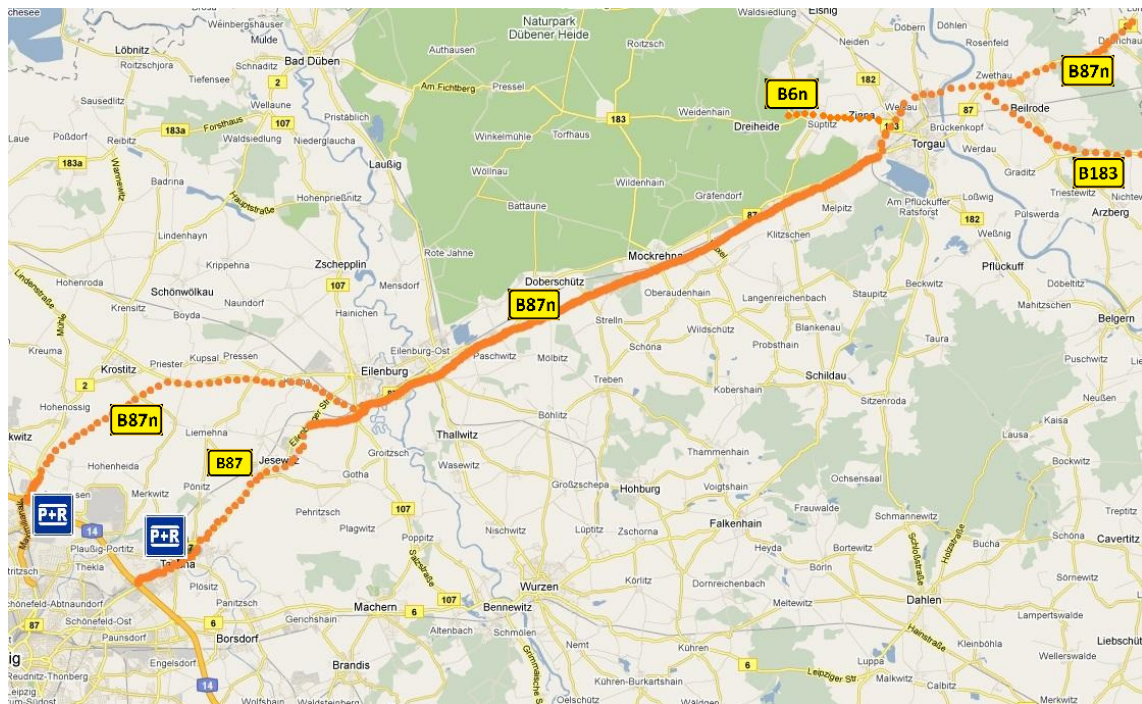


LANDESDIREKTION LEIPZIG
Referat Raumordnung, Stadtentwicklung
Postfach 10 13 64
04013 Leipzig

STELLUNGNAHME der Bürgerinitiative Alternative B87 e.V.

zu 2005/4907 Raumordnungsverfahren B 87 n
Leipzig (A14) - Landesgrenze Sachsen / Brandenburg - ROV B 87 n

Alternativvorschlag / Diskussionsgrundlage:



Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bürgerinitiative engagiert sich für Alternativen zur geplanten B87n, für den Schutz der Natur, die Erhaltung einer lebenswerten Umwelt und dem verantwortungsbewussten Umgang mit den Mitteln zukünftiger Generationen. **Zur Erreichung dieser Ziele fordern wir den Stopp des aktuellen Raumordnungsverfahrens zur Prüfung und nachfolgenden Realisierung alternativer Lösungen. Das ROV in der vorliegenden Form stellt eine Missachtung der übergeordneten Grundsätze und Ziele der Raumordnung des Freistaates Sachsen dar und ist daher nicht genehmigungsfähig.** In dem vorliegenden Dokument wird dieser Vorwurf begründet und Alternativvorschläge unterbreitet.

Inhalt

Die Fehler der aktuellen Planung	3
Gesetzliche Grundlagen	3
Ziele des Landesentwicklungsplanes (LEP 2003).....	5
Schutzgut Mensch, Lärmschutz.....	9
Naturschutz und Geologie.....	11
Zerschneidung siedlungsnaher Grünzüge	11
Arten- und Biotopschutz	11
Zerstörung der Landschaft	14
Verkehr/Verkehrsprognose.....	16
Kosten.....	17
Unser Alternativvorschlag	20
Der Nutzen des Alternativvorschlages	22
Für den Umweltschutz und die Lebensqualität.....	22
Für die Region Torgau und Eilenburg	22
Für die Stadt Taucha.....	22
Für die Stadt Leipzig	22
Für das Land Sachsen	23
Für die Bundesrepublik Deutschland	23

Die Fehler der aktuellen Planung

- Das Straßenbauprojekt beruht auf fehlerhaften Planungsgrundlagen.
- Die Ziele des ROV entsprechen nicht dem Leitbild des Landesentwicklungsplanes (LEP 2003).
- Der Korridor für den Neubau der B 87 entspricht nicht den Vorgaben des 5. Fernstraßenausbaugesetzes vom 4.10.2004 und dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen.
- Das Raumordnungsverfahren behauptet in den zur Auslegung bekanntgegebenen Unterlagen eine bereits rechtskräftige Teilfortschreibung des Regionalplanes Westsachsen. Tatsächlich ist die Teilfortschreibung noch nicht abgeschlossen. Der Regionale Planungsverband geht sogar von erheblichen zeitlichen Verzögerungen aus. Damit ist die Auslegung aber rechtswidrig, da die ausgelegten Unterlagen einen Rechtszustand behaupten, der nicht, noch nicht, oder nicht so besteht bzw. in Zukunft bestehen wird. Dadurch werden die Träger öffentlicher Belange getäuscht und können ihrer gesetzlich vorgeschriebene Aufgabe im Rahmen des Raumordnungsverfahrens nicht gerecht werden.
- Die im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung ermittelten Daten stützen nicht in allen Punkten die daraus von der Planungsbehörde gezogenen Schlussfolgerungen.
- Die Belange des Umwelt- und Naturschutzes (Arten-Biotopschutz, ökologisches Verbundsystem) wurden bei der Festlegung des Korridors nicht adäquat berücksichtigt.
- Der Naherholungswert der an die nordöstliche Leipziger Stadtgrenze anschließenden Kulturlandschaft mit ihrem Landschaftsschutzgebiet Parthenaue - sowohl für die Bewohner der Region zwischen Taucha und Machern, als auch besonders für die Erholungssuchenden der Stadt Leipzig - wurde offensichtlich völlig unterbewertet.
- Die geologische Bedeutung der betroffenen Gebiete wurde bei der Festlegung des Korridors nicht adäquat berücksichtigt.
- Das Konfliktpotential des Vorhabens wurde bei der Festlegung des Korridors nicht ausreichend berücksichtigt.
- Die bisherige Projektplanung beruht auf teilweise fehlerhaften Kostenschätzungen.

Gesetzliche Grundlagen

Gemäß einer vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung herausgegebenen Untersuchung des Berliner Instituts für Bevölkerung und Entwicklung ist der in Zukunft zu erwartende demographische Trend in Sachsen und anderen ostdeutschen Bundesländern negativ. Damit setzt sich eine mit der Wende begonnene Entwicklung ungebremst fort. Auch wenn die B 87n

anscheinend auch für die Erfordernisse des in den nächsten 10 – 15 Jahren zu erwartenden überregionalen Verkehrsflusses konzipiert ist, so ist die Realisierung des Bauvorhabens als 4-spurige, autobahnähnliche Trasse im Lichte eines belegbaren negativen Bevölkerungswachstums vollkommen überzogen. Wir wenden uns daher gegen den Neubau einer B 87. Denn dieses Vorhaben stellt nichts anderes als ein politisches Scheinprojekt dar, das auf Kosten der Landschaft einen Infrastrukturausbau nach altem Muster (Nachbau West) betreibt, ohne die ins Auge springenden Tatsachen des demographischen Wandels zu berücksichtigen.

