

BÜRGERINITIATIVE

zur Einbindung der S4 in die B87 Neu
und
gegen die bisher geplante Linienführung der B87 Neu
im Nordraum von Leipzig

Stellungnahme

zum geplanten Vorhaben
Neubau der B87
im Nordraum von Leipzig

Vorbemerkung

Am 11. Mai 2004 wurde auf einer Informationsveranstaltung des MdB Peter Hettlich (Bündnis 90/Die Grünen), Mitglied des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages, in Taucha der Plan für die Verlegung und den Neubau eines Abschnittes der B87 vorgestellt. Danach soll die alte Führung der B87 im Nordosten Leipzigs aufgegeben werden und von der A14-Anschlussstelle Leipzig-Mitte bis nach Eilenburg Süd eine vollständig neue Trasse errichtet werden. Aktuell soll nun der vierspurige Neubau dieser Teilstrecke in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes eingestuft werden. Anschließend soll sofort mit der konkreten Planung begonnen werden.

→ Die **Bürgerinitiative begrüßt** ausdrücklich das aus vielen Gründen erforderliche **Neubauvorhaben** dieses Teilabschnittes der B87.

Bezüglich der vorgesehenen Trassenführung wurden von Herrn MdB Hettlich zwei alternative Korridore (V1 und V2) vorgestellt, innerhalb derer später die genaue Trassenführung verlaufen soll (siehe Karte Anlage 1).

→ **Gegen** diese beiden **Korridore (V1 und V2)** bestehen seitens der Bürgerinitiative erhebliche Einwendungen.

→ Die Bürgerinitiative schlägt **dafür eine dritte Variante (V3)** vor, die viele der mit den Varianten V1 und V2 verbundenen Probleme vermeidet und darüber hinaus noch weitere Vorteile mit sich bringt (siehe Karte Anlage 1).

Der Korridor von V3 verläuft nördlich von V1/V2 und bindet im erheblichen Maß die vorhandene Staatsstraße S4 mit ein. Herr MdB Hettlich berichtete, dass auch er selbst diese dritte Variante in den Verkehrsausschuss eingebracht hat, dieser Vorschlag aber nicht weiter verfolgt wurde.

Herr MdB Hettlich äußerte als Vertreter des Verkehrsausschusses des Bundestages: „Wir versuchen jetzt mit frühzeitiger Bürgerbeteiligung die für alle verträglichste Lösung zu finden. Die Planungen werden noch zwei bis drei Jahre andauern.“ (Leipziger Volkszeitung vom 13. Mai 2004). Hier wollen wir als Bürgerinitiative anknüpfen. Wir wollen unsere Bedenken und Vorschläge in dieser ganz frühen Planungsphase bekannt geben. Damit soll deren Berücksichtigung sichergestellt werden. Dies auch in Anbetracht der eingeschränkten Möglichkeiten im eigentlichen Planungsverfahren, wenn die konkrete Planung bereits deutlich fortgeschritten ist. Hier haben wir als Bürger schon bei zurückliegenden Planungsvorhaben mehrfach schlechte Erfahrungen sammeln müssen.

Die Bürgerinitiative spricht in diesem Verfahren für die überwältigende Mehrheit der Bürger in den betroffenen Gemeinden und Ortsteilen (**Seehausen, Göbschelwitz, Hohenheida, Merkwitz, Gottscheina, Mutschlena, Liemehna, Pönitz, Gallen und Jesewitz**). Die Bürger sind sich hier nahezu einig in der Ablehnung von V1 und V2 und der Befürwortung von V3. Bei einer **Unterschriftensammlung** haben innerhalb von knapp zwei Wochen bereits durchschnittlich **75 % der Einwohner** der genannten Orte das Anliegen der Bürgerinitiative mit ihrer Unterschrift unterstützt (Abschriften der Unterschriftenlisten liegen bei, Anlage 2).

