

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Schubert (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

Verlegung der Bundesstraße 247 Niedersachsen/Thüringen - Ortsumgehung Worbis–Wintzingerode

Die **Kleine Anfrage 1076** vom 30. November 2010 hat folgenden Wortlaut:

Die im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf vorgesehene Verlegung der Bundesstraße B 247 von Duderstadt (nördlich Obernfeld) bis Worbis (A 38, Anschlussstelle Leinefelde) hat eine Länge von rund 26,5 Kilometer. Davon liegen etwa 11,5 Kilometer in Niedersachsen und rund 15 Kilometer in Thüringen. Mitte dieses Jahres wurde mit dem 5,4 Kilometer langen Streckenneubau der Ortsumgehung Worbis–Wintzingerode begonnen. Die Kosten belaufen sich auf geplante 16,7 Millionen Euro. Vorgesehen sind insgesamt sieben Brückenbauwerke. Der Regelquerschnitt der Neubaustrecke soll 10,5 Meter betragen. Die Bemessungsgeschwindigkeit bei diesem Regelquerschnitt beträgt 50 bis 80 Kilometer/Stunde. Die Bundesstrasse wird zwischen Worbis und Wintzingerode teilweise auf der stillgelegten Schienentrasse Leinefelde-Teistungen errichtet. Die Fertigstellung der Ortsumgehung ist für Mitte 2012 vorgesehen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Auf welcher Grundlage wurde die Verkehrsplanung für die Verlegung der B 247 in Niedersachsen und Thüringen geplant?
2. Gibt es eine länderübergreifende Konzeption zur langfristigen Entwicklung des Verkehrsraums, z. B. im Rahmen einer Generalverkehrsplanung, im Bereich des Trassenverlaufs der B 247 und wer hat diese auf welchen Grundlagen erstellt?
3. Auf Grund welcher Verkehrsprognosen (Untersuchung von Verkehrsströmen in einem abgegrenzten Verkehrsraum mittels Verkehrsanalyse, Verkehrserhebungen) beruhen die Planungen zur Verlegung der B 247?
4. Wie hoch war das Verkehrsaufkommen auf der B 247 zwischen Worbis und Teistungen im Jahr 2009, 2005, 2000, 1995 und 1990 und welche Prognosen wurden erstellt?
5. Wie entwickelte sich das Verkehrsaufkommen zwischen Worbis und Teistungen und Wintzingerode bis Teistungen in den vergangenen zwanzig Jahren jährlich?
6. Welche Ausgleichsmaßnahmen sind für die Ortsumgehung Worbis–Wintzingerode geplant?
7. Warum wurde die neue Trasse nicht direkt auf die vorhandene Bundesstraße an den Ortsein- und Ausgängen Worbis–Wintzingerode errichtet?

8. Welche Folgen wird der Bau und der Betrieb der Ortsumgehung Worbis–Wintzingerode auf die Biotope und Feuchtgebiete der Hahleau haben?
9. Wie soll die derzeit bestehende Bundesstraße zwischen Worbis–Wintzingerode nach Fertigstellung der Ortsumgehung genutzt werden?
10. Welche Auswirkungen hat der Abriss einer Bahnbrücke auf der stillgelegten Strecke Leinefelde–Teistungen auf eine etwaige Neu- oder Umnutzung der Bahntrasse?

Das **Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 6. Januar 2011 wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Die Verlegung der Bundesstraße (B) 247 in Niedersachsen und Thüringen wird auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans und des Fernstraßenausbaugesetzes geplant.

Zu 2.:

In Vorbereitung der Einstellung der Maßnahmen in den Bundesverkehrswegeplan erfolgte eine gesamtwirtschaftliche sowie verkehrliche Bewertung der B 247 n zwischen Obernfeld (Niedersachsen) und Worbis (Thüringen). Durch die Aufnahme der Maßnahme in den Bedarfsplan nach § 1 Abs. 1 Fernstraßenausbaugesetz ist die Feststellung des Bedarfs verbindlich gesetzlich festgeschrieben und eine weitere Prüfung des Verkehrsbedarfs ist entbehrlich.

