

Bürgerinitiative zum Erhalt der Parthenaue
und Endmoränenlandschaft e.V.
Kriekauer Straße 5
04451 Borsdorf

Landesdirektion Leipzig
Herrn Dr. Röhl
Braustraße 2
04107 Leipzig

21. Dezember 2009

**Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren für das Vorhaben
"B 87n Leipzig (A 14) - Landesgrenze Sachsen-Brandenburg"**

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Dr. Röhl,

in Vorbezeichneter Angelegenheit nehmen wir Bezug auf die öffentlich ausgelegten Unterlagen zum Raumordnungsverfahren (nachfolgend "ROV") für das Vorhaben "B 87n Leipzig (A 14) - Landesgrenze Sachsen-Brandenburg" sowie die Informationen aus der Informationsveranstaltung zum ROV vom 26. November 2009 in Panitzsch.

Nach Prüfung der zuvor bezeichneten umfangreichen Planungsunterlagen zum ROV teilt Ihnen die Bürgerinitiative zum Erhalt der Parthenaue und Endmoränenlandschaft e.V. die nachfolgenden Einwendungen und Hinweise, insbesondere zum Abschnitt I zwischen Leipzig und Eilenburg, mit.

1 Veranlassung

Die Landesdirektion Leipzig (höhere Raumordnungsbehörde) führt auf Antrag des Autobahnamtes Sachsen vom 17.07.2009 derzeit die Anhörung für das ROV nach § 15 Abs. 3 Satz 1 des Gesetzes zur Neufassung des Raumordnungsgesetzes und zur Änderung anderer Vorschriften für das Straßenbauvorhaben "B 87n Leipzig (A 14) - Landesgrenze Sachsen-Brandenburg" durch.

Bei dem Vorhaben handelt es sich um den Neubau einer vierstreifigen Fernstraßenverbindung, grundsätzlich ohne Geschwindigkeitsbegrenzung, mit Autobahncharakter von Leipzig über Eilenburg nach Torgau. Die Planungsunterlagen des ROV weisen einen zu realisierenden Trassenvorschlag, beginnt an der A 14, Leipzig-Ost und führt zwischen Panitzsch und Plösz hindurch, über die Parthe hinweg und über Sehlis weiter nach Eilenburg (Variante I Süd I) aus. Dabei ist die Trasse Variante I Süd I hinsichtlich aller Bewertungskriterien (Raumstruktur, Verkehr, Straßenentwurf/Verkehrssicherheit, Umwelt und Wirtschaftlichkeit) am günstigsten bewertet wurden.

2 Grundsätzliches

Zentrale Anzeichen für alarmierende globale, regionale und lokale, vom Verkehr verursachte Schäden sind beispielweise Klimaschäden, Zerstörung und Zerschneidung wertvoller Natur- und Lebensräume. Generell sind Landnutzungsänderungen in Form von Flächeninanspruchnahmen und Landschaftzerschneidung und die mit Ihnen verbundenen Habitatzerstörungen und-fragmentierungen derzeit eine Hauptursache des fortwährenden Verlustes biologischer Vielfalt. In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass der Verkehr eines der zentralen Handlungsfelder der Nachhaltigkeits- und Klimaschutzpolitik der Regierung der Bundesrepublik Deutschland ist. Dabei kommt dem Erhalt der biologischen Vielfalt auf allen Ebenen (Biotope, Arten, genetische Vielfalt innerhalb der Arten) eine besondere Stellung zu, da nur so die zukünftige Anpassungsfähigkeit von Ökosystemen gesichert werden kann. Dazu werden hauptsächlich Biotopverbundsysteme mit gut bewirtschafteten Schutzgebieten und unzerschnittenen Lebensräumen, eine nachhaltige Landnutzung, verringerte

Schadstoffeinträge und die Sicherung der genetischen Vielfalt benötigt. Mit einer Mischung aus menschlichen Verhaltensänderungen, Umbau der Infrastruktur und technischen Maßnahmen müssen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zukünftig gemindert werden. Neben fahrzeugspezifischen Minderungen muss vor allem der Anstieg des Verkehrsaufwands beschränkt werden. Um den behaupteten Trend des steigenden Güterverkehrs auf der Straße zu beschränken muss das Schienennetz ambitioniert ausgebaut werden.

In Kenntnis der v.g. Sachverhalte und der zukünftig erheblich abnehmenden Bevölkerung in der Region "Eilenburg-Torgau" besteht in Verantwortung der Umsetzung nationaler Umweltziele, wie der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung, der Nationalen Strategie zur Biologischen Vielfalt und den Klimaschutzzielen der Bundesregierung ein erheblicher Handlungsbedarf.

Die Beförderung des Neubaus der B 87n stehen z.B. die nachfolgende Auswahl von nationalen Zielsetzungen entgegen:

Integriertes Energie- und Klimaschutzprogramm (2007)

Ziel:

Reduktion der deutschen Treibhausgasemissionen bis 2020 um 40% gegenüber 1990 als Beitrag zur globalen Emissionsminderung. In diesem Zusammenhang sind Gesamtstrategien zur Entwicklung von ökonomisch und ökologisch effizienten Verkehrsabläufen und Prozessen zu verfolgen. Dabei sind insbesondere die Optimierung von Siedlungs- und Raumstrukturen zur Verkehrsvermeidung, Umsetzung verkehrsoptimierter Produktionsabläufe und schließlich eine verursachergerechte Anlastung der Wegekosten im Straßengüterverkehr zur Unterstützung der Verlagerung notwendiger Transporte von der Straße auf die Schiene.

Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung

Ziele:

- Aufbau und Sicherung eines repräsentativen und funktionsfähigen Biotopverbundsystems
- Reduzierung der Siedlungs- und Verkehrsflächeninanspruchnahme auf max. 30 ha/Tag (Bundesrepublik Deutschland) zur Vermeidung des Verlustes von Flächen für die Erzeugung von Lebensmitteln, Futtermitteln, Energiepflanzen und nachwachsenden Rohstoffen
- Beendigung des Verlustes biologischer Vielfalt bis zum Jahr 2010
- Einleiten einer Trendwende des Verlustes wildlebender Arten

Darüber hinaus verfolgt die Bundesregierung das Ziel, langfristig eine Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrsnachfrage zu erreichen, um die negativen Auswirkungen auf die Umwelt zu begrenzen (vgl. Fortschrittsbericht 2008 zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie).

Nationale Strategie zur Biologischen Vielfalt

Ziele:

- Gestaltung von Bundesverkehrswegeplan und Verkehrswegekonzepte, dass erhebliche Beeinträchtigungen der biologischen Vielfalt vermieden werden.
- Entwicklung eines bundesweiten Konzeptes zur Sicherung vorhandener unzerschnittener verkehrsarmer Räume bis 2010.
- Förderung umweltverträglicher Verkehrsarten.
- Dauerhafte Sicherung des nationalen Biotopverbundsystems sowie langfristige Sicherung von Naturschutzprojekten
- Dem weiteren Verbrauch ökologisch notwendiger Freiräume und der zunehmenden Isolierung der Lebensräume gefährdeter Tier- und Pflanzenarten sollen wirksam begegnet, sowie der Anteil an extensiv genutzten Flächen maßgeblich erhöht werden.

