

Hinweis:
Die Einsendefrist endet
am Freitag, dem 3. September 2010, 24:00 Uhr

Zu senden an:

Regionaler Planungsverband Westsachsen
Regionale Planungsstelle
Bautzner Straße 67
04347 Leipzig

Fax: 0 341 / 33 74 16 33

Ich reiche die beigefügte Stellungnahme zur Teilfortschreibung des Regionalplans Westsachsen zum Straßenbauvorhaben B 87n Leipzig (A 14) – Landesgrenze Sachsen/Brandenburg nach § 6 Abs. 4 SächsLPiG, erstellt durch die Rechtsanwaltskanzlei Wolfram Günther, Bernhard-Göring-Straße 152, 04277 Leipzig vom 1. September 2010 im eigenen Namen ein.

Name (Nachname, Vorname)	Anschrift	Unterschrift

**Stellungnahme zur Teilfortschreibung des
Regionalplans Westsachsen zum
Straßenbauvorhaben B 87n Leipzig (A 14) –
Landesgrenze Sachsen/Brandenburg nach §
6 Abs. 4 SächsLPIG**

unter besonderer Berücksichtigung der von einer Linienführung
nördlich der bestehenden B87 besonders betroffenen
Gemeinden und Ortsteile
Seehausen, Hohenossig, Göbschelwitz,
Hohenheida, Merkwitz, Gottscheina,
Mutschlena, Liemehna, Pönitz, Gallen
und Jesewitz

Leipzig, den 1. September 2010

1. Bedarf

1.1 Überblick zu den Auswirkungen der Planungen

Die neue B87 soll vierspurig mit Randstreifen (Typ Q 28) ausgebaut werden - also faktisch wie eine Autobahn. Selbst wenn dieser Ausbaustandard unterschritten würde, wären der Bau und der anschließende Betrieb einer neuen Straßentrasse mit einer Vielzahl nachteiliger Auswirkungen verbunden. Unvermeidlich wären:

- großflächige und tiefgreifende Zerstörung von natürlichen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen (betroffen wären in jedem Fall auch geschützte Gebiete und geschützte Arten);
- Zerschneidung der Landschaft, von Naherholungsgebieten und natürlicher Lebensräume von Tieren;
- Verlust von Lebensqualität und Naherholungsgebieten für die gesamte Region;
- Versiegelung von 720.000 m² Fläche im Äquivalent von ca. 160 Fußballfeldern;
- Vernichtung hochwertiger landwirtschaftlicher Nutzflächen;
- Kosten für den Bau von mindestens 360 Mio Euro aus Steuergeldern vor dem Hintergrund der dramatischen Verschuldung von Bund und Ländern und der aktuellen Kürzungen in vielen Bereichen;
- künftige Unterhaltungskosten von mehreren Mio Euro aus Steuergeldern, die auch noch kommende Generationen zu tragen haben werden.

Zu der Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen ist anzumerken, dass deren Eigentümer einen Anspruch darauf haben, von einer Entziehung ihres Grundeigentums verschont zu bleiben, die nicht dem Wohl der Allgemeinheit dient, insbesondere nicht gesetzmäßig ist (Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG). Dazu gehört auch der tatsächliche Bedarf des Vorhabens.

1.2 Verbindung von Mitteldeutschland und Mittelpolen

In den Planungsunterlagen findet sich zum Bedarf der Hinweis auf den Landesentwicklungsplan Sachsen, Ziel 10.12, wonach „Mitteldeutschland und Mittelpolen über Leipzig und die Lausitz durch eine leistungsfähige Fernstraßen zu verbinden sind.“

Dieser bislang nur pauschal behauptete Bedarf ist über konkrete Verkehrsgutachten und Prognosen zunächst hinreichend zu belegen, ehe die Planungen für eine neue B87 fortgesetzt werden dürfen.

Weiter ist zu prüfen, ob nicht der mit erheblichem Aufwand und Kosten erfolgte Ausbau der Bundesautobahnen A14 und A4 (unter Einbeziehung der A38 und der B6) diesen Zweck bereits erfüllt.

