalls nachteilig gegenüber der Variante 3 B zu bewerten ist.

Ungeachtet der Tatsache, dass im wesentlichen Teil der Streckenführungen der Varianten 3 B, 4 B und 6 vorrangig ausgeräumte Ackerflächen gequert werden, ist jedoch auch hier nicht davon auszugehen, dass diese Trassen bezüglich des Landschaftsbildes als konfliktfrei – einzuordnen sind. Durch die weite Einsehbarkeit dieser Bereiche sind diese Flächen in Bezug auf Zerschneidung und Beeinträchtigung von Blickbeziehungen besonders empfindlich.

Insgesamt kann eingeschätzt werden, dass es bei allen Varianten zu einer Überformung des Landschaftscharakters durch technische Bauwerke sowie zu Störungen von weiträumigen Sichtbeziehungen in bisher vom Straßenverkehr nicht oder nur wenig belasteten Räumen kommen wird.

Die Einflüsse des Vorhabens auf die Erholungsfunktion bezüglich der Landschaftsbildbeeinträchtigungen werden im nachfolgendem Punkt E. II. 4 sowie im Anhang II, 2.6 näher betrachtet. Das Landschaftsbild wird sich unabhängig von der letztlich realisierten Variante gegenüber dem jetzigen Zustand erheblich verändern. Mit einer konsequenten Umsetzung von noch festzusetzenden Kompensationsmaßnahmen (insbesondere trassenbegleitend) kann jedoch eine Abmilderung der Beeinträchtigungen ermöglicht werden.

Die Varianten 3 B, 4 B und 6 bzw. deren Kombination können bezüglich der raumbedeutsamen Belange von Natur und Landschaft bei Beachtung der unter A. II genannten Maßgaben in Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung gebracht werden.

Angesichts der vorgenannten Beeinträchtigungen des EG-Vogelschutzgebietes und der erheblichen Eingriffe in den Naturraum ist eine Umsetzung der Varianten 1 C, 7 und 10 nicht oder nur mit erheblichen Einschränkungen mit den entsprechenden raumordnerischen Erfordernissen vereinbar. Angesichts der vorhandenen Alternativtrassen sollte von einer Realisierung dieser Varianten abgesehen werden, da eine Genehmigungsfähigkeit letztendlich in Frage gestellt werden muss.

4. Fremdenverkehr und Erholung

- Die natürliche und kulturelle Ausstattung des Landes ist eine wichtige Grundlage für einen umweltfreundlichen und kulturorientierten Tourismus. Eine hohe Aufenthaltsqualität, aktive und gesundheitsorientierte Erholung, vielfältige Freizeitmöglichkeiten sowie sportliche und kulturelle Höchstleistungen sind Markenzeichen für Thüringen. Die Landesentwicklungspolitik trägt dazu bei, diese als Standortfaktor zu erhalten, besser zu vermarkten und langfristig zu nutzen (LEP, 1).
- Im ländlichen Raum sollen günstige naturräumliche Voraussetzungen für die Erholung und den Tourismus erhalten, genutzt und entsprechend Infrastrukturangebote entwickelt werden (LEP, 2.3.6).
- Große unzerschnittene Räume sollen in ihrer Bedeutung für die Freiraumfunktionen sowie für die landschaftsbezogene Erholung bewahrt werden (LEP, 5.1.11).

- Tourismus und Erholung sollen in den Teilräumen gestärkt werden, die über die naturräumlichen und raumstrukturellen Voraussetzungen verfügen, um den Tourismus als Wirtschaftsfaktor nachhaltig zu entwickeln (LEP, 5.4.1).
- Die Räume mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung sollen unter Erhaltung ihrer naturräumlichen Potenziale und Besonderheiten als Schwerpunkträume für eine nachhaltige touristische Entwicklung für den Kurzzeit- und Urlaubstourismus entwickelt und gestärkt werden. Die raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen die Belange des Tourismus und der Erholung besonders Berücksichtigt werden (LEP, 5.4.3).
- In den zeichnerisch in der Raumnutzungskarte bestimmten Vorbehaltsgebieten Tourismus und Erholung soll unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Belange einer natur- und landschaftsgebundenen Erholung sowie einer infrastrukturell geprägten Freizeitgestaltung bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen besonderes Gewicht beigemessen werden. Hierzu zählt das Gebiet „Thüringer Wald/Thüringer Schiefergebirge mit Saalestauseen“ (RP-OT, G 4-23).
- Die verbindlich vorgegebenen Regional bedeutsamen Tourismusorte sind als Schwerpunkte des Tourismus zu entwickeln und in ihrer Tourismus- und Erholungsfunktion zu sichern. Hierzu zählt u. a. die Stadt Ranis (RP-OT, Z 4-6).
- Für die Naherholung geeignete Freiräume sollen in ihrer Funktion erhalten und infrastrukturell aufgewertet werden. Zur Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität ist es erforderlich, siedlungsnahe Freiräume für die Naherholung zu sichern und die erforderlichen Infrastrukturen wie Rad- und Wanderwege, Gastronomie, Erlebnispfade, Aussichtspunkte usw. zu erhalten, zu schaffen bzw. in ihrer Attraktivität aufzuwerten (RP-OT, G 4-37).

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass lediglich der südliche Bereich des Untersuchungsraumes Bestandteil des Vorbehaltsgebietes Tourismus und Erholung „Thüringer Wald/Thüringer Schiefergebirge mit Saalestauseen“ ist. Die Stadt Ranis ist im RP-OT als Regional bedeutsamer Tourismusort ausgewiesen (vgl. hierzu Raumnutzungskarte und Karte 4-1 des RP-OT). Angesichts der Tatsache, dass sämtliche in das Verfahren eingestellten Trassenvarianten nördlich der jetzigen B 281 verlaufen, kann davon ausgegangen werden, dass sowohl das Vorbehaltsgebiet als auch die Stadt Ranis nur randlich von der Straßenbaumaßnahme betroffen sind.

Der Einfluss beschränkt sich offensichtlich auf die Blickbeziehungen von exponierten Aussichtspunkten, wie z. B. Schloss Brandenstein oder Burg Ranis zur neuen Trasse hin.

Ungeachtet dessen ist auf den Naherholungswert, v. a. der Waldbereiche an der Heide mit den vorhandenen Wanderwegen ebenso hinzuweisen wie auf die Nähe der Stadt Pößneck gerade zu dem Bereich der Saalestauseen. Wenngleich die Stadt Pößneck nicht mehr wie im RROP-OT von 1999 als Stadt mit Bedeutung für den Stadt-, Bildungs- und Kulturtourismus ausgewiesen worden ist, kann davon ausgegangen werden, dass sie speziell für die Campingtouristen und Erholungssuchenden an der Oberen Saale als bevorzugte Anlaufstelle für Stadtbesichtigungen und Einkaufsstätte von nicht unerheblichem Interesse ist. Es sei in diesem Zusammenhang auch darauf verwiesen, dass das Gebiet der Heide und Raum nördlich von Pößneck noch im RROP-OT als potentiell Fremdenverkehrsgebiet „Teilraum um die Ostthüringer Heide“ ausgewiesen waren.

Auch auf die Freizeitschwerpunkte in Bezug auf die Zechsteinriffe in der Orlasenke mit den Wanderwegen und Naturschönheiten, die Stadtfeste und die überregional bekannte Moto-cross-Strecke muss hierbei hingewiesen werden.

Darüber hinaus sollen die in der Stadt Pößneck im Zuge der Ausgestaltung der Landesgartenschau Thüringen vorgenommenen städtebaulichen und grüngestalterischen Aufwertungen innerstädtischer Bereiche und die damit verbundenen Impulse für eine geordnete und ökologische Stadtumgestaltung nachhaltig für den Städtetourismus genutzt werden.

Nicht unbeachtet sollte dabei auch die Tatsache bleiben, dass mit einer Verlegung der Bundesstraße aus der Stadt Pößneck heraus auch die oft spontanen Entscheidungen von Durchreisenden zu einem Stopp bzw. einem „Entdecken“ der Altstadt oder zu Kurzaufenthalten weitgehend unterbleiben werden. Dies dürfte sich bei Einzelhandel und Gastronomie durchaus negativ bemerkbar machen und wäre nur bei Umsetzung der Variante 3 B zu vermeiden.

Bei der Frage des Erholungswertes spielt das Landschaftsbild eine überaus wichtige Rolle. Die Umsetzung des Vorhabens wird das Landschaftsbild in jedem Falle spürbar verändern, wobei prinzipiell davon auszugehen ist, dass das Erscheinungsbild immer einem gewissen Wandel unterliegt.

Dies gilt auch und im Besonderen für den Erholungswert einer Landschaft. Unter diesem Aspekt kann nach Fertigstellung der Trasse in Verbindung mit der Umsetzung der notwendigen landschaftsbezogenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bzw. weiteren gestalterischen Maßnahmen, wie z. B. Bepflanzungen, Bauwerksverkleidungen, reliefangepassten Trassierungen, Brückengestaltungen und Verwallungen auch von einem gewissen längerfristigen Ausgleich in Bezug auf das Landschaftsbild und somit des Erholungswertes ausgegangen werden.

Neben den o. g. Prämissen des LEP und des RP-OT soll in Thüringen die landschaftsverträgliche, naturbezogene Erholung mit dem auf Ruhe und Entspannung ausgerichteten Naturerlebnis entwickelt und ausgebaut werden. Es ist jedoch unstrittig, dass durch den Straßenbau und seine Begleiterscheinungen landschaftlich interessante und somit auch für die Erholung bedeutsame Räume zerschnitten werden.

Dies trifft in besonderem Maße auf die waldzerschneidenden Trassenvarianten 7 und 10 zu. Wenngleich die Waldgebiete der Vorderen Heide und der Bereiche nördlich von Pößneck nicht unmittelbar als überregional bedeutende Erholungsgebiete ausgewiesen wurden und somit eine weitgehend regionale Bedeutung für die Naherholung besitzen, sind diese Varianten als nachteilig im Hinblick auf die Erholungsfunktion einzuschätzen. Wälder mit Erholungsfunktion sollen als solche erhalten und so bewirtschaftet werden, dass sie der menschlichen Gesundheit, Freude, aktiven und passiven Erholung sowie dem Naturgenuss seiner Besucher dienen.

Insofern wird nicht nur durch den direkten Verlust an Waldflächen, sondern auch durch die Abtrennung und Verlärmung von weiteren Waldbereichen eine Minderung der Erholungsfunktion nicht zu vermeiden sein.

Bei Variante 7 ist als einzige Trasse auch eine Verlärmung/Zerschneidung der Bereiche am FND Rehmer Moor/Seeberg zu verzeichnen. Auch hier wäre von der Beeinträchtigung bisher nicht von Verkehrslärm belasteter Gebiete auszugehen.

Die im Hangbereich nördlich von Zella und weiter bis zur Querung der L 2368 spürbar nördlicher verlaufenden Varianten 1 C und 7 weisen bezüglich der Blickbeziehungen aus dem Orlatal bzw. aus Richtung Brandenstein deutliche Nachteile gegenüber den Varianten 3 B, 4 B, 6 und 10 auf. Mit Ausnahme der Variante 3 B und der Variante 7 nähern sich die Trassenvarianten den Grünbereichen am Sportplatz Pößneck an, was ebenfalls als Beeinträchtigung von Erholungsbereichen gewertet wird.

Insgesamt kommt daher die UVS (Tabelle S. 85 im Band A) zu dem Ergebnis, dass die Variante 3 B mit der geringsten Konfliktschwere hinsichtlich der Belange von Fremdenverkehr und Erholung einzustufen ist. Nach der bereits im Vorfeld ausgeschlossenen Variante 8 wird die Variante 7 mit einer potentiellen Verlärmung von Erholungsbereichen auf einer Fläche von annähernd 250 ha und der Inanspruchnahme von Erholungswald auf einer Länge von 1,3 km am ungünstigsten eingeschätzt.

Grundsätzlich positiv ist der Fakt zu beurteilen, dass alle Gedanken einer südlichen Verlagerung der B 281 und damit in den Bereich der wertvollen Landschaftsbestandteile der Zechsteinriffe in der Orlasenke verworfen worden sind und somit erhebliche Konflikte in dieser Hinsicht vermieden werden konnten.

Es wird insgesamt davon ausgegangen, dass eine Lösung zur Umsetzung des Straßenbauvorhabens möglich ist, die den für die Belange des Fremdenverkehrs und der Erholung fixierten raumordnerischen Erfordernissen entsprechen kann. Dabei wird die Variante 3 B als diesbezüglich günstigste Lösung angesehen, die Varianten 4 B und 6 weisen ebenfalls nur ein relativ geringes Konfliktpotential auf. Bei den Varianten 1 C und 10 wird hingegen eingeschätzt, dass nicht unerhebliche Beeinträchtigungen der Erholungsfunktionen zu erwarten sind, die jedoch eine Einschätzung der prinzipiellen Unvereinbarkeit mit den diesbezüglichen raumordnerischen Erfordernissen nicht rechtfertigen.

Mit Ausnahme der Variante 7, die mit erheblichen Beeinträchtigungen für das Waldgebiet der Heide einhergeht, können die in das Verfahren eingestellten Varianten hinsichtlich der Belange von Fremdenverkehr und Erholung in Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung gebracht werden.

5. Rohstoffsicherung und -gewinnung

- Die oberflächennahen mineralischen Rohstoffvorräte sollen sowohl mittelfristig für eine bedarfsgerechte und möglichst verbrauchernahe Rohstoffgewinnung zur Verfügung stehen als auch für die Versorgung zukünftiger Generationen langfristig gesichert werden. Die Möglichkeit eines Abbaues bedeutsamer und begrenzt zur Verfügung stehender Rohstoffe soll langfristig offengehalten werden (LEP, 5.3.1).
- Innerhalb der Lagerstätten soll der Abbau dort erfolgen, wo die Beeinträchtigungen für Mensch und Natur an geringsten sind. Die Renaturierung oder naturnahe Rekultivierung der Oberfläche hat im Einklang mit den jeweils für den Standort festgelegten regionalen Zielstellungen zu erfolgen (LEP, 5.3.2).
- Der Bedarf an Massenbaurohstoffen und anderen Rohstoffen soll in der Planungsregion Ostthüringen mittel- bis langfristig weitgehend aus eigenem Aufkommen und in entsprechender Quantität und Qualität unter Berücksichtigung der Nutzung von Recyclingmaterialien gedeckt werden (RP-OT, G 4-17).
- Unter Berücksichtigung der Standortgebundenheit von Lagerstätten und der Rohstoffart soll mittel- bis langfristig eine verbrauchernahe, räumlich ausgewogene Verteilung der Gewinnungsstandorte gesichert werden (RP-OT, G 4-18).
- Die verbindlich vorgegebenen und 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. Dazu zählen u. a.
 - Sand/Sandstein S. 9 „Pößneck“
 - Sand/Sandstein S. 11 „Pößneck/Köstritz“
 - Gips- und Anhydritstein G/A-1 „Krölpa/Nord“
 - Gips- und Anhydritstein G/A-2 „Krölpa/Süd“
 - Gips- und Anhydritstein G/A-3 „Schlettwein“ (RP-OT, Z 4-5).

- In der Planungsregion Ostthüringen sollen die Möglichkeiten zur Gewinnung mineralischer Rohstoffe unter Tage mittel- bis langfristig erhalten werden. Dazu soll die räumliche Einordnung der dafür notwendigen Übertageeinrichtungen ermöglicht werden (RP-OT, G 4-22).

Der Gips- und Anhydritabbau hat im Raum Krölpa eine lange Tradition. Die Nutzung der natürlichen Gips- und Anhydritlagerstätten muss auch weiterhin garantiert werden, da ein mengenmäßig und qualitativ gleichwertiger Ersatz durch Gips aus Rauchgasentschwefelungsanlagen nicht gewährleistet werden kann. Entsprechende rohstoffgeologische und -wirtschaftliche Voraussetzungen zur Gewinnung von Gips- und Anhydritstein sind in Thüringen begrenzt. Alle Trassenvarianten queren im Raum Schlettwein-Öpitz-Krölpa-Zella rohstoffhöfliche Flächen für Gips- und Anhydritstein. Nördlich/nordöstlich von Krölpa sind daher Vorranggebiete Rohstoffe ausgewiesen (G/A-1 und G/A-3), in denen gleichzeitig die Gewinnung mineralischer Rohstoffe bergrechtlich genehmigt ist.

