

Stellungnahme zu ausgewählten Unterlagen zur B19 OU Meinungen im Klageverfahren des BUND Thüringen

Auftraggeber:

BUND-LV Thüringen e. V.

Trommsdorffstraße 5

99984 Erfurt

Auftragnehmerin:



**RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement**

**Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,
Landschafts- und Umweltplanung**

Am Weißenstein 7, 35041 Marburg

Tel. 06421/68 69 00

Fax 06421/68 69 10

info@RegioConsult-Marburg.de

www.RegioConsult-Marburg.de

**Bearbeitung:
Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn (Projektleitung)
Dr. Ralf Hoppe**

Marburg, im Juli 2020



Gliederung

1. Aufgabenstellung und Arbeitsprogramm	4
2. Auswertung des Erläuterungsberichtes zur B 19n.....	5
2.1 Planerische Beschreibung.....	5
2.2 Straßenbauliche Beschreibung	6
2.3 Raumordnerische Einstufung	9
2.4 Anforderungen an die bauliche Infrastruktur.....	11
2.5 Knotenpunktvarianten.....	17
3. Anforderungen an die Einstufung B 19 neu.....	22
3.1 Trassierungsparameter	24
3.2 Querschnittswahl.....	26
4. Auswertung des Planfeststellungsbeschluss.....	29
4.1 Projektgestaltung und Ausbaustandard.....	29
4.2 Aussagen im PFB zur Verkehrsprognose.....	34
5. Zusammenfassung	37



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Variantenprüfung der Knotenpunktgestaltung.....	19
Tabelle 2: Straßenkategorien nach den RIN und Geltungsbereich der RAL	24
Tabelle 3: Trassierungsparameter für Landstraßen nach der RAL 2012.....	25
Tabelle 4: Anhaltswerte für Abweichungen von der in Tabelle 3 ausgewiesenen Entwurfsklasse	26
Tabelle 5: Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle Walldorf, B 19.....	28

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Aktueller Stand der Einstufung der Projekte der B 19 zwischen Meiningen und Eisenach sowie westlich von Meiningen	5
Abbildung 2: Zielnetzprognose2030	8
Abbildung 3: Verkehrsprognose im Planfall mit OU Meinungen	12
Abbildung 4: Verkehrsprognose 2030 für die Nordumgehung Meiningen	18
Abbildung 5: Gewählte Variante 7b	20
Abbildung 6: KVP an der Südumgehung Reiskirchen B49n	21
Abbildung 7: Übersichtsplan zur Südumgehung Reiskirchen mit 2 KVPs	21
Abbildung 8: Mittlere PKW-Geschwindigkeit/ Verkehrsstärke für RQ 15,5	30
Abbildung 9: Vorauswahl der Regelquerschnitte	31
Abbildung 10: HBS-Bewertung zur Verkehrs- und Angebotsqualität	33
Abbildung 11: Verkehrsbelastung von Meiningen im Jahr 2015.....	35
Abbildung 12: Querschnittsbezogene Kfz-Belastungsdifferenzen des DTVw zwischen dem Planfall und dem Bezugsfall 2030	36



1. Aufgabenstellung und Arbeitsprogramm

Am 11.6.2020 hat der BUND Thüringen RegioConsult beauftragt eine fachliche Stellungnahme zum geplanten vierstreifigen Ausbau der B 19 vorzulegen.

Die Zielsetzung der Stellungnahme ist es zu überprüfen, ob aus fachlicher Sicht die Drei- bzw. Vierstreifigkeit der B 19 aufgrund der zurückgegangenen Prognoseverkehrsmenge und wegen möglicher Überdimensionierung in Frage zu stellen ist.

Folgende Unterlagen wurden gesichtet und hinsichtlich der Fragestellung ausgewertet:

- Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht (114 S.): Auswertung des Kapitels „Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur“, S. 28c-32c, des Kapitels „Trassenbeschreibung der Varianten“, des Kapitels Nullvariante, S. 36, des Kapitels Knotenpunktvarianten, S. 41c-44c, des Kapitels Trassierung, S. 45-46c und des Kapitels Querschnitt, S.57c-60c
- Landesverwaltungsamt Thüringen (22.1.2020): Planfeststellungsbeschluss, Neubau der B 19, OU Meiningen, 2. Bauabschnitt, 2. Teilabschnitt: Auswertung der Kapitel „Projektgestaltung“, S. 75-82 und „Bauausführung“, S. 110-115
- Vermerke der Kanzlei PG-T vom
 - 13.5.2020,
 - 5.6.2020 sowie
- der Eilantrag der Kanzlei PG-T vom 30.4.2020 an das BVerwG

Zusätzlich erfolgt eine Auswertung der aktuellen Verkehrsentwicklung an der nahe gelegenen Dauerzählstelle der B 19 Walldorf sowie die Berücksichtigung der Ergebnisse der BVWP-Verkehrsprognose des Projektdossiers zur B 19 Umfahrung.

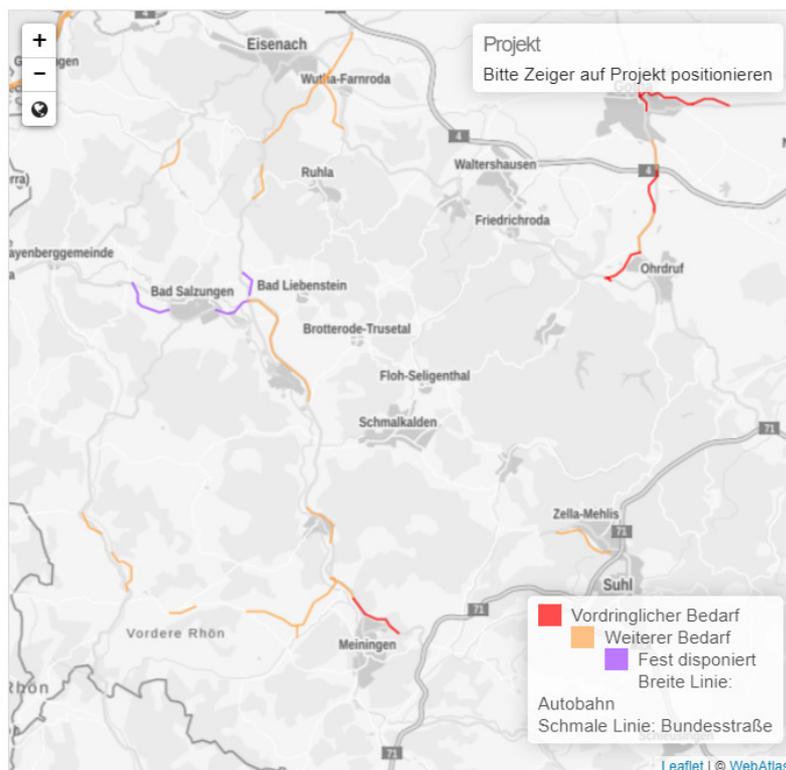


2. Auswertung des Erläuterungsberichtes zur B 19n

2.1 Planerische Beschreibung

In der planerischen Beschreibung wird angegeben, dass die B 19 Ortsumgehung Meiningen aufgrund des Kostenumfanges und des ermittelten Nutzen-Kosten-Faktors größer 1 als Vorhaben des vordringlichen Bedarfes im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 eingestellt ist. In Richtung Eisenach waren im alten BVWP noch mehrere Vorhaben im weiteren Verlauf der B 19 ebenfalls in den vordringlichen Bedarf eingestuft (z.B. die Ortsumgehung Wasungen, die Erweiterung des Bereiches Fambach-Barchfeld auf 4 Fahrstreifen, die Ortsumgehung Etterwinden und die OU Wilhelmstal, Wutha-Farnroda bis zur A 4 nach Eisenach). Diese wurden im BVWP 2030 nun in den weiteren Bedarf abgestuft (vgl. Abb. 1).¹

Abbildung 1: Aktueller Stand der Einstufung der Projekte der B 19 zwischen Meiningen und Eisenach sowie westlich von Meiningen



Hinweis: Das PRINS dient als Hintergrundinformation. Es stellt lediglich ergänzende Informationen zur BVWP-Broschüre maßgebend.

© 2019 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Quelle: PRINS, BVWP 2030, https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html

¹ Vgl. Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 2c



Aus der Abstufung ist erkennbar, dass sich der Gesamtzusammenhang und die Bedeutung des Projektes erheblich verändert haben. Dies wird besonders deutlich, wenn man die ursprünglich prognostizierte Verkehrsbelastung von etwa 18.500 Kfz/24 (2.300 SV/24, 12,8 %) im Jahr 2025 mit der Verkehrsbelastung der letzten Prognose für das Jahr 2030 von nur noch etwa 7.000 Kfz/24h (680 SV/24h, 9,7%) vergleicht.² Die nun für 2030 erwartete Verkehrsbelastung entspricht nur noch **37,8 %** der für 2025 erwarteten Belastung, die Schwerverkehrsbelastung beträgt nur noch **29,6 %** der für 2025 erwarteten Belastung. Dieser enorme Rückgang, insbesondere auch des Schwerverkehrs stellt die Notwendigkeit des Projektes grundsätzlich in Frage.

Die Aussage im Erläuterungsbericht, dass die neue Trasse „den überregionalen Verkehr aus dem Norden und Westen von Meiningen zur A 71 und den regionalen Ziel- und Quellverkehr aus Meiningen in Richtung BAB A 71 aufnehmen“³ wird, ist nicht nachvollziehbar. Denn zum einen besteht für den Ziel- und Quellverkehr aus Meiningen schon heute über die Ausfahrt Meiningen Nord der A 71 und die L 1140 für den Quell-/Zielverkehr eine gute Anbindung an die Innenstadt und zum anderen wird die alte B 19 auch nach Realisierung der Trasse für die Verkehre aus dem Süden in den Norden von Meiningen eine attraktive Verbindung darstellen. Aufgrund des Rückgangs der Prognosebelastung ist vor allem auch der überregionale rückläufige Verkehr betroffen.

2.2 Straßenbauliche Beschreibung

In der straßenbaulichen Beschreibung wird ausgeführt, dass sich die Verbindungsfunktionsstufe aus den Zentren ergibt, die mit einander verbunden werden.

„Für die B 19 ergibt sich zwischen dem Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums Eisenach und den Mittelzentren Bad Salzungen, Schmalkalden und Meiningen die Verbindungsfunktionsstufe II (überregional). Aus der Verbindungsstufe II ergibt sich die Verkehrswegekategorie LS II als Überregionalstraße. Der

² Vgl. Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 2c

³ Vgl. Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 2c



Straßenkategorie LS II ist die Zuordnung der Entwurfsklasse (EKL) 2 nach Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) festgelegt.“⁴

Die Zuordnung zur Verbindungsfunktionsstufe II entspricht der RIN (vgl. dort Kap. 3.3). Aus der RAL ergibt sich die Zuordnung zur Kategorie LS II (vgl. dort Tab. 1), dieser ist die Entwurfsklasse (EKL) 2 zugeordnet (vgl. Tab. 7 der RAL). Dabei ist zu beachten, dass nach Tab. 8 eine Abstufung in eine niedrigere EKL möglich ist. Als Anhaltswert für die Abstufung in eine niedrigere EKL wird für eine Straße der Kategorie LS II eine Verkehrsbelastung von < 8.000 Kfz/24h genannt (vgl. Tab. 8 der RAL). Das bedeutet, dass im vorliegenden Fall auch eine Planung mit der Entwurfsklasse 3 möglich ist.

Die Planung sieht für die Ortsumgehung „entsprechend der zukünftigen Funktion im Netz“ einen RQ 11,5+ vor.⁵ Die Entwurfsgeschwindigkeit wird mit $V_e = 80$ km/h angegeben.

Mit einer solchen EKL wäre auch die Aussage im Erläuterungsbericht nachvollziehbar bzw. erst umsetzbar.

„Bei der Planung wurde im besonderen Maße darauf geachtet, Eingriffe und Kosten zu minimieren.“⁶

Betrachtet man die für 2030 auf der B 19 ausgewiesenen Belastungen (vgl. Abb. 2) nördlich von Meiningen, so ist das geringe Verkehrsaufkommen – zwischen 7.000 und 13.000 Kfz/24h – zu erkennen. Diese Belastungen stellen die überregionale Bedeutung in Frage und sprechen ebenfalls für eine Einstufung in die EKL 3.