Zu 3.:

Die Planungen zur Verlegung der B 247 basieren auf folgenden Prognosen und Untersuchungen:

- Bedarfsplanprognose 2015, Stufe vordringlicher Bedarf (BMVBS und IVV Aachen),
- Verkehrsprognose Thüringen-Verkehrskonzept 2020/Verkehr 2015 (SSP-Consult, 2004),
- Verkehrsuntersuchung zur B 247 Ortsumgehung Worbis–Wintzingerode (Viaproject Suhl, 04/2005),
- Verkehrsuntersuchung zur B 247 Ortsumgehung Teistungen–Ferna (Viaproject Suhl, 04/2008).

Zu 4.:

Das Verkehrsaufkommen auf der B 247 zwischen Worbis und Teistungen beträgt nach den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung (SVZ) und den Zählergebnissen der in diesem Abschnitt vorhandenen Dauerzählstelle (DZ) Nr. 52 bei Ferna:

1990	keine Angaben vorhanden
1995	7 092 Kfz/24 h (SVZ)
2000	7 810 Kfz/24 h (SVZ)
2005	7 250 Kfz/24 h (SVZ)
2009	6 251 Kfz/24 h (DZ)

Es wurden folgende Prognosen erstellt:

- Ortsumgehung Worbis/Wintzingerode 11 300 bis 12 500 Kfz/24 h (Prognosehorizont 2015, SSP Consult, 04/2004),
- Ortsumgehung Ferna 11 400 Kfz/24 h (Verkehr 2020 im Netz 2020 - Stand 01/2008),
- Ortsumgehung Teistungen 13 100 Kfz/24 h (Verkehr 2020 im Netz 2020 - Stand 01/2008).

Zu 5.:

Die vorliegenden Jahresberichte der Dauerzählstelle B 247 Ferna zeigen folgende Entwicklung des Verkehrsaufkommens:

2002	8 199 Kfz/24h
2003	8 098 Kfz/24h
2004	8 474 Kfz/24h

2005	7 252 Kfz/24h
2006	6 865 Kfz/24h
2007	6 168 Kfz/24h
2008	6 284 Kfz/24h
2009	6 251 Kfz/24h

Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen. Weitere Zählergebnisse liegen der Landesregierung nicht vor.

Zu 6.:

Für die Ortsumgehung Worbis–Wintzingerode sind folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geplant:

- A 1: Entsiegelung der Fahrbahnflächen und Bankette in verschiedenen Teilbereichen der B 247,
 - A 2: Umwandlung von Ackerland und mesophilem Grünland in Extensivgrünland, Entwicklung von Halbtrockenrasen,
 - A 3: Umwandlung von Ackerland in Extensivgrünland, Pflanzung von Feldhecken sowie Einzelbäumen,
 - A 4: Umwandlung von Ackerland in Extensivgrünland, Pflanzung von Feldhecken sowie Einzelbäumen,
 - A 5: Schaffung Wanderungskorridor: Anlage von standortgerechtem Laubwald, Umwandlung von Ackerland in Extensivgrünland und Pflanzung von Feldhecken sowie Einzelbäumen,
 - A 6: Umwandlung von Ackerland in Extensivgrünland und Pflanzung von Feldhecken sowie Einzelbäumen,
 - A 7: Pflanzung von Hoch- und Niederhecken auf Ackerland und mesophilem Grünland, Umwandlung von mesophilem Grünland in Extensivgrünland,
 - A 8: Teilrückbau der B 247 alt zwischen Bärenpark Worbis und Ortseingang Wintzingerode zum Rad-/Wirtschaftsweg,
 - A 9: Anlage einer Baumreihe mit abschnittsweise Feldhecken und Extensivgrünland im Unterwuchs auf der im Zuge der A 8 entsiegelten Fläche.
-
- E 1: Umwandlung von mesophilem Grünland und Ackerland in Extensivgrünland mit Pflanzung von Feldhecken,
 - E 2: Umwandlung von mesophilem Grünland und Ackerland in Extensivgrünland, Pflanzung von Feldhecken sowie Einzelbäumen,
 - E 3: Umwandlung von Ackerland in Extensivgrünland.