Der Verlauf der Trassen in diesem Bereich kann zu Einschränkungen und Vorratsverlusten beim Rohstoffabbau führen. Es besteht aus rohstoffgeologischer Sicht das Erfordernis zur Abstimmung des Vorhabens mit den Fachbehörden (Landesbergamt Gera, TLUG) sowie den Unternehmen „maxit“ und Orla Zechstein GmbH.

Das Vorranggebiet Rohstoffe G/A-2 südwestlich von Krölpa ist aufgrund seiner Lage südlich der jetzigen B 281 von keiner der Trassenvarianten betroffen.

Das Vorranggebiet Rohstoffe S-11 westlich der L 1108 befindet sich zwar im Untersuchungsraum, wird jedoch ebenfalls von keiner der möglichen Trassen beeinflusst, wenngleich sich Variante 7 im Bereich westlich vor der Querung der L 1108 dem Gebiet zumindest annähert. Hinsichtlich des Vorranggebietes Rohstoffe S-9 erfolgten im Rahmen der Beteiligung zum ROV keinerlei Hinweise, es ist jedoch festzustellen, dass sich die Variante 10 diesem Vorranggebiet stark annähert. Diesbezüglich würde zumindest Abstimmungsbedarf gegeben sein, um entsprechende Konflikte in diesem Bereich zu vermeiden.

Seitens des Thüringer Landesbergamtes werden die Varianten 4 B, 6 und 10 am günstigsten eingeschätzt, da sie im Bereich der Querung der Bewilligungsfelder Krölpa Nord und Schlettwein (hier verlaufen diese Varianten identisch) die bereits vorhandenen Sicherheitspfeiler der Fernwasserleitung (DN 1000) nutzen und somit die geringsten Abbauverluste zu erwarten wären. Im Zuge der Abbautätigkeit ist jedoch auch zu gewährleisten, dass die Straßentrasse (hier: 4 B) realisierbar bleibt.

Bei den Varianten 1 C und 7 müssten zusätzliche Sicherheitspfeiler errichtet werden, was für den Bergbautreibenden zu erhöhten Verlusten und Mehraufwendungen führt. Angesichts der Querung des Gipstagebaus wird die Variante 3 B in diesem Teilabschnitt als ungünstigste Lösung angesehen. Diese Einschätzung wird durch das Unternehmen maxit Baustoffwerke GmbH bekräftigt, da die Variante 3 B in direktem Konflikt zu den Tagebau- und Untertagebauaktivitäten der Firma stehen würde.

Angesichts der nicht unerheblichen Querung der Vorranggebiete Rohstoffe G/A-1 und G/A-3 ist prinzipiell von einer Beeinträchtigung der Belange der Rohstoffsicherung und –gewinnung auszugehen. Es ist daher unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Fachbehörden und der Bergbauunternehmen festzuhalten, dass eine Umsetzung des Vorhabens grundsätzlich in enger und detaillierter Abstimmung mit diesen Beteiligten zu erfolgen hat. Eine Realisierung der Variante 3 B im Teilabschnitt westlich von Öpitz ist nicht mit den raumordnerischen Erfordernissen der Rohstoffsicherung vereinbar.

Den gerechtfertigten Hinweisen der Unternehmen und der Fachbehörden soll mit der Umsetzung der Maßgabe 1 dieser landesplanerischen Beurteilung Rechnung getragen werden.

Hinsichtlich des Geotopschutzes wurde seitens der TLUG Jena darauf hingewiesen, dass der Geotop „Westteil der Gipsbrüche bei Krölpa“, welcher auch als FND gekennzeichnet ist, nur von der „Ortsumgehung gemäß Bedarfsplan“ gequert würde. Die Variante 3 B nähert sich diesem Geotop zumindest an.

Die weiteren im Untersuchungsraum befindlichen Geotope „Gamsenberg“ und „Die Altenburg“ sind von den vorgeschlagenen Trassen nicht betroffen.

Insgesamt wird von der TLUG Jena mit Nachdruck darauf verwiesen, dass die bisher randlich und außerhalb des aktiven Erdfallgeschehens im Schiefergebirgsvorland verlaufende B 281 durch sämtliche Varianten vollständig in diesen Raum hinein verlagert wird. Aus ingenieurgeologischer Sicht liegen daher alle Varianten ungünstig und verlaufen durch akutes Erdfallgebiet. Die geplanten Tunnelstrecken nördlich von Pößneck durchörteren das unmittelbare Hangende des Subrosionshorizontes und erfassen diesen möglicherweise ebenfalls. Bezüglich der Subrosionsgefährdung aus dem tieferen Untergrund sind die Baugrundverhältnisse nach Ansicht der Fachbehörde als kompliziert zu bewerten. Die Trassenführungen der Tunnellösungen sind zwar insgesamt technisch nicht unmöglich, jedoch hinsichtlich der erforderlichen Auswirkungen auf bestehende Gebäude und die Kosten nicht völlig abschätzbar.

Auf die konsequente Einhaltung der Maßgabe 4 dieser landesplanerischen Beurteilung wird in dieser Hinsicht hingewiesen.

Sollten bei Erdarbeiten Bodenfunde bzw. Bodendenkmale auftreten, sind die Arbeiten einzustellen und die zuständigen Fachbehörden umgehend zu informieren.

Erdaufschlüsse sowie größere Baugruben sind der TLUG Jena rechtzeitig anzuzeigen, damit eine geologische und bodengeologische Aufnahme zur Erweiterung des Kenntnisstandes über das Gebiet erfolgen kann. Weiterhin ist die Übergabe der Schichtenverzeichnisse einschließlich der Erkundungsdaten und der Lagepläne an das Geologische Landesarchiv Thüringen zu veranlassen.

Mit Ausnahme der Variante 3 B (Westteil) können alle Varianten bei der konsequenten Einhaltung der unter A. II genannten Maßgaben mit den raumbedeutsamen Belangen der Rohstoffsicherung und -gewinnung in Übereinstimmung gebracht werden.

6. Verkehr

- Eine der zentralen Lage Thüringens in Deutschland und Europa angemessene, moderne Verkehrsinfrastruktur trägt dazu bei, den Leistungsaustausch mit den deutschen und europäischen Metropolen zu verbessern und die Erreichbarkeit aller Landesteile zu gewährleisten (LEP, 1).
- Das Verkehrsnetz soll so gestaltet werden, dass Thüringen die Chancen und Herausforderungen, die sich aus seiner zentralen Lage ergeben, nutzen und bewältigen kann. Die Erreichbarkeit aller Landesteile soll gesichert und die Standortgunst verbessert werden. Hierdurch werden der Leistungsaustausch zwischen den Zentren verbessert und gleichwertige Mobilitätschancen vor allem im ländlichen Raum gesichert (LEP, 4.1.1).
- Der schrittweise und bedarfsgerechte Ausbau des Verkehrsnetzes soll in den Thüringer Regionen gesichert werden. Die Flächeninanspruchnahme soll möglichst gering gehalten und die Zerschneidung großer zusammenhängender Freiräume vermieden werden. Deshalb ist beim Verkehrswegeneubau und –ausbau den Erfordernissen des Naturschutzes, der Landschaftspflege, des sparsamen Flächenverbrauches und des Umweltschutzes Rechnung zu tragen. Durch die weitgehende Nutzung vorhandener Trassen wird erreicht, dass auch bei neuen Vorhaben nur geringe negative Wirkungen für die Menschen und die Natur zu verzeichnen sind (LEP, 4.1.4).

Auf den großräumig bedeutsamen Straßenverbindungen sollen ergänzend zum Ausbau der europäischen Verbindungen schrittweise Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der möglichen Reisegeschwindigkeit vorgesehen werden (LEP, 4.1.13).

- Die Verkehrsinfrastruktur soll als Gesamtverkehrssystem so entwickelt werden, dass sie die angestrebte Entwicklung der Planungsregion unterstützt und die Einbindung in den europäischen Integrationsprozess gefördert wird. Die Standortgunst Ostthüringens soll durch
 - eine optimale Anbindung und Vernetzung mit dem großräumigen und europäischen Verkehrsnetz gesichert,
 - die Erreichbarkeit der Zentralen Orte vor allem für den Wirtschaftsverkehr und den öffentlichen Personenverkehr verbessert,
 - eine intelligente Kombination und Koordination der verschiedenen Verkehrssysteme sowie die effiziente Nutzung des Verkehrsraumes unterstützt werden (RP-OT, 3.1).
- Das für die Entwicklung der Planungsregion bedeutsame Straßennetz soll nach der raumordnerischen Bedeutung der einzelnen Verbindungen maßvoll, umweltschonend und den sich verändernden Verkehrsbedürfnissen entsprechend ausgebaut werden. Dabei sind die Verflechtungsbeziehungen innerhalb der Region und mit den angrenzenden Räumen zu stärken und die Erreichbarkeit in der gesamten Region zu verbessern (RP-OT, 3.1.2).
- Die großräumige Netzebene umfasst länderübergreifende Straßenverbindungen mit Anbindung an das Transeuropäische Straßennetz. Sie dient der Verbindung zwischen Oberzentren, der Verbindung zwischen Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums und Oberzentren sowie der Anbindung von Oberzentren und Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums an Verbindungen höherer Kategorie. Unter anderem soll im großräumig bedeutsamen Straßennetz die Ortsumfahrung Pößneck, Krölpa, Rockendorf und Könitz im Zuge der B 281 vorrangig umgesetzt werden (RP-OT, G 3-8).
- Für mehrere Straßenbauvorhaben in der Planungsregion sind Korridore in der Raumnutzungskarte des Regionalplanes ausgewiesen worden. Unter anderem für Pößneck, Krölpa und Rockendorf ist die Darstellung als Trassenkorridor nicht vollzogen worden, da hier noch weitere Untersuchungen erforderlich sind (RP-OT, G 3-12).

Entsprechend dem landespländerischen Grundsatz des LEP (4.1.1) besitzt die Verkehrsinfrastruktur eine Schlüsselrolle bei der wirtschaftlichen Entwicklung Thüringens. Die Standortvorteile, die das Land aufgrund seiner zentralen Lage besitzt, können durch eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur effektiv genutzt und umgesetzt werden. Dies gilt sowohl für den unmittelbar untersuchten Raum im Zuge der B 281 und der L 1108 als Querverbindung zwischen B 281 und B 88 als auch für die zu betrachtende Gesamtrelation als großräumig bedeutsame Straßenverbindung zwischen dem Städtedreieck am Saalebogen und dem Anschluss an die BAB 19 bei Triptis bzw. weiterführend bis zum Oberzentrum Gera.

Mit der Realisierung des Vorhabens werden also wichtige landesplanerische Zielsetzungen im Rahmen des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur erfüllt. Zur verbesserten Anbindung der zentralen Orte an das übergeordnete Straßennetz und der zentralen Orte untereinander ist das Projekt insgesamt von hoher landesplanerischer Priorität.

Wie bereits dargestellt, ist das Vorhaben eine Maßnahme des vordringlichen Bedarfes im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes (Maßnahme TH 6114), in der entsprechenden Auflistung der Maßnahmen noch gesplittet in die drei Einzelvorhaben OU Pößneck, OU Rockendorf und OU Krölpa. Im sogenannten Bedarfsplan war noch eine teilweise Nutzung/Bestand im Ausbau der jetzigen B 281 zwischen Krölpa und Pößneck vorgesehen.

Diese Linie ist zur Information noch in der Übersichtskarte zum ROV (Unterlage 3-1) dargestellt, jedoch nicht im Verfahren als Trassenvariante betrachtet worden und wird somit nicht in die Abwägung eingestellt.

Sowohl im LEP als auch im RP-OT wird allgemein die Forderung nach einem Ausbau der großräumig bedeutsamen Straßenverbindungen und einer besseren Erreichbarkeit der zentralen Orte höherer Stufe als raumordnerisches Ziel benannt. Dabei soll der Anbindung des Städtedreiecks am Saalebogen über die B 281 an die A 9 bzw. an die A 4 über die Querverbindung der L 1108 und die B 88 besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Mit der bereits erfolgten Realisierung von Ortsumfahrungen im Zuge der B 281 (Neustadt/Orla, Miesitz, Triptis) sowie den geplanten Ausbaumaßnahmen an der L 1108 und B 88 sind hierfür bereits teilweise gute Voraussetzungen geschaffen worden, die mit der Umsetzung dieses Projektes weiter verbessert werden sollen. Dies ist neben der gewünschten Entlastung der Ortslagen von Rockendorf, Krölpä und Pößneck ein wesentliches Ziel der hier betrachteten Ortsumfahrung.

Die o. g. Prämissen des LEP und des RP-OT machen jedoch auch deutlich, dass zur Erreichung dieser Zielvorgaben eine maßvolle, umweltschonende und den Verkehrsbedürfnissen entsprechende Herangehensweise zur Lösung der Verkehrsprobleme anzustreben ist. Dabei soll das Ziel der Entlastung der Ortslagen vom Durchgangsverkehr umgesetzt, jedoch eine Zerschneidung zusammenhängender Freiräume und überdimensionierte Flächeninanspruchnahme vermieden werden.

In diesem Zusammenhang werden von mehreren Beteiligten die Ergebnisse und Prognosen der Verkehrsuntersuchung hinterfragt. Vor dem Hintergrund der aktuellen Bevölkerungsvorausberechnungen und der Herausforderungen der wissenschaftlich fundierten Prognosen bezüglich des demografischen Wandels ist bis zum Jahr 2030 von einem Bevölkerungsrückgang in allen an der B 281 liegenden Kommunen von durchschnittlich mindestens 25 % auszugehen. Inwiefern eine erwartete Verkehrszunahme in mehreren Abschnitten des untersuchten Abschnittes der B 281 um teilweise mehr als 50 % prognostiziert werden kann, bleibt für mehrere Beteiligte am Verfahren als nicht nachvollziehbarer Fakt fraglich. Wenngleich diese Prognosewerte nicht entscheidend in die Abwägung bezüglich der Trassenwahl eingestellt werden, ist jedoch auch für die verfahrensführende Behörde nicht zuletzt aufgrund der Erfahrungswerte der Verkehrsmengenentwicklungen und der Ergebnisse in anderen Regionen von Thüringen diese Prognose als wenig belastbar einzustufen. Weiterhin bleibt die Frage offen, inwiefern sich die Gegenüberstellung der Verkehrszählungen aus den Jahren 2000 und 2005 mit teilweisen Rückgängen der Verkehrsbelegung bzw. nur leichten Zuwächsen (B 281 in Richtung A 9) mit den Prognosen für 2020 vereinbaren lässt.

Weiterhin bleibt festzuhalten, dass eine deutliche Unterscheidung in Ziel-/Quell- und Binnenverkehr speziell für das Stadtgebiet Pößneck im Rahmen der Vergleichbarkeit der Varianten von Bedeutung ist. Die durchaus detaillierte Verkehrsuntersuchung stellt hier nicht umfangreich dar, wie sich der Anteil des verbleibenden innerstädtischen Verkehrs, v. a. auf der jetzigen B 281 entwickelt. Es kann durchaus davon ausgegangen werden, dass sich aufgrund der zentralörtlichen Funktion von Pößneck und der Schaffung von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen sowie der Existenz mehrerer Gewerbebetriebe auch weiterhin ein relativ hoher Anteil an Binnen- bzw. Ziel- und Quellverkehr ergeben wird, für den eine weiträumigere Umfahrung der Stadt Pößneck nur einen geringen Nutzen mit sich bringt. Die Akzeptanz einer solchen weiträumigen Umgehung wird daher deutlich geringer und der verbleibende Verkehr auf der jetzigen Trasse der B 281 auch weiterhin beträchtlich sein.

Prinzipiell kann sicherlich das angestrebte Ziel der Ortsumfahrung mit allen in das Verfahren eingestellten Varianten erreicht werden. Dies gilt besonders für die Abschnitte der Ortsumfahrungen Krölpä und Rockendorf. Hier dürfte sich auch der verbleibende innerörtliche Verkehr auf ein sehr überschaubares Maß reduzieren. Der zusätzliche Knotenpunkt an der sogenannten Rotasym-Kreuzung im Planfall 3 B bewirkt laut Verkehrsuntersuchung (S. 11 der Anlage 1) eine deutliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Stadt Pößneck.