Vor diesem Hintergrund ist der vom Autobahnamt Sachsen erarbeitete Trassenvorschlag "Variante I Süd 1" des Abschnitts I der geplanten B 87n durch eine die Natur, Umwelt und Lebensqualität der Menschen gravierend beeinträchtigende Trassenführung besonders zu kritisieren.

Die Darlegungen zu den übergeordneten Zielstellungen und aktuellen Problemlagen hinsichtlich Luftreinhaltung, Verkehrslärmimmissionen, Flächenverbrauch und Biotopverbundsysteme sollten Anlass genug sein, das geplante Straßenbauvorhaben B 87n in seiner Notwendigkeit, Art und Dimension kritisch zu hinterfragen. In diesem Zusammenhang ist die positive verkehrliche Wirksamkeit der in den letzten Jahren mit erheblichen Steuergeldern durchgeführten umfangreichen Investitionen in die B 87 auszuwerten und zu berücksichtigen.

Wie dringend die Überprüfung des geplanten Straßenbauvorhabens ist, verdeutlichen die aktuellen

"Bemerkungen des Bundesrechnungshofes 2009 zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes (einschließlich der Feststellungen zur Jahresrechnung 2008)".

In diesem Bericht stellt der Bundesrechnungshof fest, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung **zu breite** und damit **zu teure** Straßen bauen lässt.

Zitat:

"Es passte seine bundesweiten Verkehrsprognosen erst mit 8-jähriger Verspätung der wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland an. Wegen dieser veralteten Verkehrsprognosen schätzte es das zu erwartende Verkehrsaufkommen zu hoch ein. Auch die Qualität der von den Straßenbauverwaltungen der Länder in Auftrag gegebenen Prognosen zu Einzelprojekten war häufig unzureichend. Zudem bauten in mehreren Fällen die Straßenbauverwaltungen breitere Bundesstraßen als ihre selbst prognostizierten Verkehrsbelastungen es rechtfertigten. ...

Verkehrsprognosen sind eine wesentliche Grundlage, um die benötigte Breite einer Straße festzulegen. Sie haben damit maßgeblichen Einfluss auf die späteren Baukosten. In der Folge gingen die Straßenbauverwaltungen bei vielen Straßenbauprojekten von einem überhöhten Verkehrsbedarf aus und bauten breitere Straßen als notwendig gewesen wären. Darüber hinaus bauten die Straßenbauverwaltungen breitere Straßen als es die eigenen Projektprognosen rechtfertigten. Wären die Straßenbauverwaltungen den Ergebnissen ihrer Prognosen gefolgt, hätten sie in den Jahren 1993 bis Ende 2005 jährlich zweistellige Millionenbeträge für den Bund einsparen können. Der Bundesrechnungshof hat das Bundesministerium darin

bestärkt, künftig seine Verkehrsprognosen alle fünf Jahre zu aktualisieren. ...

Daher empfiehlt der Bundesrechnungshof, dass sich die Breite der Straße grundsätzlich nach dem erwarteten Verkehrsbedarf richten sollte. ..."

Da offensichtlich auch in den Planungsunterlagen für die B 87n mit veralteten Prognosedaten vom Autobahnamt Sachsen gearbeitet wurde, ist eine Prüfung der grundsätzlichen Notwendigkeit des Neubaus einer B 87n mit Autobahncharakter dringend angezeigt.

Es ist nicht vertretbar, dass bei einer in 2009 vorhandenen extrem hohen Gesamtverschuldung der Bundesrepublik Deutschland in einer Höhe von ca. **1.655.000.000.000 EURO**, einer geplanten **Neuverschuldung in 2010** von ca. **100.000.000.000 EURO** und dringend erforderlichen Investition sowohl in Bildung als auch in Zukunftstechnologien und neue Energieträger, die begrenzten Mittel für ein mit großer Wahrscheinlichkeit nicht notwendiges Verkehrsprojekt verschwendet werden sollen.

3 Grundlagen für die Realisierung der B 87n

Gemäß den Angaben in den Planungsunterlagen zum ROV bilden der Bundesverkehrswegeplan 2003, das Fünfte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, der Landesentwicklungsplan Sachsen (LEP 2003) sowie der Regionalplan Westsachsen die wesentlichen Grundlagen für die vorgelegten Planungsunterlagen der B 87n.

Nach Prüfung wird ausdrücklich bestritten, dass das Fünfte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, der Landesentwicklungsplan Sachsen (LEP 2003) sowie der Regionalplan Westsachsen die Grundlagen für den vorgelegten Trassenvorschlag "Variante I Süd 1" des Abschnitts I bilden können.

Der Bundesverkehrswegeplan 2003, Anlage Sachsen, beinhaltet eine Reihe von Vorhaben zur bestehenden B 87. Allerdings beinhaltet dieser keine B 87n sondern mehrere Ortsumfahrungen der vorhandenen B 87.

Das Fünfte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (5. FstrAbÄndG) beinhaltet eine B 87n von **Leipzig (A 14 AS Leipzig Mitte)** nach Torgau. In diesem Zusammenhang gibt es in der Anlage zum Gesetz die nachfolgenden zwei Fußnoten zur B 87n:

"Es ist zu prüfen, ob die Maßnahme im Zusammenhang mit der Realisierung der VKE Neubau B 87n: A 14 AS Leipzig-Mitte - südlich Eilenburg im Zuge der Verknüpfung der B 87n an die B 2 durchgeführt werden kann."

"Die Festlegung einer geeigneten Trasse zwischen Leipzig und Eilenburg erfordert vertiefende Untersuchungen der nördlichen Variante A 14 AS Leipzig Mitte - südlich Eilenburg. Über den Fortgang der Untersuchungen bzw. Planungen ist regelmäßig zu berichten."

Damit stellt das Fünfte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes nur einen regionalen Bedarf für eine B 87n von Leipzig (**A 14 AS Leipzig Mitte**) bis an die Landesgrenze nach Brandenburg fest.

Der Landesentwicklungsplan Sachsen (LEP 2003) beinhaltet **keine** B 87n. Vielmehr sieht dieser noch eine Bundesautobahn A 16 als eine leistungsfähige Straße zwischen Mitteldeutschland und Mittelpolen vor.

"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."

Der Regionalplan Westsachsen hat auf der Grundlage des Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes das Ziel des Landesentwicklungsplan Sachsen angepasst und hat das Ziel einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung zwischen Leipzig nach Torgau aufgenommen. Der Regionale Planungsverband Westsachsen hat eine Teilfortschreibung zum geplanten Straßenbauvorhaben B 87n eingeleitet. Die Zielstellung der beabsichtigten Teilfortschreibung besteht darin, regionalplanerische Erfordernisse so zu ändern und zu ergänzen, dass das Vorhaben B 87n zwischen Leipzig (A 14) und der Landesgrenze Sachsen/Brandenburg befördert und zugleich eine belastbare Grundlage für die nachfolgenden Verwaltungsverfahren geschaffen wird. Mit dem Straßenbauvorhaben wird verkehrspolitisch u.a. die Absicht verfolgt, den Raum Torgau besser an das Oberzentrum Leipzig und an das Bundesautobahnnetz anzubinden. Weiterhin soll zugleich eine belastbare Grundlage für die nachfolgenden Verwaltungsverfahren geschaffen werden.