1.3 Regionaler Bedarf

Neben den überregionalen Verkehrsströmen bedürfen die regionalen Verkehrsströme einer gesonderten Betrachtung. Grundsätzlich existiert für diese bereits ein sehr gutes Straßennetz, zu dem auch die zu großen Teilen bereits grundlegend ausgebaute B87alt als (relativ) leistungsfähige Trasse, aber auch die neue B6 gehören.

- In die vorliegende Planung sind offenbar nicht die aktuellen Prognosen zur Verkehrsentwicklung bis 2020 unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung eingeflossen. Die Planungen beruhen auf nicht mehr aktuellen Zahlen von 2005.
- Besonders fragwürdig ist ein Neubaubedarf vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung im Einzugsgebiet der Trasse. Danach erfolgt seit mehreren Jahren ein

erheblicher Rückgang der fahrfähigen Bevölkerung, der sich auch in Zukunft stetig fortsetzen wird.

Nach den vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) in Zusammenarbeit mit dem Statistischen Landesamt Sachsen veröffentlichten Zahlen ging im Einzugsgebiet der B 87 in Sachsen und Brandenburg allein im Zeitraum 2002-2007 die Bevölkerung um 5 % zurück; bis 2020 wird ein weiterer Rückgang von über 10 % prognostiziert. Zugleich nahm der Anteil der Einwohner über 65 Jahre im Zeitraum 2002-2007 um 16-19 % zu und betrug im Jahr 2007 bereits über 22 % und wird weiter zunehmen (Siehe etwa: http://www.bbsr.bund.de/cln_016/nn_85554/SharedDocs/GlossarEntry/B/Bevoelkerungsentwicklung__LRB.html).

Das bedeutet, dass im Einzugsgebiet der B 87 die Altersklassen, die hohe Aktivitätsraten aufweisen und im Erwerbsprozess stehen, ständig abnehmen. Mit der unterschiedlichen Mobilität nach Bevölkerungsgruppen hat sich im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung, Forschung und Technologie die Projektgruppe INVERMO beschäftigt (INVERMO - <http://www.ifv.uni-karlsruhe.de/Forschung/Invermo.html> - Schlussbericht 2005). Danach besteht ein deutlicher Rückgang der Aktivitäten hinsichtlich der Reisetätigkeit in der Altersklasse der über 60-Jährigen, der bei Männern stärker ausgeprägt ist als bei Frauen. Die private Mobilität (Privat- und Berufsverkehr) durchläuft eine Entwicklung im biographischen Zyklus der Person. In der Alterskohorte der unter Sechzigjährigen kann von einem konstant hohen Niveau der Mobilität ausgegangen werden, ab dem sechzigsten Lebensjahr ist ein stetiger Rückgang zu verzeichnen. Dies betrifft sowohl den täglichen Verkehr, der sich vorwiegend im Nah- und Regionalbereich abspielt, als auch den Fernverkehr. Fernverkehr hat dabei nur einen Anteil von 1,3 % an allen täglichen Wegen.

2. Lärmbelastungen

2.1 Lärmvorbelastungen

Durch die Verwirklichung der neuen B87 würde es in den betroffenen Gemeinden zu einer unerträglichen und wohl auch unzulässigen Lärmbelastung kommen. Von der nun laut Planung bevorzugt zu untersuchenden Nordtrasse wären besonders die Gemeinden und Ortsteile Seehausen, Hohenossig, Göbschelwitz, Hohenheida, Merkwitz, Gottscheina, Mutschlena, Liemehna, Pönitz, Gallen und Jesewitz betroffen. Diese liegen in der Einflugschneise des Flughafens Leipzig-Halle und unterliegen einer erheblichen Lärmvorbelastung.

Diese Lärmvorbelastung bzw. die sich daraus in Verbindung mit der neuen B87 ergebenden Summationseffekte (dazu gehören weiter u.a. auch die BAB14, Eisenbahnlinien und Gewerbeansiedlungen) bleiben in der bisherigen Planung völlig unberücksichtigt.