Die Belastungen auf der A 71 sind mit 15.000 bis 18.000 Kfz/24 ebenfalls sehr gering ausgeprägt und damit weit von den ursprünglichen Prognosen entfernt. Die Prognosen von KURZAK aus den 90-iger Jahren, die Grundlage der Planfeststellungen waren, haben sich als Fehlprognose herausgestellt. Damals wurde für den Abschnitt nördlich Mellrichstadt von 32.000 Kfz/24h ausgegangen.⁷

⁴ Vgl. Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 3c

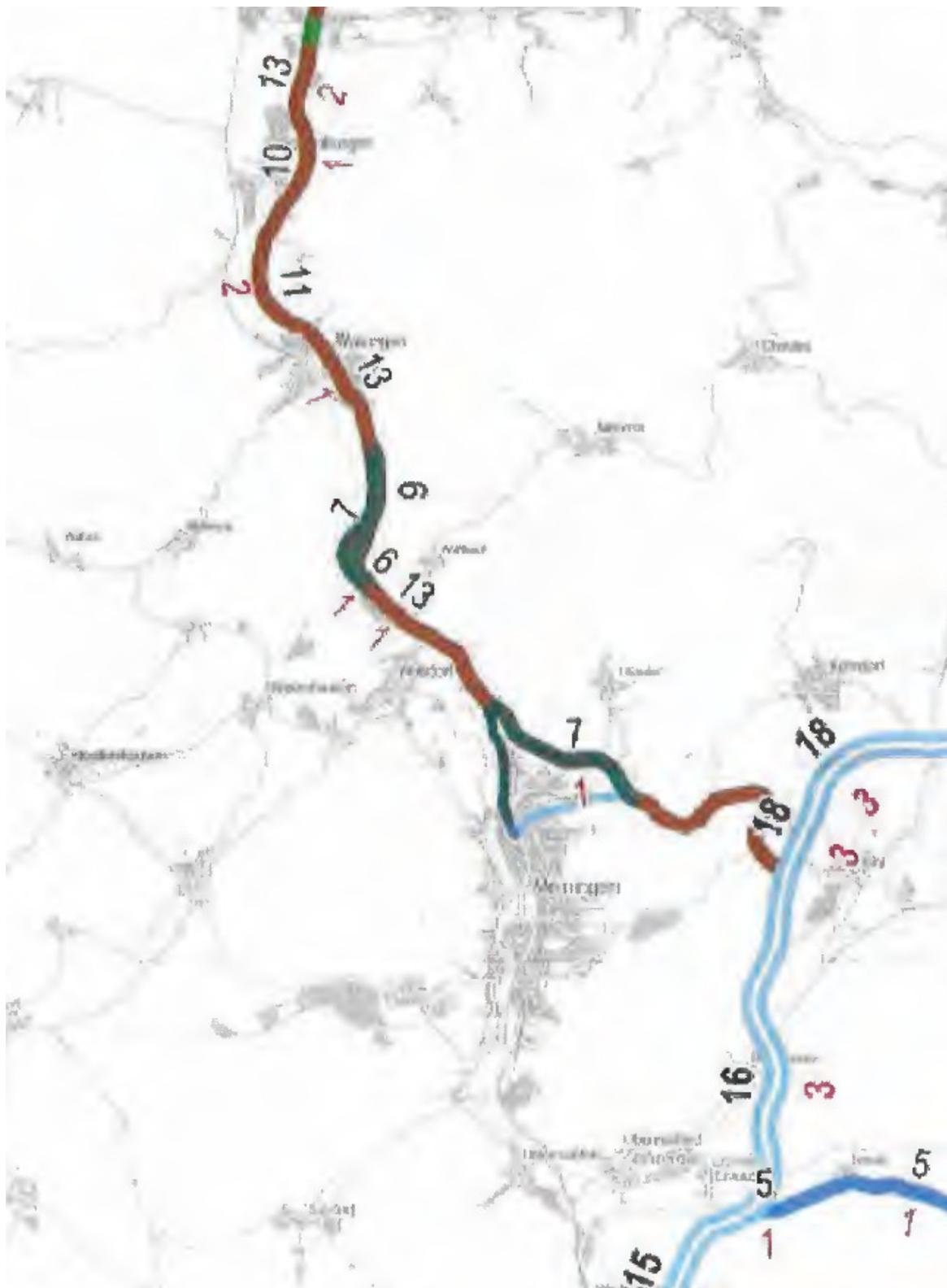
⁵ Vgl. Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 3c

⁶ Vgl. Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 2c

⁷ Vgl. Verkehrsuntersuchungen zur A 71 von Prof. Kurzak, 1993-1996



Abbildung 2: Zielnetzprognose2030



Quelle: Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 23c



2.3 Raumordnerische Einstufung

Im Erläuterungsbericht wird die Funktion der B 19 als Verkehrs- und Landesentwicklungsachse (LEP 2004 und 2025) zwischen der A 4 und der A 71 sowie länderübergreifend zwischen Thüringen und Hessen beschrieben.

Im folgenden Zitat wird aus der Landesplanung eine drei- oder vierspurige Lösung für den Streckenzug der B 19 abgeleitet, die nicht nachvollziehbar ist, weil dies eine verkehrsplanerische Bewertung ist. Die raumordnerische Bewertung ist demgegenüber dem LEP systemimmanent, dies beinhaltet aber keine Festlegung eines bestimmten Querschnittes.

„Landes- und Verkehrsplanung sehen für diesen Streckenzug einen drei- oder vierstreifigen Ausbau mit Ortsumgehungsstraßen vor. So wird der Notwendigkeit einer weiteren leistungsfähigen Straßenverbindung am westlichen Rand des Thüringer Waldes zur Ergänzung der A 71 und mit Eckfunktion zwischen A 71 / A 4 I A 38 entsprochen.

Durch den LEP 2004 und den LEP 2025 ist im Zuge des gesamten Werratal (von Eisenach im Norden bis Sonneberg im Südosten) eine landesbedeutsame Entwicklungsachse ausgewiesen. Diese länderübergreifend mit Hessen und Bayern abgestimmte Achse soll die Standortgunst Thüringens, hier insbesondere Südthüringens, im Hinblick auf Infrastrukturausbau und Siedlungsentwicklung stärken.“⁸

Im Folgenden erläutern die Autoren des Erläuterungsberichtes die verkehrliche Einbindung der B 19 in das (über-)regionale Netz, das vor allem aus Landesstraßen (L 1124 nach Kaltensundheim, L 2627/ L 3029 nach Bad Königshofen, L 2627/ L2668 nach Römhild,) der Bundesstraße B 89 nach Hildburghausen-Sonneberg besteht. Die im Erläuterungsbericht genannten Verbindungen B19 nach Mellrichstadt und B 19 / K581 / K580 verdeutlichen die mangelnde Aktualisierung des Erläuterungsberichts. Beide Städte sind heute von Meiningen über die A 71 miteinander verbunden. Denn nach Fertigstellung der A 71 wurde der Streckenabschnitt der B 19 zwischen Meiningen und Werneck zu Landes-, Staats- und Kreisstraßen abgestuft und durch die A 71 und weitergehend durch die A 70

⁸ Vgl. Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 25c



ersetzt. Die Abstufung der B 19 zur L 3019 von Meiningen zur Landesgrenze Thüringen erfolgte 2007.⁹

Die Einstufung der B 89 über Hildburghausen nach Sonneberg als überregional bedeutsame Verbindung, lässt außer Acht, dass mit Fertigstellung der A 71 und A 73 die Bedeutung der B 89 für diesen Streckenzug allenfalls nur noch regional ist, da die überregionalen Verkehre die Autobahnen nutzen. Auch die Einstufung der L 1124 nach Kaltensundheim als großräumig bedeutsame Verbindung (vgl. ROV Rhönquerung) ist nicht mehr belastbar, da die Verkehrsbeziehungen keinen überregionalen Charakter aufweisen und die Prognose zurückgenommen wurde.

Auch die Berücksichtigung der B 87 neu (Rhönquerung)¹⁰ und A 71 /A 73 lassen keine Einstufung in eine großräumige Verbindungsfunktion zu. Auch auf der B 87 zwischen Ilmenau und Bad Berka sind keine Ausbaumaßnahmen mehr enthalten, sodass dort 6 Ortsdurchfahrten passiert werden müssen. Zumal die B 87 neu, die auf der bestehenden L 1124 von Meiningen über Kaltensundheim bis zur hessischen Landesgrenze bei Tann führen soll,¹¹ in den weiteren Bedarf des BVWP 2030 abgestuft wurde. Ihre Realisierung ist aufgrund der naturschutzfachlichen Bedeutung des Raums zweifelhaft.

Auch mit der L 2621 (Herpf über Dreißigacker) in Verbindung mit der B 89 im oberen Werratal ist nur eine regionale Verkehrsfunktion angesprochen.

Auch die Einstufung von Meiningen als Mittelzentrum rechtfertigt keine Vierstreifigkeit einer Bundesstraße.¹² Dies gilt aufgrund der geringen Verkehrsmengen (vgl. Abb. 2) auch für die Verbindung nach Eisenach als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums.

Eine „*überragende Bedeutung der B 19 unmittelbar nördlich von Meiningen*“¹³ ist nicht ansatzweise zu erkennen.

⁹ Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Bundesstra%C3%9Fe_19#Verlauf und https://de.wikipedia.org/wiki/Bundesstra%C3%9Fe_19#Erfolgte_%C3%84nderungen

¹⁰ https://bvwp-projekte.de/map_street.html

¹¹ Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Bundesstra%C3%9Fe_87n

¹² Vgl. Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 26c

¹³ Vgl. Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 26c, 27c



2.4 Anforderungen an die bauliche Infrastruktur

Einleitend wird darauf hingewiesen, dass die Grundlage für die Planungen der OU Meiningen, das integrierte Verkehrsmodell Thüringen ist.

„In der Prognose 2025 wurde (sowohl seitens der Bundesprognose als auch seitens des Verkehrsmodells Thüringen) von einem durchgehenden Ausbau einer anbaufreien B 87n zwischen Fulda und Meiningen ausgegangen. Im Weiteren war ein anbaufreier, größtenteils vierstreifiger Ausbau der B 19 im Werratal vorgesehen. Zudem wurde für die Prognose 2025 die großräumige Verflechtungsprognose des Bundes für das Jahr 2025 verwendet. Daraus resultierte eine hohen zu erwartende Verkehrsstärke (13.000 Kfz/24 bis 18.500 Kfz/ 24 h), wurde die Straßenkategorie A I nach RAS-L (1995) als Planungsgrundlage gewählt und war damit maßgebend für die Wahl der Planungsparameter (z. B. einbahniger Querschnitt als RQ 15,5 mit planfreien Knotenpunkten).“¹⁴

Ausgehend von der oben beschriebenen und heute nicht mehr aktuellen Ausgangssituation wurde im Erläuterungsbericht die Einstufung der B 19n – OU Meiningen in die Straßenkategorie A 1 wie folgt begründet:

*„Auf der Grundlage der großräumigen Verbindungsbedeutung und der nachgewiesenen hohen Verkehrsbedeutung ergibt sich die Ableitung der Entwurfs- und Betriebsmerkmale entsprechend einer **Straßenkategorie A I**. Die Straße ist grundsätzlich anbaufrei zu führen und entsprechend ihrer Verbindungsfunktion mit den vorherrschenden Verkehrsarten und Fahrgeschwindigkeiten als Kraftfahrstraße für den Kfz-Verkehr zu betreiben. Wegen der hohen, aber noch beherrschbaren Verkehrsbelastung, wird ein einbahniger Querschnitt vorgesehen.“¹⁵*

Die Verkehrsbedeutung hat sich mittlerweile durch die erheblich reduzierte Verkehrsbelastung (vgl. Kap. 2.1) sehr stark relativiert, sodass auch die Querschnittswahl hätte überprüft werden müssen.

Der Vorhabenträger hat erkannt, dass die Bundesverflechtungsprognose 2030 als Grundlage der aktuellen Planung verwendet werden muss, wie dem nachfolgenden Zitat entnommen werden kann:

¹⁴ Vgl. Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 28c

¹⁵ Vgl. Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 28c



„Für die Prognose 2030 kam die großräumige Verflechtungsprognose 2030 des Bundes zur Anwendung und wurde Grundlage des Verkehrsmodells Thüringen. In der Verkehrsprognose 2030 des Thüringer Verkehrsmodells sind gegenwärtig die Vorhaben FD (fest disponierte Maßnahme) und VB (vordringlicher Bedarf) des Bedarfsplanes 2016 des Bundes (BVWP) und Vorhaben aus dem Landesstraßenbedarfsplan (Entwurf) unterstellt. Eine durchgehende B87n und ein vierstreifiger Ausbau der B 19 im Werratal sind daher für den Prognosezeitraum 2030 **nicht Gegenstand der neuen Verkehrsprognose**. Die vorliegende Maßnahme ist im Bedarfsplan 2016 des Bundes als Vorhaben VB enthalten. Damit wurde nochmals der Bedarf nach einer Ortsumgehung im Zuge der B 19 für die Stadt Meiningen gesetzlich festgelegt.“¹⁶

Die Belastungen für die Nordostumgehung Meiningen im Prognosejahr 2030 wurden mit dem Verkehrsmodell Thüringen ermittelt. Danach beträgt die Umgehungsbelastung 7.000 Kfz/24h und 680 LKW/24h > 3,5t zGG (vgl. Abb. 3). Diese Belastung entspricht auch der Zielnetzprognose des Bundes vom Mai 2018 (in Abweichung zur BVWP-Prognose von 2016).

Abbildung 3: Verkehrsprognose im Planfall mit OU Meiningen



Quelle: Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, S. 21c

¹⁶ Vgl. Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 29c, Hervorhebung durch RegioConsult



Die Verkehrsmengen der Prognose 2030 unterscheiden sich ganz erheblich von der Verkehrsprognose 2025 (vgl. Kap. 2.1). Dennoch soll die **Verbindungsfunktionsstufe II** „weiterhin gegeben“¹⁷ sein, da die Bundesstraße B19 als Streckenzug „ganzheitlich betrachtet werden muss. Bedingt durch den Richtlinienwechsel für Außerortsstraßen im September 2012 wurde aus der Straßenkategorie eine Entwurfsklasse. Laut neuer Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) ist die Entwurfsklasse für Streckenzüge möglichst einheitlich zu wählen. Die B 19 ist zwischen Eisenach und Meiningen bzw. der BAB A 4 und der BAB A 71 durch das BMVI der Verbindungsfunktionsstufe 2 zugeordnet und damit der Entwurfsklasse 2, auch im Hinblick auf die zukünftige Bedeutung im Netz.“¹⁸

Aus dem Zitat wird deutlich, dass der Vorhabenträger die Verkehrsfunktion von der ehemals gültigen Straßenkategorie **A I** (vgl. S. 28c), in die Verbindungsfunktionsstufe II und somit in die nun gültige LS II **abgewertet** hat (vgl. Tab. 1 der RAL).