Wie bekannt, ist die beabsichtigte Teilfortschreibung des Regionalplanes Westsachsen zur B 87 noch **nicht** abgeschlossen. Nach erfolgter Anhörung und öffentlicher Auslegung nach § 6 Abs. 2 SächsLPIG sind zur geplanten Teilfortschreibung des Regionalplans Westsachsen ca. 2.000 Einwendungen und Stellungnahmen beim Regionalen Planungsverband Westsachsen eingegangen. Nach Auskunft des Regionalen Planungsverbandes Westsachsen werden alle in das Verfahren eingebrachten Einwendungen und Hinweise in den kommenden Monaten einer sachgerechten Abwägung unterzogen. Nach derzeitigen Informationen plant der Regionale Planungsverband Westsachsen frühestens im Frühjahr 2010 einen

eventuellen diesbezüglichen Satzungsbeschluss. Wie anlässlich der Informationsveranstaltung am 26. November 2009 vom Vertreter des Regionalen Planungsverbandes Westsachsen informiert, ist eine Änderung der beantragten Teilfortschreibung des Regionalplanes Westsachsen mit erneuter öffentlicher Auslegung sehr wahrscheinlich. Damit soll im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens das enorme bestehende Konfliktpotential für den Trassenvorschlag **"Abschnitt I: Variante I - Süd 1"** beseitigt werden.

Im Ergebnis der Prüfung der v.g. Gesetze und Pläne muss festgestellt werden, dass das ursprüngliche überregionale Ziel einer Fernverkehrsverbindung nach Osteuropa aufgegeben wurde und nunmehr die bessere Anbindung der Stadt Torgau an das Oberzentrum Leipzig als wesentlichstes Ziel der B 87n vorhanden ist. Diese Planungsänderung wird auch indirekt durch das Verhalten des Bundeslandes Brandenburg bestätigt. Das Land Brandenburg sieht keinen Bedarf für den Bau einer neuen vierspurigen B 87n und hat diesen auf seinem Territorium abgelehnt. Vielmehr realisierte das Land Brandenburg verschiedene Ortsumfahrungen und betrachtet damit das notwendige Handlungserfordernis auf der vorhandenen B 87 als erfüllt.

4 Raumordnerische Notwendigkeit

Die Anforderungen an die Raumordnungspolitik des 21. Jahrhunderts sind nicht mehr die des 19. bzw. 20. Jahrhunderts: Während damals der Neu- und Ausbau von Infrastruktur und Flächen im Vordergrund standen und nahezu alles auf Wachstum ausgelegt war, haben wir es heute und verstärkt zukünftig mit unterschiedlichen Schrumpfungs- und Wachstumstendenzen zu tun. Diesen wird das laufende ROV zur B 87n nicht gerecht.

Strukturschwache Regionen, wie hier Torgau, sollten vor allem Unterstützung im Bereich der Daseinsvorsorge und der regionalen Organisation des Öffentlichen Nahverkehrs erhalten. (Quelle: Wüstenrot Stiftung)

Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Wirtschaftlichkeit sind drei Aspekte die eine immer größere Rolle spielen, leider werden sie in der vorgelegten Planung nicht oder fehlerhaft berücksichtigt.

Das Erfordernis des Neubaus einer vierspurigen Bundesstraße mit Autobahn-Charakter ist auch unter dem Aspekt der demografischen Entwicklung im untersuchten Raum zu hinterfragen. Bei der Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans in der aktuell gültigen Fassung ging man noch von einem Wachstum des Verkehrsaufkommens aus. Neuere Untersuchungen¹ stellen diese Annahme in Frage und leiten daraus die Notwendigkeit von Anpassungen in der Verkehrswegeplanung ab.

Aus demografischer Perspektive gibt es dabei eine Reihe maßgeblicher Einflussfaktoren:

Rückgang der Gesamtbevölkerung

Für die Bundesrepublik insgesamt wird ein Rückgang der Bevölkerungszahl von 2005 bis 2030 um 2,5 % prognostiziert². Darüber hinaus gehen neuere

¹ Canzler, Weert / Hunsicker, Frank / Knie, Andreas / Peters, Jürgen (2009): Blockierte Moderne? Die Auswirkungen des demografischen und wirtschaftsstrukturellen Wandels auf die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland bis zum Jahre 2030. InnoZ-Baustein 4, Veröffentlichungsreihe des InnoZ, Berlin

² BBR (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (2008): Datentabelle Basisvariante Raumordnungsprognose 2025 sowie Sonderrechnung für die InnoZ GmbH. Unveröffentlicht. Bonn

Bevölkerungsprognosen von einem geringeren Zuwanderungssaldo aus, so dass schon bei einer Halbierung der jährlichen Nettozuwanderung im gleichen Zeitraum ein Rückgang der Gesamtbevölkerung Deutschlands um 6,4 % erwartet wird.

Regionaler Bevölkerungsrückgang

Tendenziell wird die Bevölkerung im untersuchten Raum zwischen Leipzig und der polnischen Grenze sogar stärker abnehmen als im deutschen Durchschnitt. Hauptursache ist der Wegzug vor allem jüngerer Menschen in wirtschaftlich attraktivere Regionen, so dass bereits jetzt die Anzahl zukünftiger Eltern rückläufig ist. Dieser Trend lässt sich auch nicht durch einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur umkehren. Im Gegenteil, es gibt Erkenntnisse, dass ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in strukturschwachen Räumen die Tendenz zur Abwanderung weiter verstärkt³, da durch die Abnahme des Raumwiderstands die Pendlerneigung zunächst zunimmt, mittelfristig aber ein Wegzug der Pendler erfolgt. Daraus ergibt sich bereits bei sonst gleichen Bedingungen ein Rückgang des Verkehrsaufkommens, da sowohl der Individualverkehr, als auch der Güterverkehr entsprechend abnehmen werden.

Änderung der Altersstruktur

Neben dem erwarteten allgemeinen Rückgang der Bevölkerungszahlen kommt es im betrachteten Zeitraum auch zu einer Verschiebung der Altersstruktur, die sich auch auf die erwarteten Verkehrsströme auswirkt. Dabei gibt es signifikante Unterschiede zwischen den verschiedenen Altersgruppen, primär bedingt durch die Lebensabschnitte Ausbildung, Erwerbsleben und Ruhestand. Es ist davon auszugehen, dass der Anteil der hochmobilen Altersgruppe der Erwerbstätigen tendenziell sinkt, wenn die geburtenstarken Jahrgänge aus den sechziger Jahren aus dem Berufsleben ausscheiden und in den Ruhestand wechseln. Zwar werden diese "jungen Alten" tendenziell stärker mobil sein als ihre Vorgängergeneration, allerdings wird dies vermutlich nicht den Rückgang der Zahl der Erwerbstätigen und deren Verkehrsleistung ausgleichen.