Einwendungen gegen V1 und V2

LÄRM

Durch die Verwirklichung von V1 oder V2 würde es in den betroffenen Gemeinden zu einer unerträglichen und wohl auch unzulässigen Lärmbelastung kommen. Bei der bisherigen Planung von V1 und V2 wurden nicht die Summationseffekte aus der Belastung des Plangebietes als Einflugschneise des Flughafens Leipzig-Halle berücksichtigt (laut Auskunft von Herrn MdB Hettlich war dieser Umstand nicht Bestandteil der bisherigen Vorplanung).

Die neue **B87** soll vierspurig mit Randstreifen (Typ Q 28) ausgebaut werden - also faktisch **wie eine Autobahn**. Als Prognose für das zu erwartende Verkehrsaufkommen wurden 28.000 Kfz pro Tag angegeben. Konkrete Zahlen, wie hoch die künftige Lärmbelastung für die anliegenden Dörfer werden wird, liegen natürlich noch nicht vor. Allerdings kann man von vergleichbaren bestehenden Straßen her einen ungefähren Wert übertragen. So besteht bei der vom Ausbau her vergleichbaren B2 im Süden Leipzigs eine Belastung von über 76 dB(A) am Tage (Abb. 7 der Studie Amt für Umweltschutz Leipzig und Amt für Verkehrsplanung Leipzig 1996 „Belastbarkeit des Leipziger Hauptstraßennetzes durch den Kfz-Verkehr“). Daher ist bei der neuen B87 - unabhängig etwa von der Art des gewählten Fahrbahnbelages etc.) auch von einer **Lärmbelastung von zumindest über 70 dB(A) am Tage** auszugehen.

Diese zusätzliche **Lärmbelastung** würde sich mit der prognostizierten Lärmbelastung durch den gegenwärtig stattfindenden Neubau der Start- und Landebahn Süd und der ebenfalls erst kürzlich beschlossenen Drehung der **Einflugschneise für den Flughafen Leipzig-Halle** überlagern. Insbesondere in den Ortsteilen Göbschelwitz, Hohenheida, Gottscheina und Seehausen wird eine erhebliche Mehrbelastung durch Fluglärm erfolgen (Stellungnahme des Regierungspräsidiums Leipzig zum PFV „Flughafen Leipzig-Halle, Drehung und Verlängerung der Start- und Landebahn Süd“). Die Mehrbelastung resultiert insbesondere aus der **Vervierfachung der nächtlichen Flugbewegungen**.

Die geltende Planung zum Flughafenausbau, insbesondere die Ausweitung des Nachtflugverkehrs verstößt dabei bereits gegen die „Leitlinie zur Beurteilung von Fluglärm durch die Immissionsschutzbehörden der Länder“ in der vom Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) am 14. Mai 1997 beschlossenen Fassung (siehe Anlage 3, Punkt 3 der Stellungnahme des Ökolöwe vom 12. Februar 2004).

Die **Summation der Lärmimmission führt zu unerträglichen Werten**, wie das Beispiel Hohenheida verdeutlicht. In Hohenheida (an dem sowohl V1 und V2 entlang führen) herrscht aufgrund des Flugbetriebes tags ein Lärmpegel von 47,2 dB(A) und nachts von 50,0 dB(A) (Lärmphysikalisches Gutachten des Planungsbüros „Obermeyer Planen und Beraten“ von September 2003, Bestandteil des Ausbauverfahrens Südlandebahn Flughafen Leipzig-Halle).

Folglich wäre bei einer Verwirklichung von V1 oder V2 in jedem denkbaren Fall von einer **Belastung allein am Tage von deutlich über 100 dB(A)** auszugehen.

Die zu erwartende Lärmbelastung von V1 und V2 würde in jedem Fall aufwendige, teure und mit zahlreichen negativen Nebenwirkungen behaftete Schallschutzvorkehrungen notwendig machen, da sie die Werte der BImSchV **deutlich übersteigen** würde. (Beurteilungskriterien der Lärmvorsorge gem. **BImSchG u. BImSchV**, siehe Anlage 4, Nr. 1). Doch selbst bei deren Verwirklichung dürfte die verbleibende Lärmbelastung in Summation mit dem Fluglärm noch immer zu hoch sein.