Der für die Streckengestaltung maßgebende einbahnige 3-streifige Querschnitt (2+1-Betrieb) wird vom Vorhabenträger mit den in diesem Abschnitt wegen des Geländes notwendigen Zusatzfahrstreifen an Steigungsstrecken begründet. Hierzu wird auch auf die „hohe Verkehrsbelastung“ und die Verkehrszusammensetzung, das Überholbedürfnis und der Anforderung des sicheren Überholens abgestellt.¹⁹ Eine hohe Verkehrsbelastung ist jedoch nun mit lediglich 7.000 Kfz/24h nicht mehr gegeben, auch der LKW-Anteil ist mit unter 10 % gering. Die folgende Begründung für planfreie Knotenpunkte ist deshalb nicht nachvollziehbar:

„Durch die Anordnung von planfreien Knotenpunkten wird einer, insbesondere aus Sicherheitsgründen, einheitlichen Streckencharakteristik Rechnung getragen. Durch planfreie Führung (ohne Kreuzen, Ein- und Abbiegen) werden in Anbetracht der Verkehrsmenge und der Neigungsverhältnisse (Ausnutzung Grenzwerte nach RAS-

¹⁷ Vgl. Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 29c

¹⁸ Vgl. Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 29c

¹⁹ Vgl. Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 30c.



L; geringfügige Überschreitung voraussichtlich nach RAL), unsichere Fahrmanöver, insbesondere bei Winterglätte, vermieden.“²⁰

Im Folgenden begründet der Vorhabenträger die Wahl des Querschnittes mit einer einheitlichen Streckencharakteristik, die an den Streckenzug von Meiningen bis zur AS Meiningen der A 71 anschließt, wo bereits ein 2-bahniger Querschnitt (4 Fahrstreifen) abschnittsweise (bis zur L 1140)²¹ verwirklicht wurde. Dabei nimmt der Vorhabenträger Bezug auf die Verkehrsprognose der Rhönquerung mit einer Prognoseverkehrsmenge von 29.000 Kfz/24h (23.000 Kfz/24h ohne Rhönquerung). Auch dies ist ein weiteres Beispiel dafür, dass der Erläuterungsbericht nicht ausreichend aktualisiert wurde. Der kurze vierspurige Abschnitt von der Ausfahrt Meiningen Nord der A 71 bis zur Anschlussstelle an die L 1140 kann kein Argument für einen durchgängigen Ausbau mit diesem Standard sein. Denn nur hier kommt es durch die Überlagerung der Verkehrsströme von der L 1140 und der B 19 zur A 71 zu einem etwas höheren Verkehrsaufkommen.

Nachfolgend begründet der Vorhabensträger die Querschnittswahl nach der RAL 2012. Dabei fällt auf, dass trotz der EKL 2 mit dem RQ 11,5+ Längsneigungen von 6 % gewählt wurden. Dies widerspricht den Empfehlungen in Tab. 9 der RAL 2012 in der für die EKL 2 Höchstlängsneigungen von maximal 5,5 % angegeben werden. Die gewählte Längsneigung ist also nicht richtlinienkonform, wäre die EKL 3 gewählt worden, die aufgrund der geringen Verkehrsmengen und der tatsächlichen Bedeutung der B 19 angemessen wäre, so wäre eine Längsneigung von 6,5 % möglich (vgl. Tab. 9 der RAL).

„Nach alter RAS-Q wurde ein RQ 15,5 gewählt. In der RAL 2012 wird für Straßen der EKL 2 ein RQ 11,5+ vorgeschlagen. Dies bedeutet einen einbahnigen Querschnitt, der in einzelnen Abschnitten für eine Fahrtrichtung durch einen zusätzlichen Überholfahrstreifen auf drei Fahrstreifen aufzuweiten ist (abschnittsweise dreistreifige Straße). „Das Überholen soll in diesen verkehrstechnisch gesicherten Abschnitten gebündelt werden, um Überholvorgänge, bei denen der Gegenverkehrsfahrstreifen mitbenutzt werden muss, so weit wie möglich zu vermeiden.“ Bedingt durch die beidseitigen 6 % Längsneigung in der vorliegenden Planung ist der Überholfahrstreifen auch nach RAL 2012 notwendig. Der in der vorliegenden

²⁰ Vgl. Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 30c.

²¹ Nördlich des AS L1140 wird der Querschnitt auf einen dreistreifigen Querschnitt reduziert.



Planung gewählte Querschnitt mit RQ 11,5 + Fahrbahnbreite ermöglicht die Anlage des notwendigen Überholfahrstreifens, jeweils in der Steigungsstrecke.“²²

Ob der Überholstreifen bei einer Verkehrsmenge von lediglich 7.000 Kfz/24h und einem LKW-Anteil von unter 10 % notwendig ist, hätte durch eine Leistungsfähigkeitsberechnung nach dem HBS 2015 für die Strecke und die Knotenpunkte nachgewiesen werden müssen. Mit der Planungsgeschwindigkeit von 90 km/h könnte die Linienführung im Lage- und Höhenplan auch besser an die hier vorliegenden Gegebenheiten angepasst werden.

Auch höheren Verkehrszahlen auf der B19 zwischen Meiningen und Walldorf (ca. 29.000 Kfz/24h)²³ haben sich laut der Planunterlage in der Prognose 2030 nicht bestätigt, wie nachfolgendem Zitat zu entnehmen ist.

*„Die Wahl der höheren verwendeten Ausbauparameter hinsichtlich Querschnitts und Knotenpunkte ist insbesondere von Bedeutung, da im Zusammenhang mit der zwischenzeitlichen Fortschreibung von Verkehrsuntersuchungen im Raum Meiningen, auf der Grundlage des Thüringen-Modells, mit Einarbeitung der SVZ 2005 und Anpassung an die aktuelle Bedarfsplanung (Verkehrsuntersuchung B 87n [SSP Consult], Verkehrsuntersuchungen B 87n Melkers/Walldorf und Herpf [INVER] sowie B 87n, Abschnitt 3 Thüringen [INVER]) auf der B 19 zwischen Meiningen und Walldorf, in der Tendenz höhere, teilweise bedeutend höhere Verkehrsbelastungen ausgewiesen werden. Diese liegen im Bereich Nordanbindung B 87n an die B 19 bei ca. 32.000 Kfz/24 h und im Bereich zwischen Walldorf und Meiningen bei ca. 29.000 Kfz/24 h. Diese höheren Verkehrsbelastungen begründen sich zum Teil aus Verdrängungs- und Verlagerungseffekten der B 87n. Es ist davon auszugehen, dass auch im Bereich des Nordknotens Meiningen (OU Meiningen/B 19alt), der durchgehende Verkehr stärker ist und auch im 2. BA, 2. TA höhere Verkehrsbelastungen in Richtung A 71 erwartet werden. **Diese Verkehrszahlen können durch die neuesten Verkehrsuntersuchungen nicht bestätigt werden (siehe Punkt 2.4). Die angesprochenen Verdrängungs- und Verlagerungseffekte werden***

²² Vgl. Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 30c, 31c

²³ Vgl. Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 34c



spätestens mit der Umsetzung der B 87n auftreten. Im vorliegenden Bedarfsplan 2030 ist die Maßnahme als "Weiterer Bedarf enthalten."²⁴

Im Zitat wird bestätigt, dass die zur verkehrlichen Begründung der B19 mit herangezogene B 87n (Nordanbindung an B 19) jetzt in den weiteren Bedarf eingestuft und damit abgestuft wurde. Mit einer Realisierung ist – wenn überhaupt – erst nach 2030 zur Umsetzung und Finanzierung zu rechnen. Nur wegen der B 87n soll auch der durchgehende Verkehr am Knoten Meiningen stärker sein und höhere Verkehrsbelastungen im 2. BA, 2. TA in Richtung A 71 auftreten. Die Verkehrsbelastungen von bis zu 32.000 Kfz/24h im Abschnitt der Nordanbindung und 29.000 Kfz/24h zwischen Meiningen und Walldorf sind nicht mehr haltbar, da die Rhönquerung auf Eis gelegt wurde. In der aktuellen Zielnetzprognose des Bundes werden wie in Abbildung 3 dargestellt nun nur noch 7.000 Kfz/24h für die Nordumgehung Meiningen prognostiziert in Abweichung zur älteren Bundesprognose für den BVWP 2030 (9.000 Kfz/24h).²⁵

Mit Bezug zur Nullvariante erfolgt im Erläuterungsbericht eine historische Analyse der Verkehrsentwicklung, aus der versucht wird einen planerischen Handlungsbedarf abzuleiten. Diese Ausführungen sind für eine aktuelle Bewertung der Nullvariante nicht geeignet, da die Zahlen mindestens 25 Jahre alt sind, und für eine Planrechtfertigung und Abwägung im Jahr 2020 nicht mehr herangezogen werden können.

Denn der Vorhabenträger versucht die Ortsumgehung Meiningen mit Analysewerten aus dem Jahr 1993/1995 im Innenstadtbereich zu begründen. Damals wurden Verkehrsbelegungen zwischen 7.300 bis 22.500 Kfz/24 h festgestellt. Die Verkehrsqualität war stark eingeschränkt, was sich u.a. in der Erreichung bzw. Überschreitung der Leistungsfähigkeit der wichtigsten innerstädtischen Knoten ausdrückte. Diese Verkehrsmengen aus den 90-iger Jahren konnten laut Darstellung im Erläuterungsbericht mit dem vorhandenen Straßennetz (vorhandene Fahrbahnbreiten, geringe Gehwegbreiten, vorhandene Bebauung, geplante Innenstadtnutzung usw.) in der Zukunft nicht bewältigt werden. Anfang der 1990er Jahre wurde deshalb ein Gesamtmodell zur Entlastung der Innenstadt von Meiningen entwickelt.

²⁴ Vgl. Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 34c

²⁵ <https://bvwp-projekte.de/strasse/B19-G50-TH-T1-TH/B19-G50-TH-T1-TH.html>



„Diese Untersuchungen haben deutlich gemacht, dass eine Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr am effektivsten durch eine: Nordostverbindung zwischen der BAB A 71 und der B 19 erreicht wird. Eine Untersuchung aus dem Jahr 1995 stellt fest, dass eine Nordostumfahrung von Meiningen aus technischer Sicht und auch aus wirtschaftlichen Interessen am besten zur Verbesserung der Verkehrssituation beiträgt. Umgesetzt wurden der Bau der BAB A 71, die südliche Verlegung der B 89 und Teile der Nordostverlegung der B 19.“²⁶

Auch diese Untersuchung ist heute für eine Vorhabenbegründung nicht mehr geeignet. Es ist nicht erkennbar, dass die Nullvariante vor dem Hintergrund der heute gegebenen Situation noch einmal bewertet wurde.

Dies wäre aber notwendig gewesen, da die Analysewerte des Verkehrsmodells Thüringen für das Jahr 2018 für die B 19 im Bereich der Henneberger Straße 6.141 Kfz/24h (südlich von Meiningen) und in der Dolmarstraße in Meiningen-Helba 6.541 Kfz/24h als DTVw ausweisen.²⁷ Dies verdeutlicht zum einen das geringe aktuelle Verkehrsaufkommen und zum anderen das geringe Verlagerungspotenzial von der Dolmarstraße auf die Umgehung.

2.5 Knotenpunktvarianten

Das Büro Lomb Consult hat 2002 verschiedene Knotenpunktvarianten geprüft. Dabei wurden eine planfreie, eine teilplanfreie und eine plangleiche Lösung untersucht.²⁸ Zur Gewährleistung einer hohen Verkehrsqualität wurde nur ein Anschluss, planfrei gestaltet, für Meiningen vorgesehen, da ein starker durchgehender Verkehr in der Hauptrichtung (13.300 Kfz/24h) prognostiziert wurde, und daher ein Linksabbiegen plangleich ausgeschlossen ist, was auch für eine teilplanfreie Lösung gelten würde. Nur mit einer LSA wurde eine planfreie Lösung verkehrssicherheitsgerecht als realisierbar beurteilt.

Mittlerweile ist die prognostizierte Verkehrsbelastung der OU Meiningen von 18.500 Kfz/24h auf 7.000 Kfz/24h (Rückgang um 11.500 Kfz/24h) zurückgegangen und um 62 % geringer in der Prognose 2030 (Thüringenmodell). Vor diesem

²⁶ Vgl. Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 36c.