Seit der Wende sind in den Neuen Bundesländern umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen, so u.a. im Straßenbau, vorgenommen worden. Diese Projekte haben dazu geführt, dass das hiesige Straßennetz relativ zur Bevölkerungszahl qualitativ weitaus besser entwickelt ist als in Westdeutschland. Trotz dieser „Bevorzugung“ sind keine „blühenden Landschaften“ entstanden. Es ist ein Irrglaube von Politik und Administration anzunehmen, mit weiteren Straßenbaumaßnahmen Gewerbe- und Industrieansiedlungen zu fördern und damit die Bevölkerungsabwanderung beispielsweise im Raum Torgau wirkungsvoll zu stoppen. Was bisher durch den Einsatz von Hunderten von Milliarden nicht gelungen ist, wird sich durch die Verausgabung weiterer 350 Millionen für ein B 87n-Projekt ebenso wenig „zum Besseren“ wenden wie weitere staatlich gelenkte Industrieansiedlungen und der Bau von Gewerbegebieten (Beispielhaft sei hier auf die kläglichen Ergebnisse der Gewerbegebietserschließungen „Pönitzer Dreieck“ an der B 87 und das ebenfalls im Tauchaer Stadtgebiet gelegene „Gewerbegebiet an der Autobahn“ sowie das an der B 6 befindliche Gewerbegebiet zwischen Panitzsch und Borsdorf hingewiesen.) Der Bevölkerungsrückgang liegt mit Verlaub nicht am fehlenden Asphalt, sondern u.a. eher an der Lokalborniertheit eines Teils der Bevölkerung. Diese sozialpsychologische Disposition hat dazu geführt, dass international tätige Konzerne, deren Arbeitszusammenhänge multikulturell organisiert sind, ein Engagement im deutschen Osten eher scheuen – mit negativem Effekt für die Beschäftigung. Daher ist der Bau der B 87n als Projekt zur Wirtschaftsförderung als nicht zielführend abzulehnen.

Auch scheint das B 87n – Projekt auf teilweise obsoleten Verkehrszählungsergebnissen zu beruhen. Zwar mag es stimmen, dass zwischen der Autobahnabfahrt Leipzig-Nordost und Taucha bis zu 20.000 Fahrzeugbewegungen gezählt worden sind. Nordöstlich von Taucha vermindert sich dieser Wert jedoch drastisch auf ca. 8.000. Das allein schon belegt die fehlerhafte Überdimensionierung der geplanten Trasse und zeigt zudem auf, dass ein behutsamer Ausbau der B 87 alt durchaus ausreichen würde, um das derzeitige und das zu erwartende Verkehrsaufkommen ohne neue, gravierende Eingriffe in schützenswerte Landschaften zu bewältigen.

Die „Verfahrensunterlagen zum Beteiligungs- und Anhörungsverfahren mit öffentlicher Auslegung zur Teilfortschreibung des Regionalplans Westsachsen zum Straßenbauvorhaben B 87n Leipzig (A 14) –Landesgrenze Sachsen/Brandenburg nach § 6 Abs. 2 SächsLPlIG weisen beispielsweise das FFH-Gebiet Parthenaue als hochgradig gefährdetes und schutzwürdiges Gebiet aus. Das umfangreiche und sehr detaillierte Kartenmaterial der vorliegenden Verfahrensunterlagen betreffend die/das

- Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
- Schutzgut Oberflächenwasser
- Schutzgüter Klima und Luft
- Schutzgut Landschaft
- Schutzgüter Menschen einschl. menschliche Gesundheit sowie Kultur
- Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
- Schutzgut Grundwasser

- Schutzgut Oberflächenwasser
- Schutzgüter Klima und Luft
- Schutzgut Landschaft
- Schutzgut Umweltrisiko
- Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Europäische Vogelschutzgebiete

Das zeigt sehr deutlich, dass sich eine sogenannte „Vorzugsvariante“ Süd 1 durch das FFH-Gebiet Parthenaue von selbst verbietet. Umso unverständlicher ist der Umgang der Behörden mit zahlreichen Daten und Untersuchungen („Umweltbericht/Natura 2000-Erheblichkeitsabschätzung“), insbesondere die daraus vorgenommene fragwürdige Ableitung von Konsequenzen bzw. von Aussagen zur umweltverträglichen Realisierung des B 87n – Projektes.

Ziele des Landesentwicklungsplanes (LEP 2003)

Die Ziele des ROV entsprechen nicht dem Leitbild des LEP 2003.

Begründung: Das Vorhaben stellt eine vermeidbare Beeinträchtigung von Klima, Boden, Luft, und Wasser dar. Es schadet der biologischen Vielfalt durch Zerschneidung eines großflächigen naturnahen Lebensraums und zerstört damit ein bestehendes und durch EU-Recht geschütztes Biotop. **Keine gewachsene Lebensgemeinschaft ist durch so genannte "Ausgleichsmaßnahmen" ersetzbar.**

2. aus: Fachliche Ziele und Grundsätze der Raumordnung

G 4.1 Die Naturgüter Boden, Wasser, Klima, Luft, die Pflanzen- und Tierwelt in ihrer regionalen Ausprägung und Differenzierung sowie das spezifische Erscheinungsbild der naturräumlich geprägten, historisch gewachsenen Kulturlandschaft sind dauerhaft zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln. Dazu ist die Inanspruchnahme von Freiräumen für Verkehrswege, Siedlungen, Infrastruktur und, soweit möglich für Rohstoffabbau, durch Konzentration, räumliche und zeitliche Bündelung, Ausbau vor Neubau sowie Wiedernutzung von Brachflächen zu minimieren und sind Schädigungen durch nicht umweltgerechte Nutzung zu vermeiden.

Einwand: Die Ziele des ROV, insbesondere die Variante Süd 1, entsprechen nicht diesem Grundsatz der Raumordnung des LEP 2003.

Begründung: Insbesondere durch die Querung des FFH-Gebietes Parthenaue, sowie der Landschaftsschutzgebiete Parthenaue-Machern und der Endmoränenlandschaft Taucha-Eilenburg wird das spezifische Erscheinungsbild dieser Landschaft dauerhaft zerstört und es werden in erheblichem Umfang Freiräume für Verkehrswege in Anspruch genommen.

3. aus: Fachliche Ziele und Grundsätze der Raumordnung

G 4.2 Die in Karte 6 als Grundsatz ausgewiesenen großflächigen unzerschnittenen störungsarmen Räume > 40 km² sollen in ihrer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz, den Wasserhaushalt, die landschaftsbezogene Erholung sowie als klimatischer Ausgleichsraum bewahrt und vor Zerschneidung geschützt werden.

Einwand: Die Ziele des ROV, insbesondere die Variante Süd 1, entsprechen nicht diesem Grundsatz der Raumordnung des LEP 2003.

Begründung: Durch die geplante Trassenführung Süd 1 wird ein großflächiger unzerschnittener störungsarmer Raum > 40 km² willkürlich geteilt.

4. aus: Luftreinhaltung und Klimaschutz

Z 4.5.1 Siedlungsklimatisch bedeutsame Bereiche sind in ihrer Funktionsfähigkeit zu sichern.

Einwand: Die Ziele des ROV, insbesondere die Variante Süd 1, entsprechen nicht diesem Ziel der Raumordnung des LEP 2003.

Begründung: Die Dämme der geplanten Trasse im Zuge der Parthequerung führen zur Zerschneidung eines Kaltluftentstehungsgebietes und einer Leitbahn sehr hoher Bedeutung.

5. aus: Verkehr

Z 10.12 Mitteldeutschland und Mittelpolen sind über Leipzig und die Lausitz durch eine leistungsfähige Fernstraße zu verbinden. Vorzugsweise ist ein Lückenschluss zwischen Leipzig und Cottbus durch eine Bundesautobahn (A 16) vorzusehen.

Einwand: Das Ziel kann nicht durch Maßnahmen des Freistaates Sachsen allein erreicht werden.

Begründung: Die Zielformulierung des LEP ist rechtlich fragwürdig, weil sie kompetenzüberschreitend in das Planungsrecht des Landes Brandenburg eingreift. Das Ziel kann nur durch adäquate Ausbaumaßnahmen auf Brandenburger Seite erreicht werden. Diese sind aber nicht geplant. Das stellt die Sinnhaftigkeit des gesamten Vorhabens infrage, da es, im Widerspruch zur Zielformulierung des LEP, die Leistungsfähigkeit der B87 allenfalls bis zur Landesgrenze verbessern würde.

II. Nichtübereinstimmung mit dem FEV 1999

6. aus: Präambel

Durch die in dem Fachlichen Entwicklungsplan Verkehr enthaltenen Ziele und Grundsätze der Raumordnung soll sichergestellt werden, dass

- *Trassen und Standorte gesichert werden,*
- *Sachsen bestmöglich in das deutsche und europäische Verkehrsnetz eingebunden wird,*
- *die verkehrlichen Verbindungen der Teilräume Sachsens optimiert und*

gleichwohl zusätzliche Verkehre möglichst vermieden, Umweltbelastungen weiter abgebaut sowie die Verkehrsarten Schienenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Binnenschifffahrt, Fahrrad- und Fußgängerverkehr verstärkt genutzt werden.