Die entstehenden Konflikte werden nicht lösbar sein. Gemäß Planfeststellungsbeschluss (PFB) für das Vorhaben Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle, Start-/Landesbahn Süd mit Vorfeld vom 04.11.2004 (sowie der 1. Planfeststellungsänderung vom 09.12.2005 und der 7. Planfeststellungsänderung vom 17.07.2009) ist innerhalb des Tagschutzgebietes sicher zu stellen, dass im Innern von Gebäuden bei geschlossenen Fenstern keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten (PFB 4.1.1) sowie innerhalb des Nachtschutzgebietes weniger als eine zusätzliche Aufwachreaktion verursacht wird und im Mittel Maximalpegel innen von 65 dB(A) und mehr ausgeschlossen werden (PFB 4.2.2). Dabei sind Vorbelastungen mit zu berücksichtigen (vgl. bspw. PFB 4.2.5).

Noch im Jahr 2003 bestand am Flughafen Leipzig/Halle ein tatsächliches Bewegungsaufkommen von tags 23.846 und nachts 2.358 Flugbewegungen während der sechs verkehrsreichsten Monate. Der Dauerschallpegel $Leq(3)$ der gemessenen (korrelierten) Fluglärmereignisse betrug in Göbschelwitz nachts 29,7 dB(A), in Gottscheina

nachts 29,2 dB(A), in Hohenheida tagsüber 35,5 dB(A) und nachts 28,3 dB(A) sowie in Hohenossig tagsüber 47,1 dB(A) und nachts 40,1 dB(A) (siehe PFB 10.4.1, 10.4.2).

Für die Zeit nach dem Ausbau wurde ein Bewegungsaufkommen von tags 45.382 und nachts 30.170 Flugbewegungen prognostiziert. Dies bedeutet eine prognostizierte Lärmbelastung mit Dauerschallpegel in Göbschelwitz nachts von 51,2 dB(A), Gottscheina nachts 47,9 dB(A), Hohenheida tagsüber 47,1 dB(A) und nachts 49,3 dB(A) sowie in Hohenossig: tagsüber 48,5 dB(A) und nachts 50,7 dB(A) (PFB 10.5.1.1 / 10.5.1.2).

Diese Prognose entspricht auch in etwa den gemessenen Ergebnissen. An der Messstelle 9, Am Anger 55 in 04356 Leipzig / OT Hohenheida wurden seit 2009 durchschnittliche Dauerschallpegel von etwa tags 46 dB(A) und nachts 50 dB(A) gemessen (http://www.leipzig-halle-airport.de/de/index/unternehmen_flughafen/umweltschutz/laermmessung_neu/messstelle9.html?printview).

2.2 Gesundheitsgefährdung durch Lärm

Nach Berechnungen des Umweltbundesamtes (UBA) ist jeder sechste Deutsche aufgrund des Straßenverkehrs mit Dauerschallpegeln am Tag von über 65 dB(A) außen vor dem Fenster belastet. Die Nachtruhe ist laut UBA bereits bei Dauerschallpegeln oberhalb von 45 dB (A) vor dem Fenster beeinträchtigt. Bei dauerhaftem Auftreten derartiger Geräuschbelastungen muss ein erhöhtes Gesundheitsrisiko befürchtet werden. Lärm kann zu einer Reihe von kurz- und langfristigen gesundheitlichen Problemen führen. Dies sind insbesondere:

- Schlafstörungen (Einschlafschwierigkeiten und Aufwachreaktionen);
- Herz-Kreislauf- Wirkungen (Dauerschallpegel im Wohnumfeld außerhalb von Gebäuden von 60 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) in der Nacht sind mit einer Zunahme von arterieller Hypertonie assoziiert, die bei zunehmendem Fluglärmpegel weiter ansteigt. Die Verordnung blutdrucksenkender Medikamente ist mit einem nächtlichen Fluglärmpegel von etwa 45 dB(A) assoziiert, die ebenfalls dosisabhängig ist);
- Lärmpegel ab 50 dB(A) tagsüber (außen) sind mit relevanten Lernstörungen bei Schulkindern assoziiert;
- Hörstörungen einschließlich Tinnitus;
- Aberrationen in sozialen Verhaltensweisen wie Aggressivität und Passivität;
- Schmerzen und Müdigkeit;
- Sprachprobleme;
- hormonelle Reaktionen (Stresshormone) und ihre Auswirkungen auf den menschlichen Stoffwechsel, Immunsystem und Probleme;
- erhöhtes Erkrankungsrisiko für Krebserkrankungen.
- Bei einem Pegel von 55 dB(A) tagsüber fühlen sich heute 25 % der Bevölkerung hochgradig belästigt.

(siehe dazu etwa:

<http://www.apug.de/uug/laerm/gesundheitsfolgen.htm>; Aktionsprogramm Umwelt und Gesundheit - APUG - der Ministerien: Bundesministerium für Gesundheit, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz; Geschäftsstelle im Umweltbundesamt;
M. Kaltenbach / Ch. Maschke / R. Klinke, Gesundheitliche Auswirkungen von Fluglärm. Deutschen Ärzteblattes (Jg. 105) Heft 31-32 vom 4. August 2008;
Eberhard Greiser, Beeinträchtigung durch Fluglärm: Arzneimittelverbrauch als Indikator für gesundheitliche Beeinträchtigung. Im Auftrag des Umweltbundesamtes. November 2006, Überarbeitete Fassung März 2007;

Eberhard Greiser, Bösartige Neubildungen und Fluglärm. Abschlussbericht über eine Fall-Kontroll-Studie im Umkreis des Flughafens Köln-Bonn. Musweiler: 21.12.2009)

2.3 Prognose künftige Lärmbelastungen

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 genannt. 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 Lärmbelastung durch den Flughafen Leipzig-Halle überlagern. Die Summation der Lärmimmission führt zu unerträglichen Werten.

Die zu erwartende Lärmbelastung würde in jedem Fall aufwendige, teure und mit zahlreichen negativen Nebenwirkungen behaftete Schallschutzvorkehrungen notwendig machen. Doch selbst bei deren Verwirklichung dürfte die verbleibende Lärmbelastung in Summation mit dem Fluglärm noch immer zu hoch sein.

3. Rechtlicher Hintergrund

3.1 Berücksichtigung der Summationseffekte verschiedener Lärmquellen

Bislang haben die Lärmvorbelastungen bzw. die sich daraus in Verbindung mit der neuen B87 ergebenden Summationseffekte in der Planung noch keine Beachtung gefunden. Verfassungsrechtlich ist jedoch zum Schutz der Gesundheit eine Gesamtlärmbetrachtung geboten, die sich einzig an dem Schutzziel orientiert, nämlich der menschlichen Gesundheit, nicht an der Frage, welche Quellen die Gesundheit gefährden. Weder Art. 2 Abs. 2 GG (Gesundheit) noch Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG (Eigentum) lässt die Beschränkung der verfassungsrechtlich gebotenen Gesamtbeurteilung auf den Verkehrslärm zu; sie muss alle Lärmquellen erfassen.

§ 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) spricht generell von schädlichen Umwelteinwirkungen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen; unabhängig von verschiedenen Quellen.

Nach § 41 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen und Straßenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nicht, soweit die Kosten einer Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Würden sich Schutzmaßnahmen nur auf eine Quelle beschränken, wären sie notwendigerweise nicht ausreichend und damit nicht zielführend, also unverhältnismäßig.

Auch die §§ 47b und § 47d BImSchG sprechen vom Umgebungslärm als „belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch die Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeit ausgeht“; wobei die Belastungen „unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen“ zu betrachten sind.