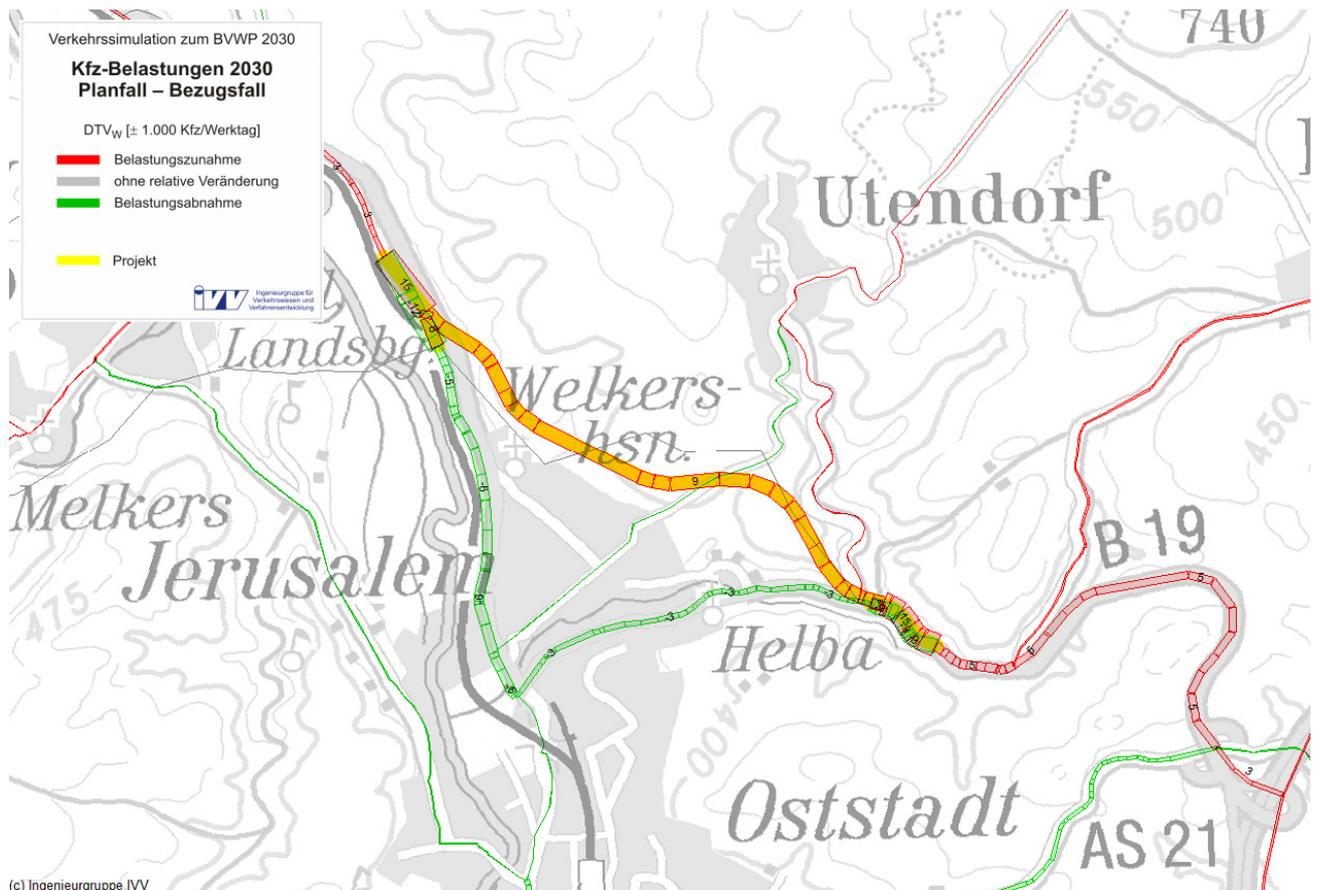
²⁷ Vgl. Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 19c.

²⁸ Vgl. Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 41c.



Hintergrund muss die Knotenpunktwahl neu beurteilt werden. Bereits in der Bundesprognose war die OU Meiningen nur noch mit 9.000 Kfz/24h belastet (vgl. Abb. 4). In der Zielnetzprognose des Bundes vom Mai 2018 wurde die gleiche Belastung ermittelt wie mit dem Thüringenmodell, nach der sich die Belastung um noch einmal 2.000 Kfz/24 auf nun nur noch 7.000 Kfz/24h verringert hat (vgl. Abb. 3).

Abbildung 4: Verkehrsprognose 2030 für die Nordumgehung Meiningen



Quelle: PRINS, BVWP 2030, https://bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B19-G50-TH-T1-TH_DTVw_Delta_Kfz.png

Im Projektdossier wird zwar an der 3-4-streifigen Lösung festgehalten, was aber angesichts einer Verkehrsbelastung von 9.000 bzw. jetzt 7.000 Kfz/24h (DTV_w) bzw. der nun nur noch 7.000 Kfz/24h (LKW-Anteil von 9,7 %) eine erhebliche Überdimensionierung darstellt. Denn bis 10.000 Kfz/24h ist eine 2-streifige Lösung immer ausreichend leistungsfähig, zumal der Leistungsfähigkeitsbereich bei diesem 2-streifigen Querschnitt sogar bis 20.000 Kfz/24h reicht. Deshalb ist die Planung eines 3-4 streifigen Querschnitts abwegig.



Nach den Angaben im Erläuterungsbericht wurden folgende drei Varianten für eine Knotenpunktlösung näher untersucht (vgl. Tab. 1):

1. Variante 3
2. Variante 7a planfrei
3. Variante 7b auch planfrei

Tabelle 1: Variantenprüfung der Knotenpunktgestaltung

Merkmale	Variante 3	Variante 7a	Variante 7b
OU Meiningen			
- Verkehrsqualität	C	C	C
- Alle Fahrrelationen	ja	ja	ja
- Verkehrssicherheit	gegeben	gegeben	gegeben
Rampen			
- Längsneigung	>6% Steigung	>6% Steigung	<6% Steigung
- Einschnitt / Damm	sehr aufwendig	sehr aufwendig	aufwendig
- Anzahl plangleicher Kreuzungspunkte	2	0	1
- Verkehrsqualität im plangleichen Knotenpunkt	C	entfällt	A

Quelle: Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, 2012, S. 43c

Die Angabe einer Steigung von > 6 % für Variante 3 und 7 a sowie von < 6 % für Variante 7b berücksichtigt noch nicht die Trassierungsvorgaben der RAL 2012, wonach für Straßen der EKL 2 (LS II) Steigungen bis maximal 5,5 % erlaubt sind (vgl. Tab. 9).

Warum für die Knotenpunktgestaltung keine Kreisverkehrs-Lösung (KVP) im Zuge der Nordostumgehung untersucht wurde, ist nicht nachvollziehbar. Die RAL 2012 kennt keinen Vorrang einer planfreien Lösung.

Solche Lösungen sind vielfach Gegenstand von Bundesstraßenplanungen. An der B 62 im Lahntal gibt es eine Kreisverkehrslösung westlich von Sterzhausen (SVZ 2015: 7.594 Kfz/24h, 545 LKW/24h, LKW-Anteil von 7,2 %).²⁹ Bei der am 21.12.2016 planfestgestellten OU Reiskirchen sind bei Belastungen von 10.300 Kfz/24h gleich mehrere Kreisverkehre als Knotenpunktlösung mit Anordnung eines Tempolimits von 70 km/h gewählt worden. Auch an der B 308 gibt es Kreisverkehrslösungen, zum

²⁹ Die Belastung liegt damit knapp über der der OU Meiningen.



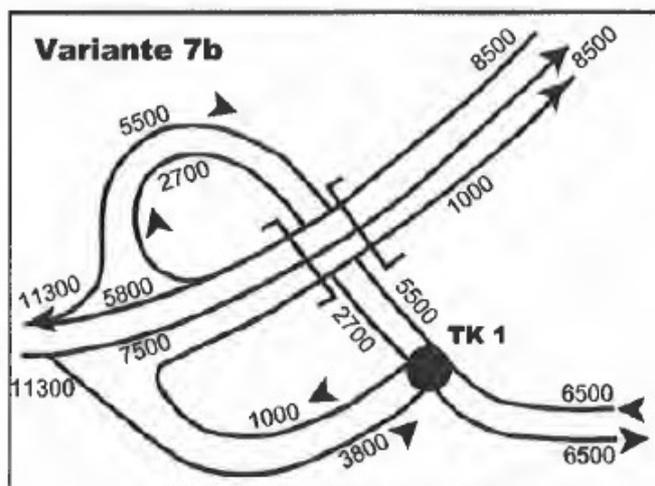
einen an der Kreuzung B 308/B 32/ST 2001 (östl. von Lindenberg im Allgäu) sowie an der Kreuzung der B 308 westlich von Simmerberg.

Im Raum Eisenach sind an der B 7 und der B 19 gleich drei Kreisverkehrsplätze als Anschluss umgesetzt worden (vgl. AS A4 Eisenach-West/Rastplatz Langer Zug, AS A 4 und Deubachshof an der B 7). Auch an der Anschlussstelle der A 4 Eisenach-Ost gibt es zur Verknüpfung mit der B 84 einen Kreisverkehr. Diese Beispiele zeigen, dass Kreisverkehre an Bundesstraßen im unmittelbaren Umfeld von Autobahnen eine etablierte Lösung darstellen.

Die Belastungen an der B 62 und der B 49 sind sogar höher als die für die Nordostumfahrung Meiningen prognostizierte Belastung (vgl. Abb. 3).

Der Abb. 5 ist zu entnehmen, dass bei der Wahl der Knotenpunktform noch die „alte“ Verkehrsprognose von 2002 mit 18.500-22.600 Kfz/24h zu Grunde lag, die nun keine Planungsgrundlage mehr sein darf. Der behauptete durchgehende Verkehr von 13.300 Kfz/24h ist nach der neuen Prognose für 2030 nicht mehr zu erwarten, er wird jetzt im Verhältnis betrachtet wesentlich geringer sein und maximal bei nur noch 6.000 Kfz/24h liegen.

Abbildung 5: Gewählte Variante 7b



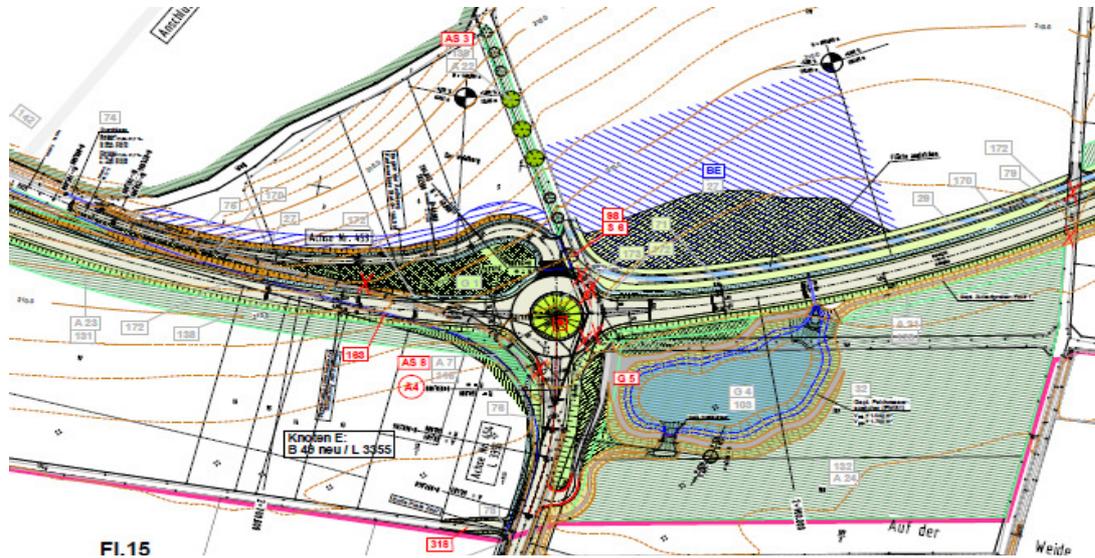
Quelle: Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, 2012, S. 42c

In Abbildung 6 ist im Lageplan dargestellt, wie bei der Südumgehung von Reiskirchen ein KVP im Zuge der B 49 neu eingeplant und am 21.12.2016



planfestgestellt wurde. Die Prognosebelastung für 2030 beträgt 7.231 Kfz/24h bis 10.305 Kfz/24h. Der SV-Anteil beträgt ca. 5 %.³⁰

Abbildung 6: KVP an der Südumgehung Reiskirchen B49n



Quelle: ASV Schotten, Zick Hessler Ing., 2011, Lageplan 4b, Unterlage 7

In Abb. 7 ist zu erkennen, dass bei der Südumgehung Reiskirchen sogar zwei Kreisverkehrsplätze in Folge umgesetzt werden, bei denen jeweils Geschwindigkeitsbegrenzungen in Form eines Geschwindigkeitstrichters vor dem KVP (70 km/h vor dem KVP) versehen sind.

Abbildung 7: Übersichtsplan zur Südumgehung Reiskirchen mit 2 KVPs



Quelle: VERTEC (2014): Verkehrsuntersuchung zur B 49, Abb. D3, Planfall P1

³⁰ Vgl. Vertec (2014): VU B49n – OU Reiskirchen, Abb. D3 und D 6.



3. Anforderungen an die Einstufung B 19 neu

Die Einstufung der Bundesstraße muss nach den fachlichen Standards der RIN 2008 erfolgen, die in der planerischen Praxis eingeführt wurde, sich bewährt hat und dementsprechend als eingeführter Stand der Technik gilt. Konkret ist es nach der vom BMVBS³¹ eingeführten Richtlinie zur integrierten Netzgestaltung (RIN 2008) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) **zwingend** erforderlich, die Verkehrsbedeutung der jeweiligen Straße bzw. des betroffenen Netzabschnittes zu ermitteln. Dabei ist eine Analyse erforderlich, die beim betrachteten Verkehrssystem (hier: Straßenverkehrsnetz) aus der Verkehrsart, der Art, der Lage und dem Umfeld des Verkehrsweges die konkrete Netzbedeutung ermittelt. Eine solche Analyse ist auch und gerade für den Prognoseplanfall (mit OU Meiningen B19n) zu erstellen. Dazu bedarf es umfassender verkehrlicher und ausreichend aktueller Erhebungen, die die Verkehrsbedeutung der B19 alt erfasst haben (z. B. die Auswahl relevanter Relationen zwischen Quellen und Zielen). Auf dieser Grundlage ist durch eine Verkehrsprognose, die dem Stand der Technik entspricht, ein belastbarer Prognosefall zu erstellen. Die Verkehrsprognose liegt aber offenbar auch der Planfeststellungsbehörde nicht vor.

Nur auf dieser Basis kann geklärt werden, ob die Einstufung des Straßenzugs der B 19n zur Aufnahme der Verkehre in die Verbindungsfunktionsstufe A II³² oder A III nach RAS-L (heute nach RAL 2012) geeignet bzw. erforderlich ist. An einer solchen Untersuchung fehlt es vorliegend. Nur auf dieser Basis kann die Einstufung des Straßenzugs der B 19n erfolgen.

Nach der RAL 2012 wird die Einstufung in die Straßenkategorie wie folgt vorgenommen:

*„Im Einklang mit der Raumplanung bildet das System der zentralen Orte die Grundlage zur Ermittlung der Netzfunktion von Landstraßen. Auf der Grundlage des Raumordnungsgesetzes (ROG) werden in den RIN **Zielgrößen für die Erreichbarkeit zentraler Orte** entwickelt. Diese bilden die Basis für die Festlegung **netzplanerisch angestrebter Fahrtgeschwindigkeiten** und sind somit eine wichtige Qualitätsvorgabe für die Ausbildung der Straßen.*

³¹ Vgl. BMVBS Allg. Rundschr. Straßenbau Nr. 21/2008 vom 28. Oktober 2008 – S 10/7113.4/1/430162

³² Vgl. Erläuterungsbericht zur OU Meiningen B19n, S. 28c.