Um dies zu erreichen, werden

- *der öffentliche Personennahverkehr/Schienenpersonennahverkehr,*
- *der Schienenfernverkehr,*
- *der Straßenverkehr,*
- *der Luftverkehr,*
- *die Binnenschifffahrt,*
- *der Güterverkehr,*

- *der Fahrrad- und Fußgängerkehr zu einem integrierten Verkehrssystem fortentwickelt.*

Einwand: Die Ziele des ROV entsprechen nicht diesen Grundsätzen der Präambel des FEV.

Begründung: Es werden zusätzlich Verkehr und Umweltbelastungen erzeugt. Das Vorhaben dient ausschließlich dem Straßenverkehr und trägt eher zur Desintegration des bestehenden Verkehrssystems bei.

7. aus: Leitbild

(3.) Durch eine integrierte Verkehrs- und Raumentwicklung soll zur notwendigen Verkehrsvermeidung und Minimierung der Verkehrsarbeit beigetragen werden.

Die Gestaltung des leistungsfähigen, umweltschonenden Gesamtverkehrssystems soll von einer zweckmäßigen Nutzung aller Verkehrsträger ausgehen, die zu einem verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsverbund zu entwickeln sind. Die an die Verkehrsinfrastrukturentwicklung angelehnte Standortentwicklung vermeidet Wege.

- *Die Bündelung der Verkehre trägt zur Verkehrsreduzierung bei.*
- *Eine Verlagerung von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs zum öffentlichen Personennahverkehr beziehungsweise die verstärkte Abwicklung des Gütertransports auf der Schiene soll eine Entlastung der Straße bewirken.*
- *Dem Ausbau und der intensiven Nutzung vorhandener Trassen ist grundsätzlich der Vorrang gegenüber der Neuerrichtung von Verkehrswegen zu geben.*

Einwand: Die Ziele des ROV widersprechen dem Pkt. 3 des Leitbildes.

Begründung: Das Vorhaben bündelt keine Verkehrswege, sondern trennt sie voneinander. Eine Verlagerung von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs zum öffentlichen Personennahverkehr wird nicht gefördert, sondern eher verhindert. In der Antragskonferenz vom 5.07.2005 wurde festgelegt: "Zuzüglich der 4 vorgeschlagenen Trassenkorridore sind für das ROV innerhalb des Untersuchungsraumes zu prüfen: Beibehaltung der Trassenführung im Bereich der Anschlussstelle Taucha mit Teilumverlegung der B87 in der Ortslage Taucha". Zum Ergebnis dieser Prüfung, die offensichtlich dem Grundsatz "Ausbau vor Neubau" Rechnung tragen sollte, finden sich im ROV keine Aussagen.

8. aus: Leitbild

(4.) Die integrierte Verkehrs- und Raumentwicklung soll die Verkehrsarten Eisenbahnverkehr, ÖPNV, Binnenschifffahrt sowie Fahrrad- und Fußgängerkehr stärken.

- *Dem sich verfestigenden Trend, immer mehr Verkehrsleistungen auf der Straße zu erbringen, ist stärker als bisher entgegenzuwirken.*

Einwand: Die Ziele des ROV widersprechen dem Pkt. 4 des Leitbildes.

Begründung: siehe unter 7.

9. aus: Leitbild

(5.) Verkehrskonzepte sind ausgehend von einem ganzheitlichen Ansatz der Verkehrs- und Raumentwicklung unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger und -arten zu erarbeiten.

- *Aus ganzheitlichen Lösungsansätzen für den Personen- und Güterverkehr sind komplexe Maßnahmen für die Entwicklung der Netz- und Angebotsstruktur jedes einzelnen Verkehrsträgers und deren Verknüpfungen abzuleiten.*
- *Integrierte Verkehrskonzepte bilden die Grundlage für eine leistungsfähige und verträgliche Verkehrsentwicklung.*
- *Auf diesem Wege soll dazu beigetragen werden, Wirtschaftswachstum ohne entsprechendes Verkehrswachstum zu erreichen. Die Strategie zielt dabei sowohl auf die Verkehrsreduzierung als auch auf die Aufwandsreduzierung.*
- *Insbesondere in den Verdichtungsräumen sollen Verkehrszuwächse verstärkt durch den ÖPNV, den Fahrrad- und Fußgängerverkehr abgewickelt werden.*

Einwand: Die Ziele des ROV widersprechen dem Pkt. 5 des Leitbildes.

Begründung: Die im ROV enthaltenen Planungsunterlagen lassen an keiner Stelle einen ganzheitlichen Ansatz unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger erkennen. Das Vorhaben fördert den Zustrom des motorisierten Individualverkehrs in die Innenstadt Leipzig. Die zur Verkehrsvermeidung und Umweltentlastung geplante Einrichtung einer Umweltzone Leipzig wird durch das Vorhaben unterlaufen.

10. aus: Leitbild

(6.) Die Arbeitsteilung und Verknüpfung der Verkehrsträger ist aus dem integrierten Verkehrskonzept abzuleiten.

- *Zur Verknüpfung von schienen- und straßengebundenem öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie von ÖV und motorisiertem Individualverkehr sollen Schnittstellen (Übergangs-/ Übergabestellen) geplant werden, die sich durch kurze und sichere Umsteigewege, eine funktionsgerechte Ausstattung (Service- und Versorgungseinrichtungen) sowie durch Strukturverdichtung und Funktionsmischung im Einzugsbereich auszeichnen.*

Einwand: Die Ziele des ROV widersprechen dem Pkt. 6 des Leitbildes.

Begründung: siehe 11.

11. aus: Grundsätze und Ziele

G 1.2

Der ÖPNV ist – auch durch Übergangsstellen – mit den Netzen der anderen Personenverkehrsträger zu einem integrierten Verkehrssystem zu verknüpfen.

Z 1.2

Im Verdichtungsraum Leipzig/Halle ist in Abstimmung mit dem Land Sachsen-Anhalt ein S-Bahn-Netz als Teil eines länderübergreifenden Gesamtverkehrssystems zu entwickeln. Die in der Zielkarte ausgewiesenen Trassen bis:

- *Halle (Saale) Hauptbahnhof*
- *Delitzsch*
- *Borsdorf*
- *Gaschwitz*
- *Miltitzer Allee/Markranstädt*
- **Taucha**

sind Vorranggebiete zugunsten der Nutzung durch die S-Bahn.

Einwand: Die Ziele des ROV berücksichtigen nicht den Grundsatz G1.2 und das Ziel Z1.2

Begründung: Der zukünftige S-Bahnhof Taucha wäre die optimale Übergangsstelle vom aus Richtung Torgau in Richtung Leipzig fließenden motorisierten Individualverkehr zum ÖPNV. Das Vorhaben fördert nicht die Verknüpfung, sondern im Gegenteil die Entkoppelung der Personenverkehrsträger und unterläuft damit den weiteren Ausbau eines integrierten Gesamtverkehrssystems.

Schutzgut Mensch, Lärmschutz

Die Vorzugsvariante Variante I-Süd 1 tangiert insbesondere die Ortschaften und Wohngebiete von Panitzsch und Taucha-Plösz sehr ortsnah (siehe Karte 14 - Schutzgüter Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit, Kulturgüter und sonstige Sachgüter / Auswirkungen):

- Keine *der* anderen untersuchten Varianten (z.B. Variante I - Nord) berührt Wohngebiete in einem solchen kurzen Abstand. Trotzdem wird diese Variante favorisiert.
- Es wurden keine Untersuchungen zur Auswirkung von additiven Lärmbelastigungen angestellt (Lärmemissionen von Flugzeugen sowie von bereits in unmittelbarer Nähe bestehenden
- Bundesstraße [B6] und Autobahnen [A14]). Darüber hinaus wurde keine Untersuchung angestellt über die Addition der Lärmemissionen seitens der Fahrzeuge auf der B87n sowie der Fahrzeuge, welche die im Rahmen des Bauvorhabens neu zu schaffende Brücke der Verbindungsstraße zwischen Plösz und Panitzsch bzw. andere Brücken überqueren. Im Ergebnis der Überlagerung dieser Lärmquellen ist eine Verschiebung der 45db(A)nachts-Grenze weiter in die Wohngebiete hinein vorzunehmen.
- Die Ortslage Plösz - als reines Wohngebiet - sowie die sich ergebenden massiven Auswirkungen wird an keiner Stelle der textlichen Unterlagen des ROV erwähnt. Für das ROV ist der Terminus „Plösz“ nicht existent.
- Die im Abschnitt Kostenschätzung für die Variante I-Süd 1 angegebenen Kosten für aktiven Lärmschutz entsprechen nicht den tatsächlich aufzuwendenden Kosten. Die angegebene Länge von 1.580m ist keinesfalls ausreichend. Die durchgeführte Planung entspricht im Weiteren auch nicht dem Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 27.08.2009. Hier wird ein deutlich höherer Schutz vor Verkehrslärm gefordert, u.a. sind „wesentlich strengere Vorsorgegrenzen für Aus- und Neubaumaßnahmen“ gefordert sowie die Aufwendung von 4 bis 5 Prozent der Ausbaurkosten für Lärmschutz. Weitere Ausführungen dazu siehe Abschnitt Kosten.

Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ist u.a. hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch (vgl. Tabelle 58) hinsichtlich des Vergleiches der Varianten I-Nord und I-Süd-1 fehlerhaft. Darüber hinaus wird im Ergebnis die Variante I-Süd 1 gegenüber der Variante I-Nord klar bevorzugt, obwohl aufgrund der betroffenen Flächen nahezu sämtliche relevanten Parameter der Variante I-Süd-1 klar gegen diese Variante als Vorzug sprechen:

- Baubedingte Auswirkungen - Erholungsnutzen sehr hoch und hoch
I-Nord: 4,6 ha
I-Süd-1: 4,9 ha
- Anlagenbedingte Auswirkungen - Wohn-, Dorf- und Mischgebiete:
I-Nord: 0 ha
I-Süd-1: 0,2 ha
- Anlagenbedingte Auswirkungen - Erholungsnutzen sehr hoch und hoch
I-Nord: 7,7 ha
I-Süd-1: 7,9 ha
- Anlagenbedingte Auswirkungen - Erholungsnutzung sehr hoch und hoch:
I-Nord: 3,4 ha
I-Süd-1: 7,9 ha
- Betriebsbedingte Auswirkungen - Funktionsbeeinträchtigungen durch Schallüberschreitung 45db(A) nachts - Wohngebiete
- Hier zeigt die UVS für die Variante I-Süd-1 „0“ ha, obwohl in Taucha-Plöstitz und Panitzsch eindeutig signifikant betroffene Wohngebiete genau innerhalb dieser Grenze liegen (siehe Karte 14 der ROV Unterlagen bzw. Bild 1 oben)!
- Betriebsbedingte Auswirkungen - Funktionsbeeinträchtigungen durch Schallüberschreitung 50db(A) nachts - Dorf- und Mischgebiete, Streusiedlungen
I-Nord: 12,2 ha
I-Süd-1: 17,8 ha
- Betriebsbedingte Auswirkungen - Überschreitung Orientierungswert DIN 18005, 55 dB(A) nachts - Kleingärten
I-Nord: 7,7 ha
I-Süd-1: 8,5 ha.

Naturschutz und Geologie

Die geologische Bedeutung der betroffenen Gebiete wurde bei der Festlegung des Korridors nicht adäquat berücksichtigt. Der Naherholungswert der an die nordöstliche Leipziger Stadtgrenze anschließenden Kulturlandschaft mit ihrem Landschaftsschutzgebiet Parthenaue - sowohl für die Bewohner der Region zwischen Taucha und Machern, als auch besonders für die Erholungssuchenden der Stadt Leipzig wurde offensichtlich völlig unterbewertet.

Der Korridor überschneidet sich großflächig mit der geologisch einzigartigen und überaus wert-vollen Endmoränenlandschaft in der Umgebung von Taucha. Die Lage des Korridors lässt nicht erkennen, dass die Planungen um eine Minimierung der Eingriffe in diese geologischen Formationen und diese Landschaft bemüht war. Vielmehr wurde die geologische Bedeutung der Landschaft in dem vorliegenden Entwurf der Teilfortschreibung nicht berücksichtigt.

Das vorhandene Naherholungsangebot für die Bürger von Leipzig und Umgebung erheblich abzuwerten und dafür das schnellere Erreichen entfernterer Erholungsgebiete anzubieten, ist ökonomisch sinnlos und umweltschädlich. Der außerordentliche Wert der Parthendörfer-Region ist in „Wanderungen in der Parthenaue“ (Sax-Verlag Beucha, 1994) eindrucksvoll beschrieben. Der Leipziger Raum ist als jahrtausendealte Kulturlandschaft relativ arm an naturnahen Gebieten. Das unterstreicht die Bedeutung noch vorhandener Landschaften wie sie sich in der Elster-Luppen-Aue, aber auch in der Parthenaue nordöstlich von Leipzig zeigen. In den 20er/30er Jahren rückten die Parthendörfer dann durch Eingemeindung und Straßen-Bahnanschlüsse noch enger in den Leipziger Gesichtskreis... Nehmen wir das Angebot des Parthe-Wanderweges mit der Auenlandschaft bis nach Borsdorf-Zweenfurth und dem bewegten Terrain der Tauchaer Endmoräne bis zu Tresenwald, Lübschützer Teichen und Machern dankbar an!

Zerschneidung siedlungsnaher Grünzüge

Die Regionalen Grünzüge im Trassenkorridor zwischen Cunnersdorf, Panitzsch und Taucha einerseits für die Südvarianten im Planungsgebiet sowie zwischen Wölpfern, Liemehna, Gottscheina und Jesewitz, Gordemitz und Merkwitz für die Nordvariante im Planungsgebiet sind geprägt durch nahe Erreichbarkeit, die Vielfalt im Wechsel von Biotoptypen, die besondere Qualitäten für die Freiraumerholung bieten. Legt man an die Erholungseignung des Gebiets Maßstäbe an wie Stille, Tiefe, Vielfalt, nahe Erreichbarkeit und Freiheit von störenden Fremdkörpern, so ist schnell zu erkennen, dass ein Zerschneiden eines Regionalen Grünzuges durch eine vierspurige autobahnähnliche Trasse nicht ausgleichbar ist. Es gibt nachhaltige Defizite bei der beeinträchtigten Freiraumerholung, ebenso beim Klimaschutz, auch im Zusammenhang mit den zu erwartenden Schadstoffbelastungen beim Betrieb der geplanten Straße. Hinzu kommen Beeinträchtigungen der Biotopverbundfunktionen. Die Zerschneidung von Freiflächen hat nachteilige Auswirkungen auf das Landschaftsbild, den Naturhaushalt und die landwirtschaftliche Nutzung.

Arten- und Biotopschutz

Die Planungen sind geeignet, in Schutzgebiete nach Landes- und Bundesnaturschutzrecht sowie in Natura 2000- Gebiete nachhaltig einzugreifen. . In einem Landschaftsschutzgebiet sind alle

Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen (§ 15 Abs. 2 BNatSchG a. F., § 26 Abs. 2 BNatSchG 2002). Die Landesplanungsbehörde darf die Wertungen, die dem verordnungsrechtlichen Schutzsystem zugrunde liegen, nicht beiseiteschieben und ein eigenes Schutzregime aufrichten. Im Trassenkorridor liegen mehrere Vorranggebiete für Natur und Landschaft. Durch die Varianten Nord und Süd 1 sowie im weiteren Verlauf Nord 1 werden Vorranggebiete für Natur und Landschaft zerschnitten.