3.2 Zulässigkeit von Lärmpegeln

Die WHO-Richtlinien für Lärm-Community empfehlen, Mittelungspegel im Schlafraum von weniger als 30 dB(A) und Maximalpegel 45 dB(A), die für einen Schlaf guter Qualität nicht überschritten werden sollten sowie weniger als 35 dB (A) in Klassenräumen zur Ermöglichung guter Lehr- und Lernbedingungen. Die WHO-Leitlinien für Nacht Lärm empfehlen weiter weniger als 40 dB(A) im Jahresdurchschnitt außerhalb des Schlafzimmers, um nachteilige Auswirkungen auf die Gesundheit von Nacht Lärm zu vermeiden (WHO, Guidelines for Community Noise, 1999 - telegramm: umwelt + gesundheit. Information des Umweltbundesamts 06/2009)

Die Zulässigkeit von Lärmpegeln richtet sich in Deutschland ansonsten generell nach der nach § 48 BImSchG erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm, Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (TA Lärm). Gemäß Punkt 6.1 b) sind in Kern-, Dorf- und Mischgebieten tags außen 60 dB(A) nachts außen 45 dB(A) Dauerschallpegel zulässig. In allgemeinen und reinen Wohngebieten sind es gemäß 6.1 d) bzw. e) tags außen sogar nur 55 dB(A) bzw. 50 dB(A) und nachts nur 40 dB(A) bzw. 35 dB(A). Einzelne kurzzeitige Geräusche (Spitzenpegel) dürfen diese Werte nachts um max. 20 dB(A) überschreiten.

3.3 Lärmaktionspläne

Die Realisierung der neuen B87 würde insbesondere in der Nordvariante zu Lärmbelastungen führen, die nicht von den nach §§ 47a ff BImSchG vorgeschriebenen Lärminderungsplänen und Lärmaktionsplänen beherrschbar wären. Diese, aufgrund einer EU-Richtlinie (UmgebungslärmRL 2002/49/EG) gerade neu geschaffenen Instrumente zum Schutz der Bürger würden notwendig leer laufen.

3.4 Umweltqualitätsziele und -standards für die Stadt Leipzig

Nicht zuletzt ist die zu erwartende Lärmbelastung in keinem Fall mit den Umweltqualitätszielen und -standards der Stadt Leipzig vereinbar. Diese haben hier Relevanz, da mehrere der Ortslagen zur Stadt Leipzig gehören. Gemäß dieser Festlegungen würden durch die unvermeidliche Summation sogar die „Grenzwerte für sofortigen Handlungsbedarf“ deutlich überschritten:

Standard Lärm in dB(A):

Nutzungsart	Grenzwerte für sofortigen Handlungsbedarf Tag/Nacht	Zielwerte für den baulichen Bestand Tag/Nacht	Zielwerte für Neuplanungen auf bisher unbebauten Flächen Tag/Nacht
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72/62	64/54	60/50
Wohngebiete	70/60	59/49	55/45
Erholungsgebiete			
- Randzone	65/55	57/47	45/45
- Abstand 100m vom Rand	58/48	45/45	45/45
- Abstand 200 m vom Rand	50/45	40/40	40/40

4. Zerschneidung

Die Neubautrasse der B87 würde 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. Es 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.

Zahlreiche Landwirtschaftsbetriebe 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 Landwirte dann mit schweren und notwendig verschmutzten Fahrzeugen verstärkt öffentliche Straßen benutzen müssen.

Auch 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 werden sich in vielen Fällen deutlich verlängern, zum Teil vervielfachen.

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. 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.

5. Routen/Alternativen

Die weitere Untersuchung konkreter Trassenverläufe und Straßenquerschnitte darf **(1.)** nur erfolgen, wenn der Bedarf einer neuen Trasse sicher nachgewiesen ist. Dieser Bedarf ist nach jetzigem Kenntnisstand auszuschließen. Im Übrigen ist **(2.)** vorrangig die Ertüchtigung des Schienennetzes sowie des Schienenverkehrs zu prüfen.

Unter diesem grundsätzlichen Vorbehalt sollen folgende Trassenführungen verstärkt untersucht werden. Dabei sollen möglichst weitgehend bestehender Trassen genutzt werden.