³ Knie, Andreas (2005): Das Auto im Kopf. Die Auswirkungen moderner Verkehrsinfrastruktur auf die Mobilität der Bevölkerung im ländlichen Raum. In: Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie, Jg. 53, H. 1, 59-69

Verfügbare Einkommen und Mobilitätskosten

Aufgrund der schon jetzt hohen Arbeitslosigkeit insbesondere in den ländlichen Regionen Nordwestsachsens und Südbrandenburgs ist davon auszugehen, dass die Renteneinkünfte, die in der betrachteten Region in 20 Jahren für einen immer größeren Teil der Bevölkerung die Haupteinkommensquelle sein werden, eine im nationalen Vergleich unterdurchschnittliche Höhe erreichen werden. Der rentenerhöhend wirksame Aspekt einer aus DDR-Zeiten resultierenden kaum unterbrochenen Erwerbsbiographie mit vielen Beitragsjahren verliert dagegen an Bedeutung.

Dem stehen aufgrund absehbar steigender Energiepreise weiter wachsende Mobilitätskosten gegenüber, so dass schon aus ökonomischen Gründen mit einer Verringerung des Verkehrsaufkommens im Individualverkehr gerechnet werden muss.

Die vorgelegte Planung vernachlässigt den demographischen Wandel und steht modernen Zielen der Raumordnung völlig entgegen.

5 Raumstrukturelle Wirkungen

Die in den Planungsunterlagen zum ROV enthaltene Raumverträglichkeitsprüfung soll die Vereinbarkeit der Planung mit den Vorgaben der Raumordnung ermittelt und bewertet werden. Diese Vorgaben der Raumordnung sind gemäß Raumordnungsgesetz und dem Gesetz zur Raumordnung und Landesplanung des Freistaates Sachsen in Raumordnungsplänen(Landesentwicklungsplan Sachsen und Regionalplan Westsachsen) enthalten.

Die Teilfortschreibung des Regionalplans Westsachsen zur B 87n soll nach Auskunft des Regionalen Planungsverbandes den Auftakt zu einer Reihe von Verwaltungsverfahren darstellen, die aufeinander aufbauen. An die Teilfortschreibung schließt sich das Raumordnungsverfahren in Zuständigkeit der Landesdirektion Leipzig an. Wir möchten an dieser Stelle nicht unerwähnt lassen, dass wir die - zumindest teilweise - parallele Durchführung der beiden Verwaltungsverfahren als rechtlich sehr bedenklich erachten. Denn damit war eine Einarbeitung der im Zusammenhang mit der Teilfortschreibung des Regionalplanes Westsachsen eingereichten 2.000 Einwendungen und Hinweise in die Planungsunterlagen zum Raumordnungsverfahren nicht möglich. Ob diese Verfahrensweise rechtlich zulässig und politisch zu verantworten ist, wird noch zu beurteilen sein.

Im Ergebnis der Prüfung müssen wir feststellen, dass die Trasse "Abschnitt I: Variante I - Süd 1" nicht mit den Zielen der Raumordnung übereinstimmt. Wie bereits zuvor dargestellt enthält der rechtskräftige Regionalplan Westsachsen keinen Trassenkorridor für eine Bundesstrasse B 87n. Mit dem 5. FstrAbÄndG wurde eindeutig die Abfahrt **Leipzig Mitte** gesetzlich festgeschrieben. Im Landesentwicklungsplan ist eine Trasse A16 von Leipzig nach Cottbus vorgesehen aber keine B 87n.

Damit ist keine Übereinstimmung mit den Zielen der Landesplanung festzustellen.

Das im Rahmen des ROV zur B 87n bei der Bewertung der Varianten und Variantenauswahl auf Seite 101 ff. die Formulierungen zur Teilfortschreibung des Regionalplanes Westsachsen zur B 87n so gewählt wurden, als wenn die Teilfortschreibung des Regionalplanes Westsachsen zur B 87n schon rechtskräftig beschlossen und die darin enthaltenen Zieländerungen damit beachtlich seien, befremden sehr. Da der Vorgang zur Teilfortschreibung des Regionalplanes Westsachsen zur B 87n sowohl dem Autobahnamt Sachsen und der Landesdirektion Leipzig sehr wohl bekannt sind, müssen wir - ohne derzeit eine abschließende rechtliche Würdigung vorgenommen zu haben - von einer versuchten Täuschung der Betroffenen und der Öffentlichkeit ausgehen.

Mit dieser Vorgehensweise machen die für das ROV Verantwortlichen deutlich, dass sie kein tatsächliches Interesse an der Meinung der Öffentlichkeit und an einem ordnungsgemäßen Verfahren zur Teilfortschreibung des Regionalplanes Westsachsen besitzen.

Auf Grund dieser Feststellung werden rechtliche und politische Verantwortlichkeiten zu klären sein.

6 Verkehrliche Beurteilung

Mit dem Bau der B 87n soll die schnellere Anbindung des Verkehrs aus Eilenburg und Torgau, Ortsdurchfahrten reduziert sowie insbesondere die Belastung der Stadt Taucha reduziert werden.

Die ausgewiesenen Belegungszahlen auf dem Abschnitt Leipzig - Taucha sind nicht repräsentativ für die Belegung der B 87, sondern ergeben sich aus dem Quell- und Zielverkehr der Stadt Taucha. Dies hat u.a. die Halbierung der Belegung im nachfolgenden Abschnitt bis Jesewitz zur Folge. Demzufolge wird eine wirksame Reduzierung des Verkehrs in der Stadt Taucha für alle dargestellten 3 Hauptvarianten bestritten. Mittlerweile wird dies auch durch aktuelle offizielle Äußerungen die Stadt Taucha bestätigt. Die Verkehrssituation in Taucha muss unabhängig von einer eventuellen Realisierung einer B 87n verändert werden. Demzufolge wird nachweislich ein mit dem Bau der B 87 verbundenes Hauptziel nicht erfüllt.

Den Bedarf für einen Trassenneubau für die B 87n mit einer "unzureichenden" Reisegeschwindigkeit auf einer vorhandenen und zwischenzeitlich gut ausgebauten B 87 zu begründen ist unklar und im Zeitalter des dringend notwendigen Klimaschutzes nicht nachvollziehbar .

Die prognostizierten Zahlen für 2020 sind nicht nachvollziehbar. Sie berücksichtigen nicht den dramatischen Bevölkerungsrückgang von bis zu 28% (Jahr 2050 gegenüber dem Basisjahr 2004) in der Region Torgau.

Gemäß den Angaben im Erläuterungsbericht ergibt sich für die 3 untersuchten Varianten im Abschnitt I folgendes Ergebnis:

- Die Variante I - Nord und die Variante I - Süd 1 erzielen deutlich höhere Verkehrsbelegungen sowie eine höhere Verkehrswirksamkeit als die Variante I - Süd 2.
- Die Verkehrswirksamkeit der Variante I - Nord sowie der Variante I - Süd 1 entsprechen der planerischen Intention und dem Ziel der Schaffung einer leistungsfähigen Fernstraßenverbindung, während die Variante I - Süd 2 dem nur ungenügend entspricht.