V1 und V2 würden zu einer deutlichen **Überschreitung** der Immissionsrichtwerte (außen) der **Verwaltungsvorschrift TA-Lärm** (August 1998) führen (siehe Anlage 4 Nr. 2).

Nicht zuletzt ist die zu erwartende Lärmbelastung bei V1 und V2 **in keinem Fall mit den Umweltqualitätszielen und -standards der Stadt Leipzig vereinbar** (siehe Anlage 4 Nr. 3). Diese haben hier Relevanz, da mehrere der Ortslagen zur Stadt Leipzig gehören. Gemäß dieser Festlegungen würden sogar die „Grenzwerte für sofortigen Handlungsbedarf“ deutlich überschritten.

DURCHSCHNEIDUNG **gewachsener Lebens- und Arbeitsbereiche der Bürger**

V1 und V2 würden zu einer **massiven Zerschneidung einer gewachsenen Landschaft und ihres Wegenetzes** führen. Die Lebens- und Arbeitsbereiche in den betroffenen Dörfern sind in vielfältiger und intensiver Weise miteinander verflochten. V1 und V2 würden geradezu die Lebensadern der Dorfgemeinschaften zerschneiden. Die hierfür anzuführenden Beispiele wären nahezu endlos und betreffen sämtliche Lebensbereiche. Weder ist zu erwarten, dass sämtliche bestehende Wege mit Brücken oder Unterführungen erhalten werden können, noch dass in hoher Anzahl Auffahrten auf die geplante Schnellstraße realisiert werden können.

Hingewiesen sei hier etwa auf die betroffenen **Bauern**. Zahlreiche Bauern werden nicht nur große Teile ihrer Ackerflächen an den Straßenbau verlieren, sondern auch kaum noch wirtschaftlich ihre Flächen jeweils jenseits der Schnellstraße erreichen können. Zahlreiche Probleme werden entstehen, wenn Bauern dann mit schweren und notwendig verschmutzten Fahrzeugen verstärkt öffentliche Straßen benutzen müssen.

Auch unsere Familien mit ihren schulpflichtigen Kindern (teilweise gerade erst aus der Stadt aufs Land gezogen) sind massiv betroffen. Das Plangebiet ist wie ganz Sachsen von der Schließung und Zusammenlegung der öffentlichen Schulen betroffen. Die schon jetzt oft sehr langen **Schulwege** unserer Kinder werden sich durch V1 und V2 in vielen Fällen deutlich verlängern, zum Teil vervielfachen.

Nicht zuletzt dürften einige **angesessene Firmen** durch die bisherige Planung in ihrer Existenz bedroht werden. Geäußert haben dies bereits eine massiv betroffene Saatgutfirma und eine örtliche Agrargenossenschaft. Die Kiesgruben bei Liehmena werden von V2 vollständig überplant, von V1 zumindest tangiert.

Die betroffenen Dörfer sind als eine in Jahrhunderten gewachsene zusammengehörende Kulturlandschaft anzusehen. Eine ausgesprochene Besonderheit sind dabei die drei „**Alten Universitätsdörfer**“ Gottscheina, Hohenheida und Merkwitz. Diese seit dem 15. Jahrhundert zusammengehörigen, etwa 700 Jahre alten Dörfer stellen ein **einzigartiges Ensemble in einer kulturhistorisch gewachsenen Landschaft** dar, die sich weitgehend **intakt erhalten** konnte. Diese zu zerschneiden würde einen Verlust von überregionaler Bedeutung darstellen. Gottscheina kommt darüber hinaus noch besondere Bedeutung zu als eines der letzten erhaltenen Rundlinge (wahrscheinlich slawischen Ursprungs) im Regierungsbezirk Leipzig (siehe auch Anhang 5, Informationsblatt des Bürgervereins Gottscheina e.V.). Es fand nicht nur Aufnahme in das Sächsische Dorfentwicklungsprogramm, sondern der Erhalt und die Pflege des Ortsbildes wurden auch **seitens der EU als förderungswürdig eingestuft**. V1 würde das Ensemble der drei Dörfer zerschneiden, V2 würde vor allem Gottscheina tangieren.