- Es wird für den Abschnitt I eine Variante I – Süd1 favorisiert, die ein durch die Europäische Union anerkanntes und geschütztes FFH Gebiet (FFH-DE 4540-301, Parthenaue) quert, obwohl die ebenfalls analysierte Variante I – Nord ohne Berührung eines FFH Gebietes überhaupt möglich ist. Die Umweltverträglichkeitsstudie bestätigt die regionale Bedeutung des „FFH-Gebietes Parthenaue“ sowie des Landschaftsschutzgebietes „Endmoränenlandschaft zwischen Taucha und Eilenburg“. Beide Gebiete mit hoher regionaler Bedeutung werden von der Vorzugsvariante I Süd1 jedoch massiv beeinträchtigt. Im Gegensatz dazu trifft die im Verfahren und Variantenvergleich hinsichtlich des Faktors Umwelt als gleich oder ungünstiger bewerteter Variante I-Nord kein FFH-Gebiet sowie kein Landschaftsschutzgebiet mit regionaler Bedeutung. Das in der Nähe zur Variante I – Nord befindliche FFH Gebiet Wölperner Torfwiesen (FFH-DE 4541-302) ist von dieser Variante nicht direkt betroffen und wird auch nur mit lokaler Bedeutung erwähnt. Im Variantenvergleich erhält die Variante I – Süd1 trotz Querung des FFH-Gebietes sowie des Landschaftsschutzgebietes die Bezeichnung „Trassenvorschlag“ mit dem Hinweis „günstige umweltfachliche Bewertung“. Diese Bewertung ist falsch und widerspricht europäischem Recht.
- Bei erheblicher Beeinträchtigungen eines europäischen FFH Schutzgebietes wie das FFH-Gebiet Parthenaue sind laut gesetzlichen Vorgaben das Gebiet nicht treffende verkehrswirksame Alternativen zwingend umzusetzen. Im Konkreten Fall ist die umzusetzende Alternative die Variante I-Nord.
- Die FFH-Verträglichkeitsprüfung zum FFH-Gebiet Parthenaue kommt im Ergebnis der Prüfung der Variante I-Süd 1 zum Ergebnis, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele nicht vorliegt. Als maßgebliche Bestandteile und Erhaltungsziele werden dafür für das FFH - Gebiet „Parthenaue“ die folgenden Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL aufgeführt:
 - Natürliche nährstoffreiche (eutrophe) Stillgewässer (3150)
 - Fließgewässer der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranuncion fluitantis und des Callitricho-Batrachion (3260)
 - Feuchte Hochstaudenfluren (6430)
 - Brenndolden-Auenwiesen (6440)
 - Magere Flachland-Mähwiesen (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) (6510)
 - Waldmeister-Buchenwälder (9130)
 - Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwälder (9170)
 - Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald (*Galio-Carpinetum*) (*Asperulo-Fagetum*) (9170)
- sowie die Tierarten des Anhangs II:
 - Fischotter (*Lutra lutra*)
 - Mopsfledermaus (*Barbastella barbastellus*)

- Großes Mausohr (*Myotis myotis*)
- Bitterling (*Sericeus rhodeus amarus*)
- Schlammpeitzger (*Misgurnus fossilis*)
- Kammolch (*Triturus cristatus*)
- Eremit (*Osmoderma eremita*)
- Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Glaucopsyche nausithous*)

Im Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung wird ausgeführt: „Ausgehend von dem Wirkraum des Vorhabens (500 m beiderseits der Trasse) ist eine Betroffenheit lediglich für die beiden Lebensraumtypen Fließgewässer mit Unterwasservegetation (LRT 3260) und Magere Flachlandmähwiesen (LRT 6510) nicht auszuschließen. Für den Fischotter, die beiden Fledermausarten, den Bitterling und den Schlammpeitzger sowie den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling als Arten des Anhangs II FFH-RL kann ebenfalls eine Betroffenheit nicht ausgeschlossen werden.“

D.h., für mindestens sechs von acht Tierarten kann lt. FFH Verträglichkeitsprüfung eine Betroffenheit nicht ausgeschlossen werden. Damit liegt zweifelsfrei eine erhebliche Betroffenheit bzw. erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes Parthenaue vor. Das Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung ist demnach falsch. Entsprechend dem Sächsischen Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege [SächsNatSchG], §22b führt dies dazu, dass das Projekt (Variante I-Süd1 mit Querung der Parthenaue) aufgrund der erheblichen Beeinträchtigung unzulässig ist [SächsNatSchG, §22b, Abs. 1] bzw. nur zulässig ist, sofern keine zumutbaren Alternativen (Variante I-Nord) gegeben sind [SächsNatSchG, §22b, Abs. 3]. Die Variante I-Nord oder andere Trassen-Varianten entsprechen einer zumutbaren Alternative im Sinne des SächsNatSchG, §22b und sind demzufolge der Variante I-Süd1 vorzuziehen.

- Der im Hauptvariantenvergleich Abschnitt I (Anlage 3.1 zur Unterlage 1.1) unter Abschnitt 4 Umwelt (Seite 3) getroffene Vergleich ist falsch. Die mathematische Summierung der angegebenen einzelnen Ränge für die drei verglichenen Varianten ergibt 14 (Variante I-Nord), 15 (Variante I-Süd1) und 20 (Variante I-Süd2). Im Ergebnis dessen ist die Vergabe von Rang 1 sowohl für Variante I-Nord als auch Variante I-Süd1 nicht richtig und ist zu ändern auf
 - Rang1: Variante I-Nord [14 Punkte]
 - Rang2: Variante I-Süd1 [15 Punkte]
 - Rang3: Variante I-Süd2 [20 Punkte]
- Darüber hinaus ist unter Punkt 4.1.b) [Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt] des Hauptvariantenvergleiches für Abschnitt I die Vergabe von zweimal Rang 3 anstatt einem Rang 2 und einem Rang 3 falsch. Hier soll offensichtlich die Variante I-Süd1 deutlich als vorteilhaft beurteilt werden. Bei Vergabe eines Rang 2 für Variante I-Nord anstelle des fehlerhaft angegebenen Rang 3 würde Variante I-Nord mit dann insgesamt nur 13 Punkten weiter deutlich auf Rang 1 im Bezug zur umweltfachlichen Bewertung liegen.
- Es wird angezweifelt, ob aufgrund der Querung des FFH-Gebietes Parthenaue infolge der Variante I-Süd1 überhaupt innerhalb des Hauptvariantenvergleiches für Abschnitt I ein Rang 1 für

den Bereich 4.1.b) [Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt] vergeben werden darf.

- Im Hauptvariantenvergleich für Abschnitt I, 4. Umwelt wird keine Wichtung der einzelnen Parameter vorgenommen. Im Ergebnis wird Variante I-Süd1 trotz schlechtestem Rang (3) im Bereich Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit als günstigste Variante hervorgehoben. Dies bestätigt die Befürchtung von zahlreichen Menschen, dass bei der Planung und Errichtung der B87n die Interessen und Belange von Menschen und insbesondere deren Gesundheit massiv ignoriert und finanziellen Interessen untergeordnet werden – obwohl im weiteren Verlauf dieses Einwendungsschreibens eine fehlerhafte Kostenkalkulation für Variante I-Süd1 nachgewiesen wird.
- Die durchgeführten Untersuchungen zu Fauna und Flora sind fehlerhaft bzw. nicht mit den erforderlichen Mitteln durchgeführt. So wurde u.a. die Erhebung und Kartierung von Vögeln nicht korrekt und unter Anwendung anerkannter Methoden und Mittel durchgeführt. Dies gilt ebenso für die äußerst lückenhafte und fehlerhafte Erfassung von Fledermäusen. Letzteres erfolgte beispielsweise nur an zwei Tagen und dies zudem bei falschen Temperaturbereichen.
- Mit Bau der ausgewiesenen Vorzugsvariante I-Süd1 wird ein für das Klima der Stadt Leipzig sowie der nordöstlich gelegenen Orte lufthygienisch wichtiges Kalt- bzw. Frischluftsammlgebiet zerstört.

Zerstörung der Landschaft

Die Planungen insbesondere mit den Südvarianten würden zu deutlichen Veränderungen bezogen auf die Tauchaer Endmoräne und die Parthenaue führen.

Parthenaue

Auenbereiche sind Träger wichtiger ökologischer Funktionen. Diese drücken sich in komplexen Wechselbeziehungen zwischen dem jeweiligen Fließgewässer und seiner Aue aus. Sie fungieren insbesondere als Entwässerungssysteme, in denen sich ein Gleichgewicht zwischen oberirdischem Wasserabfluss, Boden-/Grundwasserhaushalt, Wasserretention in der Fläche und der Fließgewässerdynamik eingestellt hat. Darüber hinaus beherbergen sie die artenreichsten Lebensräume. Das hohe Artenpotenzial resultiert aus den vielfältigen Wechselbeziehungen zwischen aquatischen, amphibischen und terrestrischen Lebensgemeinschaften und der Funktion der Fließgewässer und Auen als Wander- und Ausbreitungskorridor. Die Freihaltung dieser Bereiche vor Be- und Verbauung dient einerseits dem Schutz der störungsempfindlichen Fließgewässerfunktionen. Das Vorhaben ist nicht vereinbar mit den Zielen der Landesentwicklung (LEP) und der Regionalplanung der Planungsregion Westsachsen. Der Korridor enthält große Gebiete von erheblicher naturschutzfachlicher Bedeutung. Neben der Muldenaue und der Elbaue sind hier insbesondere das FFH-Gebiet Parthenaue zu nennen.