Mit diesen Feststellungen wird der Variante I Nord sowie der Variante I - Süd 1 die identische Verkehrswirksamkeit bescheinigt. Warum aber im Ergebnis der Untersuchungen der Verkehrswirksamkeit die Variante I - Süd 1 den Rang 1 und die Variante I Nord den Rang 2 erhält ist nicht begründet und falsch. Die beiden v.g. Varianten müssten für die verkehrlichen Wirkungen zumindest den gleichen Rang in der Bewertung erhalten.

Weiterhin ist auf die fehlende Darstellung der Auswirkungen der B 87n auf die Belastung der Hauptstraßen auf dem Gebiet der Stadt Leipzig und dessen enormen Konfliktpotential hinzuweisen. Der im Zusammenhang mit der Realisierung der B 87n entstehende Verkehrsfluss wird den innerstädtischen Straßenverkehr von Leipzig maßgeblich beeinflussen und die Lebensqualität der Anwohner erheblich beeinträchtigen. Diese negative Beeinflussung des schon jetzt sehr hohen Verkehrs in Leipzig und die negative Beeinträchtigung der Lebensqualität der Anwohner ist bei der vorgeschlagenen Variante I - Süd 1 besonders hoch. So ist z.B. die innerstädtische B 6 - Permoserstraße nur zweispurig ausgebaut. An der Permoserstraße ist eine umfangreiche Wohnbebauung vorhanden. Weiterhin ist diese schon jetzt durch regelmäßigen Stau und eine schlechte Verkehrssicherheit für Fußgänger gekennzeichnet.

Diese Sachverhalte werden in der Auswertung der verkehrlichen Wirkungen nicht berücksichtigt und sind damit fehlerhaft.

Eine ausreichende Prüfung eines 2-streifigen Ausbaus der vorhandenen B 87 mit Ortsumfahrungen unter Verwendung der vorhandenen Infrastruktur (Nullvariante) fehlt in den Planungen gänzlich. Damit ist die Planungsunterlage zum ROV lückenhaft und nicht für eine Entscheidung der verkehrlichen Notwendigkeit geeignet.

Hinsichtlich der verkehrswirksamen Abschnitte wird im Erläuterungsbericht im Abschnitt I die Gleichrangigkeit der Variante I - Süd 1 und Variante I - Nord behauptet. Begründet wird dies mit der Gleichwertigkeit der Anzahl und Lage der Knotenpunkte sowie der Abschnittslänge zwischen den Knotenpunkten "B 2 - B 87" bzw. "B 6 - B 107". Dabei wird offensichtlich bewusst außer Acht gelassen, dass bei der Variante I - Nord 5 Knotenpunkte bestehen und die derzeitige B 87 zwischen Jesewitz und Wölpern an die B 87n angebunden wird. Damit kann der (Pendel-) Verkehr dieser Orte von und nach Leipzig von der B 87n aufgenommen werden. Gleichzeitig erfolgt zwangsläufig eine Entlastung des Straßenverkehrs in der Stadt Taucha. Im Gegensatz dazu besitzt die Variante I Süd 1 im Abschnitt 1 nur 2 Knotenpunkte (Leipzig und Eilenburg) und damit nur einen langen verkehrswirksamen Abschnitt. Damit bestehen hinsichtlich der Wirksamkeit der verkehrswirksamen Abschnitte zwischen den beiden Trassenvarianten gravierende Unterschiede. In Auswertung dieser Unterschiede ist die Variante I - Nord eindeutig als erstrangig, gefolgt von der Variante I Süd 1 und Variante I Süd 2 anzusehen. Eine tatsächliche verkehrliche Notwendigkeit zum Bau der B87n ist auf Grund der beinhalteten Fehler und Lücken nicht nachgewiesen.

Ausdrücklich wird Vorrangigkeit der Variante I - Süd 1 hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen bestritten. Die beiden Trassen Variante I - Süd 1 und Variante I - Nord müssen für die verkehrlichen Wirkungen zumindest den gleichen Rang in der Bewertung erhalten.

Weiterhin wird die Gleichwertigkeit der Trassen Variante I - Süd 1 und Variante I - Nord hinsichtlich der verkehrswirksamen Abschnitte bestritten. Vielmehr ist die Variante I - Nord als erstrangig in die Bewertung auszuweisen.

Hinsichtlich der verkehrlichen Gesamtbeurteilung ist somit zusammenfassend festzustellen, dass die Variante I - Nord eindeutig die vorteilhafteste der drei untersuchten Varianten im Abschnitt I ist.

7 Straßenentwurf und Verkehrssicherheit

Die im Erläuterungsbericht behauptete Gleichwertigkeit der Varianten im Abschnitt I ist falsch. Die Variante I Süd 1 soll im Bereich der Anbindung der A 14 bis zur B 6 zwei Kleeblattknoten in sehr kurzer Entfernung erhalten. In diesem Zusammenhang soll zwischen A 14 und B 6 die B 87n 8 Fahrspuren erhalten. Durch die unterschiedlichen Verkehrsströme von zusammenfließenden und sich trennenden Verkehr auf kürzester Strecke würde eine komplizierte Fahr- und Straßensituation entstehen. Wenn man zusätzlich die prognostizierten Verkehrszahlen von über 40.000 KFZ/pro Tag in diesem Abschnitt berücksichtigt, ist die Variante I Süd 1 gegenüber der Variante I - Nord deutlich als risikoreicher einzuschätzen. **Demzufolge ist auch unter Beachtung der Verkehrssicherheit die Variante I - Nord als Vorteilhafteste zu bewerten.**

8 Raum- und Konfliktanalyse

Das Gebiet östlich der BAB 14 Abfahrt Ost erweist sich (lt. Planunterlagen Seite 32) als ein Bereich, mit sehr hoher Konfliktdichte (**sehr hoher Raumwiderstand**), die auf die hier vorhandene dichte Bebauung/Besiedelung sowie das linear vorhandene FFH-Gebiet „Partheaue“ zurückzuführen ist. Weiterhin schließt sich ein klimatisch raumbedeutsames Gebiet mit Frischluft- und Kaltluftentstehungsgebieten an. Eine Umsetzung bzw. Berücksichtigung dieses gravierenden Konfliktes in der Variantenauswahl der Trassen ist nicht erfolgt bzw. wird einfach falsch ausgelegt. Zitat (Seite 33): „Im Abschnitt zwischen BAB 14 und Eilenburg wurden 3 konfliktarme Korridore ermittelt“. Diese Aussage steht eindeutig im direkten Widerspruch zu der vorangegangenen Feststellung. Insbesondere ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass durch die Variante I Süd 1 direkt ein FFH Gebiet und weitere Landschaftschutzgebiete zerschnitten und das im Landkreis Leipzig dicht besiedelte Gebiet enorm beeinträchtigt wird.

