Beigeordnetenkonferenz Beschlussnummer:	Stadtratssitzung Drucksachen -Nr.:

am:	Am:29.01.14	TOP:

Verlegung der Bundesstraße 7 auf die Bundesautobahn 4

Der Stadtrat beschließt:

Der Oberbürgermeister wird gebeten, sich bei Land und Bund für die Verlegung der Bundesstraße 7 auf die Bundesautobahn 4 zwischen Nohra und Umpferstedt bzw. den Anschlussstellen Nohra und Mellingen, und die daraus folgende Abstufung der bisherigen Trasse einzusetzen.

Er wird außerdem gebeten, zeitnah über das Ergebnis zu berichten.

Begründung:

- erfolgt umseitig -

eingereicht durch	Datum	Kosten	Mittel stehen zur Verfügung	Haushaltsstelle
BÜNDNIS 90 / **DIE GRÜNEN**	15.01.14 Per Email		ja ☐ HH Jahr nein ☐	

Amt	☐ siehe Stellungnahme	Datum, Namenszeichen	Amt	☐ siehe Stellungnahme	Datum, Namenszeichen
Amt	☐ siehe Stellungnahme	Datum ,Namenszeichen	Amt	☐ siehe Stellungnahme	Datum, Namenszeichen
Amt	☐ siehe Stellungnahme	Datum, Namenszeichen	Amt	☐ siehe Stellungnahme	Datum, Namenszeichen
Amt	☐ siehe Stellungnahme	Datum ,Namenszeichen	Amt	☐ siehe Stellungnahme	Datum, Namenszeichen

zurück zum federführenden Amt	die Stellungnahmen wurden vollständig berücksichtigt ☐ Ja ☐ Nein, s. Begründung	weiter an den Stadtrat ☐ ja ☐ nein	betrifft folgenden Ortsteil
Datum Amtsleiter	Datum Beigeordneter	Datum Oberbürgermeister	

☐ Vorlage ☒ Antrag ☐ Anfrage ☐ Information

Ausschuss-beratungsfolge	Ziff. *)	Sitzungstermin	einverstanden	siehe Stellungnahme	Unterschrift

*) 2 = Anhörung 3 = federführende Vorbereitung 4 = Entscheidung

Datum	Beigeordneter	Datum	Oberbürgermeister

Begründung:

Die Verlegung der B7 ist die schnellste, kostengünstigste und umweltfreundlichste Möglichkeit, für Entlastung der betroffenen Straßenabschnitte, damit einer nicht unerheblichen Anzahl von Anwohnerinnen und Anwohnern Weimars zu sorgen. Sie ermöglicht eine effektive Entlastung in einem kurzem Zeitraum von wenigen Monaten nach der Verlegung. Eine Umfahrung wird dagegen einen Effekt nicht vor 2022 entfalten können, wenn überhaupt.

Zu den Fakten:

1. Im Herbst 2014 soll der Jagdbergtunnel der A4 zwischen Weimar und Jena freigegeben werden. Dadurch wird sich der Pendlerverkehr zwischen Weimar und Jena von der B7 weiter auf die A4 verlagern. Die A4 ist damit faktisch eine Ost-West-Umfahrung von Weimar, im Vergleich mit anderen Orten der Thüringer Städtekette sogar relativ stadtnah.

Die Wahrscheinlichkeit, dass der Bund eine weitere Ost-West-Verbindung in unmittelbarer Nachbarschaft dazu baut ist damit verringert.

2. Im Jahr 2015 soll auch der zweigleisige Ausbau der Bahnverbindung zwischen Weimar und Jena abgeschlossen sein. Das Land Thüringen plant, dann auch mehr Züge auf dieser Strecke zu bestellen. Dadurch wird auch die Bahnverbindung zwischen Weimar und Jena deutlich attraktiver.