Dazu wird jedem zu planenden Netzabschnitt eine Kategorie zugewiesen. Diese ergibt sich aus der **Bedeutung der Verbindungen, die über diesen Netzabschnitt verlaufen**, und dem Maß der Ansprüche aus dem **straßenseitigen Umfeld** im Bereich des Netzabschnittes. Mit zunehmender Verbindungsbedeutung werden planerisch höhere Fahrtgeschwindigkeiten angestrebt.

Aus den unterschiedlichen Netzfunktionen folgen auch unterschiedliche Anforderungen an die verbindungsbezogene Angebotsqualität. Diese Anforderungen finden in den RIN ihren Niederschlag in **kategoriebezogenen Zielgrößen für die angestrebten mittleren Pkw-Fahrtgeschwindigkeiten**, die während der Bemessungsstunde auf den Netzabschnitten der geplanten Straße erreichbar sein sollen.

Inwieweit auf den Strecken und in den Knotenpunkten der geplanten Straße in der Bemessungsstunde die **angestrebte Stufe der Verkehrsqualität (QSV) erreicht werden kann, wird mit den Verfahren des „Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS)^{f)} überprüft.**³³

Ob ein Streckenabschnitt und die Knotenpunkte der geplanten Straße die Zielvorgaben der RIN zur Erreichbarkeit einhalten, wird mit den Verfahren des HBS (Leistungsfähigkeitsnachweise) kontrolliert.

In der Tabelle 4 der Richtlinie zur Anlage von Landstraßen (RAL 2012), (vgl. hier Tab. 2) wird eine Einstufungshilfe für Einstufungsentscheidungen nach der RIN 2008 gegeben (früher nach RAS-Linienführung, RAS-L, 1995). Nach der Richtlinie zur Anlage von Landstraßen (RAL 2012) ist die Verbindungsfunktionsstufe LS II für den überregionalen Verkehr vorgesehen, während die Verbindungsfunktionsstufe LS III für den regionalen Verkehr gilt (vgl. Tab. 2). Für die B 19 alt und neu ist nach Verkehrsfreigabe mit überwiegend regionalem Verkehr zu rechnen, vgl. Abb. 3). Es wäre daher eine Einstufung in Verbindungsfunktionsstufe LS III angemessen gewesen, da nicht erkennbar ist, dass die OU Meiningen überregionalen Verkehr aufnehmen wird, zumal die Folgeprojekte Walldorf und Wasungen³⁴ ebenso wie die OU Oberkatz (B87n) in den weiteren Bedarf abgestuft wurden und erst nach 2030 finanziert werden (vgl. Abb. 8). Zudem ist die Realisierung der Rhönquerung aufgrund des geringen Verkehrsbedarfs auch nach 2030 höchst unsicher.

³³ Vgl. RAL 2012, Abschnitt 2.3, Hervorhebungen durch RegioConsult

³⁴ Einen Planungsauftrag für Thüringen gab es nur für die PU Wasungen, aufgrund des *-Vermerks.



Tabelle 2: Straßenkategorien nach den RIN und Geltungsbereich der RAL

Kategoriengruppe		Autobahnen	Landstraßen	anbaufreie Hauptverkehrsstraßen	angebaute Hauptverkehrsstraßen	Erschließungsstraßen
		AS	LS	VS	HS	ES
kontinental	0	AS 0		-	-	-
großräumig	I	AS I	LS I		-	-
überregional	II	AS II	LS II	VS II		-
regional	III	-	LS III	VS III	HS III	
nahräumig	IV	-	LS IV	-	HS IV	ES IV
kleinräumig	V	-	LS V *	-	-	ES V

LS I	unproblematisch, Bezeichnung der Kategorie
	problematisch
-	nicht vertretbar oder nicht vorkommend

* Planung gegebenenfalls in Anlehnung an die RAL.

Quelle: RAL, 2012, Tab. 1 sowie RIN, Tab. 5: Verknüpfungsmatrix

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die bisherige Untersuchung gezeigt hat, dass bei der Einstufung zunächst keine fachlich belastbaren Belege zur künftigen Verkehrsbedeutung herangezogen wurden. Auch die Verkehrsprognose zur OU Meiningen wird nicht vorgelegt, es werden nur Ergebnisplots auf Basis des Thüringenmodells gezeigt. Dies ist nicht nachvollziehbar. Denn nur wenn in einer Verkehrsuntersuchung, die dem Stand der Technik entspricht auch die Verkehrsbeziehungen erhoben worden sind, kann die Einstufung nach der RIN überprüft werden.

Es ist nicht einmal erkennbar, ob es überhaupt eine aktuelle projektspezifische Verkehrsuntersuchung gibt.

3.1 Trassierungsparameter

Im Erläuterungsbericht wird dargestellt, dass Höchstlängsneigungen von 6 % nicht vermeidbar seien und die Trassierungsparameter entsprechen den Entwurfs- und Betriebsmerkmalen einer EKL 1³⁵ nach RAL 2012 erfolgt sind. Gewählt wurde eine Tempobeschränkung von 80 km/h für den Knotenpunkt am AS Meiningen.

Hierzu ist zunächst festzustellen, dass den Angaben im Erläuterungsbericht eine Einstufung in LS II, entsprechend der EKL 2 erfolgt ist (vgl. S. 3c im EB).

³⁵ Vgl. • Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 45c, 46c.



Die in Tab. 1 dargestellten Varianten 3 und 7a waren somit nicht genehmigungsfähig nach dem FGSV-Regelwerk, da sie eine Steigung von > 6 % beinhalten. Auch die Variante 7b entspricht nicht der RAL 2012, da eine Steigung von > 5,5 % gegeben ist.

Nach Tabelle 3 sieht die RAL 2012 für die EKL 1 vor, dass maximal 4,5 % Höchstlängsneigung gewählt werden sollen. Für die EKL 2, die hier laut den Anpassungen im EB zugrunde gelegt wurde (vgl. S. 3c im EB), beträgt die Höchstlängsneigung dagegen bis zu 5,5 %. Die Anwendung der RAS-L von 1995 für die gewählte Trassierung zeigt, dass die planfestgestellte Lösung dem aktuellen Regelwerk der FGSV nicht mehr entspricht und erhebliche Abweichungen vorliegen (4,5 % Steigung für EKL 1 bzw. 5,5 % für EKL 2 und nicht 6 % wie in der Planung zugrunde gelegt). Daher kann auch nicht von einer nur geringfügigen Überschreitung der Höchstlängsneigung der EKL von 5,5 % gesprochen werden, wie dies im Erläuterungsbericht geschieht.³⁶

Die vom Vorhabenträger gewählte Höchstlängsneigung von 6 % erfordert eine Abstufung in die EKL 3, die sich aufgrund der geringen Verkehrsmenge ohnehin aufdrängt, da bei < 8.000 Kfz/24h ohnehin die Wahl der nächstniedrigeren EKL erfolgen soll, was hier mit 7.000 Kfz/24h gegeben ist (vgl. Tab. 4).

Tabelle 3: Trassierungsparameter für Landstraßen nach der RAL 2012

Entwurfsklasse	Entwurfs/Betriebsmerkmale					Führung auf der Strecke				Führung im Knotenpunkt
	Planungsgeschwindigkeit [km/h]	Betriebsform	Querschnitt	gesicherte Überholabschnitte pro Richtung	Führung des Radverkehrs	Linienführung	empfohlener Radienbereich R [m]	Höchstlängsneigung max s [%]	empfohlener Kuppenhalbmesser H _K [m]	Regelösung auf der übergeordneten Straße ^{*)}
EKL 1	110	Kraftfahrstraße	RQ 15,5	~ 40 %	straßenunabhängig	sehr gestreckt	≥ 500	4,5	≥ 3.000	Ein-/Ausfädeln
EKL 2	100	allg. Verkehr	RQ 11,5+	≥ 20 %	straßenunabhängig oder fahrbahnbegleitend	gestreckt	400 – 900	5,5	≥ 6.000	Ein-/Abbiegen/ Kreuzen mit Lichtsignalanlage
EKL 3	90	allg. Verkehr	RQ 11	keine	fahrbahnbegleitend oder auf der Fahrbahn	angepasst	300 – 600	6,5	≥ 5.000	Ein-/Abbiegen/ Kreuzen mit/ohne Lichtsignalanlage
EKL 4	70	allg. Verkehr	RQ 9	keine	auf der Fahrbahn	sehr angepasst	200 – 400	8,0	≥ 3.000	Ein-/Abbiegen/ Kreuzen ohne Lichtsignalanlage

^{*)} Weitere Einsatzmöglichkeiten der Knotenpunktarten in Abhängigkeit von den Entwurfsklassen sind in Abschnitt 6.3.3 dargestellt.

Quelle: RAL 2012, Tab. 9

³⁶ Vgl. • Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 46c.



Tabelle 4: Anhaltswerte für Abweichungen von der in Tabelle 3 ausgewiesenen Entwurfsklasse

	Verkehrsnachfrage auf dem Streckenzug DTV _{Querschnitt} [Kfz/24 h]	
Straßenkategorie	Prüfung einer niederrangigen EKL	Prüfung einer höherrangigen EKL
*) höherrangige EKL in der Regel erforderlich (gilt auch für SV > 150 Fz/24 h)		
LS I	< 12.000	
LS II	< 8.000	> 15.000
LS III		> 13.000
LS IV		> 3.000*)

Quelle: RAL 2012, Tab. 8

Ob eine planfreie Querung der Verbindungsstraße Meiningen nach Utendorf notwendig ist, muss angesichts der geringen Verkehrsenge ebenfalls bezweifelt werden.³⁷

Der angeordnete Überholstreifen in Richtung Berlesgrund aufgrund der Längsneigung von 6 % ist als nicht zwingend erforderlich anzusehen, da der Querschnitt bei 7.000 Kfz/24h in jedem Fall ohne dritten Fahrstreifen ausreichend leistungsfähig ist. Der RQ 15,5 ist eine deutliche Überdimensionierung.

3.2 Querschnittswahl

Im Erläuterungsbericht wird bezogen auf den Querschnitt mit den überholten Verkehrsbelastungen aus vorhergehenden nicht mehr aktuellen Verkehrsprognosen die Wahl des Querschnittes RQ 15.5 begründet (vgl. nachfolgendes Zitat).

„Wegen der Verbindungsbedeutung und hohen Verkehrsbelastungen der B 19 zwischen dem Raum Bad Salzungen und der A 71 mit 17.000 Kfz/24 h bis teilweise über 20.000 Kfz/24 h auf ca. 35 km Länge, ist zur Gewährleistung einer angemessenen Verkehrsqualität, nach HBS mindestens ein RQ 15,5 als durchgehender Querschnitt erforderlich. Die B 19 OU Meiningen ist in ihrem Streckenverlauf mit bis ca. 18.500 Kfz/24 h belastet. Im Abschnitt des Vorhabens sind am ehem. gewählten Grundquerschnitt RQ 10,5 (mit verbreiterten Randstreifen),

³⁷ Vgl. • Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 46c.



in den Steigungsbereichen Zusatzfahrstreifen erforderlich. Die zusätzlichen Fahrstreifen im Steigungsbereich dienen der Entflechtung des schnelleren und langsameren Verkehrs, insbesondere bei dem hohen SV-Anteil von 12,4 %, und damit der Verbesserung der Verkehrssicherheit und -qualität. Im Belastungsbereich oberhalb ca. 12.000 Kfz/24 besteht bei weiter zunehmender Verkehrsstärke, bereits bei kürzeren Streckenabschnitten und geringeren Längsneigungen, die Erfordernis zur Anordnung eines ZFS. Aufgrund der Längsneigungen von 6 %, die beiderseits auf Längen von fast, bzw. über 1,5 km anhalten und der Verkehrsstärke, sind Zusatzfahrstreifen unbedingt erforderlich.“³⁸

Aus dem letzten Satz des Zitats wird noch einmal die Überschreitung der Längsneigung erkennbar, sodass eine Abstufung in die EKL 3 die logische Folge sein muss.

Als Vergleichsfall und um die Notwendigkeit der Abstufung zu verdeutlichen, soll hier die B 178n (Zittau – Weißenberg) herangezogen werden, deren Querschnitt bei einem Prognoseverkehrsaufkommen von nur noch 12.000 Kfz/24h (vorher 17.500 Kfz/24h) von vier Fahrspuren (RQ 20) auf drei Fahrspuren (RQ 15,5) verringert werden musste.³⁹ Die Verkehrsbelastung liegt dort aber um 5.000 Kfz/24h über der der OU Meiningen im Jahr 2030, sodass bei der OU Meiningen eine weitere Abstufung erforderlich ist.

Folgt man der in der RAL 2012 dargestellten Vorgehensweise, die hier anzuwenden ist, so kann der Planung allenfalls ein **Regelquerschnitt 11,5 zugrunde gelegt werden. Der RQ 11,5+** dagegen mit einzelnen Überholfahrstreifen würde eine Prognoseverkehrsmenge von bis zu **17.000 Kfz/24h** (DTV) je nach SV-Anteil möglich machen, was die Überdimensionierung eindeutig aufzeigt.⁴⁰

Unter Berücksichtigung der ehemals erwarteten Verkehrsmengen von 18.500 Kfz/24h auf der Nordumgehung Meiningen war die Anordnung eines RQ 15,5 nachvollziehbar und angemessen. Nachdem sich die Verkehrsmenge aber mehr als halbiert hat und nun mit 7.000 Kfz/24h nur noch 37,8 % der erwarteten Verkehrsmenge beträgt, hätte der Querschnitt auf den RQ 11,5 ohne

³⁸ Vgl. • Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 57c.