In Auswertung der Grundlagendaten und der möglichen Vermeidung der Inanspruchnahme und wesentlichen Beeinträchtigung des FFH - Gebietes "Partheaue" ist die Variante I - Nord die konfliktärmste Trasse mit dem geringsten Raumwiderstand im Abschnitt I. Die vorgenommene Abwägung in den Planungsunterlagen ist somit fehlerhaft.

9 Hauptvariantenvergleich (Anlage 3 zum Erläuterungsbericht)

Ein ROV dient der Beurteilung und Optimierung von Standort- und Trassenalternativen (§ 15 Abs. 1 ROG). Es dient nicht dem Vergleich verschiedener Trassenalternativen unter allen denkbaren Gesichtspunkten, sondern muss unter dem Blickwinkel der Raumverträglichkeit erfolgen und im Ergebnis verdeutlichen, welche Alternative mit den Erfordernissen der Raumordnung zu vereinbaren sind. Dem genügt das durchgeführte ROV nicht. Neben den raumstrukturellen Wirkungen wurden die Kriterien verkehrliche Wirkung, Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit mit bewertet. Diese Kriterien sind keine Ziele oder Grundsätze der Raumordnung und führen zu einem falschen Ergebnis.

Raumstruktur:

Hier werden bei der Variante I Süd 1 die Landschaftsschutzgebiete und das FFH-Gebiet einfach nicht bewertet. Die Rangfolge ist somit fehlerhaft. **Als günstigste Trasse ist die Variante I - Nord zu bewerten.**

Die Bewertungskriterien Verkehr und Verkehrssicherheit dürfen hier keine Rolle spielen.

Die Bewertung des Bereiches Umwelt ist falsch. Dies wird nachfolgend weiter detailliert erörtert.

Zur dargestellten Wirtschaftlichkeit, welche im ROV keine Rolle spielen dürfte, kommen bei der Bewertung große Zweifel auf. Wie kann die Trasse mit den meisten Brücken und höchsten Ausgleichsmaßnahmen die wirtschaftlichste sein? Wie bereits zuvor beschrieben sind die, bei Realisierung der Variante I Süd 1, notwendigen Investitionen für den innerstädtischen Ausbau der B6 und B 6/ B 87 in Leipzig vollständig unterschlagen worden.

Im Ergebnis muss der Trassenvorschlag im Hauptvariantenvergleich ganz eindeutig Variante I - Nord heißen.

10 Kostenschätzung und Wirtschaftlichkeit (Abschnitt I)

Die Kostenschätzung zu Variante I Süd 1 ist fehlerhaft. Die Brückenlängen sind falsch angegeben und die Folgekosten für den innerstädtischen Ausbau der B6 Leipzig- Permoser Straße sowie der B 6/ B 87 bis zur Brandenburger Brücke fehlen. Des Weiteren fehlt die Erhöhung der 220 KV und 380KV Leitung. Der pauschale Ansatz der Ausgleichskosten wird als zu gering eingeschätzt. Die mehrfach notwendige Leitungsverlegung der Hauptwasserleitung "Ostringleitung" und die damit verbundenen erheblichen Investitionskosten wurden nicht berücksichtigt. Ob weitere Leitungsverlegungen, eventuell auch von anderen Medien, erforderlich sind wäre noch zu prüfen.

In den gutachterlichen Unterlagen werden mehrfach effektive Schallschutzmaßnahmen gefordert.

Zitat:

„Bis zur Planfeststellung bedarf es einer Konkretisierung der Lage und Dimensionierung von Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte der 16.BImSchV. Dies betrifft besonders die ortsnahen Trassenführungen bei Panitzsch, Eilenburg, Bunitz, Mockrehna und Reptitz.“

Daraus entsteht ein weiterer, nicht zu vernachlässigender Kostenfaktor, der im dichtbesiedelten Gebiet der Variantenvorschläge Süd 1 und Süd 2 deutlich höher ausfallen sollte, als in der vergleichsweise wenig durch Wohnansiedlungen betroffenen nördlichen Variante. Die Kostenschätzung weist aber allen Teilabschnitten pauschale Summen zu, was als fehlerhaft zu bewerten ist.

Die Wirtschaftlichkeit ist eines der Hauptkriterien, die zum Vergleich der Varianten herangezogen werden. Eine Überprüfung der Berechnungen hat zu erheblichen Abweichungen geführt. Die Kostenberechnung der verschiedenen Varianten lässt erhebliche Unstimmigkeiten erkennen.

Berücksichtigt man alle Kostenfaktoren kommt man zu Netto-Mehrkosten in einer Höhe von ca. 23 Mio. € für die Variante I Süd 1 des Abschnitts I. Somit würde die Variante I - Süd 1 ca. 128,5 Mio. € kosten und wäre deutlich teurer als die bewertete Variante I - Nord.

11 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und Sondergutachten

Eine flächendeckende Kartierung hat nicht stattgefunden, Daten wurden lediglich aus Untersuchungen aus zurückliegenden Jahren zusammengetragen.

In den Sondergutachten wurde gleichfalls keine flächendeckende Kartierung vorgenommen. Daten, die nicht zur Verfügung standen, wurden auch nicht durch Nachkartierungen durch die beauftragten Büros komplettiert.

Neben methodischen Fehlern bei der Bewertung der Umweltbelange sowie deren Zusammenstellung in der Gesamtbewertung enthält die UVS im Bewertungsbericht fachliche Fehler bei den einzelnen Umweltbelangen.

Die Bewertungsmatrix der Schutzgüter in Punkt 4.4.1 (Seite 118) kann so nicht akzeptiert werden, sie macht nicht kenntlich, wie die Ziele und Grundsätze in die Rangermittlung wertmäßig eingeflossen sind. Auch rein mathematisch ist sie falsch. Geht man davon aus, dass die Schutzgüter über ein Punktesystem zu bewerten sind, mit einer Rangfolge von 1- 3 Punkten, dann können nicht zweimal 3 Punkte vergeben werden- bei gleicher Wertigkeit. In diesem Fall können nur jeweils 2,5 Punkte vergeben werden. Das führt zu einem mathematisch korrekten Ergebnis, welches in nachfolgender Tabelle ersichtlich ist.

Schutzgut	V. 1 (Nord)	V. 2 (Süd 1)	V. 3 (Süd 2)
Mensch	1	3	2
Fauna Flora	2,5 (1)	1(2,5)	2,5
Boden	2,5	1	2,5
Wasser	1	2	3
Luft Klima	2	3	1
Landschaft	1	2 (2,5)	3(2,5)
Kultur	2(1)	1(2,5)	3(2,5)
Gesamtbewertung	12(9,5)	13(16,5)	17(16)
Rangfolge	Vorzugsvariante	Platz 3	Platz 2

Die Berichtigung der oben angeführten Fehler führt dazu, dass die Variante I - Nord die höchste Umweltverträglichkeit für den Bau einer B 87n besitzt. Hier sind weniger Siedlungsbereiche (Menschen) vom Lärm betroffen, das FFH-Gebiet "Partheaue" wird nicht zerschnitten und die Endmoränenlandschaft mit einem in der Region einmaligen unzerschnittenen störungsfreien Raum sowie die Kulturgüter prähistorischer Siedlungsgebiete bleiben erhalten.