3. Bei den Planungen zur Nordostumfahrung von Weimar wurden 1999 bis zu 23.000 Kfz/Tag an der Friedensbrücke gezählt, der Zählpunkt mit den höchsten Werten. Prognostiziert wurde seinerzeit ein Anstieg binnen zehn Jahren auf 24.000 Kfz/Tag (Quelle: Planungsunterlagen aus 2000). Tatsächlich liegen die Zahlen aber heute niedriger als 1999 – bei 20.000 Kfz/Tag, und dies trotz gestiegener Einwohnerzahlen. Im jüngsten Gutachten von 2011 wird bis 2025 ein weiterer Rückgang auf 18.000 Kfz/Tag erwartet (ohne Bau Nordostumfahrung).
   An der Bahnbrücke zum Lindenberg wurden in den Unterlagen bis 2010 20.000 Kfz/Tag prognostiziert, heute sind es 16.000 Kfz/Tag. Für das Jahr 2025 werden 15.000 Kfz/Tag erwartet. Erfahrungsgemäß kann davon ausgegangen werden, dass eher zu hohe Zahlen prognostiziert werden, tatsächlich dürften die Zahlen 2025 also eher niedriger sein.
   Dazu wird auch der demografische Wandel in den meisten Teilen Thüringens und Ostdeutschlands beitragen. In Verbindung mit einem veränderten Mobilitätsverhalten (ältere Menschen haben zwar oftmals ein Privat-PKW, benutzen ihn aber seltener als jüngere Menschen) geht kein seriöser Verkehrsplaner mehr von einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs in Weimar aus.

4. Die Bundesstraße 87 verläuft bereits heute zwischen den Anschlussstellen Weimar und Mellingen auf der BAB 4. Es ist geplant, den Abschnitt zwischen Ilmenau und Weimar auf A 71 und A 4 zu verlegen, die bisherige Bundesstraße wird somit zur Landesstraße abgestuft werden.

5. Es ist bereits heute beschlossen, dass die Bundesstraße 85 zukünftig nicht mehr durch Legefeld und Gelmeroda verlaufen soll, sondern von Bad Berka über Troistedt nach Nohra und die vorhandene Nordwestumfahrung nach Schöndorf. Gleichzeitig wird für diese Maßnahme die Straße von Nohra zur Autobahnanschlussstelle Nohra zur Bundesstraße umgewidmet. (Quelle: Landesverkehrsprogramm). Als Folge wird die bisherige B 85 im Stadtgebiet Weimar abgestuft zur Landesstraße.

Alle obigen Punkte verdeutlichen, dass die Wahrscheinlichkeit des Baues einer Nord-Ost-Umfahrung Weimars als Verlängerung der Nord-West-Umfahrung gering ist. Dies gilt es zur Kenntnis zu nehmen und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, wie trotzdem die Belastung durch Lärm und Abgase an besonders betroffenen Straßenabschnitten verringert werden kann.
Eine Verlegung der Bundesstraße 7 ab Umpferstedt via Mellingen auf die Bundesautobahn 4 eröffnet Weimar neue Möglichkeiten zur Verkehrsorganisation. Auf der Trasse der bisherigen B 7 – Jenaer Straße, Ebert-Straße, Buttels-

tedter Straße – sind verkehrsleitende Maßnahmen vor allem deshalb kaum durchsetzbar, weil es sich um eine Bundesstraße handelt.
Wird die B 7 verlagert, wird der Straßenabschnitt zur Landesstraße umgewidmet. Dies bietet sodann der Stadt die Möglichkeit, die größten Emittenden von Lärm und schädlichen Abgasen effektiv zu verbannen: Lastkraftwagen. Ein Nachtfahrverbot wird für sofortige erhebliche Entlastung der Straßenabschnitte sorgen. Weitere Maßnahmen zu Zufahrtseinschränkungen für LKWs z.B. nur für den Lieferverkehr können unmittelbar weitere Verbesserungen bei Lärm und Luftqualität bringen.

Schließlich werden die in den Punkten 1 bis 5 erörterten Fakten bei der Entscheidungsfindung auf der Bundesebene eine erhebliche Rolle spielen. Lohnt sich die Ausgabe von 24 oder 28 Millionen Euro (Variante 1, 3, 3a), oder sogar 85 Millionen bei Variante 4a, wenn ein vergleichbarer Effekt mit einer simplen Verlegung der Bundesstraße auf die Bundesautobahn zu erreichen wäre?

Fazit:
Die Verlegung der B7 ist die schnellste, kostengünstigste und umweltfreundlichste Möglichkeit, für Entlastung der betroffenen Straßenabschnitte, damit einer nicht unerheblichen Anzahl von Einwohnern Weimars, zu sorgen. Sie ermöglicht eine effektive Entlastung in einem kurzem Zeitraum von wenigen Monaten nach der Verlegung.