³⁹ Vgl. Langenbach (14.1.2013): Verkehrsplanerische Untersuchung – Prognose 2025 – B178n.

⁴⁰ Vgl. Zierke (23.2.2010): RIN und RAL welche Konsequenzen ergeben sich für den Entwurf im Bestandsnetz, Vortrag beim VSVI-Seminar 2010, S. Folie 10



Überholfahrstreifen angepasst werden müssen. Denn der Schwerverkehrsanteil ist weiter zurückgegangen und beträgt statt 12 % in der BVWP-Prognose 2030 in der aktuellen Prognose nur noch 9,7 %.

2018 beträgt der SV-Anteil an der B 19 nördlich der L 1124 an der Dauerzählstelle Walldorf 2018 nur noch 903 zu 10.512 Kfz/24h, dies entspricht 8,6 %.⁴¹ 2010 waren noch 983 LKW/24h registriert worden. Seit 2012 (10.302 Kfz/24h) beträgt das Aufkommen stabil etwa 10.500 Kfz/24h und steigt nicht mehr an.

Tabelle 5: Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle Walldorf, B 19

Jahr	DTV_Kfz_Mo bis So	DTV SV (LKW > 3,5t)	Anteil des SV in %
2012	10.302	893	8,7
2013	10.548	885	8,4
2014	10.534	880	8,4
2015	10.737	895	8,3
2016	10.441	897	8,6
2017	10.099	873	8,6
2018	10.512	903	8,6

Quelle: Auswertung der BAST-Dauerzählstelle

⁴¹ https://www.bast.de/BAST_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Aktuell/zaehl_aktuell_node.html?cms_map=1&cms_filter=true&cms_jahr=Jawe2018&cms_land=16&cms_strTyp=B&cms_str=&cms_dtvKfz=&cms_dtvSv=



4. Auswertung des Planfeststellungsbeschluss

4.1 Projektgestaltung und Ausbaustandard

Zur Projektgestaltung behauptet der PFB, dass die Dimensionierung und Ausgestaltung einer sachgerechten Abwägung widerstreitender Belange entspricht. Die Überprüfung habe sich an der RAL 2012 orientiert. Es habe eine Einzelfallprüfung stattgefunden, wobei die berührten Belange sachgerecht abgewogen worden sind.

Als Ergebnis wurde festgehalten:

Aus der hohen Verbindungsfunktionsstufe II, die sich aus den zu verbindenden Mittelzentren Eisenach (mit Teilfunktion eines Oberzentrums) und Bad Salzungen, Schmalkalden und Meiningen ergibt, und aus der in 2017 in Kraft getretenen Verkehrsprognose 2030 mit 7.000 Kfz/24 h (hoher SV-Anteil: ca. 9,7 %) leiten sich die Ausbaumerkmale entsprechend einer Entwurfsklasse (EKL) 2 ab. Die EKL 2 sieht einen Regelquerschnitt RQ 11,5+ vor. Gemäß RAL 2012 Punkt 3.3 Seite 21 ist Folgendes vorgegeben: „Das Überholen soll in diesen verkehrstechnisch gesicherten Abschnitten gebündelt werden, um Überholvorgänge, bei denen der Gegenverkehrsfahstreifen mitbenutzt werden muss, so weit wie möglich zu vermeiden.“ Die Berücksichtigung der Überholfahrstreifen ist zudem nach RAL notwendig, da aufgrund der zwischenzeitlichen Änderung der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL, Ausgabe 2012 gegenüber RAS-L) Grenzwerte zum Teil über- bzw. unterschritten werden. Unter anderem liegt die Höchstlängsneigung der EKL 2 bei 5,5 %. Mit der vorgesehenen Längsneigung von 6 % wird dieser Grenzwert überschritten. Eine richtlinienkonforme Reduzierung hätte jedoch zusätzliche Einschnitte (tiefer und breiter) zur Folge. Durch die Anordnung eines durchgängigen Überholfahrstreifens in den Steigungen kann dies kompensiert werden.

Quelle: Landesverwaltungsamt Thüringen (22.1.2020): Planfeststellungsbeschluss, Neubau der B 19, OU Meiningen, 2. Bauabschnitt, 2. Teilabschnitt, S. 76

Im PFB wird angegeben, dass sich aus der in 2017 in Kraft getretenen **Verkehrsprognose für 2030** für die Nordumgehung Meiningen nur noch eine Verkehrsbelastung von 7.000 Kfz/24h ergibt (vgl. Zitat oben).

Damit war automatisch die Abstufung der Entwurfsklasse von der EKL 2 zur EKL 3 zu prüfen (vgl. Tab. 4) und in der Folge eine Abstufung vorzunehmen, da auch die Längsneigung von 6 % nur mit der EKL 3 (bis 6,5 %) vereinbar ist. Die Abwägung ist also entgegen der Aussage im PFB⁴² nicht sachgerecht erfolgt.

Im PFB wird weiter ausgeführt, dass zwar ein einbahniger Querschnitt vorgesehen ist, der aber in einzelnen Abschnitten für eine Fahrriechtung einen Überholfahrstreifen

⁴² Vgl. Landesverwaltungsamt Thüringen (22.1.2020): Planfeststellungsbeschluss, Neubau der B 19, OU Meiningen, 2. Bauabschnitt, 2. Teilabschnitt, S. 75



erhalten soll. Im Kuppenbereich resultiert daraus sogar eine Vierstreifigkeit im Bereich von Bau-km 2+500 bis 2+800.

Üblicherweise wird eine Vierstreifigkeit je nach LKW-Anteil ab einer Belastung von > 23.000 Kfz/24h für angemessen gehalten, sofern ein hoher LKW-Anteil von > 10 % vorhanden ist. Da die Verkehrsmenge weniger als ein Drittel dieses Wertes beträgt, ist eine Vierstreifigkeit völlig abwegig. Aber selbst für einen dreistreifigen Querschnitt stellt diese Verkehrsmenge eine deutliche Überdimensionierung dar, weil bei durchschnittlichen LKW-Belastungen (< 10 %), wie hier mit 9,7 % gegeben, der 2-streifige Querschnitt eine Grundleistungsfähigkeit bis 20.000 Kfz/24h besitzt (vgl. Abb. 9).

Abbildung 8: Mittlere PKW-Geschwindigkeit/ Verkehrsstärke für RQ 15,5

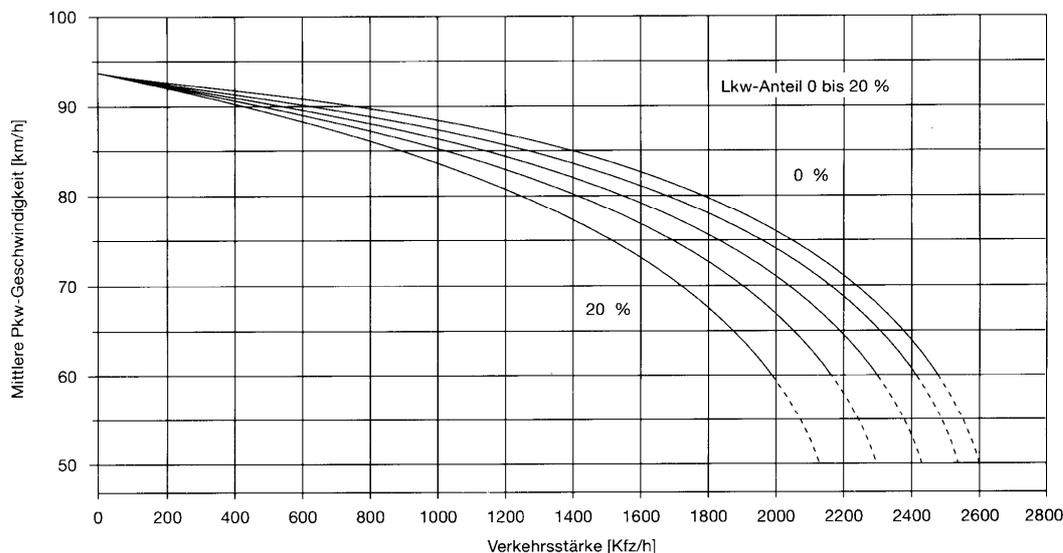
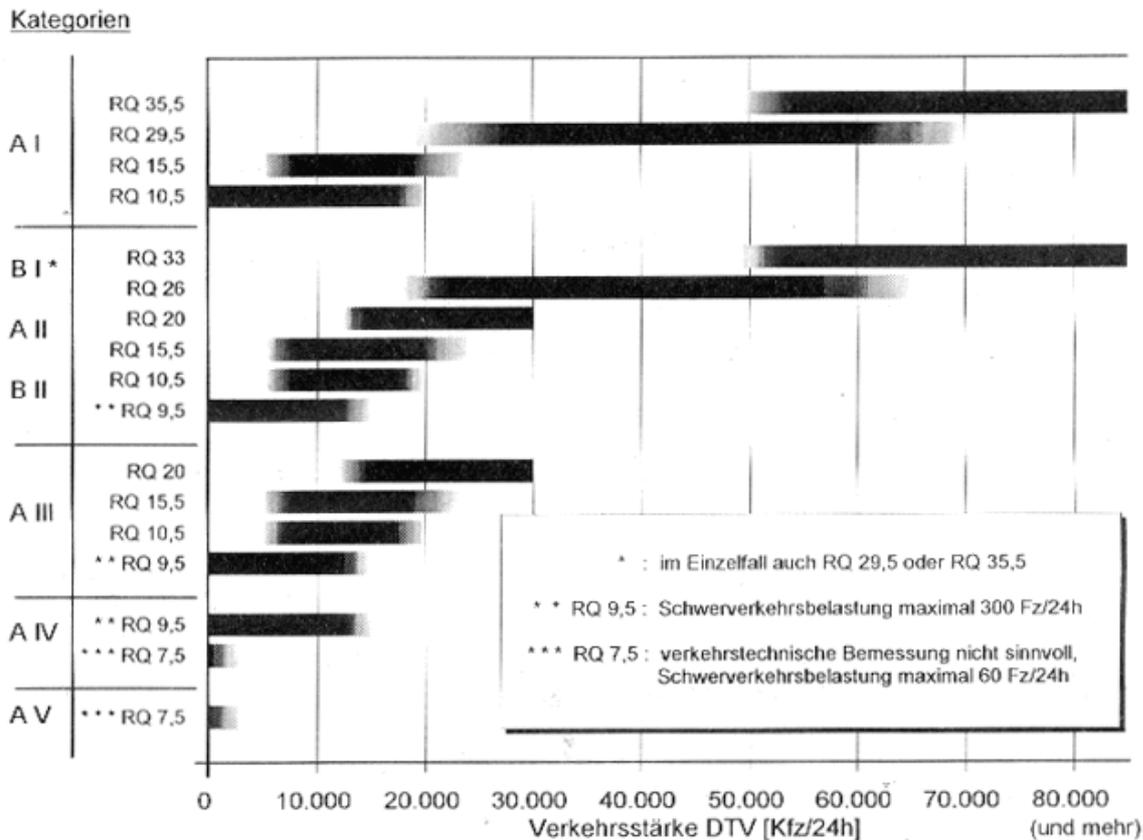


Bild A-9: Zusammenhänge zwischen mittlerer Pkw-Geschwindigkeit und Verkehrsstärke für den Regelquerschnitt RQ 15,5 mit der Betriebsform 2+1 – Steigungsklasse 1, Kurvigkeit 0-75 gon/km

Quelle: RAS-Q, 1996, Bild A-9



Abbildung 9: Vorauswahl der Regelquerschnitte



Quelle: RAS-Q, 1996, Bild 5

Bild 5 der RAS-Q dient der Veranschaulichung der gebräuchlichen Einsatzbereiche und der Vorauswahl der in Betracht kommenden Regelquerschnitte. Der mittlere, vollständig schwarze Teil der abgebildeten Balken entspricht dabei den Verkehrsstärkebereichen, für die der **Regelquerschnitt mit hoher Wahrscheinlichkeit** geeignet ist. In diesem Bereich bewältigt eine Straße mit dem jeweiligen Querschnitt die zugehörige Verkehrsbelastung **unabhängig von den Randbedingungen SV-Anteil, Längsneigung und Kurvigkeit**. In den grau hinterlegten Randbereichen der Balken hängt die Einsatzmöglichkeit von diesen Randbedingungen ab. Der RQ 10,5 (heute RQ 11) wird dabei üblicherweise bis 17.000 bzw. 19.000 Kfz/24h eingesetzt.

Der RQ 20 soll nur für Kraftfahrstraßen mit Verkehrsstärken von über 20.000 Kfz/24h eingesetzt werden. Der Einsatzbereich des RQ 20 endet bei einer maximalen Verkehrsstärke von 30 000 Kfz/24 h. Aufgrund seiner höheren Verkehrssicherheit kann der Regelquerschnitt RQ 20 (auch bei geringeren Verkehrsstärken) anstelle



des RQ 15,5 eingesetzt werden. Sein Einsatz als Ersatz für den RQ 10,5 ist unüblich und vom Regelwerk nicht gedeckt.

Aus dem nachfolgenden Zitat ist erkennbar, dass nach der aktuellen Verkehrsprognose nur noch mit 7.000 Kfz/24h gerechnet wird, bei einem Schwerverkehrsanteil von 9,7 %. Die nicht richtlinienkonforme Trassierung versucht der Vorhabenträger mit dem Zusatzfahrstreifen beim RQ 11,5+ zu kompensieren. Regelgerecht ist es allerdings bei dieser geringen Verkehrsmenge die Abstufung in die EKL 3 mit dem RQ 11 vorzunehmen.