Dies zum Anlass nehmend sind grundsätzlich die vorgenommenen Bewertungen zu hinterfragen. Wie kann ein durch die EU ausgewiesenes FFH- Gebiet bei der Bewertung Fauna, Flora die wenigste Punktezahl erhalten? Des Weiteren fehlt in der Betrachtung die Wertschätzung des unzerschnittenen störungsfreien Landschaftsraumes der Endmoräne. So müssen bei dem Kriterium "Landschaft" die Punkte der Varianten 2 und 3 geteilt werden, da beide Varianten die Endmoräne zerschneiden (siehe Punkte in Klammern). Außerdem stellt der Raum nordöstlich von Taucha einen wichtigen Lebensraum für eine Vielzahl von Brutvogelarten dar, auch diese Tatsache findet keinen Niederschlag in der Bewertungsmatrix.

Weiterhin ist auch die Bewertung des "Kulturgutes" anzuzweifeln, da nachweislich das Land der Parthe schon in prähistorischer Zeit besiedelt war. Bei den Fundstellen handelt es sich um bronzezeitliche Grab- und Siedlungsfunde (1900-650 vor Christus), jedoch auch um altsteinzeitliche Funde am Schwarzen Berg bei Taucha.

Die Braunkohlefelder in der Variante Nord werden nur von den Untervarianten teilweise tangiert und sind nicht als Vorbehaltsgebiete ausgewiesen.

Der Untersuchungsraum der Variante I - Nord ist schon jetzt durch die Querung mehrerer Kreisstraßen zerschnitten, dagegen wird der Untersuchungsraum in den Varianten I - Süd 1 und Süd 2 nur von einer Straße gequert. Es handelt sich hier also um unterschiedliche Qualitäten die in der Wichtung unbeachtet bleiben.

Schutzgut Mensch

Die Kartierungsergebnisse speziell für die Trasse Variante I - Süd 1 sind mangelhaft. Nicht vorliegende oder veraltete Kartierungserhebungen wurden nicht aktuell überarbeitet.

So wurde zum Beispiel das Gebiet der ehemaligen Trabrennbahn in Panitzsch als Erholungsfläche nicht aufgenommen und der mit dem Bau der B87n verbundene Verlust an Erholungs- und Freizeitflächen nicht gewürdigt. Die Querung der sächsischen Fernreitroute, der Verlust des Rundreitweges im Bereich Sehlis sowie die Kappung der Reitwege von Panitzsch nach Sehlis werden einfach so hingenommen und nicht bewertet. Funktionsbeeinträchtigungen der Wohngebiete durch Schall sind in Panitzsch nicht korrekt ermittelt worden.

In der Karte Auswirkung der Trasse auf das Schutzgut Mensch **fehlen** die Vorbelastungen durch Emmissionen der vorhandenen Trassen BAB 14 und B6 auf das Gebiet Panitzsch. Eine Untersuchung der Isophonen- Überlagerung durch 3 stark belegte Straßen (BAB 14, B 6 neu und B 87neu) und deren Auswirkung auf das Schutzgut Mensch fehlt. Die BAB 14 wird gegenwärtig 6- streifig ausgebaut und die B 6 neu ist erst seit wenigen Jahren in Betrieb, beide Trassen wurden als Lärmemittenden nicht in der vorgelegten Planung berücksichtigt.

Wir fordern die logarithmische Addition der Isophonen aller vorhandenen Lärmquellen und deren bildliche Darstellung für den gesamten Ortsteil Panitzsch.

Die Lärmbelastung in den Dorfgebieten ist zwar dargestellt, muss aber angemahnt werden, da tatsächlich die Dorfgebiete als Wohngebiete fungieren und die alten Bauernhöfe nicht oder nur zum Teil Gewerbestandorte sind und vorrangig der reinen Wohnnutzung dienen. Somit sind bei der Betrachtung der Lärmbelastung auch Sehlis und Panitzsch mit den erhöhten Vorsorgewerten für Wohngebiete zu betrachten.

Da mit der vom Autobahnamt Sachsen im Abschnitt I vorgeschlagenen Trassenauswahl Variante I - Süd 1 ausgerechnet das Gebiet zur Realisierung einer faktischen Autobahn "B 87n" vorgeschlagen wird, das von den drei Hauptvarianten das am dichtesten besiedelste ist und damit eine hohe Anzahl von Menschen direkt betroffen sein werden, möchten wir auf die als Anlage zu unserer Stellungnahme

beigefügten Darstellungen zu neuen medizinische Erkenntnissen hinsichtlich der von Lärm verursachten Krankheiten bei Menschen verweisen.

In einer Gesamtbetrachtung ergibt sich bei der Variante I - Süd 1 die größte Belastung durch Lärm auf Wohngebiete bzw. das Schutzgut Mensch. Die erfolgte Variantenauswahl in den Planungsunterlagen ist somit fehlerhaft.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Datengrundlagen aus dem Jahr 2007 und Sondergutachten aus 2008, welche zum Teil unvollständige Daten enthalten wurden nicht durch Nachkartierungen vervollständigt. Ein Funktionsverlust von 25 ha und eine Funktionsminderung auf weiteren 280 ha für Brut- und Rastvögel sowie die Möglichkeit der Kollision mit Vögeln und Fledermäusen kann nicht verhindert werden. Gemäß der vorliegenden Umweltverträglichkeitsstudie sind die Auswirkungen auf die Fledermäuse ausschlaggebend für die Abwertung der Variante I - Nord, während bei der Variante I - Süd 1 Fledermäuse in der Endbewertung **keine** Rolle spielen.

Ein räumlicher Ausgleich für den v.g. Funktionsverlust ist nicht möglich, ein monetärer Ausgleich kann nicht akzeptiert werden. Die Querung des FFH- Gebietes "Partheaue" sowie die Zerschneidung zweier rechtskräftig ausgewiesener Landschaftschutzgebiete wird u.E. in der Umweltverträglichkeitsstudie - zumindest grob fahrlässig - falsch beurteilt, so dass es zu einem falschen Ergebnis beim Variantenvergleich kommt.

Schutzgut Boden

Hier wird bei der Variante I - Süd 1 das Endmoränengebiet als Archiv der Naturgeschichte überhaupt nicht bewertet. Vor allem die „NICHT-Wiederherstellbarkeit“ dieses Gebietes wurde außer Acht gelassen.

Die in der Umweltverträglichkeitsstudie angeführte hohe Bodenwertzahl von über 70 Punkten für die Variante I - Nord entspricht nicht der Bodenwertermittlung, welche für alle Böden im Planungsabschnitt I bei 51- 70 Bodenwertpunkten liegt.

