

Stadtverwaltung Weimar

Drucksachen-Nr.	2020/099/EW
Einreicher:	Martin Röckert
Datum der Sitzung:	17.06.2020
Status der Sitzung:	öffentliche Sitzung
beantwortet durch:	Oberbürgermeister

- Es gilt das gesprochene Wort -

Neubau Ortsumfahrung Weimar-Ost

In einer Antwort auf eine Einwohneranfrage (DS 2020/033/EW) zur Stadtratssitzung am 29.01.2020 Antwortete der Oberbürgermeister unter anderem: „Allerdings gibt es realistische und mit Blick auf die aktuellen Gegebenheiten, wie z. B. veränderte Verkehrsmengen und Verkehrsströme, sinnvolle Alternativen. Anstelle der bisherigen Maßnahme eines „Neubaus der Ortsumfahrung Weimar-Ost“ prüft die Verwaltung derzeit, in Abstimmung und im Austausch mit dem Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft und dem Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr unter dem Arbeitstitel: "Vervollständigung der Ortsumfahrung bzw. Schaffung von in der Wirkung gleichwertiger Alternativlösungen" folgende Maßnahmen: - Ausbau der Bundesstraßenverbindung 67 zwischen Mönchenholzhausen und Weimar unter Ersetzung der Ampelkreuzung östlich von Nohra als Teilmaßnahme beim Ausbau der 67 entlang der Städtekette Gotha -Erfurt -Weimar —Jena - Ausbau und Erweiterung der Autobahnabfahrten in Mellingen und in Nohra"

Dazu frage ich den Oberbürgermeister:

Frage 1: Wie haben sich die Verkehrsmengen und die Verkehrsströme gerade im stark vom Automobilverkehr betroffenen Osten der Stadt Weimar entlang der B7 verändert?

Antwort:

Die vorliegenden statistischen Erhebungen der Durchfahrten an den Messstellen der B 7 (Lindenberg, Friedensbrücke, Buttelsehder Straße) für den Zeitraum 2000 bis 2019 zeigen auf, dass die Verkehrsmenge rückläufig ist. Der Rückgang fällt an den 3 genannten Messstellen jeweils unterschiedlich aus; er ist an der Friedensbrücke mit rd. 17 % am größten und mit rd, 6 % am Lindenberg am geringsten. Die konkreten Zahlen sind jeweils über das Statistische Jahrbuch der Stadt Weimar öffentlich zugänglich.

Frage 2: Wie kann der „Ausbau der Bundesstraßenverbindung B7 zwischen Mönchenholzhausen und Weimar unter Ersetzung der Ampelkreuzung östlich von Nohra“ die massive Verkehrsbelastung besonders in der Buttelsehder Straße, der Friedrich–Ebert-Straße und der Jenaer Straße reduzieren?

Frage 3: Wie kann der „Ausbau und die Erweiterung der Autobahnabfahrten in Mellingen und Nohra“ die massive Verkehrsbelastung besonders in der Buttelsehder Straße, der Friedrich - Ebert -Straße und der Jenaer Straße reduzieren?

Antwort zu Frage 2) und 3):

Die beiden Fragen zielen auf eine Verkehrsentslastung auf dem Streckenabschnitt Jenaer Straße – Ebertstraße – Butteltstedter Straße und sollen daher gemeinsam beantwortet werden.

Der Ausbau von Autobahnen, Bundesstraßen und den dazugehörigen Ortsumfahrungen dient der Entlastung von Kommunen vom sog. *Überörtlichen Verkehr*. Es soll also vermieden werden, dass das kommunale Streckennetz ausschließlich zur Durchfahrt benutzt wird.

Eine Variante, den Durchgangsverkehr zu minimieren, ist die Verlagerung der Bundesstraße B 7 von Umpferstedt bis Nohra auf den parallel laufenden Abschnitt der Autobahn A 4. Dazu soll diese Streckenführung für den Autofahrer noch attraktiver gemacht werden.

Ein Beispiel: Für die Strecke von Umpferstedt nach Sömmerda benötigt ein Autofahrer nach Angaben der gängigen Routenplaner 43 Minuten, wenn er die Durchfahrt durch Weimar wählt. Ebenfalls 43 Minuten werden bereits jetzt angegeben bei deiner Streckenführung über Mellingen auf die A4 und dann über die A 71. Mit einer Ortsumfahrung Mellingen und direktem Anschluss an die Auffahrt A4 könnte sich ein zusätzlicher Zeitgewinn ergeben.