Dies bedeutet für die Ortsumgehung, die Teil des Militärstraßengrundnetzes ist, einen einbahnigen Querschnitt, der in einzelnen Abschnitten für eine Fahrtrichtung durch einen zusätzlichen Überholfahrstreifen auf drei Fahrstreifen zu erweitern ist (abschnittsweise dreistreifige Straße). Der in der vorliegenden Planung gewählte Querschnitt mit 14,50 m Fahrbahnbreite (11,50 m Fahrbahn + 2 x 1,50 m Bankette) ermöglicht die Anlage des notwendigen Überholfahrstreifens, jeweils in der Steigungsstrecke. Daraus resultiert eine kurze „Vierstreifigkeit“ im Kuppenbereich zwischen Bau-km 2,500 und 2,800.

In der Ausführungsplanung sind die geplanten Querschnitte (vgl. Unterlage 6 Straßenquerschnitte, Grundlage RAS-L) bzgl. der in 2013 bekanntgemachten RAL 2012 anzupassen. Auf Abschnitt A, Ziff. 4.1 Punkt 1 dieses Planfeststellungsbeschlusses wird verwiesen.

Quelle: Landesverwaltungsamt Thüringen (22.1.2020): Planfeststellungsbeschluss, Neubau der B 19, OU Meiningen, 2. Bauabschnitt, 2. Teilabschnitt, S. 76

Üblicherweise wird für die betroffenen Knotenpunkte die Leistungsfähigkeit überprüft, was zum Beispiel mit dem Programm Knosimo 5.2 der bps GmbH möglich ist. Das Programm ist eine Standardsoftware mit der die Leistungsfähigkeit nicht signalisierter Knotenpunkte ermittelt werden kann. Zugrunde gelegt wird programmintern das HBS 2015. Die Prüfung für den Abschnitt der B 19 hätte anhand des HBS 2015, Teil L Landstraßen erfolgen müssen. Dabei wird auch geprüft, ob ggf. Zusatzfahrstreifen in Steigungsbereichen notwendig sind, um eine ausreichende Leistungsfähigkeit nachweisen zu können. Voraussetzung hierzu ist das Vorliegen einer belastbaren Verkehrsprognose und die Angabe der stündlichen Verkehrsmengen für die maßgebende Stunde (MSV in Kfz/h). Entsprechende HBS-Nachweise liegen weder für die Knotenpunkte noch für die Strecke vor (vgl. Abb. 10).



Abbildung 10: HBS-Bewertung zur Verkehrs- und Angebotsqualität

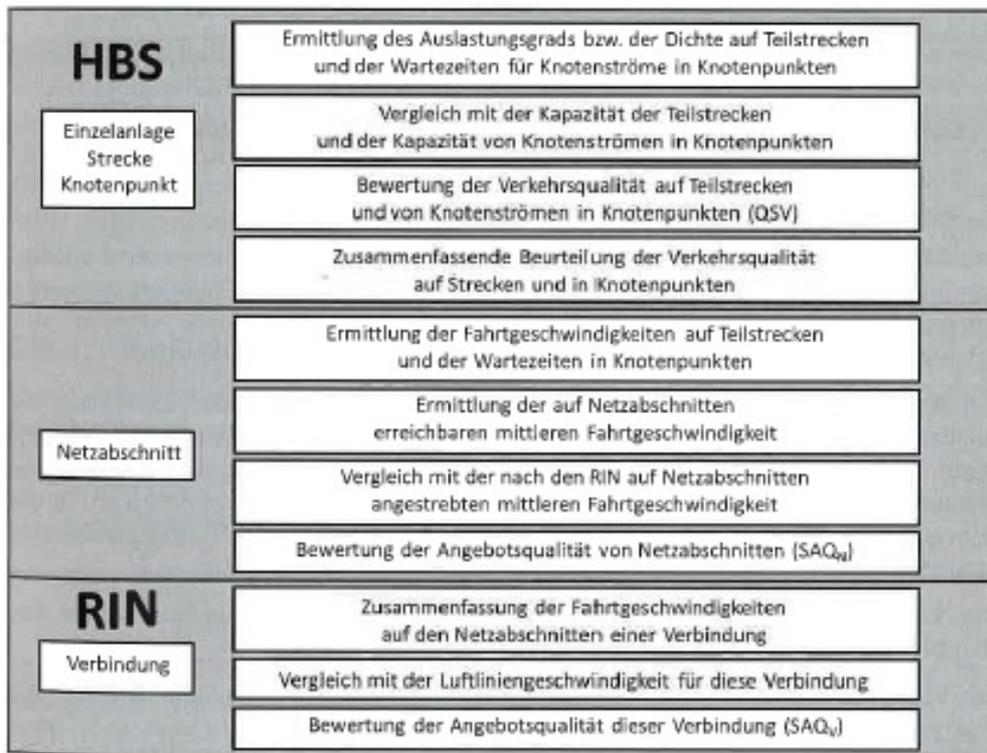


Bild 1: Zusammenhang zwischen der Bewertung der Verkehrsqualität von Einzelanlagen (QSV) und der Bewertung der Angebotsqualität von Netzabschnitten (SAQ_{NA}) für den Kfz-Verkehr gemäß dem HBS sowie der Bewertung der Angebotsqualität von Verbindungen (SAQ_V) gemäß den RIN (2008)

Quelle: FGSV (2015): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Teil L Landstraßen, Allgemeines, S. 3

Im Planfeststellungsbeschluss wird darauf hingewiesen, dass in der Ausführungsplanung die Querschnitte an die RAL 2012 angepasst werden sollen (vgl. Abschnitt A, Ziffer 4.1, Nr. 1 im PFB).⁴³ Die bauliche Anpassung ist bezogen auf den alten RQ 15,5 insofern unproblematisch, weil die Flächeninanspruchnahme für den RQ 11,5+ (14,50m inkl. der beiden Bankette mit 1,5m) nicht größer ausfällt als für den RQ 15,5. Die Einstufung als Teil des Militärstraßengrundnetzes hat keine Auswirkungen auf den Querschnitt.

Weiter wird im PFB dargestellt, dass nach der RAL 2012 „Verknüpfungen mit dem gleichrangigen oder nachgeordneten Straßennetz vorzugsweise als teilplangleiche oder plangleiche Einmündungen jeweils mit LSA ausgebildet werden“.⁴⁴ Eine teilplangleiche Einmündung ist auch für die B19n anwendbar (vgl. OU Waldfisch).

⁴³ Vgl. Landesverwaltungsamt Thüringen (22.1.2020): Planfeststellungsbeschluss, Neubau der B 19, OU Meiningen, 2. Bauabschnitt, 2. Teilabschnitt, S. 76

⁴⁴ Vgl. Landesverwaltungsamt Thüringen (22.1.2020): Planfeststellungsbeschluss, Neubau der B 19, OU Meiningen, 2. Bauabschnitt, 2. Teilabschnitt, S. 76



Aufgrund „des hohen Anteils des durchgehenden Verkehrs“⁴⁵ seien plangleiche Lösungen nur mit einer LSA umsetzbar, was Fahrbahnaufweitungen nach sich zöge. Daher sei der Knotenpunkt -Nord (B19/OU Meiningen) als teilplanfreier Knoten ausgebildet.⁴⁶

Der gewählte Querschnitt und die Knotenpunktausbildung wird, so die Aussage im PFB unter dem Gesichtspunkt der Stetigkeit der Verkehrsanlage der in den letzten 10 Jahren fertiggestellten Ortsumgehungen auf der B 19 von Meiningen (A 71) bis Eisenach (A4): OU Wernshausen- Niederschmalkalden, Waldfisch und Gumpelstadt sowie Witzelroda), die mit überwiegend teilplanfreien Knotenpunkten errichtet wurden, bestätigt.⁴⁷ Die Darstellung ist zwar für die Ortsumgehungen Niederschmalkalden, Gumpelstadt und Witzelroda zutreffend, aber nicht für Waldfisch. Denn dort erfolgt die Anbindung der Möhraer Straße an die B 19 als T-Kreuzung (Einbiegen/Abbiegen nach Tab. 20 der RAL 2012). Die Stetigkeit ist hier also entgegen der Aussage im PFB nicht gewährleistet. Dies ist aufgrund der Verkehrsmengen allerdings auch völlig unproblematisch.

4.2 Aussagen im PFB zur Verkehrsprognose

Als die Planfeststellungsunterlagen 2013 aufgestellt wurden, war noch eine durchgehende B87n (Rhönquerung anbaufrei) und eine weitgehend 4-spurige B 19 im Werratal geplant, sodass von wesentlich höheren Verkehrsbelastungen ausgegangen wurde. Für die Prognose 2025 wurde die Bundesprognose 2025 verwendet. 2014 ergab die Analyse mit dem Verkehrsmodell Thüringen auf der bestehenden B19 nur 7.600 Kfz/24h, sodass schon die verkehrliche Notwendigkeit der Ortsumgebung in Frage zu stellen war.

Dies zeigen auch die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015. Danach betrug die Belastung auf der B 19 östlich Helba nur 7.380 Kfz/24h. Weiter in Richtung Walldorf auf Höhe des Gewerbegebiets Welkershausen waren es nur 10.461 Kfz/24h. Die geringe Belastung auf der L 1124 von 4.159 Kfz/24h bei Melkers und von 2.789 Kfz/24h bei Herpf lässt erkennen, dass ein Neubau der B 87n auf diesem Streckenabschnitt in der Zukunft völlig unrealistisch ist.

⁴⁵ Vgl. Landesverwaltungsamt Thüringen (22.1.2020): Planfeststellungsbeschluss, Neubau der B 19, OU Meiningen, 2. Bauabschnitt, 2. Teilabschnitt, S. 76

⁴⁶ Vgl. Landesverwaltungsamt Thüringen (22.1.2020): Planfeststellungsbeschluss, Neubau der B 19, OU Meiningen, 2. Bauabschnitt, 2. Teilabschnitt, S. 76

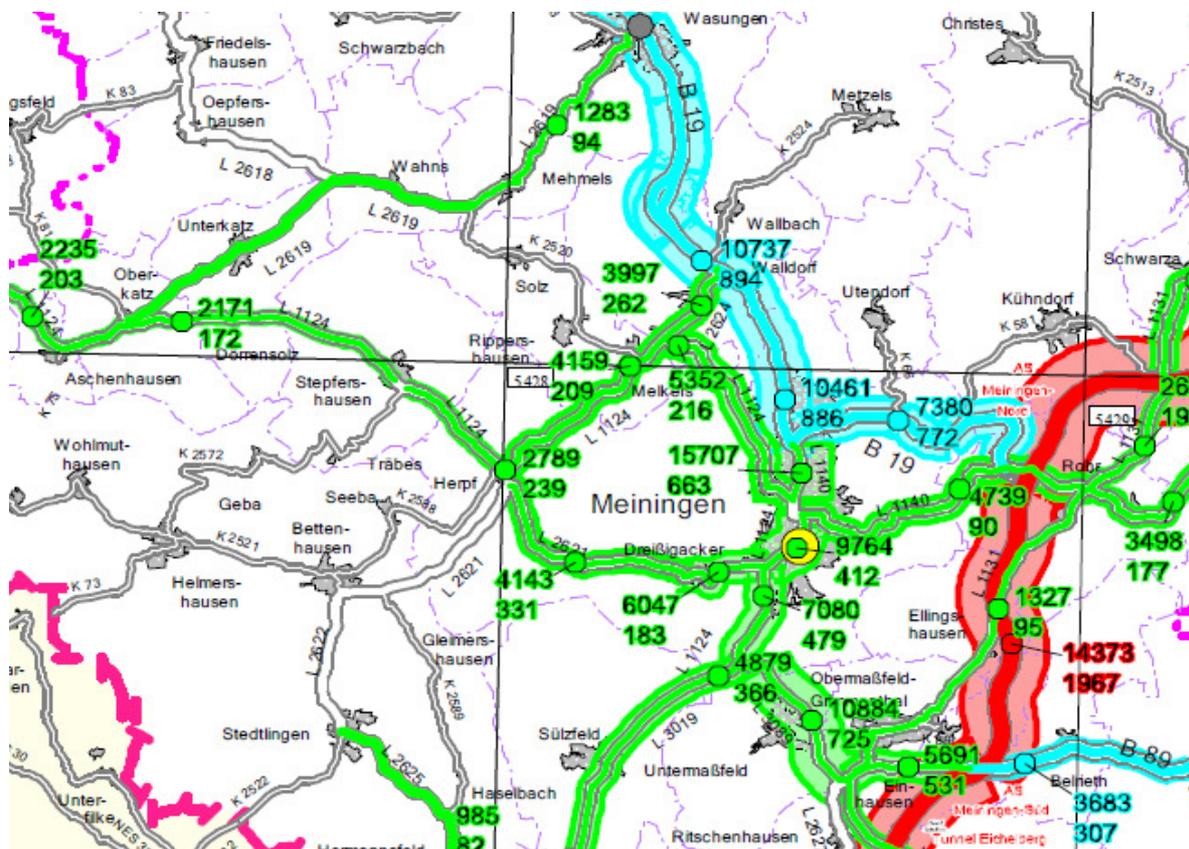
⁴⁷ Vgl. Landesverwaltungsamt Thüringen (22.1.2020): Planfeststellungsbeschluss, Neubau der B 19, OU Meiningen, 2. Bauabschnitt, 2. Teilabschnitt, S. 76



Auch die im Erläuterungsbericht angenommene Bedeutung der B 89 nach Hildburghausen – Sonneberg als überregional bedeutsame Verbindung,⁴⁸ lässt sich aus der Verkehrsbelastung östlich der Ausfahrt der A 71 Meiningen-Süd von nur 3.683 Kfz/24h nicht einmal ansatzweise erkennen.