Nicht nur in dem FFH-Gebiet Parthenaue selbst, sondern auch in dessen näherer und weiterer Umgebung kommen Arten vor, die einem besonderen naturschutzrechtlichen Schutzstatus genießen. Diese Gebiete bilden ein Biotopverbundsystem. Von einer Berührung oder gar einer Querung des

FFH-Gebiets Parthenaue und seiner angrenzenden Gebiete sind erhebliche Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu erwarten. Die bisherigen Planungen sind auf diese zu erwartenden Beeinträchtigungen nicht eingegangen und berücksichtigen sie auch nicht bei der bei der Festlegung des Korridors.

In diesem Zusammenhang geht es vor allem darum, bei Beeinträchtigungen eines europäischen Schutzgebietes, wie sie bei der Querung der Parthenaue absehbar sind, verkehrswirksame Alternativen (die das Gebiet nicht beeinträchtigen) zu untersuchen, und wenn diese vorhanden sind, diese auch zwingend umzusetzen. Das Autobahnamt selbst hat ja solche Alternativen, die das Schutzgebiet nicht treffen, ins Spiel gebracht.

Darüber hinaus geht es auch um folgendes: Eines der im Regionalplan Westsachsen – Teilfortschreibung „B 87n“ genannten Ziele ist die Schaffung eines Biotopverbundsystems von mindestens 10 % der Landesfläche (von Sachsen). Im kleinen Maßstab, in linearer Erstreckung, bildet das Landschaftsschutz- und FFH-Gebiet „Parthenaue“ für sich genommen bereits einen solchen Biotopverbund, wobei „... die Parthenaue südlich Dewitz... noch weitgehend ungestörte Wald-Offenlandbereiche...“ besitzt, die „...geeignete Jagd- und Sommerreviere für geschützte Fledermausarten...“ aber auch Lebensraum für andere Tierarten wie beispielsweise den besonders geschützten Dunklen Wiesenkopf-Ameisenbläuling und den Eisvogel, bieten.

Die Parthenaue ist durch die A 14, ferner durch eine Wohnsiedlung in Borsdorf, die dortige Kläranlage und die B 6 bereits stark anthropogen vorbelastet. Jetzt soll ihr durch die B 87n der Garaus gemacht werden.

Tauchaer Endmoräne

Entsprechend der Ausweisungskriterien gehört das Taucha - Eilenburger Endmoränengebiet mit dem Schwarzen Berg als höchste Erhebung zu den regionalplanerisch ausgewiesenen landschaftsprägenden Höhenrücken, Kuppen und Hanglagen. Mit der Wahrnehmbarkeit und Überschaubarkeit einer Landschaft steigt auch ihre visuelle Verletzlichkeit. Durch Hinzufügen von wesensfremden Elementen, und die Straßentrasse mit autobahnähnlichem Ausbau ist wesensfremd, wird die natürliche Eigenart Landschaft – ihr ästhetischer Wert beeinträchtigt. Planungen und Maßnahmen stellen dann eine erhebliche Beeinträchtigung dar, wenn diese dem Landschaftsbild grob unangemessen sind.

Im Erläuterungsbericht S.14 werden die Tendenzen zur Verkehrsentwicklung auf der B87 zwischen 1995 und 2005 veranschaulicht. Bis auf die Anschlussstelle Leipzig-Nordost A14 weisen nahezu alle betrachteten Teilstücke gleichbleibende bzw. rückläufige Tendenzen auf. Der Verkehr an der AS Leipzig-Nordost der A14 ist also maßgeblich auf den Quellverkehr zwischen Leipzig und Taucha zurückzuführen. Durch eine Baumaßnahme B87n mit Umgehung von Taucha wie die Variante I – Süd1 wird dieses Problem nicht gelöst.

Für die Entwicklung der Erwerbspersonen im Raum Torgau-Eilenburg ist bis 2020 ein Rückgang um 29% prognostiziert. Die Tendenz zwischen 1995 und 2005 ist gleichbleibend bzw. rückläufig außer Quellverkehr Leipzig-Taucha. Selbst bei einer um 11% erhöhten Motorisierung (lt. Bericht der Verkehrsuntersuchung in Sachsen) entspricht das einer Reduzierung der zu erwartenden Verkehrszahlen von 21%. Das setzt allerdings voraus, dass eine Steigerung der Motorisierung von 530 auf 589 PKW/1000 Einwohner auch zu einer adäquaten Erhöhung der Verkehrsleistung in Personenkilometern führt. Die Sinnhaftigkeit einer derartigen Verkehrsprognose für 2020 ist daher für alle untersuchten Varianten anzuzweifeln.

Die sich im Ergebnis der als Vorzugsvariante / Trassenvorschlag angegebenen Variante I-Süd1 entstehende Verkehrsbelastung für die Bundesstraße B6 in Richtung Leipzig (im weiteren Verlauf auch Permoserstraße) wird nicht ordnungsgemäß berücksichtigt:

- Bei einer Anbindung der B87n auf die B6 an der Anschlussstelle A14 Leipzig-Ost ist mit einer deutlichen Zunahme des Verkehrs auf der B6 in Richtung Leipzig zu rechnen. Die heute aus Leipzig in Richtung Eilenburg bzw. Torgau und zurück verlaufenden Verkehre nutzen i.d.R. die heutige B87 durch Taucha bzw. die B2/S4. Eine vierspurige Bundesstraße wird diese und weitere Verkehre unmittelbar auf die B87n ziehen, was eine einfach nachvollziehbare Zunahme des Verkehrs auf der B6 aus bzw. in Richtung Leipzig bewirkt. Eine solche Zunahme des Verkehrs ist aber in den vorgelegten Zahlen der Verkehrsprognose nicht enthalten. Vielmehr wird suggeriert, dass laut Prognose 2020 der Verkehr auf der B6 zwischen der A14 AS Leipzig-Ost und Leipzig von derzeit 29.815 Fahrzeugen (siehe 16.2, Anlage 2) auf 25.500 Fahrzeuge (siehe 16.2, Anlage 4.1.1.2) reduziert wird. Eine solche Annahme muss angezweifelt werden.
- Die B6 bzw. Permoserstraße in Leipzig ist nicht in der Lage, die durch die Einbindung der B87n im Ergebnis der Variante I-Süd1 entstehenden Verkehre aufzunehmen. Bereits jetzt ist die B6 / Permoserstraße in Leipzig insbesondere im Berufsverkehr vollständig überlastet. Ein durchgängiger vierspuriger Ausbau der B6 von der Anschlussstelle A14 Leipzig-Ost bis ins Zentrum ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht bzw. nur mit sehr hohen Kosten möglich. Eine Anbindung der B87n an die Anschlussstelle A14 Leipzig Messegelände wird aufgrund „Verkehrsprobleme und Verkehrssicherheitsdefizite an der AS Leipzig Messegelände bei besucherstarken Messerveranstaltungen sowie nachteiliger Wirkungen für die verkehrliche Erschließung des Industriegebietes Leipzig Nord“ ausgeschlossen (Erläuterungsbericht, Unterlage 1.1, S.54). Dieser Ausschluss ist unbegründet:

- Durch intelligente Verkehrsleiteinrichtungen können entsprechende Probleme bei besucherstarken Messeveranstaltungen ausgeschlossen werden.
- Es ist bekannt, dass besucherstarke Messeveranstaltungen der Leipziger Messe kaum existieren bzw. nur am Wochenende relevant sind.
- Die gesamte Umgebung des Messegeländes sowie des Industriegebietes Nord bzw. BMW-Werk ist bereits weitläufig vierspurig erschlossen. Auf den mit Steuergeldern finanzierten Straßen findet derzeit kaum nennenswerter Verkehr statt. Mit einer Zunahme des Verkehrs bzw. Überlastung ist hier nicht zu rechnen.
- Es kann nicht akzeptiert werden, dass zu befürchtende (unbegründete) Nachteile für ein Industriegebiet zur Benachteiligung von Mensch und Natur durch die vorgeschlagene Realisierung einer für Mensch und Natur äußerst ungünstigen Variante I-Süd1 führt. Etwaige nachteilige Wirkungen für Industriegebiete sind auf jeden Fall nachteiligen Wirkungen für Mensch und Natur (z.B. FFH-Querung, Lärmschutz usw.) unterzuordnen.