Ebenfalls zerschnitten würde von V1 und V2 der Radwanderweg „Heideroute 3“ von Seehausen nach Delitzsch/Eilenburg. Dies als ein weiteres Beispiel für die Zerschneidung bestehender Wege, aber auch für die Beeinträchtigung des Plangebietes als Erholungsgebiet für die dortige Bevölkerung sowie die nahen Großstädter.

NATURZERSTÖRUNG

Durch V1 und V2 würden in erheblichem Maße wertvolle Naturräume zerstört und auch naturschutzrechtliche Belange verletzt.

V1 und V2 **zerschneiden** den **Biotopverbund** der hervorragend ausgeprägten Offenlandschaft mit naturschutzfachlich wertvollen artenreichen Feldsäumen entlang der Wege.

Höchst bedenklich erscheint die unmittelbare **Nähe** von V1, aber auch V2 zum **FFH-Gebiet Partheaue (Nr. 212)**. Durch eine in dessen Nähe vorbeiführende Schnellstraße würde sein Wert in vielfacher Hinsicht erheblich beeinträchtigt (etwa Abschneidung von angrenzenden Biotopen, Lärm, Änderung des Wasserhaushalts etc.).

Durch V1 würde überdies das **LSG „Taucha tangiert und verlärm**t.

V1 und V2 führen **zerschneiden** zwischen Seehausen/Göbschelwitz und Merkwitz/Gottscheina einen Raum, der als „schützenswerte Landschaftsteile“ ausgewiesen ist (siehe Übersichtskarte über die **Schutzgebiete im Raum Leipzig** im Broschurband „Natur und Naturschutz im Raum Leipzig IV, Leipzig 1998, Hg. Naturschutzbund Deutschland (NABU), Landesverband Sachsen e.V., Kreisverband Leipzig, Anlage 6 - Kartenausschnitt).

V1 und V2 stehen auch mit dem Sächsischen Naturschutzgesetz nicht im Einklang. V1 würde zwischen Hohenheida und Seehausen, V2 nördlich von Gottscheina mehrere Obstbaumalleen zerschneiden. Diese Alleen bestehen großteils aus **höhlenreichen Altbäume** die unter dem besonderen Schutz des **§26 I Nr. 4 SächsNaturschutzG** stehen. Solche alten höhlenreiche Obstbäume stellen mit ihrem reichem Insektenleben eine letzte Zufluchts- und Brutstätte für seltene, besonders geschützte oder vom Aussterben bedrohte Tierarten dar.

Nicht zuletzt wurden wir von Biologen darauf hingewiesen, dass im Plangebiet **Arten des Anhangs II und IV der FFH-Richtlinie (92/43/EWG)** registriert wurden, deren Lebensraum bei V1 und V2 zerstört würde.

WIDERSPRUCH ZU GELTENDER PLANUNG

Sowohl V1, als auch V2 **widersprechen** dem Landesentwicklungsplan (**LEP Sachsen 2003**).

Sie **zerschneiden** südlich von Gottscheina ein Gebiet, welches als „**Arten- und Biotopschutz, ökologisches Verbundsystem**“ gem. 4.2. LEP Sachsen 2003 ausgewiesen ist (siehe LEP Sachsen 2003, Karte 7 „Gebietskulisse für die Ausweisung eines ökologischen Verbundsystems“) und tangieren es westlich von Pönitz (siehe Karte Anlage 1).

V1 und V2 **widersprechen** in ihrer gemeinsamen Trassenführung südlich von Gallen dem gültigen Flächennutzungsplan (**FNP Verwaltungsverband Eilenburg-West, Gemeinde Jesewitz, OT Gallen**).

Darin ist südlich der Ortslage Gallen ein **Wohngebiet** geplant, welches entweder **überplant** oder zumindest unmittelbar tangiert wird.