Auch diese Feststellung lässt darauf schließen, dass die Behauptung, diese Variante entlaste die Stadt Pößneck nicht oder nur unzulänglich vom Durchgangsverkehr widerlegt werden kann. Es ist unstrittig, dass die Varianten 1 C, 4 B und 6 sowie mit Einschränkungen auch die Variante 10 für den unmittelbaren Innenstadtbereich eine höhere Entlastungswirkung aufweisen als die Varianten 3 B und 7 (siehe hierzu Verkehrsuntersuchung, S. 14). Ungeachtet dessen kann festgestellt werden, dass selbst die angenommene Restbelastung von ca. 5.000 Kfz/24 h im Innenstadtbereich bei Variante 3 B noch deutlich moderater ausfällt als die für den Bezugsfall 2020 aufgeführten 19.150 Kfz/24 h z. B. im Bereich Öpitz. Wie bereits ausgeführt, muss dabei von einem ohnehin hohen Anteil an verbleibenden innerstädtischem Verkehr ausgegangen werden, da Pößneck als Mittelzentrum eine (raumordnerisch gewünschte) regional bedeutsame Funktion ausübt und selbst mit ca. 12.800 Einwohnern über ein nicht geringes Bevölkerungspotenzial verfügt. Es sollte dabei jedoch immer berücksichtigt werden, dass mit einer noch höheren Entlastung der Innenstadt eine nicht unwesentliche Belastung von städtischen Wohngebieten im Norden von Pößneck einhergeht (Varianten 1 C, 4 B, 6 und 10), die bisher gänzlich von Durchgangsverkehren verschont geblieben sind. Die noch verbleibende Variante 7 wiederum bringt für viele innerstädtische Bereiche laut Verkehrsuntersuchung eine geringere Entlastung als die vorgenannten Varianten.

Detailliertere Ausführungen zu den Neubelastungen von Wohnbereichen erfolgen im Abschnitt E. II. 8 dieser landesplanerischen Beurteilung.

Im Vergleich der Varianten zeigt sich hinsichtlich der gewünschten Bündelungswirkungen ein differenziertes Bild. In den Abschnitten Rockendorf und Krölpa sind noch weitgehend gleiche Bündelungswirkungen für alle Varianten nachzuweisen (geringe Nachteile lediglich bei Variante 7 für Krölpa).

Im Abschnitt Pößneck-Stadt ergeben sich planfallabhängig deutlich differenzierte Verkehrsstärken. Die höchste Bündelungswirkung stellt sich bei Variante 3 B ein, günstige Werte erreichen diesbezüglich auch die Varianten 1 C, 4 B und 6. Gemäß Verkehrsuntersuchung wirkt sich eine Linienführung nach Variante 7 am ungünstigsten aus. Auch im Abschnitt bis Oppurg (Bauende) ergeben sich mit den ermittelten Verkehrsstärken erhebliche Belastungsdifferenzen. Hier werden durch die Varianten 1 C und 4 B die höchsten Werte erreicht, auch die Planfälle 3 B und 6 erzielen gute Ergebnisse. Bei einer parallelen Führung der OU und der jetzigen B 281 nach den Planfällen 7 und 10 werden die Verkehrsmengen auf beide Straßenzüge aufgeteilt, so dass deutlich geringere Bündelungseffekte im Zuge der geplanten Ortsumfahrung erzielt würden.

Zusammenfassend ergeben sich die höchsten Bündelungswirkungen für das geplante Vorhaben mit den Planfällen 3 B, 1 C und 4 B. Günstige Bündelungseffekte werden auch mit den Planfällen 6 und 10 erzielt. Als deutlich nachrangig wird im Ergebnis der Verkehrsuntersuchung die Variante 7 eingeschätzt.

Bezüglich der Erreichbarkeit der Ortslagen und Stadtteile gewährleisten alle Planfälle die gewünschten Effekte, wobei aufgrund der ortsfernen Führung die Variante 7 als leicht nachteilig eingeschätzt wird.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Ortsdurchfahrten Rockendorf, Krölpa und Pößneck an der B 281 gegenwärtig hoch belastet sind, gemäß Prognose soll sich die Verkehrsstärke noch deutlich erhöhen.

Die Belastungssteigerung führt zu einer Verschlechterung der Verkehrsqualität im Zuge der B 281 sowie zu weiteren Belastungen hinsichtlich der Wohnqualität an der Trasse. Durch den Bau der Ortsumfahrung werden sowohl die Reisegeschwindigkeiten im Zuge der Bundesstraße erhöht als auch die Umfeld- und Aufenthaltsqualität in den betroffenen Siedlungen verbessert. Weiterhin wird die raumordnerisch gewünschte Verbesserung der Anbindung des Städtedreiecks am Saalebogen an die Bundesautobahn A 4 und A 9 sowie an das Oberzentrum Gera als wesentliches Ziel der Maßnahme mit allen Varianten realisierbar.

Die derzeit bestehenden verkehrlichen Defizite werden von den Beteiligten im ROV vom Grundsatz her anerkannt, eine Entlastung der Ortslagen als verkehrlich sinnvoll und unstrittig angesehen.

Die insgesamt aufgeführten Kritikpunkte von den am Verfahren Beteiligten richten sich somit im Wesentlichen nicht an die Umsetzung des Vorhabens an sich, sondern werden trassendifferenziert vorgetragen. Dies wiederum bezieht sich weitgehend nicht auf verkehrliche Wirkungen, sondern auf die ortsferne Lage einiger Varianten und die damit verbundenen Flächeninanspruchnahmen und –zerschneidungen bzw. auf die zu erwartenden Wald- und Freiraumverluste bei Variante 7 und in eingeschränktem Maß bei Variante 10.

Hinsichtlich der vorgetragenen Bedenken zur Verkehrstauglichkeit und zu städtebaulichen Problemen bei der Variante 3 B, die in einigen Passagen des Erläuterungsberichtes anklingen, ist festzustellen, dass mit dem gegenwärtig bestehenden Verkehrsnetz in Pößneck – als auch der bestehenden innerörtlichen Umgehung im Osten der Stadt – sowohl die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Durchführung der Landesgartenschau als auch für die Umgestaltung des Rotasyngeländes realisiert worden sind. Die B 281 befindet sich hier in einem guten baulichen Zustand, bei Bedarf wäre eine Optimierung der Verkehrsführung möglich. Diesbezüglich wird auch auf den Erläuterungsbericht zum ROV, Pkt. 2.2.4 „Verkehrsqualität“ hingewiesen, wo eingeschätzt wird, dass entsprechend der vorgenommenen Verkehrssimulation im Bereich der Ortsdurchfahrt eine ausreichende Verkehrsqualität für die Variante 3 B nachgewiesen wurde. Voraussetzung dafür ist der Rückbau der im Pkt. 2.2.5 „Knotenpunkte“ beschriebenen Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Netz bei gleichzeitiger Sicherstellung einer rückwärtigen Erschließung.

Hinsichtlich der Belange des Schienenverkehrs bleibt festzustellen, dass offensichtlich keine wesentlichen Probleme hinsichtlich der vorgeschlagenen Trassenführungen gesehen werden. Die Bahnlinie Pößneck (unterer Bahnhof) – Orlamünde wird je nach Variantenwahl an unterschiedlichen Stellen gequert, was seitens der Deutschen Bahn AG nicht spezifisch thematisiert worden ist. Es wurde lediglich auf die Lage der 110-kV-Bahnstromleitung Steinbach a. W. – Weimar im Untersuchungsraum und deren Beachtung verwiesen, ohne variantendifferenzierte Aussagen hierzu zu treffen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass mit allen Varianten die verkehrstechnischen Zielstellungen der Ortsumfahrung für Rockendorf, Krölpa und Pößneck prinzipiell erfüllt werden können. Den grundlegenden raumordnerischen Festlegungen zur Erreichbarkeit der zentralen Orte und Erfüllung ihrer Funktionen kann mit den in das Verfahren eingestellten Trassen entsprochen werden.

In Bezug auf die weiteren Prämissen zur Minimierung der Flächeninanspruchnahme und der Zerschneidung großer zusammenhängender Freiräume (LEP, 4.1.4) sowie eines maßvollen und umwelttechnischen Ausbaus des Verkehrsnetzes (RP-OT, 3.1.2) bleibt jedoch festzustellen, dass vor allem die Variante 7, in geringerem Umfang jedoch auch die Varianten 1 C und 10 diesen Ansprüchen nicht oder nur teilweise gerecht wird.

Mit Ausnahme der Variante 7 können alle Varianten bezüglich der raumordnerischen Belange des Verkehrs und der Verkehrsinfrastruktur in Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung gebracht werden. Als nachteilig erweisen sich dabei jedoch die Varianten 1 C und 10.

Die Variante 7 erweist sich sowohl hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen und der Bündelungseffekte als auch bzgl. der negativen Auswirkungen auf die Freiraumstruktur als nicht mit den vorgenannten Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmend.

7. Technische Infrastruktur und technischer Umweltschutz

7.1. Technische Infrastruktur

- Die Gewährleistung einer zuverlässigen, dezentralen und umweltfreundlichen Energieversorgung eine rationelle Energieverwendung sind wichtige Ziele der Landesentwicklungspolitik. Effektive Energieversorgungsstrukturen und erneuerbare Energien sollen einen wichtigen Beitrag zur zukünftigen Energieversorgung leisten (LEP, 1).
- Die technische Infrastruktur der Kommunikationsanlagen soll mit anderen räumlichen Nutzungen abgestimmt werden. Eine Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes soll minimiert werden (LEP, 4.1.23).
- Die stabile Versorgung der Bevölkerung mit Trinkwasser soll unter Beachtung qualitativer, quantitativer, ökologischer und wirtschaftlicher Aspekte entsprechend den geltenden Qualitätsanforderungen in allen Landesteilen gesichert werden. Dementsprechend sollen die Fernwasserversorgungssysteme im Interesse einer regional sicheren öffentlichen Wasserversorgung und ökologischen Ausgeglichenheit weiter ausgebaut werden (LEP, 4.2.1).
- Die Versorgung mit Energie soll unter möglichst geringer Umweltbelastung gesichert werden und auf einem ausgewogenen Energiemix mit einem verstärkten Anteil Erneuerbarer Energien basieren ((LEP, 4.2.3).
- Eine nachhaltige und zukunftsfähige Sicherung der Energieversorgung in der Planungsregion Ostthüringen soll an den strategischen Zielsetzungen der Versorgungssicherheit, Wirtschaftlichkeit sowie Umwelt- und Klimaverträglichkeit ausgerichtet werden (RP-OT, G 3-22).
- Im überregionalen Gasversorgungsnetz soll für eine weitere Kapazitätserhöhung die Errichtung einer zusätzlichen Hochdruckleitung weitestgehend parallel zu bestehenden Leitungssystemen ermöglicht werden. Das regionale Gasversorgungsnetz soll weiter rekonstruiert, ergänzt und die Versorgungssicherheit erhöht werden (RP-OT, G 3-24).
- Die Telekommunikationsinfrastruktur und –dienstleistungen sollen in der Planungsregion Ostthüringen so entwickelt werden, dass sie zum Abbau von Standort- und Strukturteilen beitragen. Deshalb soll der Ausbau hochwertiger digitaler Infrastrukturen zur Schaffung einer flächendeckenden Versorgung sowie gleichwertiger Rahmenbedingungen insbesondere auch im ländlichen Raum erfolgen (RP-OT, G 3-34).
- In allen Landesteilen Thüringens soll eine qualitätsgerechte und stabile Trinkwasserversorgung gesichert werden. Dazu sollen noch bestehende Qualitätsprobleme beseitigt werden. Die schrittweise Sanierung von Trinkwasserleitungen, Trinkwasseraufbereitungs- und Speichereinrichtungen zur Einhaltung der qualitativen und quantitativen Anforderungen an das Trinkwasser soll im Vordergrund bei der weiteren Entwicklung der Trinkwasserversorgung stehen. Die bestehenden Wasserversorgungssysteme sollen im Interesse einer sicheren öffentlichen Wasserversorgung untereinander verbunden und weiter ausgebaut werden (RP-OT, G 3-37).

Nach Auskunft der E.ON Thüringer Energie AG befinden sich Versorgungsanlagen der TEN Energienetze GmbH im ausgewiesenen Untersuchungsbereich. Hierzu wurden Bestandsunterlagen bzw. aktualisierte Lagepläne übergeben, die jedoch lediglich zur Information und Groborientierung dienen und nicht als detaillierte und verbindliche Dokumente anzusehen

und zu verwenden sind. Im Bedarfsfall sollten die Detailunterlagen vorhaben- und standortkonkret abgefordert werden.

Von grundsätzlichen Widersprüchen bzw. erheblichen Konfliktpunkten bzgl. des Vorhabens wird seitens des Unternehmens nicht ausgegangen. Der Energieversorger verweist in seiner Stellungnahme weiterhin auf zu beachtende Anforderungen bezüglich der Sicherungspflicht und der einzuhaltenden Schutzabstände während der Bauzeit und bittet um frühzeitige Abstimmung im Falle erforderlicher Verkabelungen in Kreuzungsbereichen oder bei Umverlegungen von Kabeln. Die Zugänglichkeit und Standsicherheit der Maststützpunkte müsse sichergestellt sein und eine ungehinderte Störungsbeseitigung seien jederzeit zu ermöglichen. Im Speziellen werden Konfliktpunkte der Kreuzung der 110-kV-Freileitung benannt zwischen Mast 41 und Mast 42 (Varianten 3 B, 4 B, 6 und 10) sowie zwischen Mast 43 und Mast 44 (Varianten 1 C und 7), wobei technische Lösungen dieser Probleme offensichtlich möglich sind.

Hinsichtlich der Gasversorgungsanlagen der TEN Thüringer Energienetze GmbH erfolgten ebenfalls technische Hinweise in Bezug auf Sicherheitsabstände, Freihaltezonen und evt. erforderlichen Baufeldfreimachungen.

Weiterhin wird darauf verwiesen, dass weitere Netzbetreiber, die über Anlagen im betreffenden Raum verfügen, im folgenden Planverfahren einbezogen werden sollten.

Die GDM com als von der Verbundnetz Gas AG beauftragten Dienstleistungsunternehmen teilt mit, dass sich im Geltungsbereich des Verfahrens Anlagen der Erdgasversorgungsgesellschaft Thüringen-Sachsen mbH (EVG) befinden. Zur Information wurden die Grobtrassen und ungefähren Standorte der Anlagen in einem Übersichtsplan ausgewiesen. Nach Feststellung der letztlich zu realisierenden Trasse und deren genauer Lage, in jedem Fall aber vor Baubeginn, sind genauere Abstimmungen mit den betroffenen Unternehmen erforderlich. Prinzipielle Konfliktpunkte, die das Vorhaben aus der Sicht von GDM in einer der vorgeschlagenen Varianten als nicht realisierbar erscheinen lassen, werden nicht gesehen. Bezüglich der Anlagen oder Leitungen von regionalen Versorgungsunternehmen sollten Abstimmungen direkt mit dem zuständigen Betreiber geführt werden.

Aus der Sicht der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH gibt es gegen die vorgelegte Planung keine prinzipiellen Einwände. Konfliktpunkte mit bestehenden Kommunikationslinien könnten sich jedoch bei den Kreuzungs- und Anbindungsstellen der Plantrassen mit den vorhandenen Verkehrswegen ergeben. Je nach gewählter Ausführungsvariante werden an diesen Stellen Sicherungs- und Verlegungsmaßnahmen erforderlich. Eine rechtzeitige Abstimmung der festzulegenden Trasse und der damit verbundenen Maßnahmen ist von grundlegender Bedeutung und wird seitens des Unternehmens gewünscht.

Die der Telekom zur Verfügung stehenden Bestandspläne können durch den Vorhabensträger bzw. vom beauftragten Planungsbüro abgefordert werden. Weitere Bestandspläne wurden bereits mit der Stellungnahme übergeben.