Betrachtet man die Verkehrsbelastung auf der A 71 zwischen den Anschlussstellen Meiningen-Nord und Meiningen-Süd so ist zu erkennen, dass mit 14.373 Kfz/24h nur eine weit unterdurchschnittliche Autobahnbelastung gegeben ist (vgl. Abb. 11). Dieser Ausschnitt aus der Verkehrsmengenkarte zeigt, dass sich das Verkehrsaufkommen völlig anders darstellt, als im Erläuterungsbericht beschrieben. Deshalb hätte dieser vollständig neu bearbeitet werden müssen.

Abbildung 11: Verkehrsbelastung von Meiningen im Jahr 2015



Quelle: Verkehrsmengenkarte Thüringen, SVZ 2015

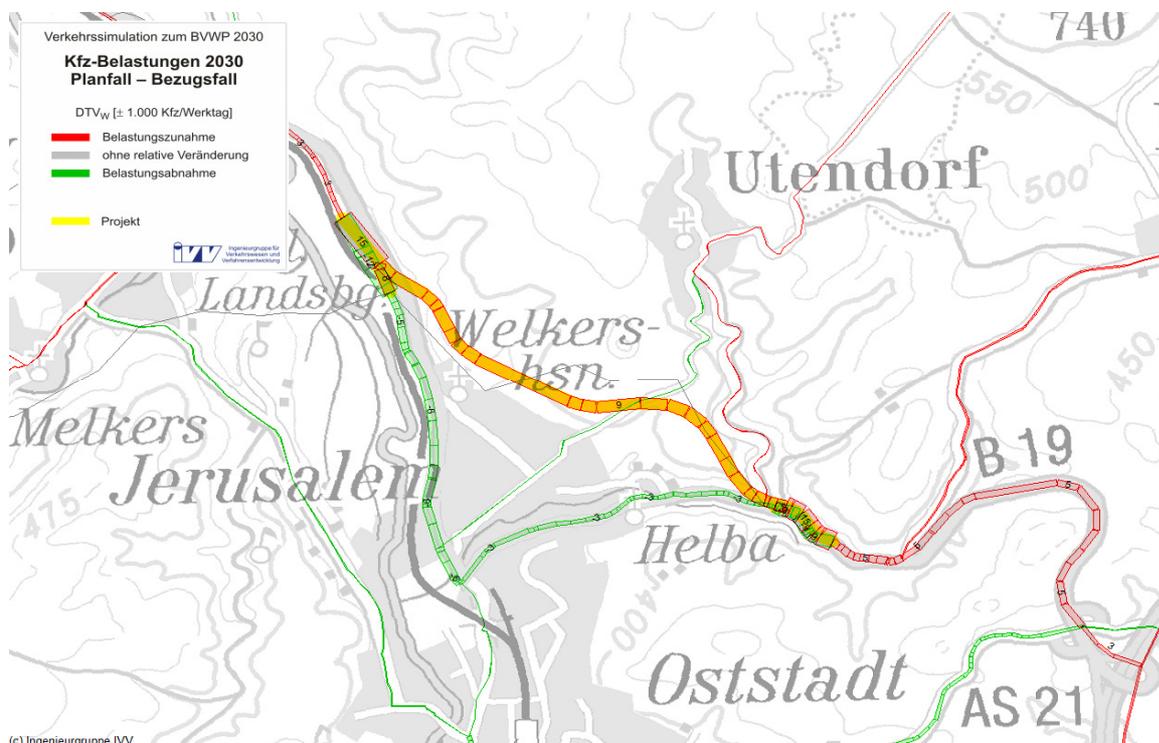
Da die Nordostumgehung Meiningen nicht alle Verkehre bündeln kann, ist nur die Entlastung der B 19 im nordöstlichen Stadtgebiet möglich. Dies zeigt die Differenzkarte aus dem BVWP 2030 aus dem Jahr 2016. In Abbildung 12 ist zu erkennen, dass für die B19 für den Abschnitt zwischen der Kreuzung

⁴⁸ Vgl. Straßenbauamt Südwestthüringen (19.12.2018): 3. Planänderungsunterlage zur B 19, Ortsumfahrungen Meiningen, Erläuterungsbericht, B19 neu OU Meiningen, S. 25c



Dolmarstraße/Leipziger Straße und dem geplanten Anschluss bei Welkershausen nur eine Entlastung von 5.000 bis 6.000 Kfz/24h ermittelt wurde und für den östlichen Abschnitt zwischen der Kreuzung Dolmarstraße/Leipziger Straße und Helba von nur 3.000 Kfz/24h. Zu berücksichtigen ist, dass die Umgehungsbelastung gegenüber der Bundesprognose nach der aktuellen Prognose noch einmal um 2.000 Kfz/24h reduziert wurde. Das bedeutet, dass auch die Entlastungswirkung geringer ist als in Abbildung 12 angegeben.

Abbildung 12: Querschnittsbezogene Kfz-Belastungsdifferenzen des DTVw zwischen dem Planfall und dem Bezugsfall 2030



Quelle: PRINS-Projektdossier, B 19n

Nach der aktuellen Verkehrsprognose geht der PFB für die Nordumgehung Meiningen nur von 7.000 Kfz/24h aus. Generell wird in der verkehrswissenschaftlichen Literatur erst ab Belastungen von 9.000 Kfz/24h (DTV) in der Ortsdurchfahrt eine Ortsumgehung für erforderlich gehalten.⁴⁹ Gegenwärtig liegt die Belastung der OD an der B 19 bei lediglich 6.500 Kfz/24h (Dolmarstraße). Mittlerweile gilt die Bundesprognose 2030, die eine durchgehende B 87n und den 4-streifigen Ausbau der B 19 im Werratal nicht mehr enthält.

⁴⁹ Vgl. VSU, HB Verkehrsconsult, Bergische Universität (1997): Fortschreibung der Methodik zur Bewertung städtebaulicher Effekte in der Bundesverkehrswegplanung, S. 117-118. Forschungsvorhaben FE-Nr. 90425/94, Endbericht. Im Auftrag des BMV.



5. Zusammenfassung

Die Auswertung der Planunterlagen zur B 19 neu, OU Meiningen zeigt, dass sich die Verkehrssituation von den 90-iger Jahren bis zum PFB vom 22.1.2020 vollständig verändert hat. Denn zu Beginn der Planungen war sowohl die durchgängige Rhönquerung als Kraftfahrstraße im Zuge der B 87n als auch die vierstreifige B 19 bis nach Eisenach planungsbestimmend.

Nach dem Wegfall dieser Planungsprämissen und der erfolgten Streichung der Rhönquerung durch das im Bundesverkehrsministerium wegen naturschutzfachlicher Bedenken wurden die Planungen für die Bundesstraße B 87n gestoppt. Auch der vierspurige Ausbau der B 19 in Richtung Eisenach ist – wenn überhaupt – erst weit nach 2030 (weiterer Bedarf) zu erwarten.

Daher änderten sich von Prognose zu Prognose die berechneten Verkehrsbelastungen der Nordostumgehung Meiningen von über 20.000 Kfz/24h (für 2025), auf 9.000 Kfz/24h in der BVWP-Prognose 2016, auf nur noch 7.000 Kfz/24h in der aktuellen Prognose mit dem Thüringenmodell für das Prognosejahr 2030. Diese Belastung wurde bestätigt durch die Zielnetzprognose des BMVI im Mai 2018.

Aufgrund der gravierenden Veränderungen des Verkehrsgeschehens auf der B 19 aber auch dem gesamten Umfeld – dies zeigt eine Analyse des Verkehrsaufkommens auf Basis der SVZ 2015 – wäre es notwendig gewesen den Erläuterungsbericht vollständig neu zu bearbeiten.

Dennoch hat die Straßenbauverwaltung von Thüringen an der Planung festgehalten, obwohl die Belastung nach der SVZ 2015 nur noch 7.380 Kfz/24h (DTV) auf der B 19 im Bereich Helba betragen hat. Die Analysewerte des Verkehrsmodells Thüringen weist für das Jahr 2018 für die Dolmarstraße in Meiningen nur noch 6.541 Kfz/24h als DTVw aus. Das bedeutet, dass die Belastung als DTVw noch einmal um etwa 1.500 Kfz/24h⁵⁰ zurückgegangen ist.

Der nordwestliche Teil der B 19 zwischen der Kreuzung Dolmarstraße/Leipziger Straße und dem geplanten Anschluss bei Welkershausen kann nur teilweise

⁵⁰ Anmerkung: Um die Belastung für die Dolmarstraße mit dem SVZ-Wert von 2015 vergleichen zu können, die als DTV angegeben ist, muss man den DTVw Wert von 6.541 Kfz/24h etwa mit 0,9 multiplizieren (=5.887 Kfz/24h).



entlastet werden, weil die Verkehrsbeziehungen nicht vollständig auf die Nordostumgehung verlagerbar sind, da sie teilweise Richtung Innenstadt Meiningen orientiert sind.

Aus dem Erläuterungsbericht geht hervor, dass die Knotenpunktgestaltung als planfreier Anschluss auf die Verkehrsprognose von 2002 (18.500-22.200 Kfz/24h) zurückgeht. Die Begründung der Planfreiheit der Knotenpunkte war damals begründet, ist es heute aber angesichts einer um 60 bis 70 % zurückgegangenen Belastung nicht mehr notwendig. Die Anschlussgestaltung in Waldfish an der B 19 nördlich von Meiningen verdeutlicht dies ebenfalls. Denn dort trifft die Möhraer Straße als T-Kreuzung auf die B 19 auf (Einbiegen/Abbiegen nach Tab. 20 der RAL 2012). Die Stetigkeit ist also nicht durchgehend an der B 19 gewährleistet, sodass dies kein Argument für den planfreien Ausbau sein kann.

Der jetzt geplante dreistreifige Ausbau mit dem RQ 15,5 (nach RAS-Q) ist für Verkehrsbelastungen bis 23.000 Kfz/24h geeignet und der RQ 11,5+ ist vorgesehen für Belastungen bis 20.000 Kfz/24h (nach RAL 2012). Da im Kuppenbereich der B 19n sogar ein vierstreifiger Abschnitt vorgesehen ist, muss darauf hingewiesen werden, dass generell ein RQ 20 (nach RAS-Q) oder RQ 21 (nach RAS-L) erst ab Belastungen > 20.000 Kfz/24h abhängig vom LKW-Anteil und der Steigung in Betracht kommt.

RegioConsult hat anhand des Fallbeispiels der B 178n, Löbau – Weißenberg (A4) aufgezeigt, dass bei entsprechend negativer Verkehrsentwicklung Anpassungen im Regelquerschnitt vorgenommen werden, wenn dies das FGSV-Regelwerk verlangt.

Dies gilt auch für die Nordostumfahrung Meiningen, die zwar im Erläuterungsbericht auf die LS II und die EKL 2 abgestuft worden ist. Tatsächlich ist aufgrund der geringen Verkehrsbelastung von nur noch 7.000 Kfz/24h und des SV-Anteil von 9,7 % eine Abstufung in den EKL 3 angemessen und nach der RAL auch vorgesehen. Für die EKL 2 ist nur eine Längsneigung von 5,5 % vorgesehen, da bei der Nordostumgehung der Planung eine höhere Längsneigung von 6 % zugrunde gelegt wurde, spricht auch dies für eine Einstufung in die EKL 3, da dann eine höhere Längsneigung von bis zu 6,5 % zulässig ist.

Daher ist aus den Planunterlagen eine fehlerhafte Einstufung nach der RAL 2012 sowie eine nicht nachvollziehbare deutliche Überdimensionierung zu erkennen.



Diese ist zu korrigieren, in der Folge sind der Planung eine Einstufung in die EKL 3 sowie ein Querschnitt RQ 11 zugrunde zu legen.

Vergleiche mit anderen planfestgestellten Planungen und realisierten Planungen an Bundesstraßen (vgl. OU Reiskirchen, B 49n und B62, KVP westlich Sterzhausen, B 308) zeigen, dass bei derart geringen Belastungen von 7.000 Kfz/24h (680 LKW/124h) eine platz- und kostensparende Kreisverkehrslösung als Anschluss möglich ist, und diese auch der RAL 2012 (vgl. dort Tab. 20) entspricht. Auch in Thüringen sind vier Kreisverkehre im Bereich der Autobahnausfahrten Eisenach-West und Eisenach-Ost zur Verknüpfung mit Bundesstraßen (B 19, B 7 bzw. B 84) realisiert worden. Diese Anschlussform ist zur Anbindung von Bundesstraßen im Bereich von Autobahnanschlüssen also etabliert.

Im PFB wurde nicht gewürdigt, dass die Einstufung der B 19 in eine bestimmte Straßenkategorie in der Planung fehlerhaft abgeleitet wurde.

Nach der RAL 2012 ist die Einstufung in die Straßenkategorie nach der RIN 2008 vorgenommen. Danach sind Zielgrößen für die Erreichbarkeit zentraler Orte festgelegt. Auf dieser Basis erfolgt die Festlegung netzplanerisch angestrebter Fahrtgeschwindigkeiten. Die Straßenkategorie ergibt sich aus der Bedeutung der Verbindungen, die über den jeweiligen Netzabschnitt verlaufen. In der RIN wird in kategoriebezogenen Zielgrößen für die angestrebten mittleren Pkw-Fahrtgeschwindigkeiten, die während der Bemessungsstunde auf den Netzabschnitten der geplanten Straße erreichbar sein sollen, eine Straßenkategorie vorgegeben. Ob ein Streckenabschnitt und die Knotenpunkte der geplanten Straße die Zielvorgaben der RIN zur Erreichbarkeit (angestrebte Stufe der Verkehrsqualität (QSV) einhält, wird mit den Verfahren des HBS (Leistungsfähigkeitsnachweise für Strecke und Knotenpunkte) kontrolliert.

Für diesen Nachweis bedarf es aber einer belastbaren Verkehrsprognose, die im Verfahren nie vorgelegt wurde.