Zu 7.:

Die B 247n wird am südlichen Ortseingang von Worbis unmittelbar an die bereits errichtete B 247n als Zubringer zur A 38 angebunden. Nordwestlich von Wintzingerode wird die B 247n ebenfalls direkt an die bestehende B 247 angeschlossen. Zwischen Worbis und Wintzingerode wird keine Anbindung der neuen Trasse an die bestehende B 247 vorgenommen, da anderenfalls zweimal die Hahle gequert werden müsste.

Weiterhin ist der bestehende Verlauf der B 247 zwischen den o. g. Orten nicht geeignet für eine verbesserte, regelgerechte Linienführung, da dieser direkt an den Waldbestand des Ohmgebirges angrenzt und eine Linienverbesserung gleichzeitig einen neuen Eingriff in den Waldbestand erfordern würde.

Zu 8.:

Durch die Ortsumgehung Worbis–Wintzingerode werden Teilbereiche der Hahleau überprägt. Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans zum Vorhaben wurden Maßnahmen zur Vermeidung/Verminderung von Eingriffen in die wertvollen Biotopstrukturen der Hahleau sowie zur Kompensation verbleibender Beeinträchtigungen erarbeitet und durch Planfeststellung festgesetzt. Mit der Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen V 2 (Verzicht auf westlichen Arbeitsstreifen im Bereich der Passage des Flächennaturdenkmals (FND) "Teufelsröse") bzw. der Schutzmaßnahme S 2 (Stationärer Amphibienschutzzaun im Bereich Ziegenmühle/Hahleau/FND "Teufelsröse") werden die Beeinträchtigungen minimiert. Darüber hinaus dienen insbesondere die Ausgleichsmaßnahmen A 5 und A 6 der Kompensation von vorhabensbedingten Beeinträchtigungen und sollen sicherstellen, dass nach Beendigung der Baumaßnahme und durch den Betrieb der Straße keine erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes im Bereich der Hahleau verbleiben.

Zu 9.:

Die derzeitig bestehende Bundesstraße zwischen Worbis und Wintzingerode wird nach Fertigstellung der Ortsumgehung zu einem kombinierten Rad-/Wirtschaftsweg zurückgebaut. Weiterhin ist vorgesehen, auf der entsiegelten Fläche im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A 9 Ausgleichspflanzungen vorzunehmen. Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

Zu 10.:

Auf Antrag der DB Netz AG hat das Eisenbahnbundesamt die Bahnstrecken Teistungen–Worbis und Wulfen–Leinefelde gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Durch die Freistellung von Bahnbetriebszwecken endet die Eigenschaft als Bahnbetriebsanlage einer Eisenbahn.

Für den Streckenabschnitt Teistungen (Bahnkilometer 25,120) bis Worbis Bahnkilometer 34,920) wurde die Freistellung mit Bescheid vom 12. April 2007 verfügt. Für diverse Flurstücke in den Gemeinden Teistungenburg, Teistungen, Wintzingerode, Kirchohmfeld, Worbis und Breitenbach sowie die Eisenbahnstrecke Wulfen–Leinefelde (Bahnkilometer 23,180 bis 37,900) erging der Freistellungsbescheid am 28. Dezember 2007.

Mit dem Abriss der Bahnbrücke kann die ehemalige Bahnstrecke im planfestgestellten Umfang für den Bau der Ortsumgehung Worbis–Wintzingerode genutzt werden.

Carius
Minister