Die Thüringer Fernwasserversorgung teilt mit, dass im Planungsgebiet die Fernwasserleitung C verläuft, welche von den verschiedenen Varianten mehrfach gequert würde. Diese Fernwasserleitung besitze die höchste strategische Bedeutung innerhalb der Fernwasserversorgungssysteme Ostthüringen, da über diese Leitung weite Teile der Region mit Fernwasser versorgt wird. Bei Umsetzung des Vorhabens seien Umverlegungen der Leitung erforderlich, welche deren teilweise Außerbetriebnahme nach sich ziehen würde. Dies stellt ein hohes Risiko in Bezug auf die Versorgungssicherheit dar, da Eingriffe in den Leitungsbestand zu erheblichen Veränderungen im Erddruckbereich und damit zu Lageänderungen der Rohrleitungen führen können. Es wird darauf verwiesen, dass bis zu 11 Kreuzungen/Berührungspunkte (Variante 4 B) mit dem Leitungsbestand zu erwarten sind und speziell die Tunnelbauwerke im Nahbereich der Leitung schwerwiegende Probleme hervorrufen. Somit werde ein hoher Betreiber Aufwand zu befürchten sein, der auch den Gesamtwertumfang der Maßnahme deutlich steigern werde.

Aus den genannten Gründen lehnt die Thüringer Fernwasserversorgung das Vorhaben in der konzipierten Form ab. Es sei nur eine großräumige Umverlegung des betreffenden Trassenabschnittes mit maximal einer Außerbetriebnahme der Fernwasserversorgung C für die Umbindung akzeptabel.

Hier zeigt sich ein allgemeiner Konflikt, der offensichtlich nur in direkter Abstimmung des Vorhabensträgers mit der Thüringer Fernwasserversorgung lösbar ist. Angesichts der raumordnerischen Erfordernisse bzgl. der Versorgungssicherheit mit Trinkwasser (LEP, 4.2.1 sowie RP-OT, G 3-37) kann nur bei konsequenter Umsetzung der Maßgabe 7 dieser landesplanerischen Beurteilung davon ausgegangen werden, dass den diesbezüglichen raumordnerischen Grundsätzen entsprochen werden kann. Grundsätzlich gilt für alle Trassenvarianten, dass Querungen der Fernwasserleitung unumgänglich sind, da alle anderen Korridore aus landesplanerischer Sicht nicht umsetzbar wären.

Der Zweckverband Wasser und Abwasser Orla verweist auf die zahlreichen Berührungspunkte der verschiedenen Trassen mit den Ver- und Entsorgungsanlagen des Verbandes. Dabei wird jedoch darauf orientiert, dass entsprechende detaillierte Abstimmungen mit dem im weiteren Verfahren festgestellten Trassenverlauf erfolgen sollen.

Auch sind dann weitere Regelungen zu evtl. erforderlichen Löschwasserbereitstellungen oder der Betreibung spezieller Anlagen für evtl. erforderliche Tunnelbauwerke erforderlich. Auf das Vorhandensein von betriebseigenen Anlagen der Rosenbrauerei Pößneck wird hingewiesen.

Spezielle Hinweise zu Ver- und Entsorgungsanlagen für Wasser/Abwasser im Gebiet der Gemeinde Krölpa erfolgten nicht.

Nur bei konsequenter Umsetzung der Maßgaben 7 und 9 dieser landesplanerischen Beurteilung können die in das Verfahren eingestellten Varianten in Übereinstimmung mit den raumordnerischen Erfordernissen hinsichtlich der Belange der technischen Infrastruktur gebracht werden.

7.2 Technischer Umweltschutz

- Konversions- und Brachflächen sollen raumverträglich genutzt und sofern regional bedeutsam, bevorzugt interkommunal entwickelt werden. Der Bedarf an Bauflächen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen soll bei grundsätzlicher Eignung vordringlich auf diesen Flächen realisiert werden (LEP, 3.4.1).
- Der Boden soll in seinen natürlichen Funktionen, in seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie in seiner Nutzungsfunktion gesichert und erhalten werden. Versiegelungen, Abgrabungen und Aufschüttungen sollen auf das notwendige Maß beschränkt werden (LEP, 5.1.4).
- Einträge von Schadstoffen sowie Schädigungen der Bodenstruktur sollen vermieden werden. Flächen, für die eine weitere bauliche Nutzung nicht mehr vorgesehen ist, sollen entsiegelt und rekultiviert oder renaturiert werden (LEP, 5.1.5).
- Der gute Zustand der Gewässer soll gesichert bzw. erreicht werden. Natürliche und naturnahe Gewässerabschnitte sollen erhalten bzw. wiederhergestellt, die Strukturvielfalt und Wassergüte verbessert sowie die Durchgängigkeit sichergestellt werden (LEP, 5.1.6).

- Oberflächengewässer und Grundwasser sollen als natürliche Ressourcen, insbesondere für die Trinkwassergewinnung nachhaltig bewirtschaftet und vor Schadstoffeinträgen geschützt werden (LEP, 5.1.7).
- Reine, unbelastete Luft sowie die klimatologischen Regulations- und Regenerationsfunktionen des Freiraums sollen dauerhaft gesichert werden. Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe sollen zunehmend vermieden bzw. vermindert werden (LEP, 5.1.8).
- Klimaökologisch wirksame Ausgleichsräume sollen vor Nutzungsänderungen, die diese Räume in ihrer Funktionsfähigkeit beeinträchtigen können, geschützt werden (LEP, 5.1.9).
- Das hochwasserbezogene Flächenmanagement soll vor allem die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Hochwasservorsorge schaffen sowie der Sicherung von Überschwemmungsbereichen und der Vorsorge auch in überschwemmungsgefährdeten Bereichen dienen (LEP, 5.1.13).
- Notwendige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen vordringlich auf dafür geeigneten Brachflächen realisiert werden.
Neben den Straßenbaumaßnahmen und Bauflächenentwicklungen führen auch die dafür meist auf landwirtschaftlichen Flächen umgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu einem Entzug der Bodenressourcen dieses Wirtschaftszweiges. Durch die Bereitstellung von Brachflächen für diese Maßnahmen bleibt landwirtschaftliche Nutzfläche erhalten. Die Standorte erfahren zusätzlich eine ökologische Aufwertung (RP-OT, G 2-14).
- Die natürlichen Retentionsfunktionen der Auen, darunter insbesondere der Orla sollen durch Fließgewässerrenaturierung sowie angepassten Flächennutzung und Landbewirtschaftung erhalten bzw. wiederhergestellt werden (RP-OT, G 4-7).
- Die verbindlich vorgegebenen und zeichnerisch in der Raumnutzungskarte bestimmten Vorranggebiete Hochwasserschutz sind für die Sicherung von Überschwemmungsbereichen zum vorbeugenden Hochwasserschutz vorgesehen. Andere raumbedeutsame Nutzungen sind in diesen Gebieten ausgeschlossen, soweit diese mit der vorrangigen Funktion nicht vereinbar sind.
Dazu zählen im Untersuchungsraum die Gebiete
HW – 17 Orla/Triptis bis Pößneck
HW – 21 Kotschau
HW – 22 Gräfendorfer Bach
(RP-OT, Z 4 – 2).
- In den zeichnerisch in der Raumnutzungskarte bestimmten Vorbehaltsgebieten Hochwasserschutz soll der Sicherung überschwemmungsgefährdeter Bereiche zum vorbeugenden Hochwasserschutz bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen besonderes Gewicht beigemessen werden.
Dazu zählen im Untersuchungsraum die Gebiete
hw – 27 Orla/Neustadt bis Pößneck/Kotschau
hw – 28 Orla/Pößneck bis Freienorla
(RP-OT, G 4 – 8).

- Im Verlauf der im Folgenden genannten Räume entlang von Fluss- und Bachtälern bzw. Straßen - u. a. Tal der Orla und Kotschau zwischen Triptis und Könitz - soll die Herausbildung von geschlossenen Siedlungsbändern vermieden werden. Dem Erhalt von Grün- und Freiflächen sowie bedeutsamen Frischluftschneisen zwischen den Ortschaften soll angemessen Rechnung getragen werden (RP-OT, G 2-15).
- Die innerstädtischen Grünsysteme der Zentralen Orte sollen mit den siedlungsnahen Freiräumen im Umland verknüpft werden. Sowohl die innerstädtischen Grünsysteme als auch die siedlungsnahen Freiräume im engeren Umland der Zentralen Orte nehmen wichtige klimatische, ökologische und wasserwirtschaftliche Funktionen wahr. Sie erfüllen zudem Aufgaben des Lärm- und Immissionsschutzes (RP-OT, G 2-8).

Alle Varianten bzw. Variantenkombinationen führen in ihren jeweiligen Korridoren in erheblichem Maße zu einer Neuversiegelung von Boden, was bereits durch die nicht unerheblichen Längen der Neubautrassen und den konzipierten Regelquerschnitten bedingt ist.

Hierbei muss ebenso berücksichtigt werden, dass von nennenswerten Rückbaumaßnahmen am Bestandsnetz nicht ausgegangen werden kann.

Wie bereits unter Punkt E.II.2 dieser landesplanerischen Beurteilung ausgeführt, gehen teils hochwertige Flächen für die landwirtschaftliche Nutzung verloren bzw. führt die erhebliche Versiegelung zum Entzug von Boden als Lebensraum. Bei Variante 7 und in abgeschwächter Form bei Variante 10 kommt es zusätzlich zum direkten bzw. indirekten Verlust von forstwirtschaftlich genutzten Flächen und erheblichen Bodenverlusten bzw. -änderungen. Die insgesamt festzustellenden Unterschiede zwischen den Varianten hinsichtlich der Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit des Bodens im Untersuchungsgebiet sind als nicht unerheblich einzustufen. Wie die detaillierteren Ausführungen im Anhang II, Pkt. 2.3 dieser landesplanerischen Beurteilung zeigen, ist davon auszugehen, dass nur bei der Variante 3 B von mittleren Beeinträchtigungen für das Schutzgut Boden gesprochen werden kann; bei den Varianten 7 und 10 sind diese als „sehr hoch“ einzuordnen, bei den übrigen Varianten als „hoch“.

Die Neuinanspruchnahme von Boden ist zwangsläufig durch den Inhalt der Baumaßnahme begründet und zur Zweckerfüllung des Projektes für den Bau einer Ortsumfahrung im Zuge der B 281 erforderlich. Die Einordnung des Vorhabens in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes untersetzt das Erfordernis zur Umsetzung der Planung. Wenngleich mit der Variante 3 B (bzw. der Variantenkombination 3 B/ 4 B) eine Lösung möglich wird, die bezüglich des Schutzgutes Boden noch als tragbar eingeschätzt werden kann, bleibt insgesamt festzustellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen durch die Realisierung des Vorhabens unvermeidlich sind. Es ist daher besondere Sorgfalt bei der Planung und Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im weiteren Verfahrenslauf aufzuwenden, um nicht nur den konkreten naturschutzfachlichen Ausgleich in Bezug auf Flora und Fauna zu gewährleisten, sondern auch einen angemessenen Beitrag zum Erhalt bzw. zur Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit des Bodens leisten zu können.

Einträge von Schadstoffen sowie dauerhafte Schädigungen der Bodenstrukturen sollten weitgehend vermieden bzw. kompensiert werden.

Hinsichtlich der Erdmassenbilanz weisen die Varianten deutliche Unterschiede auf. Während hier die Varianten 7 als einzige Trassenvariante mit einem geringen Erdmassenbedarf (10 Tm³) sowie die Varianten 3 B mit einem noch überschaubaren Überschuss von ca. 80 Tm³ relativ günstige Zahlen ausweisen, sind die Erdmassenüberschüsse bei den weiteren Varianten erheblich. Die Variante 1 C weist einen extremen Überschuss von 1,15 Mio m³ auf, Variante 4 B folgt mit 640 Tm³, Variante 10 mit 410 Tm³ und Variante 6 mit 316 Tm³.

Während bei einer Realisierung der Varianten 7 und 3 B durchaus von lösbaaren Problemen in Bezug auf die Erdmassenbilanz ausgegangen werden kann, wäre bei allen anderen Varianten die Erstellung eines Verbringungskonzeptes für die anfallenden Erdmengen von eminenter Bedeutung, um auch die Möglichkeiten zur Umsetzung landschaftsgestaltender Maßnahmen im Umfeld der Trasse auszunutzen. Dies müsste jedoch vorrangig mit den Fachbehörden für Naturschutz abgestimmt werden. Dabei ist auch zu gewährleisten, dass raumordnerisch relevante Vorrangflächen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden und eine temporäre oder dauerhafte Verbringung von Erdmassen auf diese Flächen prinzipiell unterbleibt.

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht werden die in das Verfahren eingestellten Varianten zwar nicht als generell unkritisch gesehen, jedoch insgesamt alle Trassenführungen als prinzipiell durchführbar bezüglich der Probleme des Grund- und Oberflächenwassers bewertet.

Die Auswirkungen des Vorhabens werden dabei von den Fachbehörden als nicht stark trassendifferenziert eingestuft. Es wird jedoch festgestellt, dass mit den Varianten 1 C und 7 die umfangreichsten Eingriffe in die Belange, v. a. im Hinblick auf das Oberflächenwasser verbunden wären, während die Variante 6 diesbezüglich die günstigsten Werte aufweist. Eine ausführlichere Betrachtung erfolgt hierzu im Anhang II, Pkt. 2.4 dieser landesplanerischen Beurteilung.

Auswirkungen auf das Grund- und Oberflächenwasser ergeben sich grundsätzlich durch die unumgängliche Flächeninanspruchnahme und erhebliche Neuversiegelung von Flächen.

Beim Bau der Trasse kann es zu Beeinträchtigungen des Grundwassers und des Oberflächenwassers durch Schadstoffeinträge sowie durch Bodenbewegungen kommen, die sich insbesondere auf Bereiche mit hoher und sehr hoher Empfindlichkeit auswirken. Hier wird auf den angestrebten Verzicht auf die Versickerung von Oberflächenwasser und den erforderlichen erhöhten Abstimmungsbedarf mit der TLUG Jena hingewiesen.

Anlagebedingte Auswirkungen entstehen durch die Verringerung der Grundwasserneubildung oder durch Querung von schützenden Deckschichten sowie grundwassergefährdeten Schichten in Einschnitts- und Hanglagen. Betriebsbedingte Auswirkungen umfassen auch schadstoff- oder salzhaltige Stäube und Abwässer sowie Abgase, die sowohl zu Verunreinigungen des Grund- als auch des Oberflächenwassers führen können.

Überdurchschnittliche Konfliktrisiken werden hier vorrangig bei den Varianten 1 C und 7 gesehen, da hier die Gefahr von Schadstoffeinträgen am höchsten eingeschätzt wird.

Das Überschwemmungsgebiet der Orla westlich der Ortslage Rehmen wird von der Variante 7 gequert, da jedoch ein Brückenbauwerk in diesem Bereich vorgesehen ist, führt dies zu keiner Unvereinbarkeit mit den wasserwirtschaftlichen Belangen. Die Variante 10 tangiert dieses Überschwemmungsgebiet zwar, was aber von den Fachbehörden nicht als Problem-schwerpunkt betrachtet worden ist. Hinsichtlich des Überschwemmungsgebietes des Kotschaubaches erfolgten keine Hinweise seitens der Fachbehörden.

Trinkwasserschutzzonen sind von den in das Verfahren eingestellten Varianten nicht betroffen. Diesbezüglich erfolgten keine Hinweise oder Forderungen von Fachbehörden bzw. den Versorgern, die eine Einschränkung der Versorgungssicherheit bzw. Qualität des Trinkwassers als möglich erachten.

Von allen zur Diskussion stehenden Varianten werden keine abfallrechtlichen Anlagen unmittelbar betroffen. Die bestehenden Altablagerungen bzw. Altstandorte sind in den übergebenen Unterlagen aufgeführt bzw. eingezeichnet. Ergänzungen hierzu einschließlich der entsprechenden Lagebeschreibung wurden von der Unteren Bodenschutzbehörde (LRA Saale-Orla-Kreis) in der Stellungnahme zum Verfahren übergeben.