Es besteht eine gesetzliche Vorgabe zur Anbindung einer in Planung befindlichen B87n an die A14 über die Anschlussstelle Leipzig-Mitte (vgl. Anlage zum Fünften Gesetz zur Änderung des Fernstraßenbaugesetzes vom 4. Oktober 2004: „Die Festlegung einer geeigneten Trasse zwischen Leipzig und Eilenburg erfordert vertiefende Untersuchungen der nördlichen Variante A14 AS Leipzig-Mitte - südlich Eilenburg“). Die Anbindung an die Im Rahmen des ROV vorgeschlagene A14 AS Leipzig-Ost sowie die Ausweitung des Untersuchungskorridors insgesamt widerspricht damit diesem Gesetz.

Kosten

Die Schätzung der Kosten des Vorhabens (Tabellen 13.1.2 und 13.0) ist stark fehlerhaft. Die für die Variante I – Süd1 angegebenen Kosten und damit die Ausweisung dieser Variante als kostenoptimale bzw. wirtschaftlichste Variante im Vergleich zur Variante I – Nord ist falsch. Im Einzelnen wurden die folgenden Kosten für die Variante I – Süd1 nicht bzw. falsch angesetzt:

a) Pos. 1 - Grunderwerb, Entschädigungen

Die notwendigen Entschädigungen für Landwirtschaft, Gewerbe, Reiterhöfe usw. fließen nicht in die vorgelegte Kalkulation ein. Es werden hier offensichtlich nur die für den Erwerb von Grund und Boden zur Errichtung der Verkehrsanlagen notwendigen Kosten angegeben. Durch die im Verfahren bevorzugte Variante I – Süd1 sind verschiedene Unternehmen und damit auch zahlreiche Arbeitsplätze von Vernichtung betroffen. Auf die jeweiligen Unternehmen kommen entweder zusätzliche Kosten aufgrund massiver Einschnitte wie die Vernichtung von Anbauflächen, Zerschneidung bzw. Verlängerung von Wirtschaftswegen, Umsatz- bzw. Kundenrückgang usw. zu oder deren Existenz wird im Ergebnis des Baues der B87n in der Gesamtheit vernichtet (Reiterhöfe im Bereich Parthenaue, Obstbauern usw.). Dafür sind entsprechende Entschädigungen zu kalkulieren bzw. reichen die für den gesamten Bauabschnitt der Variante I – Süd1 angegebenen Entschädigungen für Verkehrsanlagen in Höhe von 3,3 Mio. € keinesfalls aus.

b) Pos. 6 – aktiver Lärmschutz (Lärmschutzwand, -wall)

Die vorliegende Kalkulation (Variante I – Süd1) weist 1.580m Lärmschutzwand (x1.000 €/m = 1.580.000 €) aus. Da ein aktiver Lärmschutz insbesondere zum Schutz von Wohngebieten oberhalb der Grenze von 45dB(A) nachts notwendig ist, ist durch Analyse von Karte 14 (Schutzgüter Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit, Kulturgüter und sonstige Sachgüter / Auswirkungen) einfach sichtbar, dass dafür größere Bereiche als 1.580 m mit einer Lärmschutzwand geschützt werden müssen. Die lt. Kostenkalkulation geplante Länge von insgesamt 1.580m ist allein für den Abschnitt zwischen Panitzsch und Plösitz bei weitem nicht ausreichend, um für die betroffenen Gebiete (45dB(A)nachts-Gebiete) einen notwendigen Mindestlärmschutz zu garantieren. Im folgenden Bild sind informativ mehrere 500m-Segmente von mindestens zu errichtenden Lärmschutzwänden eingezeichnet. Allein für diesen Abschnitt der Variante I – Süd1 beläuft sich die zu kalkulierende Länge an Lärmschutzwand auf ca. 4km (x 1.000 €/m = 4.000.000 €).

Damit ergeben sich hier Zusatzkosten für aktiven Lärmschutz gegenüber den ursprünglich angegebenen Kosten von rund 2,5 Mio. €.

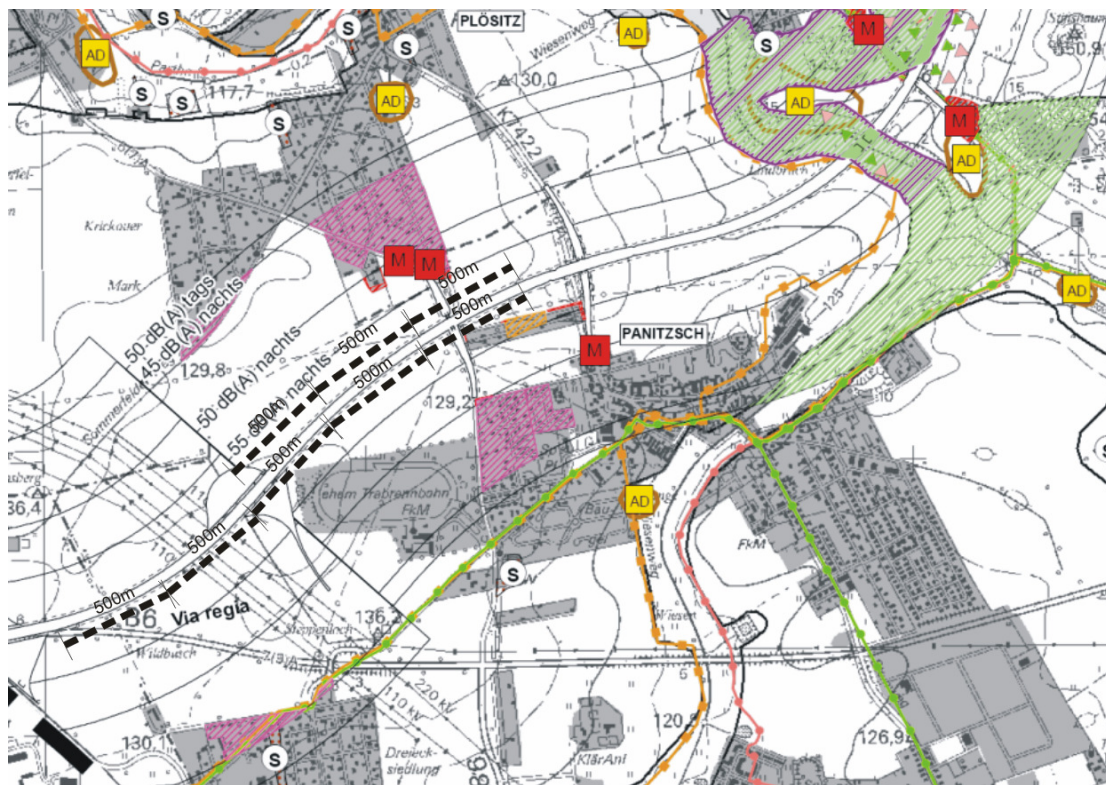


Bild 2: Auszug aus Karte 14 ergänzt um Lärmschutzwand

Darüber hinaus sind die vom „Nationalen Lärmschutzpaket II“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 27.08.2009 erhobenen Lärmschutzanforderungen nicht in der Planung umgesetzt. Neben geringeren Vorsorgegrenzwerten – d.h. die Überschreitung von 45dB(A) nachts als Voraussetzung für aktiven Lärmschutz reicht nicht mehr aus - wird die Aufwendung von 4..5% der Gesamtkosten für Lärmschutz gefordert. Konkret für Variante I – Süd1 mit geschätzten Gesamtkosten von ca. 105 Mio. € ist demzufolge für Lärmschutz ein Betrag in Höhe von **4,2..5,2 Mio. €** (entspricht einer Größenordnung von 4..5%) vorzusehen.

c) Pos. 8 Leitungsverlegungen, -anpassungen

Die vorliegende Kostenkalkulation weist unter Pos. 8 insgesamt zwei Anpassungen von Energiefreileitungen (110kV) aus. Diese Kalkulation ist falsch, da im Streckenverlauf der Variante I – Süd1 tatsächlich sieben eigenständige Energiefreileitungen verschiedener Spannungsbereiche gequert und angepasst werden müssen:

1x Energiefreileitung 220kV im Bereich zwischen Anbindung an A14 und GP 112
4x Energiefreileitung 110kV im Bereich zwischen Anbindung an A14 und GP 112
2x Energiefreileitung 110kV im Bereich Eilenburg-Südwest/ Wedelwitz (zwischen GP110 und GP111)

Sämtliche zu querenden Freileitungen sind sowohl im vorliegenden Kartenmaterial sichtbar (siehe Karte 14) als auch sehr einfach vor Ort in natura zu sehen. Zusammenfassend ändert sich damit die Kalkulation für Pos. 8 wie folgt:

Anpassung Energiefreileitung 220kV	750.000 €/Que.	1 Que.	750.000 €
Anpassung Energiefreileitung 110kV	500.000 €/Que.	6 Que.	3.000.000 €

Somit ergibt sich eine Änderung der zu planenden Kosten für Pos. 8 **um 2.75 Mio.€**.