5.1 Optimierung der bestehenden Trasse der B87

Wenn nach diesen Vorprüfungen noch ein ausreichender Bedarf festgestellt werden würde, wäre **(3.)** vorrangig eine Optimierung der bestehenden Trasse der B87 zu untersuchen. Zu denken ist an eine abschnittsweise Verbreiterung, Ertüchtigung von Knotenpunkten (ggf. auch Erweiterung, Untertunnelung, etc.) ggf. ergänzt durch kleinräumige Ortsumfahrungen und Trassenbegradigungen.

5.2 Optimierung der bestehenden Trasse der B87, Tunnel in Taucha

Im Zusammenhang mit der zu untersuchenden Optimierung der bestehenden Trasse der B87 ist im Bereich Taucha die (zumindest teilweise) Unterfahrung in einem Tunnel zu prüfen. Dieser sollte vorzugsweise nördlich der bestehenden Eisenbahnlinie errichtet werden. Entsprechende Tunnel sind in Europa inzwischen gängig, auch in Deutschland, z.B. zahlreiche Tunnel in der Führung der B31, B33 und B294, innerstädtisch etwa in Freiburg i.Br., Düsseldorf, München, etc.).

Zusätzlich ist zu prüfen, ob auch die Eisenbahnlinie selbst mit in einen erweiterten Tunnelbau aufgenommen werden kann. Damit könnten sogar die bestehende Zerschneidung Tauchas vollständig beendet und neue wertvolle Flächen für die Stadtentwicklung gewonnen werden.

5.3 Anbindung an die B2 unter Einbeziehung der S4 und der Ortsumgehung Krostitz/Hohenossig

Nachrangig zu einer Ertüchtigung der bestehenden B87 ist **(4.)** eine Anbindung der neuen B87 über die bestehenden Trassen der S4 und der neuen Ortsumgehung Krostitz/Hohenossig an die B2 zu prüfen und über diese an die A14. Dies entspräche zugleich dem 5. FstrAbÄndG, wonach die Abfahrt Leipzig Mitte als Anschlussstelle der B 87n an die A 14 festgeschrieben wurde.

5.4 Vorteile der vorgenannten Routen/Alternativen

Die Nutzung bestehender Trassen wäre mit erheblichen Vorteilen verbunden; abgestuft nach der genannten Priorisierung (1. bis 4.) hinsichtlich:

- der verkehrlichen Wirkung (Nutzung durch den lokalen und regionalen Ziel- und Quellverkehr);
- den Baukosten (Wirtschaftlichkeit);
- den Eingriffen in Natur und Landschaft;
- Zerschneidung von Natur- und Naherholungsgebieten, landwirtschaftlichen Nutzflächen, Naherholungsräumen und Wegebeziehungen der Bewohner; insbesondere auch Vermeidung neuer Querungen von Schutzgebieten (LSG, FFH, etc.)
- Verringerung der Flächenneuersiegelung und Flächenverbrauchs (Natur, Landwirtschaft) insgesamt;
- Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe).

Dies entspricht auch den Vorgaben des Landesentwicklungsplans (LEP). Die Region verfügt gem. LEP aufgrund ihres hohen Zerschneidungsgrads durch Verkehrsstrassen und ihrer hohen Siedlungsdichte nur noch über wenige großräumig unzerschnittene und unverlärmte Gebiete (> 40 km²) mit besonderer Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung. Deshalb sollen die ausgewiesenen großflächigen unzerschnittenen störungsarmen Räume > 40 km² in ihrer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz, den Wasserhaushalt, die landschaftsbezogene Erholung sowie als klimatischer Ausgleichsraum bewahrt und vor Zerschneidung geschützt werden (LEP, G 4.2).

Weiter soll in den überregionalen Verbindungsachsen der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und weiterer Einrichtungen der Bandinfrastruktur gebündelt erfolgen (Stärkung der Option zur Umsetzung des raumordnerischen Prinzips zur Bündelung von Verkehrswegen gemäß LEP, Z 2.6.1)