Als problematisch aus abfallrechtlicher Sicht wird lediglich der Verlauf der Variante 3 B nordwestlich der Ortslage Öpitz gewertet, da hier auf einer Länge von ca. 200 m die rekultivierte Boden- und Bauschuttdeponie Pößneck-Öpitz gequert würde, welche sich in der Nachsorgephase befindet und dem Abfallrecht unterliegt. Eine Inanspruchnahme von Flächen dieser mit einer Abdeckung versehenen und in die Landschaft wiedereingegliederten

ehemaligen Deponie wird aus fachlicher Sicht kritisch gesehen und eine nördliche Verlegung der Trasse in diesem Teilbereich angeregt.

Mit einer Kombination der Variante 3 B mit der Variante 4 B würde diesem Anspruch entsprechend Rechnung getragen und die Querung der ehemaligen Deponie vermieden. Die Umsetzung der Maßgabe 8 dieser landesplanerischen Beurteilung soll dies gewährleisten.

Es wird weiterhin auf die Trassenführung der Varianten 6 und 10 im Bereich südlich der Deponie Wiewärthe verwiesen, die noch bis in das Jahr 2020 betrieben werden soll. Hier müsste sichergestellt werden, dass es durch den Bau der Trasse zu keiner Beeinträchtigung des Deponiebetriebes und der Deponiekontrollmeseinrichtungen kommt und die vorhandene Deponiezufahrt erhalten bleibt. Gemäß RP-OT, G 3-36 soll die Deponie Wiewärthe auch weiterhin vorgehalten werden. Unter dem Gesichtspunkt der ökologischen und ortsnahen Entsorgung/Verwertung ist das vorhandene Deponievolumen auszunutzen.

Insgesamt kann eingeschätzt werden, dass alle Varianten aus abfallrechtlicher Sicht prinzipiell ohne grundsätzliche Probleme realisierbar erscheinen. Die Querung der rekultivierten Deponie Öpitz im Zuge der Variante 3 B sollte jedoch bei Umsetzung der Maßgabe 8 in diesem Teilbereich vermieden werden.

Sollte bei den erforderlichen Erdarbeiten im Zuge der Straßenbaumaßnahme entgegen der Prognosen belasteter Erdaushub anfallen, sind die Entsorgung und Verwertung mit den zuständigen Fachbehörden zu klären. Dies gilt auch für evtl. mögliche Rückbaumaßnahmen. Angesichts der sensiblen Lage des Trassenumfeldes mit mehreren Schutzgebieten ist es erforderlich, ein zu erstellendes Erdmassenkonzept auch mit den Fachbehörden für Naturschutz abzustimmen.

Hinsichtlich der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes kann generell festgestellt werden, dass der angestrebte Bau der Ortsumfahrung für die derzeit an der B 281 befindlichen Ortslagen Rockendorf, Krölpa und Öpitz gegenüber den derzeitigen und perspektivisch noch zunehmenden Belastungen im Bereich der Ortsdurchfahrten erhebliche Entlastungswirkungen entfalten wird. Dies wird durch die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und der entsprechenden Prognosen belegt.

Die Entlastungseffekte für diese besonders belasteten Ortslagen haben deutlich geringere Beeinträchtigungen durch Lärm und Staub sowie ein sinkendes Gefährdungspotential für die Anwohner zur Folge.

Dabei ist jedoch nicht zu vernachlässigen, dass die jeweiligen Linienführungen der verschiedenen Trassen auch neue diesbezügliche Betroffenheiten auslösen können. Für den Westteil der geplanten Umgehungsstraße betrifft dies die Ortsteile Zella und Trannroda, für die bei jeder der betrachteten Varianten gilt, dass die B 281 näher an die jeweiligen Ortslagen heranrücken würde. Für die Ortslage Zella führen die Varianten 1 C und 7 zu einer Annäherung der Trasse an den nördlichen Ortsrand (Abstand zur Bebauung ca. 200 m) bzw. bei den Varianten 4 B, 6 und 10 an den südlichen Ortsrand (ebenfalls ca. 200 m bis zur Bebauung). Die Bürgerinitiative Zella lehnt daher sämtliche in das Verfahren eingestellten Varianten ab und fordert eine Lösung analog zur ehemaligen Variante 8 für die Trasse.

Die Ortslage Trannroda wäre vor allem durch die Varianten 1 C und 7 betroffen, die etwa 300 m vom südlichen/südöstlichen Ortsrand entlang verlaufen würde, alle weiteren Varianten wären deutlich von der Ortslage abgerückt.

Auch hier spricht sich die Bürgerinitiative des Ortes gegen die Umsetzung der ortsnahen Trassenvarianten aus.

Sowohl die obere Immissionsschutzbehörde als auch die Fachbehörde im zuständigen Landratsamt sehen alle Varianten, die in das Verfahren eingestellt worden sind, als grundsätzlich mögliche Lösungen an, da die gesetzlichen Grenzwerte mit entsprechenden und noch festzulegenden Maßnahmen eingehalten werden können. Seitens des Fachreferates 420 im Thüringer Landesverwaltungsamt wird zwar betont, dass prinzipiell die ortsfernen Lösungen aus immissionsschutzrechtlicher Sicht die günstigeren Varianten darstellen, ein Versagungsgrund könne jedoch für keine der Varianten attestiert werden. Dies gilt auch für die konzipierten Streckenführungen in der Ortslage Pößneck.

Hier wird von der Bürgerinitiative Pößneck Nord die Umsetzung der Variante 7 als Trasse eingefordert, da nur hier von einer echten Ortsumgehung gesprochen werden könne, die auch die Neubelastung von Wohnbereichen vermeidet, die bisher nicht von Durchgangsverkehr beeinträchtigt werden.

Auf die prinzipielle Genehmigungsfähigkeit der Varianten wird hier nochmals verwiesen und dabei die Stellungnahme der zuständigen Fachbehörden angeführt.

Im nachfolgenden Punkt E.II.8 wird detaillierter auf die raumordnerisch relevanten Belange zu Bevölkerung und Siedlung eingegangen.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass bei einer Optimierung der Trassenverläufe bzw. Gestaltung von Variantenkombinationen eine Lösung gefunden werden kann, die den Anforderungen aus der Sicht des Immissionsschutzes entspricht und teilweise erhebliche Entlastungseffekte, v. a. in den Ortsdurchfahrten Rockendorf, Krölpa und Öpitz erzielt.

Alle Varianten können bei Beachtung von Maßgaben bezüglich der raumbedeutsamen Belange des technischen Umweltschutzes in Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung gebracht werden.

Die Variante 7 weist dabei erhebliche Nachteile in Bezug auf das Schutzgut Boden auf, erweist sich jedoch im Hinblick auf die Verminderung von Immissionsbelastungen als günstigste Lösung.

8. Bevölkerung und Siedlung

- Der ländliche Raum soll als eigenständiger Lebens- und Wirtschaftsraum unter Berücksichtigung der Agrarstruktur und der naturräumlich-landschaftlichen, siedlungsstrukturellen sowie kulturellen Vielfalt seiner Teilräume entwickelt werden. Insbesondere seine Wirtschaftsstruktur und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit sollen durch an der Lagegunst orientierter Standortvorsorge und durch den Ausbau einer bedarfsgerechten, den örtlichen Bedingungen angepassten Infrastruktur verbessert werden (LEP, 2.3.5).
- Eine wettbewerbs- und leistungsfähige Land- und Forstwirtschaft soll in allen Teilräumen unter Berücksichtigung der sozialen und ökologischen Erfordernisse erhalten und entwickelt sowie für die Bewahrung der natürlichen Lebensgrundlagen und der kulturellen Identität und Vielfalt des ländlichen Raumes gestärkt werden (LEP, 2.3.7).
- Die gewachsene, dezentrale Siedlungsstruktur soll in allen Teilen des Landes unter Berücksichtigung der ökologischen, ökonomischen und sozialen Erfordernisse erhalten und entsprechend den künftigen Erfordernissen weiterentwickelt werden. Die Maßstäblichkeit von Siedlung und Freiraum soll unter Wahrung der kleinstädtischen und dörflichen Siedlungen als Bestandteil der Kulturlandschaft sowie des Landschaftsbildes erhalten bleiben. Siedlungserweiterungen sollen sich hinsichtlich Art und Umfang in die gewachsene Ortsstruktur und die Landschaft einfügen (LEP, 3.1.1).
- In den Regionalplänen sind naturschutzfachlich wertvolle, für die Naherholung bedeutende sowie für die Landwirtschaft wichtige siedlungsnahe Freiräume und Areale zu sichern (LEP, 3.1.5).

- Der schrittweise und bedarfsgerechte Ausbau des Verkehrsnetzes soll in den Thüringer Regionen gesichert werden. Dabei soll dem Ausbau vorhandener Verkehrswege Vorrang vor dem Neubau eingeräumt werden. Die Flächeninanspruchnahme soll möglichst gering gehalten und die Zerschneidung großer zusammenhängender Freiräume vermieden werden (LEP, 4.1.4).
- Der Freiraum soll als Lebensgrundlage und als Ressourcenpotenzial für die nachfolgenden Generationen bewahrt werden. Dazu sollen die Naturgüter in Bestand, Regenerationsfähigkeit und Zusammenwirken dauerhaft gesichert oder wiederhergestellt werden. Erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und der Naturgüter sollen vermieden werden. Der Verbrauch nicht erneuerbarer Ressourcen soll auf den unvermeidbaren Bedarf reduziert werden. Zusammenhängende Freiräume und ihre Verbindungen zu den innerörtlichen Grünbereichen sollen erhalten werden (LEP, 5.1.1).
- In den Regionalplänen sind zur Erhaltung der Freiraumfunktionen Vorrang- und Vorbehaltsgebiete „Freiraumsicherung“ auszuweisen (LEP, 5.1.3).
- Die spezifische Identität sowie die landschaftliche Schönheit Thüringens, ihre natur- und kulturräumliche Ausprägung, Struktur und Vielfalt sollen bewahrt werden (LEP, 5.1.2).
- Die Stadtzentren Zentraler Orte sollen mit bedarfsgerechter verkehrstechnischer Erschließung als multifunktionale Erlebnisbereiche mit attraktiver städtebaulicher Gestaltung bevorzugt entwickelt werden (RP-OT, G 2-2).
- Im Rahmen der Siedlungsentwicklung sollen die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgen und Erhalten so geordnet werden, dass räumlich bedingter Verkehrsaufwand reduziert und einer Zersiedlung der Landschaft entgegengewirkt wird.
Die ausgewogene Mischung der Funktionen innerhalb einer kompakten Siedlungsstruktur ermöglicht kurze Wege und vermindert so den Flächenverbrauch und den Verkehrsaufwand (RP-OT, G 2-3).
- Zur Sicherung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung soll die Flächeninanspruchnahme deutlich reduziert werden. In der Nachhaltigkeitskategorie der Bundesregierung wurde das Ziel vorgegeben, den täglichen Siedlungs- und Verkehrsflächenverbrauch bis zum Jahre 2020 auf 30 ha zu reduzieren. Auch die bundesgesetzlichen Vorgaben zum Freiraumschutz erfordern eine deutliche Reduzierung des Flächenverbrauches. Insbesondere angesichts des weiter fortschreitenden Bevölkerungsrückganges muss unter wirtschaftlichen, sozialen, ökologischen und finanziellen Gesichtspunkten der Flächenverbrauch verringert werden (RP-OT, G 2-5).
- Die innerstädtischen Grünsysteme der Zentralen Orte sollen mit den siedlungsnahen Freiräumen im Umland verknüpft werden. Der Bewahrung und Verknüpfung dieser Freiräume kommt eine hohe Bedeutung für die Entwicklung der Region und die Lebensqualität in den Siedlungen zu. Vor allem in den durch Raumansprüche stärker belasteten Gebieten im Umfeld der Zentralen Orte sollen größere zusammenhängende Freiräume als Ausgleichs- und Regenerationsräume für Erholung, das Klima, die Wasserwirtschaft, den Schutz von Natur und Landschaft sowie zur siedlungs- und landschaftsräumlichen Gliederung erhalten und gestaltet werden (RP-OT, G 2-8).
- Im Raum der Orlasenke sollen bestehende Sichtbeziehungen zu markanten Riffbergen erhalten bleiben (RP-OT, G 2-9).

- Im Verlauf des Tales der Orla und Kotschau zwischen Triptis und Könitz soll die Herausbildung von geschlossenen Siedlungsbändern vermieden werden. Dem Erhalt von Grün- und Freiflächen sowie bedeutsamen Frischluftschneisen soll angemessenen Rechnung getragen werden (RP-OT, G 2-15).

Generell kann davon ausgegangen werden, dass der Bau der geplanten Ortsumfahrung gegenüber den vorhandenen und perspektivisch weiter ansteigenden Belastungen im Zuge der Ortsdurchfahrten spürbare Entlastungen für die Wohnbevölkerung, v. a. der im Nahbereich der jetzigen B 281 befindlichen Wohnbebauung, mit sich bringen würde.

Dies wird deutlich durch die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und -prognose belegt und ist auch für alle Trassenvarianten mit den gewünschten Effekten verbunden.

Eine Neubelastung von Bereichen, die bisher dem Durchgangsverkehr weniger ausgesetzt waren, ist jedoch bei einigen Trassenvarianten zu konstatieren. Dies gilt vor allem für Wohngebiete im Norden von Pößneck (Varianten 1 C, 4 B und 6 sowie teilweise 10), in etwas abgeschwächter Form jedoch auch für die Ortslagen Zella und Trannroda (Varianten 1 C und 7) sowie die Übergangsbereiche zwischen Öpitz und Schlettwein.

Insofern ist eine Entlastung weiter Teile der bebauten Ortslagen in diesem Abschnitt mit der Neubelastung anderer Wohngebiete verbunden. Wenngleich eine durch Tunnelbau bzw. Einhausungsmaßnahmen vorgesehene Abmilderung dieser Neubeeinträchtigungen erfolgen kann, bleibt die grundsätzliche Problematik der Verschlechterung von Wohnbedingungen für eine nicht unbeträchtliche Anzahl von Wohngrundstücken bestehen. Hinzu kommt, dass auch bei einer Realisierung dieser Varianten eine weiterhin relativ hohe Verkehrsbelegung im Stadtzentrum von Pößneck an der jetzigen B 281-Ortsdurchfahrt erhalten bleibt. Diese innerörtliche Belegung der Ortsdurchfahrt steigt gemäß Verkehrsprognose mit dem zunehmenden Abrücken der Trasse von der Ortslage weiter an und wäre bei Variante 7 am höchsten. Bei einer Realisierung der Variante 3 B im östlichen Abschnitt der Trasse würde zwar in zentralen Bereichen von Pößneck eine relativ hohe Verkehrsbelegung auf der B 281 zu verzeichnen sein, neue Beeinträchtigungen durch die Trasse wären jedoch in diesem Abschnitt nicht zu erwarten. Es wird dabei nicht verkannt, dass für den Teilabschnitt Saalfelder Straße/E.-Thälmann-Straße die Probleme des Durchgangsverkehrs nicht gelöst werden und durch den prognostizierten Anstieg der Verkehrsbelegung weiter verschärft würden. Mit der Umsetzung der Maßgaben 6 und 11 dieser landesplanerischen Beurteilung (A.II.) sollen diese negativen Aspekte der Trassenführung abgeschmälert und eine annehmbare Wohnqualität in diesen Bereichen gewährleistet werden.

Wie auch in der Anlage II (Raumordnerische UVP), Pkt. 2.1 dargestellt, weist die Variante 7 vor allem für das Stadtgebiet Pößneck Vorteile in Bezug auf das Schutzgut Menschen auf, die sich bei den anderen Varianten nicht in dieser Form darstellen.

Neben den negativen Effekten für die Ortslagen Zella, Trannroda und Rehmen bleibt jedoch auch hier anzumerken, dass gemäß Verkehrsuntersuchung für diese Variante von der geringsten Akzeptanz und somit von einer weiterhin nicht unerheblichen Belastung der innerstädtischen Abschnitte und auch der Ortslage Öpitz mit Durchgangsverkehr auszugehen ist. Darüber hinaus muss vor allem für die Varianten 1 C und 7 davon ausgegangen werden, dass den vorgenannten raumordnerischen Erfordernissen bezüglich des zu minimierenden Flächenverbrauches und der Vermeidung der Zerschneidung von großflächigen zusammenhängenden Freiräumen mit diesen Trassenvarianten nicht bzw. nur unzureichend entsprochen werden kann. Angesichts der vorhandenen Alternativtrassen und der erheblichen Bedenken im Hinblick auf die Belange der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft, von Fremdenverkehr und Erholung, Naturschutz und Landschaftsbild kann nicht von einer maßvollen und umweltgerechten Entwicklung bei der Realisierung dieser Varianten ausgegangen werden. Auch die Varianten 4 B, 6 und 10 können den vorgenannten Erfordernissen nicht in vollem Umfang entsprechen, hinzu kommt hier die bereits angedeutete relativ starke Neubelastung von bisher wenig beeinträchtigten Wohnbereichen in Norden von Pößneck. Weiterhin erfolgt auch teilweise (Variante 4 B) eine Inanspruchnahme von innerstädtischen Grünbereichen, die im Zuge der Landesgartenschau hergestellt bzw. saniert worden waren.