Aus b) und c) ergibt sich allein eine notwendige Korrektur der Kosten für Variante I – Süd1 um 5,2 Mio.€ +2,75 Mio.€ = ~8 Mio.€ (netto). Inklusive Mehrwertsteuer ergibt sich somit eine Kostenkorrektur um ca. **9,5 Mio. €** auf insgesamt ca. **115.000.000 €**. Damit zeigt Variante I – Süd1 im Vergleich zur Variante I – Nord (geplante Kosten 115.888.000 €) keinen deutlichen Kostenvorteil und ist entsprechend zu verwerfen. Unter weiterer Hinzunahme der unter Abschnitt a) angegebenen zu erwartenden Kosten für weitere Entschädigungen stellt sich die Variante I – Süd1 deutlich wirtschaftlich schlechter dar als Variante I – Nord.

Unser Alternativvorschlag

Bei Lichte betrachtet, besteht die Gefahr, dass der Hauptnutznießer der B 87n – **die Stadt Leipzig** – die mit der B 87n verursachten Human- und Umweltkosten in Gänze auf das Leipziger Umland abzuwälzen versucht, ohne selbst irgendeinen Beitrag zu den Folgekosten zu leisten. Der wirtschaftliche Vorteil, den die Straße bringen soll, soll damit der Stadt Leipzig quasi zum Nulltarif zufallen.

Demgegenüber stehen:

- Die Interessen des Umweltschutzes werden bei allen Neubauvarianten insbesondere die des FFH Gebietes Parthenaue in grober Weise verletzt, obwohl Alternativvarianten existieren.
- Die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden sinkt dramatisch, für die Stadt Taucha und den Osten Leipzigs erfolgt keine Entlastung von der heutigen Verkehrssituation.
- Netzfolgekosten und die Kosten für zukünftige Generationen werden in unverantwortlicher Weise ignoriert bzw. verschleiert.
- Das Ziel der schnellen Anbindung der Regionen Torgau und Eilenburg an die Logistik- und Industriezentren im Norden Leipzigs wird verfehlt. In allen untersuchten Varianten werden darüber hinaus die innerstädtischen Verkehrsprobleme der Stadt Taucha nicht gelöst.

Aufgrund der Ablehnung der A16 wurde im Zuge des 5 Bundesfernstraßenausbaugesetzes ein „politischer Deal“ der Regierung Schröder eingefädelt, der den autobahnähnlichen Ausbau der B87n zwischen Torgau und der A14 in Leipzig beschließt. Da es nicht möglich war, die 4 spurige Weiterführung der B87n nach Polen mit einer transeuropäischen Verbindung zu verargumentieren, wurde nun versucht, die Verkehrsbelegung der Trasse mit einer Aufteilung der Verkehrsströme östlich von Torgau über die Bundesstraßen B87 und B183 zu begründen. Und genau hier besteht die Möglichkeit, sinnvolle Aufteilungen der Verkehrsströme auch in der Anbindung an Leipzig und die A14 zu realisieren, zumal der Ausbau der B6n in Richtung Westen ebenfalls geplant ist und sich damit die Verkehrsprognosen weiterhin reduzieren würden. Was spricht dagegen, die Verkehrsströme westlich von Eilenburg ebenfalls auf zwei Bundesstraßen zu verteilen? Was östlich von Torgau sinnvoll ist, kann doch auch westlich von Eilenburg nicht falsch sein!

Im Wesentlichen beruht der Vorschlag auf

- 1.) dem Ausbau der bestehenden B87 zwischen Wöllmen (startend an der bereits in Bau befindlichen OU Wöllmen) und Leipzig, Anschlussstelle Nordost. Hauptschwerpunkt liegt hier in der innerstädtischen Ortsumfahrung entlang der bis 2007 freigehaltene Trasse entlang der Bahnlinie Leipzig-Eilenburg in Taucha.**

Und

- 2.) dem Ausbau der S4 beginnend westlich von Eilenburg mit OU der Gemeinden Kospa, Krostitz und Hohenossig und der 4spurigen Einbindung an die B2.**

Und

3.) der Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs mit der Umsteigemöglichkeit zwischen PKW und Bahn in Taucha und an der Leipziger Messe.

Diese Vorgehensweise hätte für alle Beteiligten den im nächsten Kapitel dargestellten Nutzen.

Der Nutzen des Alternativvorschlages

Für den Umweltschutz und die Lebensqualität

Bislang unberührte Natur bleibt erhalten wie das Tauch-Eilenburger Endmoränengebiet und das FFH Gebiet Parthenaue. Die Lebensqualität der vom Neubau betroffenen Gemeinden bleibt erhalten. Durch Ortsumfahrungen werden heute stark vom Luft- und Straßenverkehr belastete Gemeinden entlastet.

Für die Region Torgau und Eilenburg

Die schnelle Anbindung der Region an die Industrie- und Logistikzentren im Norden der Stadt Leipzig wird erreicht, ohne jahrzehntelang auf die schnelle Anbindung warten zu müssen. Der bereits heute überdurchschnittlich hohe Schwerlastverkehr auf dieser Strecke in Richtung Westen würde flüssiger gestaltet und die betroffenen Gemeinden vom Durchgangsverkehr entlastet. Die aktuelle Planung verzögert dieses Ziel unnötig durch lange Planungszyklen, Verschiebungen durch mögliche Klagen und Protestaktionen der Bevölkerung, sowie nicht vorhandene Mittel im Bundeshaushalt für das Vorhaben.

Für die Stadt Taucha

Durch die kleine Ortsumfahrung in Taucha würden die (Auto-)Verkehrsprobleme der Stadt maßgeblich entschärft. Darüber hinaus wäre es möglich, die Anbindung von Straßen- und Schienenverkehr am Knotenpunkt Taucha realisieren zu können. Eine Optimierung aller Verkehrsträger für den Pendlerverkehr zwischen den Städten Taucha und Leipzig wird überhaupt erst möglich. Die Investitionen in die A14 zwischen Leipzig Ost und Messegelände sowie der Ausbau der Torgauer Straße in Leipzig und Taucha beginnen überhaupt erst zu greifen.

Für die Stadt Leipzig

Leipzig argumentiert heute, dass die Verkehrsbelegung im Norden auf der B2 nicht zu verkraften sei durch eine Anbindung der B87n im Norden von Leipzig. Dieses Argument ist aufgrund der quantitativen Ausprägung ohnehin an den Haaren herbeigezogen, würde aber darüber hinaus dadurch entschärft, dass der Güterverkehr auf die A14 geleitet würde. Der für die Betrachtung maßgebliche Pendlerverkehr in die Leipziger City würde beim Vorschlag der BI über die B87_alt geleitet werden oder auch durch geeigneten öffentlichen Personennahverkehr aufgenommen.

Für das Land Sachsen

Mit dem Vorschlag der BI Alternative B87 e.V. wäre es möglich, einen Großteil der Planungsziele im Landesentwicklungsplan 2003 zu erreichen. Großflächige Versiegelung von Natur würde vermieden, die Taucha-Eilenburger Endmoränenlandschaft und das FFH Gebiet Parthenaue blieben erhalten, Kalt- und Frischluftgebiete unbeeinflusst sowie die Gefahren für Natur und Umwelt minimiert.

Für die Bundesrepublik Deutschland

Der Bundesrepublik Deutschland bliebe die Taucha-Eilenburger Endmoränenlandschaft und das FFH Gebiet Parthenaue erhalten bei Optimierung der Kosten für die wesentlich effizientere Verkehrsanbindung der Region Eilenburg-Torgau an das Oberzentrum Leipzig als derzeit vom Autobahnamt Sachsen mit hohem finanziellen Aufwand und personellen Ressourcen erarbeitet.

Die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplanes wird hier in beispielloser Weise durch Unvernunft, Ignorierung von demografischen und sonstigen geänderten Rahmenbedingungen sowie politische Machtspiele ausgelebt – ohne Rücksicht auf Kosten und Nutzen sowie Mensch und Natur.

Das muss unbedingt verhindert werden!

Der Vorstand der Bürgerinitiative
Alternative B87 e.V.

Taucha, den 21.12.2009