DENKMALE

Zwischen Liehmena und Pönitz werden mehrere **Einzelanlagen** auf freiem Feld, die dem **Denkmalschutz** unterliegen, von V1 und V2 jeweils zum Teil **überplant** (siehe FNP Verwaltungsverband Eilenburg-West, Gemeinde Jesewitz)

Vorschlag der Bürgerinitiative V3 und deren Vorteile **Vergleich V1/V2 und V3**

Lärm

V3 führt die Trasse nicht quer durch die Ortschaften, sondern führt im Bogen um diese herum. V3 liegt nördlich der betroffenen Dörfer und führt nicht von Westen her in diese herein wie V1 und V2. Dies bringt Vorteile allein schon allein im Hinblick auf die vorherrschende Westwindlage. Der Lärm wird so nicht mehr unmittelbar in die Orte selbst geweht. Dies zusammen mit dem deutlich größeren Abstand der Trasse zu den bewohnten Ortslagen führt zu einem deutlich geringeren Summationseffekt aus Fluglärm und Straßenlärm.

Durch die Vermeidung der gegabelten Trassenführung von B87 und B2 um Göbschelwitz (vor allem V1) wird eine zusätzliche Überlagerung des Lärmes in diesem Raum vermieden. Ebenfalls wird so eine parallele Trassenführung von B87 und der Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke Leipzig-Cottbus im Raum Gallen/Pönitz/Jesewitz vermieden und damit die auch hier zu erwartende Lärmüberlagerung.

Durchschneidung

Die Durchtrennung gewachsener Lebens- und Arbeitsbereiche wird um ein vielfaches geringer ausfallen. V3 führt um die zusammengewachsenen Ortslagen herum und zerschneidet sie nicht. V3 würde sich auf die von den betroffenen Bürgern regelmäßig genutzten Wege deutlich geringer auswirken. Im Ergebnis würden die historisch gewachsenen dörflichen Strukturen und landwirtschaftlichen Bewirtschaftungseinheiten im großen Maße bestehen bleiben.

Selbst der Radwanderweg „Heideroute 3“ würde lediglich an einer bereits seit seinem Bestehen vorhandenen Querung (S4) geschnitten.

Natur

Die Natur würde erheblich weniger beeinträchtigt.

V3 würde nicht wie V1 und V2 den Biotopverbund der ausgeprägten Offenlandschaft quer zerschneiden, sondern mehr am Rand des zusammenhängenden Gebietes entlangführen. Dies vor allem auch durch die verstärkte Nutzung bestehender Trassen.

Das einzige in der Gegend befindliche FFH-Gebiet (Partheaue, Nr. 212) würde großräumig umfahren und auch das LSG Taucha würde nicht tangiert und verlärmt.

Die als „schützenswerte Landschaftsteile“ ausgewiesenen Schutzgebiete im Raum Leipzig würden nur am Rande betroffen sein.

Planung

Ein Widerspruch zu geltender Planung ist bei V3 im Gegensatz zu V1 und V2 nicht gegeben.

Denkmale

Die Denkmale bei Liemehna werden von V3 nicht betroffen.

→ Insgesamt werden die bei V1 und V2 bestehenden Probleme bei V3 vermieden!

Nachteile ?

Ein Nachteil der im weiten Bogen um die betroffenen Orte herumführenden V3 könnte darin bestehen, dass sie länger und damit eventuell teurer als V1 und V2 ausfallen und damit außerdem ein erhöhter Eingriff in die Landschaft gegeben sein könnte. Tatsächlich beträgt die Differenz etwa zu V2 jedoch weniger als einen Kilometer. Nachteile sind somit **nicht ersichtlich**.

Besondere Vorteile

Ein besonderer Vorteil von V3 besteht in der **weitgehenden Einbindung bestehender Straßentrassen und bestehender Straßenplanung.**

Durch die Einbindung der S4 (welche derzeit aus wenig nachvollziehbaren Gründen als Staatsstraße abgewertet wird) in die Trassenführung nördlich von Mutschlena und Gallen könnte die neu zu versiegelnde Fläche auf einer Länge von 8 km um 50 % reduziert werden. Die Einbindung dieser vorhandenen Trasse dürfte daneben zahlreiche weitere Vorteile mit sich bringen.