Insgesamt kann hier jedoch festgehalten werden, dass eine Inanspruchnahme von Freiraum beim Bau von Ortsumgehungen praktisch unumgänglich ist und der Bedarf für die Umsetzung der Planung angesichts der Ergebnisse der Verkehrsanalyse und -prognose belegt wurde. Dies wird allgemein von den Beteiligten auch nicht in Frage gestellt und von den Betroffenen argumentativ bekräftigt.

Weiterhin ist die gesetzliche Fixierung des Vorhabens im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2013 als Handlungsgrundlage und Planungsauftrag vorgegeben.

Mit der Planung wird somit ein Vorhaben ermöglicht, dass den Aussagen des Landesentwicklungsplanes entspricht und im Regionalplan Ostthüringen als ein Bestandteil der Verbesserung der Funktionen des großräumig bedeutsamen Straßennetzes aufgeführt worden ist.

Die Unterstützung der regionalen Entwicklung durch die verbesserte Anbindung der Zentralen Orte an das Autobahnnetz wird ebenso realisiert wie die angestrebte Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrten. Hierdurch werden deutlich geringere Beeinträchtigungen durch Lärm und Staub sowie ein sinkendes Gefährdungspotential für einen großen Teil der ortsansässigen Bevölkerung erreicht. In Rockendorf, Krölpa und Teilen von Pößneck werden auch die innerstädtischen Trennwirkungen durch bestehende Verkehrsstrassen deutlich vermindert. Es wird dabei anerkannt, dass dies bei Umsetzung der Variante 3 B in Teilen des Stadtgebietes von Pößneck nicht gelingt, was sich auch in der nachteiligen Beurteilung dieser Trasse in der raumordnerischen UVP (Anlage II, Pkt. 2.1) niederschlägt.

Insbesondere für die Ortslagen Rockendorf, Krölpa und Öpitz kann von einer deutlichen Reduzierung des Durchgangsverkehrs ausgegangen werden. Mit Ausnahme der Variante 7 können in Rockendorf und Krölpa Restbelastungen von unter 2.000 Kfz/24 h erzielt werden (derzeit über 10.000, prognostiziert 15 – 17.000 Kfz/24 h). Für die Ortslage Öpitz sind Werte von 2.600 – 3.600 Kfz/24 h als Restbelastung prognostiziert.

Insofern wird das Vorhaben von den beteiligten Kommunen unterstützt und dessen Realisierung eingefordert.

Die Gemeinde Krölpa sieht dabei Vorteile im südlichen Trassenkorridor und favorisiert die Umsetzung der Vorzugsvariante 4 B. Die Stadt Pößneck entscheidet sich für die Realisierung der ortsfernen Variante 7, um die Belastungen für die Menschen im Stadtgebiet weitestmöglich zu minimieren. Genau diese Variante stellt die einzige Trassenführung dar, die von der Gemeinde Oppurg abgelehnt wird, da eine Verschlechterung der Lärmsituation im Ortsteil Rehmen sowie eine Beeinträchtigung des FND Rehmer Moor gesehen wird.

Wie bereits im Anhang II, Pkt. 2.1 dieser landesplanerischen Beurteilung dargelegt, ist eine Bewertung der Trassen und Abwägung untereinander in Bezug auf das Schutzzgut Menschen sehr kompliziert und wird auch von den beteiligten Kommunen sehr unterschiedlich gesehen. Wenngleich den Belangen der Stadt Pößneck insgesamt durchaus erhebliches Gewicht beigemessen wird, bleibt in der Abwägung festzustellen, dass die von ihr unterstützte Variante 7 nicht nur gravierende Nachteile in Bezug auf die Belange Land- und Forstwirtschaft, Natur und Landschaft sowie Erholung, sondern auch bezüglich der Siedlungsstruktur aufweist. Den raumordnerisch relevanten Belangen kann hier in mehreren Punkten nicht entsprochen werden. Es ist unstrittig, dass für Pößneck gewisse Trennwirkungen und relativ starker verbleibender Durchgangsverkehr bei Umsetzung der Variante 3 B zu verzeichnen sind. Aufgrund der vorhandenen städtebaulichen Struktur in Pößneck lässt die bestandsnahe Führung der B 281 in dem betreffenden Abschnitt zwischen Katzenstein und Anschluss an die vorhandene Teilortsumgehung Pößneck-Ost eine geringere Belastung von Wohnnutzungen erwarten als eine Neutrassierung, die im Norden der Stadt mehrere Wohngebiete tangiert, teilweise auch unterquert sowie Freiflächen zerschneidet und zur Verlärmung siedlungsnaher Freiräume führt. Daher wurde die Variante 3 B im östlichen Abschnitt als raumordnerische Vorzugslösung ermittelt, die mit Abstand die geringste Flächenversiegelung hervorruft und die Voraussetzungen für ein zukunftsfähiges innerörtliches Verkehrssystem erfüllt. Dies begründet sich auch mit den städtebaulichen Entwicklungen der letzten Jahre in Pößneck und sichert einen problemlosen Anschluss an die bestehende Teilortsumgehung Pößneck-Ost.

Dabei ist jedoch im Sinne der Maßgabe 6 dieser landesplanerischen Beurteilung zu gewährleisten, dass speziell im Bereich Saalfelder Straße die nach aktuellem Standard möglichen Aufwendungen für den Lärmschutz und somit die Gewährleistung einer angemessenen Wohnqualität getätigt und in Abstimmung mit den Fachbehörden entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden.

Im Vergleich der Varianten ist festzuhalten, dass für alle Trassen hinsichtlich der Beurteilung im Schutzgut Menschen keine Ausschlussgründe vorliegen, sofern die vorgenannte Maßgabe dieser landesplanerischen Beurteilung eingehalten werden. Dies wird auch unter dem Blickwinkel der abgegebenen Stellungnahmen der Fachbehörden bestätigt.

Wie bereits mehrfach im Rahmen der landesplanerischen Beurteilung dargestellt, ist im weiteren Planverfahren eine Optimierung des genauen Trassenverlaufes unter Beachtung immissionsschutzrechtlicher Aspekte, insbesondere der Berücksichtigung des § 50 BImSchG anzustreben. Dabei sind, wenn es der Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes dienlich ist, auch die Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz hinsichtlich ihrer Notwendigkeit zu prüfen und ggf. in neuen, leistungsfähigeren Knotenpunkten zu bündeln.

Auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzordnung sollten im Zuge des Planfeststellungsverfahrens nachvollziehbare Berechnungen über die zu erwartenden Schallimmissionen entlang der geplanten Trasse erfolgen.

Über Art und Umfang der erforderlichen lufthygienischen und klimatischen Untersuchungen sollte der Vorhabens- bzw. Planungsträger entsprechende Abstimmungen mit der Abteilung Immissionsschutz der Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie durchführen.

Die Problematik der Beeinträchtigung des Erholungswertes der Landschaft durch die Trasse nimmt in den Stellungnahmen der am ROV Beteiligten nur einen untergeordneten Raum ein. Prinzipiell kann davon ausgegangen werden, dass für die überörtlich bedeutende Erholungs- und Tourismusfunktion vorrangig der Bereich südlich der B 281, im Speziellen die Zechsteinriffe mit den Angeboten des Artenschutzzentrums Ranis, dem Naturlehrgarten und dem Wisentgehege sowie natürlich die Burg Ranis und Schloss Brandenstein von Bedeutung ist. Diese Gebiete werden von den in das Verfahren eingestellten Trassen nicht berührt, es kann lediglich von evtl. beeinträchtigten Sichtbeziehungen zu diesen Punkten ausgegangen werden.

Die Bedeutung der großflächigen Waldbereiche der Vorderen Heide für die Naherholung ist unbestritten, ist jedoch im Wesentlichen auf den Einzugsbereich der unmittelbar angrenzenden Orte beschränkt, da konkrete Ausflugsziele mit spezifischem Charakter in diesem Bereich fehlen. Im Regionalplan Ostthüringen ist nur südlich der B 281 das Vorbehaltsgebiet Tourismus und Erholung „Thüringer Wald/Thüringer Schiefergebirge mit Saalestauseen“ ausgewiesen und die Stadt Ranis als Regional bedeutsamer Tourismusort kategorisiert worden.

Ungeachtet dessen sollten die für die Naherholung geeigneten Freiräume – und um einen solchen handelt es sich bei den betreffenden Waldgebieten zweifellos – in ihren Funktionen erhalten und aufgewertet werden. Für die Orte Rockendorf und Krölpa bedeutet die Realisierung des Vorhabens zwar eine Aufwertung der Lebensqualität durch den weitestgehenden Wegfall des Durchgangsverkehrs, andererseits wird die Abtrennung der Orte von den Waldgebieten im Norden bei allen Varianten relevant. Mit den Varianten 1 C und 7 im Bereich zwischen Zella und Waldhaus ist dies besonders störend und optisch wirksam. Hinzu kommt hier die zu befürchtende Verlärmung der Naherholungs- und Waldrandbereiche. Dies gilt in ähnlicher Form auch für die Ortslage Schlettwein. Für die Stadt Pößneck würde mit Ausnahme der Variante 3 B ebenfalls eine Trennung der Wohnbereiche von den Waldgebieten der Heide wirksam; bei den Varianten 1 C, 4 B und 6 käme es sogar zu einer Abtrennung des Wohngebietes Waldstraße von den übrigen Stadtbereichen.

Weiterhin würde bei Umsetzung der Variante 7 eine Trennung und erhebliche Störung des FND Rehmer Moor von der Orslage Rehmen zu verzeichnen sein.

Abschließend sei in diesem Zusammenhang noch auf die Annäherung der Trassen von Variante 1 C, 4 B, 6 und 10 an den Erholungsbereich der Sportanlagen/Sportplatz hingewiesen.

Ungeachtet dessen, dass mit der Schaffung von Querungsmöglichkeiten der Trasse eine Erreichbarkeit der Naherholungs- und Sportbereiche vom Grundsatz her gewährleistet bleiben würde, muss die Trassenführung der Ortsumfahrung je nach letztlich zu realisierender Variante als mehr oder weniger störender Effekt bzgl. des Land- und Ortschaftsbildes gewertet werden. Auch unter diesem Aspekt ist die Variante 3 B als günstigste Lösung anzusehen. Im Hinblick auf die Erhaltung des stadtnahen Erholungsareals der Landesgartenschau ist eine Realisierung der Variante 4 B (in abgeschwächter Form auch Variante 1 C) nicht anzustreben.

Bezüglich der Belange des Denkmalschutzes wird durch den Bereich Bau- und Kunstdenkmalpflege im Thüringischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie vor allem die Führung der Variante 4 B kritisch gewertet. Auf Ablehnung stößt dabei vorrangig die Beeinträchtigung des unmittelbaren Umgebungsschutzbereiches der Kulturdenkmale „ehemalige Lederfabrik“ und „Engwichtmühle“. Die Wirkung der im Zuge der Landesgartenschau sanierten Gebäude würde nach Ansicht der Fachbehörde schwerwiegend beeinträchtigt. Zudem würde das renaturierte Gelände der Landesgartenschau auf längerer Strecke gequert und in seiner Gesamtwirkung zerstört, was insgesamt grundsätzlich nicht vermittelbar erscheint. Aus denkmalfachlicher Sicht wird die Variante 3 B als relativ konfliktarme Lösung eingeschätzt, die nach den erfolgten Abbrüchen im Rotasymgelände eine günstige Trassenführung ermöglichen würde. Diese würde zugleich dem Schutz des Landschaftsbildes dienen und zahlreiche auch städtebaulich wirksame Ingenieurbauwerke überflüssig machen.

Durch die Archäologische Denkmalpflege des Thüringer Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologie wird darauf verwiesen, dass der Untersuchungsraum eine Zone intensivster Besiedlung, die von der Bronzezeit bis zum Mittelalter reichte, darstellt. Daher müssten die zahlreichen kartierten Fundplätze von Siedlungen und Gräberfeldern bauvorgreifend untersucht und dokumentiert werden.

Mit der konsequenten Umsetzung der Maßgabe 10 dieser landesplanerischen Beurteilung soll den entsprechenden Anforderungen Rechnung getragen werden. Hinsichtlich der denkmalpflegerischen Zielstellung und der zu treffenden Kostenvereinbarungen wird auf die Bestimmungen des Thüringer Denkmalschutzgesetzes verwiesen. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass bei Erdarbeiten jederzeit mit dem Auftreten weiterer Bodenfunde zu rechnen ist. Hier besteht eine unverzügliche Meldepflicht, was in den Bauunterlagen zu verankern ist.

Alle Varianten können bezüglich der raumbedeutsamen Belange von Bevölkerung und Siedlung bei Beachtung von Maßgaben in Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung gebracht werden.

Alle Varianten weisen dabei jedoch verschiedene erhebliche Probleme auf, die sich sehr differenziert sowohl auf die Belange der Wohnqualität, v. a. im Stadtgebiet von Pößneck, wie auch die Belange des Siedlungsbildes und der Naherholung auswirken. Es ist grundsätzlich von diesbezüglichen spürbaren Neubelastungen auszugehen.

9. Gesundheit, Soziales und Sport, Verteidigung

- In den Landesteilen soll, orientiert am System der Zentralen Orte, eine gleichwertige, medizinisch leistungsfähige, stationäre Versorgung der Bevölkerung durch ein bedarfsgerechtes Netz von Krankenhäusern und eine ausreichende, möglichst wohnstandortnahe, ambulante Versorgung sichergestellt werden (LEP, 4.3.9).

- Sport- und Spielanlagen der Grundversorgung sollen bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte in allen Gemeinden zur Verfügung gestellt werden. Gesamtsportanlagen und andere größere Sport- und Spielanlagen sollen bedarfsgerecht in Zentralen Orten höherer Stufe vorhanden sein (LEP, 4.3.11).
- Die regionale Versorgung mit Krankenhäusern soll in Eisenberg, Greiz, Pößneck und Schleiz erhalten werden (RP-OT, G 3-47).
- Sporthallen und Sportplätze sollen in allen Zentralen Orten vorgehalten werden, in Mittelzentren Dreifachsporthallen und Sportplätze mit Leichtathletikanlage, in Oberzentren Großsporthallen mit Sportstadien (RP.OT, G 3-59).

Von allen Varianten gehen im Wesentlichen keine Beeinträchtigungen der vorhandenen kommunalen Einrichtungen für Gesundheit, Soziales und Sport aus. Neu- oder Erweiterungsplanungen für derartige Einrichtungen oder Anlagen sind der verfahrensführenden Behörde derzeit nicht bekannt bzw. wurden auch im Rahmen der Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung nicht zur Diskussion gestellt.

Der Krankenhausstandort Pößneck ist aufgrund seiner Lage im Stadtgebiet offensichtlich zu keiner der in das Verfahren eingestellten Varianten betroffen bzw. beeinträchtigt.

Der Sportplatz Warte der Stadt Pößneck befindet sich im Nahbereich der Trassen 4 B, 6 und 10 sowie 1 C (über die Mittelanbindung). Beeinträchtigungen können hier jedoch weitgehend ausgeschlossen werden bzw. sind zu vernachlässigen.

Der Sportkomplex Griebse/Rosental ist von keiner der Varianten betroffen.

Wie die Wehrbereichsverwaltung Ost in ihrer Stellungnahme bestätigt, werden die Belange der Bundeswehr mit der Planung ausreichend berücksichtigt. Die B 281 stellt einen Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes dar; variantenspezifische Hinweise bzw. Forderungen erfolgten nicht.