Die Verkehrsuntersuchung zum Bau einer Ostumfahrung im Jahr 2009 hat im Übrigen ergeben, dass die Verkehrsbelastung des angesprochenen Straßenzuges (Jenaer Straße – Friedrich-Ebert-Straße – Butteltstedter Straße) in hohem Maße auf den sog. *Innerörtlichen Verkehr* zurückzuführen ist. Eine nennenswerte Verkehrsberuhigung auf dem Streckenabschnitt könnte folglich durch die Umstellung unseres eigenen Mobilitätsverhaltens (Stärkung des ÖPNV, des Fuß- und Radverkehrs) erreicht werden.

Frage 4: Wie ist der Sachstand der Prüfung der Stadtverwaltung, in Abstimmung und im Austausch mit dem Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft und dem Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr, zum Arbeitstitel "Vervollständigung der Ortsumfahrung bzw. Schaffung von in der Wirkung gleichwertiger Alternativlösungen"?

Antwort:

Bauherr bzw. Verfahrensführer für den (Aus-)Bau von Bundesstraßen bzw. Autobahnen ist der Bund bzw. das Land. Wie Sie bereits informiert wurden gab es deshalb ein Abstimmungsgespräch der Stadt mit dem verfahrensführenden Land.

Bekanntlich gibt es zur der ortsnahen „Variante 1“ der Ostumfahrung durch den Webicht und entlang des Ortsteils Tiefurt mit seinem geschützten Parkanlagen einen ablehnenden Beschluss des Stadtrates (DS 172b/2008 und DS 109b/2013). Von genau dieser Variante aber geht der Bundesverkehrswegeplan 2030 aus. Das verfahrensführende Land bekundete in dem erwähnten Gespräch, dass es nicht beabsichtige, eine Straßenbaumaßnahme gegen den Willen der betroffenen Kommune betreiben zu wollen. So einigten sich die Gesprächsteilnehmer darauf, gemeinsam nach einer Alternativlösung zu suchen.

Hierzu bedarf es zunächst weiterer Gespräche auf Arbeitsebene, die im Herbst dieses Jahres fortgesetzt werden sollen, wenn die Verkehrsplanung im Tiefbauamt wieder besetzt ist und dort die vordringlichen Angelegenheiten auf den Weg gebracht sind (z.B. die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes, aber auch das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geförderte Pilotprojekt WeNaMo – Weimarer Nachhaltige Mobilität, das sich mit der grundlegenden Neuausrichtung der Verkehrssituation in unserer Altstadt befasst).

Zur Unterstützung der vielfältigen Aufgaben der Verkehrsplanung wird im Übrigen gerade eine weitere Planstelle eingerichtet, die hoffentlich bald mit einer geeigneten Fachkraft besetzt werden kann. Dann kann und soll an den aufgrund der unzureichenden personellen Situation zwangsläufig zurückgestellten Themen, wie der Ortsumfahrung aber auch an dem hoch prioritären „Mobilitätsknoten hinter dem Hauptbahnhof“ (örtlicher und überörtlicher Busbahnhof, Fahrradgarage, Car-Sharing-Angebote, Pendlerparkplätze) weitergearbeitet werden.

Frage 5: Anhand welcher Kriterien kann von einer „gleichwertigen Alternativlösung“ zum Bau der Ortsumfahrung Weimar-Ost gesprochen werden?

Antwort:

Maßgebliches Kriterium muss und wird die Entlastung des Stadtgebietes vom sog. *Überörtlichen Verkehr* sein. Dabei kommt der Entlastungswirkung in Bezug auf den Schwerlastverkehr noch besonderes Gewicht zu. Es ist unverrückbarer Grundsatz – und dies hat das verfahrensführende Land auch betont -, dass der Bund Ortsumfahrungen ausschließlich unter diesem Blickwinkel finanziert. Die Steuerung innerörtlicher Verkehrsströme und die Finanzierung hierfür ggf. erforderlicher Verkehrsanlagen ist Aufgabe der Kommune.