V3 ließe sich mit der geplanten vierspurigen Ortsumgehung B2 Krostitz/Hohenossig verbinden. Diese soll ebenfalls derzeit vom Weiteren in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans gestuft werden. Dieses Projekt ließe sich problemlos mit V3 verbinden. Damit werden erhebliche Kosten gespart, die eigentliche Neubaustrecke der B87 weiter verkürzt und damit wiederum deutlich weniger zusätzliche Fläche versiegelt.

ZUSAMMENFASSUNG

Gegen die vorgeschlagenen Varianten V1 und V2 bestehen erhebliche Bedenken.

Die zu erwartende Lärmbelastung wird jedes erträgliche Maß bei weitem deutlich überschreiten. Die vor allem aus der Summation von Fluglärm und zum Teil benachbarter Verkehrsstrassen (andere Bundesstraßen und Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke) resultierende Belastung wird verschiedene festgeschriebene Grenzwerte erheblich überschreiten, teilweise wohl um über 100 %.

Die geplante Durchschneidung gewachsener Lebens- und Arbeitsbereiche der Bürger ist nicht hinnehmbar. V1 und V2 stellen eine Existenzbedrohung für zahlreiche Landwirte und Teile des ansässigen Gewerbes dar. Zudem werden umfassend Wege des täglichen Lebens so getrennt, dass sie für die betroffenen Bürger teilweise nicht mehr zu bewältigen sein werden.

Hier soll ein einzigartiges Ensemble einer jahrhundertealten, kulturhistorisch gewachsenen Landschaft zerstört werden. Dieses Ensemble konnte sich bislang noch weitgehend intakt erhalten und sein Erhalt wird sowohl auf Landes-, als auch auf EU-Ebene unterstützt.

Es wird eine erhebliche Störung, wenn nicht gar Zerstörung, des Plangebietes in seiner Funktion als Naherholungsraum für die angrenzende Großstadt aber auch für die Anwohner selbst erfolgen. Dies etwa durch die Durchschneidung bestehender ausgewiesener Radwanderrouen.

Der bestehende Biotopverbund einer ausgeprägten Offenlandschaft wird zerstört werden. Das einzige in der Gegend befindliche FFH-Gebiet wird gestört, ein LSG tangiert und verlärm und vor allem unmittelbar selbst als „schützenswerte Landschaftsteile“ ausgewiesene Schutzgebiete überplant. Zudem sind vom Sächsischen Naturschutzgesetz geschützte Naturräume betroffen.

Einzelanlagen, die dem Denkmalschutz unterliegen werden zum Teil überplant und damit zerstört.

Nicht zuletzt widersprechen V1 und V2 auch dahingehend geltendem Recht, als sie unvereinbar mit dem Landesentwicklungsplan und dem gültigen Flächennutzungsplan sind.

Insgesamt würde durch die Verwirklichung von V1 oder V2 die Lebensqualität der betroffenen Anwohner und der biologische Wert des Plangebietes in hoch kritischem Maße sinken. Beide sind bereits durch den Bau des nahen BMW-Werkes und den damit verbundenen Verkehr und durch den zunehmenden Fluglärm erheblich zurückgegangen.

→ Bei der von der Bürgerinitiative vorgeschlagenen Variante (V3) werden die genannten Probleme entweder ganz vermieden, oder zumindest in weit geringerem Maße auftreten.

→ Besondere Nachteile weist V3 gegenüber V1 und V2 nicht auf. Insbesondere ist V3 praktisch nicht länger.

→ Dagegen weist V3 jedoch noch zusätzliche besondere Vorteile auf. Diese bestehen vor allem in der in der weitgehenden Nutzung bestehender Straßentrassen und der Einbeziehung weiterer bereits bestehender Straßenplanung.

→ Für V3 spricht sich die überwältigende Mehrheit der ansässigen Bevölkerung aus, die sich im gleichen Maße gegen V1 und V2 wendet. Seitens der Bürger wird nichts unversucht bleiben, V1 und V2 zu verhindern.

Hohenheida, den 02. Juni 2004