Alle Varianten stehen bezüglich der raumbedeutsamen Belange von Gesundheit, Soziales und Sport sowie der Verteidigung in Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung.

F. Raumordnerische Gesamtabwägung

Das von der Straßenbauverwaltung des Freistaates Thüringen als Vorhabensträger beantragte Raumordnungsverfahren für das Vorhaben „Ortsumfahrung Rockendorf-Krölpa-Pößneck Nord“ im Zuge der B 281 sollte in den zur Diskussion gestellten Varianten 1 C, 3 B, 4 B, 6, 7 und 10 für den betreffenden Raum feststellen, ob und in welcher Form bzw. unter welchen Maßgaben die Baumaßnahme raum- und umweltverträglich durchgeführt werden kann. Vorausgegangen war die Einleitung eines ROV für das Vorhaben bereits im November 2007 mit teilweise anderen Varianten. Dieses Verfahren wurde jedoch im März 2008 unterbrochen, um eine Erweiterung des Untersuchungsraumes und die Findung weiterer Varianten für die Umfahrung zu ermöglichen.

Im Abwägungsergebnis war in besonderem Maße zu berücksichtigen, dass der Bau der Ortsumfahrung für Rockendorf, Krölpa und Pößneck eine Maßnahme des vordringlichen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan 2008 dargestellt und somit eine gesetzliche Basis für die Umsetzung der Planung besteht.

Im Landesentwicklungsplan 2004 für den Freistaat Thüringen ist die B 281 als großräumig bedeutsame Straßenverbindung kategorisiert (Karte 1). Zwischen Saalfeld und der Anbindung an die B 2 ist sie zudem als landesbedeutsame Entwicklungsachse benannt. Die Einordnung als großräumig bedeutsame Straßenverbindung wurde auch im Regionalplan Ostthüringen übernommen (Karte 3.1 Verkehr). Unter G 3-8 wird die Ortsumfahrung von Rockendorf, Krölpa und Pößneck dabei als vorrangig umzusetzende Baumaßnahme aufgeführt. Weiterhin erfolgte unter G 3-12 die Aussage, dass u. a. für die Ortsumfahrung Rockendorf, Krölpa und Pößneck keine Darstellung als Trassenkorridor in der Raumnutzungskarte erfolgt ist, da noch weitere Untersuchungen erforderlich sind bzw. der Abschluss des ROV noch offen war.

Diesen Vorgaben entsprechend, war die raumordnerische Zielstellung gemäß LEP und RP-OT zur Realisierung der Ortsumfahrung mit erheblichem Gewicht in die Abwägung einzustellen, da sie als verkehrlich sinnvoll und geboten eingeschätzt wird.

Neben der grundsätzlichen Prüfung der in das Verfahren eingestellten Varianten für die Trassenführung der B 281 in diesem Abschnitt waren auch Variantenkombinationen in Erwägung zu ziehen, um die prinzipiellen Vorteile von einzelnen Variantenabschnitten zu verknüpfen bzw. Nachteile zu kompensieren.

Bei der Beurteilung des Vorhabens waren die raumordnerisch relevanten Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter laut UVP zu beachten.

Vorrangigen Einfluss auf die Entscheidungsfindung hatten die Belange des Landschafts- und Naturschutzes, des Siedlungswesens, Landwirtschaft, der Forstwirtschaft, des Immissionschutzes und Fragen der Rohstoffsicherung/Rohstoffgewinnung.

Hinsichtlich der Wasserwirtschaft, der Abfallwirtschaft und der Naherholung waren zumindest teilweise entscheidungsrelevante Aspekte zu prüfen, während die Belange von Gesundheit, Soziales und Sport sowie der Landesverteidigung im Variantenvergleich keine entscheidungserhebliche Bedeutung hatten.

Angesichts der Trassenführung mehrerer Varianten in Vorranggebieten Landwirtschaftliche Bodennutzung, die teilweise auf längeren Streckenabschnitten gequert würden, war den Belangen der Landwirtschaft ein besonderes Gewicht beizumessen.

Weiterhin waren die Differenzen in der Einschätzung der Verkehrswirksamkeit der Varianten und der Entlastungswirkungen v. a. für die Ortslage Pößneck bei der Entscheidungsfindung zu beachten. Speziell die Verkehrsprognose für die B 281 für das Jahr 2020 war Gegenstand der Diskussion, da die zu erwartenden Verkehrsmengen auf diesem Streckenabschnitt von einigen Beteiligten als zu hoch eingeschätzt wurden und der Prognosehorizont bereits in 8 Jahren erreicht wird.

Die vor allem von der Wohnbevölkerung von Rockendorf und Krölpa sowie von der Gemeinde Krölpa eingeforderte Umsetzung der geplanten Ortsumfahrung wurde zwar von den Beteiligten als grundsätzlich notwendig eingeschätzt; zur Trassengestaltung gab es jedoch sehr differenzierte Realisierungsvorstellungen.

Für die Trassenführung auf dem Gebiet der Gemeinde Krölpa war die auch von der Gemeinde favorisierte Lösung zur Nutzung des Korridors der (hier identischen) Varianten 4 B, 6 und 10 auch von der Mehrzahl der am Verfahren Beteiligten als günstige Trassenführung bestätigt worden. Aus der Gemeinde heraus war lediglich durch die Bürgerinitiative des Ortsteiles Zella eine nördliche Trassenführung favorisiert worden, die jedoch in Form der ehemaligen Variante 8 im Verlauf des Planungsprozesses vom Antragsteller ausgeschlossen worden ist und somit nicht mehr im ROV betrachtet wurde.

Die vorgeschlagenen Trassen im Bereich der Stadt Pößneck wurden dagegen sehr intensiv und kontrovers diskutiert. Sowohl innerhalb der Stadt mit mehreren Bürgerinitiativen als auch von den weiteren am ROV Beteiligten waren die Stellungnahmen von den vielfältigen verschiedenen Interessenlagen geprägt, was letztlich bereits zum Abbruch des ROV im März 2007 geführt hatte.

Die Stadt Pößneck hat sich nach langen und intensiven Abstimmungen für die Umsetzung der ortsfernen Variante 7 als Vorzugslösung entschieden. Diese traf jedoch bei mehreren Verfahrensbeteiligten auf deutliche Ablehnung, die vorrangig mit dem erheblichen Flächenverbrauch sowie den Eingriffen in land- und forstwirtschaftliche Belange begründet werden. Auch durch die Fachbehörden und –verbände des Naturschutzes erfolgte eine Ablehnung dieser Trassenvariante.

Letztlich kommt die verfahrensführende Behörde zu dem Ergebnis, dass zumindest die Variante 7 nicht in vollem Umfang den raumordnerischen Erfordernissen entspricht und begründet dies mit entsprechenden Festsetzungen des LEP und des RP-OT.

Das im Ergebnis des Abwägungsprozesses eine Variantenkombination der Varianten 3 B und 4 B als die raumverträglichste Lösung ermittelt wurde, ist in der Summe der zu betrachtenden Aspekte der Fachplanung und der jeweiligen Belange der Raumordnung belegbar. Der in einigen Wortmeldungen angeführte finanzielle Hintergrund als relativ kostengünstige Lösung und die vom Vorhabensträger angedeutete mögliche schnellere Umsetzbarkeit der Planung blieb bei der Entscheidungsfindung unberücksichtigt.

Hinsichtlich der Betrachtung der einzelnen Varianten kann zusammenfassend folgendes ausgeführt werden:

Vorzugsvariante 4 B

Die Variante 4 B wurde vom Vorhabensträger als Vorzugsvariante in das Verfahren eingestellt. Der Vorhabensträger begründet dies mit den Ergebnissen des Variantenvergleiches, wo die Variante 4 B als zweitgünstigste Trasse bzgl. der Umweltfaktoren (hinter Variante 6) ermittelt wurde und aus verkehrlicher Sicht am besten abschneidet.

Für den westlichen Teil der Planung (Bauanfang bis Knotenpunkt Katzenstein) ist festzustellen, dass die Varianten 4 B, 6 und 10 in diesem Abschnitt eine identische Trassenführung aufweisen. Die obere Landesplanungsbehörde sieht in diesem Teilabschnitt den Korridor dieser Trassen ebenfalls als konfliktärmste Linienführung an, wobei hier die Belange der Wohnbevölkerung von Rockendorf, Krölpa und Öpitz sowie die Probleme des Naturschutzes, der Rohstoffsicherung und der Zerschneidungslänge von Freiraumstrukturen wesentliche Elemente dieser Einschätzung bildeten. Als nachteilig gegenüber Variante 3 B wird dieser Abschnitt von den Fachbehörden der Landwirtschaft beurteilt, da hier von größeren Flächenverlusten und Zerschneidungseffekten von Agrarflächen ausgegangen wird. Die verfahrensführende Behörde verkennt nicht die Brisanz der Problematik der Inanspruchnahme der landwirtschaftlich genutzten Flächen in diesem Bereich und sieht die Kritik der Fachbehörden insgesamt als nachvollziehbar an. Es ist jedoch davon auszugehen, dass mit der Umsetzung der Variante 4 B im Westteil der Planung keine Inanspruchnahme von Vorrangflächen für die landwirtschaftliche Bodennutzung gemäß RP-OT verbunden sein würde. Ungeachtet der allgemeinen raumordnerischen Prämisse zur Minimierung der Flächeninanspruchnahme von Boden und Freiraum kann somit nicht von einem direkten Widerspruch zu den raumordnerischen Erfordernissen bezüglich der Belange der Landwirtschaft ausgegangen werden. Mit der Umsetzung der Maßgaben 2 und 3 dieser landesplanerischen Beurteilung sollen zudem die nicht unerheblichen Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft abgemildert werden.

Im Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt Katzenstein und dem Bauende bei Oppurg unterscheiden sich die Trassenführungen der Varianten 4 B, 6 und 10 deutlich, was auch differenzierte Konfliktschwerpunkte in diesem Bereich hervorruft. Während die Varianten 4 B und 6 in nicht unerheblichem Maße in die Siedlungsstruktur im Norden bzw. Nordosten der Stadt Pößneck eingreifen, erfolgt bei Variante 10 eine Inanspruchnahme von Waldflächen und Freiflächen nördlich von Köstitz.

Die auch von einigen Beteiligten am ROV als nicht unberechtigt eingeschätzten Befürchtungen der Anwohner im nördlichen Wohngebiet von Pößneck bezüglich der Verschlechterung der Wohnqualität werden noch verstärkt durch die Bedenken, die von der Fachbehörde TLUG im Rahmen der Stellungnahme zum Verfahren geäußert worden sind und aus ingenieurgeologischer Sicht die Trassenführung als zumindest kompliziert und ungünstig bewertet wurde.

Aus fachlicher Sicht sei die Trasse aufgrund der hohen Subrosionsgefahr zwar technisch wahrscheinlich möglich, evtl. Risiken und notwendige Aufwendungen jedoch zum jetzigen Zeitpunkt kaum abschätzbar.

Wie zu den vorangegangenen Ausführungen im Pkt. E dieser landesplanerischen Beurteilung dargestellt, kann die Variante 4 B in den weiteren betrachteten raumbedeutsamen Belangen weitgehend in Übereinstimmung gebracht werden. Angesichts der offensichtlich vorhandenen Probleme im Ostteil der Trasse wird von der verfahrensführenden Behörde zwar die Vorzugsvariante des Vorhabensträgers von Bauanfang bis zum Knotenpunkt am Katzenstein bestätigt, im weiteren Verlauf bis zum Bauende jedoch die Führung der Variante 3 B als raumordnerisch zu bevorzugende Lösung eingestuft.

Alternativvariante 3 B

Die Variante 3 B wurde von mehreren Beteiligten am ROV favorisiert, da hier in Bezug auf den Flächenverbrauch, den Eingriff in den Landschaftsraum und die landschaftlichen Belange die geringsten Betroffenheiten hervorgerufen werden.

Auch die wirtschaftlichen Aspekte und die Fragen einer relativ zeitnahen Umsetzung wurden mehrfach betont, was jedoch für die raumordnerische Abwägung nicht von Relevanz war. Für den westlichen Teil der Trasse (Bauanfang bis Knotenpunkt Katzenstein) sind jedoch Probleme aufgeworfen worden, die eine Realisierung dieses Abschnittes als nachteilig in der Bewertung erscheinen lassen. Dies betrifft vor allem die erheblichen Beeinträchtigungen bei der langstreckigen Querung der Gipslagerstätte Krölpa, die eine Behinderung des Rohstoffabbaus in den Vorranggebieten Rohstoffe G/A-1 und G/A-3 hervorrufen. Die geringsten Beeinträchtigungen werden hier durch die Fachbehörde bei den Varianten 4 B, 6 und 10 gesehen, wobei auch hier die konsequente Umsetzung der Maßgabe 1 dieser landesplanerischen Beurteilung eine Voraussetzung für die Übereinstimmung der Planung mit den diesbezüglichen raumordnerischen Erfordernissen darstellt.

Ein weiterer Nachteil der Variante 3 B im westlichen Teilabschnitt ist die vom NABU deutlich gemachte Störung der Fledermausvorkommen in den Abbaustollen des Gipsbruches Krölpa, die im Zusammenhang mit dem Bau und Betrieb der Trasse eine Beeinflussung der Eignung dieser Hohlräume bzw. deren Beseitigung befürchten lässt.

In diesem Teilabschnitt wird daher auf eine nördliche Verschiebung der Trasse (Abschwenken auf Variante 4 B) orientiert.

Im östlichen Bereich der Variante 3 B wird nach dem Abschwenken auf die Bestandstrasse der B 281 bis zum Bauende auf einen Ausbau bzw. die Aufnahme der Linienführung der jetzigen Bundesstraße orientiert. Dies wird von mehreren Beteiligten aus den bereits genannten Gründen befürwortet und als günstigste Lösung bestätigt. Im Erläuterungsbericht zum ROV wird diese Trasse als in mehreren Betrachtungspunkten (Wirtschaftlichkeit, Tiere und Pflanzen, Boden, Landschaft, Erholung) vorteilhaft dargestellt. Hinsichtlich der raumordnerischen Zielstellung der Planung und des Schutzgutes Mensch werden hier jedoch erhebliche Mängel konstatiert, die sich faktisch ausschließlich auf den Trassenabschnitt der innerörtlichen Führung in Pößneck konzentrieren.

Dies muss zwar im Hinblick auf eine weiterhin bestehende und evtl. noch deutlichere Trennwirkung im Stadtgebiet durch die Bundesstraße bestätigt werden; ist aus Sicht der oberen Landesplanungsbehörde jedoch zu relativieren. Es wird nicht verkannt, dass einige innerstädtische Bereiche mit der Umsetzung der Variante 3 B nicht oder nur ungenügend vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Dies betrifft jedoch v. a. hinsichtlich der bestehenden Wohngebietsnutzung nur einen relativ kleinen Teil der Wohnbevölkerung. Ein ganz erheblicher Anteil der bisher vom Verkehrslärm nicht oder wenig betroffenen Bevölkerung von Pößneck würde jedoch durch die Trassen der Varianten 1 C, 4 B, 6 und 10 in starkem Maße Neubelastungen ausgesetzt. Hierbei muss beachtet werden, dass auch bei Realisierung aller anderen Varianten weiterhin von einem relativ starken Ziel- und Quellverkehr in der Innenstadt von Pößneck auszugehen ist, was im Hinblick auf die Einordnung der Stadt als Mittelzentrum auch raumordnerisch gewünscht ist bzw. zumindest toleriert wird. Diese verbleibende Belastung steigt mit zunehmender Ortsferne der Umgehungsstrasse.

Die weiterhin im Erläuterungsbericht formulierten städtebaulichen Nachteile der Variante 3 B für den Ostteil der Trasse sind zumindest in ihrer Gesamtheit nicht nachvollziehbar bzw. bedürfen einer Begründung. Die bereits im Zuge der Durchführung der Landesgartenschau und auch in deren Nachgang vollzogenen Maßnahmen der Verkehrsgestaltung im Stadtgebiet haben zu einer wesentlichen Verbesserung der städtebaulichen Situation und der Erreichbarkeit der Stadtteile geführt. Die B 281 befindet sich in diesem Teilstück in einem guten baulichen Zustand, bei Bedarf sind hier weitere Optimierungen der Verkehrsführung möglich. Eine konsequente Umsetzung der Maßgabe 6 dieser landesplanerischen Beurteilung wird jedoch vorausgesetzt, um eine bestmögliche Erhaltung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in allen betroffenen Bereichen zu ermöglichen. Es wird darauf verwiesen, dass seitens der Fachbehörde für Immissionsschutz keine prinzipiellen Einwände bzw. Versagungsgründe in Bezug auf die Variante 3 B geltend gemacht worden sind.

Darüberhinaus sind mit der Umsetzung dieser Variante die geringsten Beeinträchtigungen im Hinblick auf die Zerschneidung und Verlärmung von siedlungsnahen Freiräumen zu erwarten.

Die Formulierung im Erläuterungsbericht, dass die Variante 3 B zumindest teilweise die raumordnerischen Zielstellungen der Planung nicht erfüllt, wird von der verfahrensführenden Behörde in dieser Form nicht mitgetragen.

Alternativvariante 1 C

Die Variante 1 C stellt eine der beiden Trassenvorschläge im Nordkorridor dar und verläuft bis zur Kreuzung mit der L 2368 zwischen Schlettwein und Herschdorf identisch mit der Variante 7. Sie umgeht die Ortslage Zella nördlich und nähert sich der Ortslage Trannroda südlich und östlich an. Nach der Querung der L 2368 und der Trassenführung über das „Breite Feld“ ist eine Ostanbindung an die Trasse vorgesehen und damit ein nördlicher Anschluss für die Stadt Pößneck gewährleistet. Vor Erreichen der Orlamünder Straße wird die Trasse in einen 1,2 km langen Tunnel geführt, nach dessen östlichem Ende die Wohngebietsstraßen (Waldstraße Am Teichrasen) mittels einer Talbrücke überquert werden. Nach der Passage des Gebietes „Lutschgen“ (Parkplatz der Landesgartenschau) wird die B 281 (Bestand) erreicht.

Mit der Führung im nördlichen Trassenkorridor ergeben sich vielfältige Konfliktpunkte, die von einigen Beteiligten vorgebracht wurden und die zumindest teilweise im Widerspruch zu den raumordnerischen Erfordernissen stehen. Hier muss vorrangig auf die Probleme der Landwirtschaft und des Naturschutzes hingewiesen werden. Die Trasse quert auf langen Streckenabschnitten die Vorranggebiete Landwirtschaftliche Bodennutzung LB 107 bzw. LB-78. Wie im Abschnitt E.II.2 ausführlich dargestellt, sollen gemäß RP-OT, Z 4-3 andere raumbedeutsame Nutzungen in diesen Gebieten ausgeschlossen werden, sofern sie mit dieser Funktion nicht vereinbar sind.

In dem betrachteten Fall handelt es sich zudem nicht nur um eine Tangierung oder kurze Querung der Gebiete, sondern um erhebliche Durchschneidungen der landwirtschaftlichen Flächen. Somit sind nicht nur spürbare direkte Flächenverluste, sondern auch Zerschneidungswirkungen zu verzeichnen, die eine wirtschaftliche Nutzung der Agrarfläche zusätzlich erschweren.

Es liegt ein unmittelbarer Widerspruch zu raumordnerischen Erfordernissen vor. Sowohl die obere Naturschutzbehörde als auch die beteiligten Fachverbände lehnen die Varianten 1 C, 7 und 10 aufgrund ihrer hohen bis sehr hohen Konfliktschwere ab. Dabei wird für die Varianten 1 C und 7 zusätzlich darauf verwiesen, dass erhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen des EU-Vogelschutzgebietes „Vordere und Hintere Heide südlich Uhlstädt“ im Ergebnis der FFH-Vorprüfung nicht ausgeschlossen werden können. Angesichts der vorhandenen Alternativtrassen kann eine Genehmigungsfähigkeit dieser Trasse nicht gewährleistet werden.

Für die prinzipiell bestehenden Risiken aufgrund der Subrosionsgefahr im Hinblick auf den geplanten Bau des 1,2 km langen Tunnels gelten die Ausführungen zur Variante 4 B analog, da eine ähnliche Streckenführung für das Tunnelbauwerk genutzt würde. Dass die Variante 1 C die mit Abstand teuerste Lösung aller betrachteten Trassenvarianten darstellt, hatte im Abwägungsprozess im Rahmen des ROV keine Bedeutung, lässt jedoch für den Realisierungshorizont des Vorhabens ebenfalls Nachteile erwarten.

Alternativvariante 7

Wie bereits in den Ausführungen zur Variante 1 C dargestellt, ist die Variante 7 ebenfalls dem Nordkorridor für die Trassenführung der geplanten Umfahrung zuzuordnen. Die Variante 7 verläuft identisch mit Variante 1 C bis zur Querung der L 2368 zwischen Schlettwein und Herschdorf. Hier schwenkt die Trasse nördlich ab und erreicht das Waldgebiet der Vorderen Heide. Dieses großflächige Waldgebiet wird auf einer Strecke von ca. 3 km durchquert, wobei die Anordnung eines 395 m langen Tunnelbauwerkes vorgesehen ist. Dies macht die Anlage von bis zu 21 m tiefen Einschnitten und von bis zu 13 m hohen Dammbauwerken erforderlich. Mit diesem erheblichen Eingriff in die forstwirtschaftlichen Strukturen und in naturschutzfachliche Belange sind Konfliktschwerpunkte gegeben, die neben den bereits ausgeführten Problemen zur Querung von Vorranggebieten Landwirtschaftliche Bodennutzung (analog Variante 1 C) zu dem Abwägungsergebnis führen, das eine Realisierung der Variante 7 insgesamt nicht den raumordnerischen Erfordernissen entsprechen kann.

Neben der großflächigen Zerschneidung der Vorranggebiete LW-107 und LW-78 gemäß RP-OT erfolgt die bereits unter Variante 1 C dargestellte Annäherung an das EU-Vogelschutzgebiet „Vordere und Hintere Heide südlich Uhlstädt“. Damit ist eine betriebsbedingte Beeinträchtigung des Schutzgutes gemäß FFH-Vorprüfung nicht auszuschließen. Der Verlauf der Trasse durch die Waldgebiete nördlich von Pößneck bis zum Anschluss an die L 1108 (nördlich Gemeindeberg/Motocross-Strecke) ist angesichts der bestehenden Alternativtrassen auf erhebliche Kritik der obersten Forstbehörde und des zuständigen Forstamtes gestoßen. Die Eingriffe in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt mit der Querung des Vorbehaltsgebietes Freiraumsicherung fr-103 wiegen ebenso schwer wie die forstwirtschaftlichen Aspekte und führen dazu, dass die Trasse in mehrerer Hinsicht raumordnerischen Erfordernissen widerspricht. Ausführlicher dargestellt wurde dies bereits im Punkt E.II dieser landesplanerischen Beurteilung. Auch die Weiterführung der Trasse östlich des Knotens mit der L 1108 bis zum Bauende wird von mehreren Beteiligten äußerst kritisch gesehen. Neben der erheblichen Störung der Freiraumstrukturen in diesem Bereich kommt es zu einer Beeinträchtigung des FND „Rehmer Moor“, einer Querung des Vorranggebietes Hochwasserschutz HW-17 Orla/Triptis bis Pößneck“, des Vorbehaltsgebietes Hochwasserschutz hw-27 Orla/Kotschau, des Vorbehaltsgebietes Landwirtschaftliche Bodennutzung lb-84 Pößneck/Langenorla/Langendembach und südlich der jetzigen B 281 des Vorranggebietes Landwirtschaftliche Bodennutzung LB-76 Pößneck/Döbritz/Oppurg.

Darüber hinaus würde mit der Umsetzung der Variante 7 auch eine Beeinträchtigung der Wohnqualität in Rehmen, wo derzeit kaum von verkehrsbedingten Immissionen auszugehen ist, verbunden sein, was zu einer Ablehnung der Trasse durch die Gemeinde Oppurg führte. Weiterhin ist festzuhalten, dass im Rahmen des Variantenvergleiches die Verkehrswirksamkeit/Verkehrsqualität der Variante 7 am ungünstigsten eingeschätzt worden ist, was auf die größte Ortsferne zurückgeführt wird.

Abschließend bleibt zu Variante 7 festzuhalten, dass die Trasse im Ergebnis der UVS als ungünstigste Variante aus umweltplanerischer Sicht ermittelt worden ist und sehr hohe Konfliktschweren bei den Schutzgütern Pflanzen, Tiere und Erholung aufweist.

In der Summe aller Wertungskriterien (vgl. hierzu Tabelle S. 129, Band 1) belegt die Variante 7 deutlich den letzten Platz im Variantenvergleich.

Alternativvariante 6

Die Variante 6 verläuft im westlichen Teil identisch mit der Variante 4 B, bevor sie im Bereich Gruneberg/westlich des Sportplatzes etwas weiter westlich als die Variante 4 B geführt wird. Nach Querung der Orlamünder Straße (dabei Verluste von Kleingärten in diesem Bereich) wird die Trasse in Richtung Waldstraße geführt. Das Wohngebiet wird dort mit einem 850 m langen Tunnelbauwerk unterquert, wobei der Tunneleingang praktisch lageidentisch mit dem der Variante 4 B ist. Nach dem Tunnelausgang, der deutlich nördlich vom Tunnelende der Variante 4 B eingeordnet ist, verläuft die Trasse zwischen Deponie und Gewerbegebiet Teichrasen in östlicher Richtung. Dort erfolgt der Anschluss der L 1108 über den Knotenpunkt Pößneck Nordost. Danach schwenkt die Trasse in südöstliche Richtung über den Parkplatz der Landesgartenschau (Lutschgen), um im Folgenden auf die bestehende B 281 einzufädeln.

Die Vorzüge der Variante 6 ergeben sich aus umweltplanerischer Sicht, wo die beste Bewertung aller Varianten erreicht wird. Als nachteilig ist die Tunnelführung im Bereich Waldstraße zu werten, da die schwierige geologische Situation mit der Führung im Erdfallgebiet und die relativ geringe Überdeckung mit erheblichen Risiken verbunden ist. Nach Einschätzung der Fachbehörde TLUG muss die Tunnelführung unter dem Wohngebiet als Lösung betrachtet werden, die Unwägbarkeiten bzgl. der Sicherheit beinhaltet und auch kostenseitig erhöhte Aufwendungen hervorrufen wird.

Als städtebaulich nachteilig wird die Querung des zur Landesgartenschau angelegten Parkplatzes und dessen Umfeld gewertet, wobei hier jedoch geringeres Konfliktpotential als bei Variante 4 B im Bereich Teichrasen gesehen wird.

Insgesamt kann die Variante 6 als Trasse eingeschätzt werden, die nicht prinzipiell im Widerspruch zu raumordnerischen Erfordernissen steht, jedoch mit dem Tunnelbauwerk unter dem Wohngebiet Waldstraße einen erheblichen Konfliktpunkt bietet, dessen Umsetzbarkeit nicht gesichert und somit nicht abschließend bewertbar ist.

Alternativvariante 10

Die Variante 10 verläuft im westlichen Teil, bis ca. 200 m vor der Querung der Orlamünder Straße, identisch mit der Variante 4 B. Danach erfolgt eine annähernd geradlinige Führung, teilweise auf der jetzigen Orlamünder Straße in nördliche Richtung.

Vor Erreichen der Waldgrenze wird das Tal der Kuhteiche (FND) mit einem ca. 310 m langen Brückenbauwerk gequert. Auf einer Länge von ca. 0,8 – 0,9 km erfolgt im Anschluss eine Walddurchschneidung, was mit einem direkten Waldverlust auf einer Fläche von 3,2 ha verbunden ist.

Die Trassenführung erfolgt dann weiter südlich der Deponie und im Folgenden mit einem Knotenpunkt westlich der L 1108 zur Verknüpfung der Landesstraße mit der B 281 n. Nach Querung der L 1108 wird die Trasse zwischen Rehmer Moor und Köstitz bis zum Aufbinden auf die jetzige B 281 geführt. Die Vorteile der Variante 10 bestehen in der geringen Beeinträchtigung der nördlichen Wohngebiete von Pößneck und einer Vermeidung der Trennung dieser Wohnbereiche vom Innenstadtgebiet. Weiterhin ist die Gefährdung durch eine Trassenführung im Erdfallgebiet geringer, da keine Tunnelbauten erforderlich werden. Neben den Nachteilen aus Sicht der Verkehrswirksamkeit und der uneinheitlichen Linienführung im nördlichen Abschnitt sind die gravierenden Beeinträchtigungen des Waldgebietes einschließlich der Entstehung von isolierten Waldkomplexen (ca. 15 ha) sowie Einschnitte durch insgesamt vier Brückenbauwerke zu nennen, die auch raumordnerischen Erfordernissen entgegenstehen.

Weiterhin erfolgt mit der Trasse eine Querung des Vorbehaltsgebietes Landwirtschaftliche Bodennutzung Lb-84 (Pößneck/Langenorla/Langendembach) westlich der L 1108 sowie des Vorranggebietes Hochwasserschutz (HW-17 „Orla/Triptis bis Pößneck“ und des Vorbehaltsgebietes Hochwasserschutz hw-27 „Orla/Kotschau von Neustadt bis Pößneck“. Darüber hinaus sind auch Beeinträchtigungen des FND „Kuhteiche“ zu verzeichnen sowie Immissionsbelastungen in bisher relativ störungsarmen Bereichen im Norden von Pößneck sowie in Köstitz und Rehmen zu erwarten.

Insgesamt muss davon ausgegangen werden, dass die Variante 10 neben durchaus vorhandenen Vorteilen in der Trassenführung speziell in den Belangen der Forstwirtschaft, der Landwirtschaft und des Hochwasserschutzes nicht den raumordnerischen Erfordernissen gemäß LEP und RP-OT entspricht.

Ergebnis der Gesamtabwägung:

Nach Abwägung aller raumbedeutsamen Belange bezüglich der im ROV untersuchten Trassenvarianten sowie dieser Varianten untereinander kann festgestellt werden, dass bei Einhaltung der unter Punkt A.II formulierten Maßgaben mit einer Kombination der Variante 4 B (Bauanfang bis Öpitz) und Variante 3 B (Katzenstein bis Bauende) eine raum- und umweltverträgliche Trassenführung für die Ortsumfahrung Rockendorf, Krölpa, Pößneck Nord im Zuge der B 281“ ermöglicht werden kann.

Die Variante 6 kann eine solche Lösung prinzipiell auch gewährleisten, weist jedoch gegenüber der vorgenannten Variantenkombination spürbare Nachteile auf. Speziell mit der risikobehafteten Tunnelunterquerung des Wohngebietes Waldstraße ist sie mit Unwägbarkeiten behaftet, die eine Umsetzung des Vorhabens erschweren.

G Abschließende Hinweise zum Raumordnungsverfahren

1. Diese landesplanerische Beurteilung enthält gleichwertig auch eine Überprüfung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den raumordnerischen und überörtlichen Belangen des Umweltschutzes (raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung) und des europäischen Artenschutzes (raumordnerische Natura 2000 – Verträglichkeitsprüfung).
2. Die landesplanerische Beurteilung greift den im Einzelfall vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren nicht vor und ersetzt weder die danach erforderlichen öffentlich-rechtlichen Gestattungen noch privatrechtliche Zustimmungen und Vereinbarungen. Die nachfolgenden Verwaltungsentscheidungen unterliegen als raumbedeutsame Maßnahmen der Mitteilungspflicht (gemäß § 19 ThürLPIG vom 15.05.2007).
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 Erfordernissen der Raumordnung ergeben sich aus § 4 i. V. m. § 3 Raumordnungsgesetz (RoG) vom 22.12.2008, zuletzt geändert durch Gesetz vom 31.07.2009.
5. Das ROV ist kein Verwaltungsakt. Widerspruch und Anfechtungsklage sind nicht statthaft.
6. Die landesplanerische Beurteilung ist kostenfrei.
7. Die Beteiligten und das Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr (oberste Landesplanungsbehörde) erhalten einen Abdruck der landesplanerischen Beurteilung.
8. Die landesplanerische Beurteilung ist gemäß § 22 ThürLPLG vom 15.05.2007 in den beteiligten Gemeinden für einen Monat zur Einsicht auszulegen.

Im Auftrag

Gerhardt