Schutzgut Wasser

Bei der Variante I - Süd 1 werden zwei Gewässer I. Ordnung gequert. Der Eingriff ist bei dieser Trassierung also größer als bei Variante I - Nord. **Es sind 16,2 ha Überschwemmungsgebiet betroffen, dies ist entsprechend Sächsischen Wassergesetz nicht zulässig.**

Klima Luft

Als klimatische Belastungsräume gelten alle Siedlungsräume größer 1 km². Sogenannte Ausgleichsräume sind Flächen die durch ihre Beschaffenheit dazu beitragen klimatisch belastete Räume vor Überhitzung und Luftverunreinigung zu schützen. Diese Räume werden in Kaltluftentstehungsgebiete und Kaltluftbahnen usw. unterteilt. Panitzsch ist zum Beispiel durch seinen hohen Versiegelungsgrad und Verkehrsbelastung der B 6 und der B 6n ein vorbelasteter Raum. Als Ausgleichsgebiet ist hier der Raum östlich von Taucha und südwestlich von Borsdorf im Regionalplan Westsachsen festgeschrieben. Die Niederungsbereiche der "Parthe" stellen wichtige Abflussbahnen für die Kaltluft sicher. Die Variante Nord NV3 umgeht klimatisch bedeutsame Räume, wurde aber fälschlicherweise schon frühzeitig aus der Betrachtung ausgeschlossen. Die Bewertung in der Umweltverträglichkeitsstudie ist somit fehlerhaft.

Eine Zerschneidung dieses bioklimatisch bedeutsamen Auen- und Hügellandes wird abgelehnt, da diese Funktion nicht ausgleichbar ist.

Landschaft

Bei der Bewertung des Schutzgutes Landschaft stehen als erstes ästhetische Aspekte im Vordergrund. In diesem Zusammenhang ist es schon sehr bemerkenswert, dass in der Umweltverträglichkeitsstudie die in der Region einmalig schöne Hügellandschaft der Endmoräne überhaupt keine Würdigung erfährt.

Wir lehnen eine Zerschneidung dieses einzigartigen Landschaftsraumes ab, da dieser unwiederbringlich zerstört würde.

Siedlungs –und Freiraumstruktur

Mit der B87 ist eine leistungsfähige Trasse vorhanden. Eine neue Zerschneidung regionaler Grünzüge und Grünzäsuren kann durch die Nullvariante und der Realisierung von Ortsumfahrungen im Bereich zwischen Taucha und Eilenburg verhindert werden.

Gemäß Regionalplan Westsachsen sind die Bereiche östlich von Taucha und um Borsdorf als regionale Grünzüge festgeschrieben, dass heißt sie sind von Bebauung und anderen funktionswidrigen Nutzungen freizuhalten.

FFH Verträglichkeitsprüfung für DE 4540-301

Vorwegzunehmen ist hier, dass die B87n ohne eine Berührung der NATURA 2000 Gebiete möglich ist, entweder über den Ausbau der vorhandenen B 87 oder bei Realisierung der Variante I - Nord.

Die vorliegende FFH- Verträglichkeitsprüfung beschreibt und bewertet auf der Grundlage technischer und naturschutzfachlicher Daten die möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf das FFH- Gebiet „Partheaue“. Eine der Rechtsgrundlagen ist die FFH- Richtlinie 92/43EWG.

Die in der Umweltverträglichkeitsstudie und den Sondergutachten verwendeten Kartierungsdaten sind sehr lückenhaft und veraltet, so dass auf einer falschen Datengrundlage gearbeitet wurde.

Entsprechend der o.g. Richtlinie hat die **Erhaltung der Unzerschnittenheit** und funktionalen Zusammengehörigkeit der Lebensraumtypen eines Gebietssystemes nach NATURA 2000 und die **Vermeidung von inneren und äußeren Störungseinflüssen** auf das Gebiet besondere Bedeutung.

Die Realisierung des vom Autobahnamt Sachsen vorgenommenen Trassenvorschlages Variante I - Süd 1 im Abschnitt I führt zur Zerschneidung des gut ausgeprägten LRT 3260 (Fließgewässer mit Unterwasservegetation) und der Entwicklungsfläche des LRT 6510 (Magere Flachlandmähwiesen) sowie zu erheblichen Beeinträchtigungen der charakteristischen Arten dieser Lebensräume, wie Eisvogel und gebänderte Prachtlibelle, Braunkehlchen, Schafstelze und Säbeldornschrecke.

Der Totalverlust sowie die Zerschneidung und Verinselung von Habitaten und dauerhafte Immissionen führen zu einer **nachhaltigen** Reduzierung des Arteninventars.

Die aufgeführten Schadensbegrenzungsmaßnahmen können eine **erhebliche Beeinträchtigung** bzw. den Verlust von Flora und Fauna und den Funktionsverlust von Flächen nicht verhindern. Der günstige Erhaltungszustand für das Erhaltungsziel des Gebietes wird nachhaltig eingeschränkt und beeinträchtigt.

Die Planung der B87n verstößt somit mit den Varianten I - Süd 1 und Süd 2 eindeutig gegen den Grundsatz der o.g. Richtlinie und EU-Recht. Der Rechtsfehler ist für das ROV und den Vergleich der Trassenvarianten erheblich, da die Voraussetzungen für eine Ausnahme für die Südvariante nicht vorliegen.

Eine Ausnahme setzt voraus, dass zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses sind, keine zumutbaren Alternativen vorhanden sind und die Sicherung der Funktion des NATURA 2000 Gebietes vorgesehen ist. Alle drei aufgeführten Voraussetzungen sind nicht erfüllt.

Zusammenfassung

Im Ergebnis der durchgeführten Prüfungen der ausgelegten umfangreichen Antragsunterlagen zur B 87n ist festzustellen, dass diese Planungen unvollständig sind und deren Schlussfolgerungen **grob fehlerhaft** und **möglicherweise rechtswidrig** sind.

Die vorgelegte Planung zu o. g. Vorhaben lässt erhebliche Untersuchungs- und Bewertungsdefizite erkennen. Die Planung erweckt insbesondere im Abschnitt I den Eindruck eines interessen geleiteten und nicht ergebnisoffenen Verfahrens. Die Art und Weise der Trassenbewertungen im Abschnitt I lässt eine schon vor der Teilfortschreibung des Regionalplanes Westsachsen und den Ergebnissen des durchgeführten Variantenvergleich im Raumordnungsverfahren feststehende Vorzugstrasse (Variante I - Süd 1) vermuten. Die eventuellen Gründe für dieses ggf. rechtswidrige Verhalten sind nicht bekannt.

Sollten hier insbesondere eventuelle Interessen der Stadt Leipzig einseitig berücksichtigt werden, möchten wir darauf hinweisen, dass die B 87n überregionale Verkehrsströme zwischen der A 14 und Torgau lenken soll. Dass die Stadt Leipzig mit der Favorisierung der Süd 1 Variante versucht ihr innerörtliches Verkehrsproblem der B6 (Permoser Straße) im Abschnitt zwischen Torgauer Straße und Brandenburger Straße zu lösen, kann wohl kein geltendes Argument für die Trassenwahl sein. Die Begründung der Stadt Leipzig, dass mit Variante Süd 1 die beste Entlastung für die Stadt Taucha erfolgt, ist nachweislich falsch und steht auch der Stellungnahme der Stadt Taucha entgegen, welche die Variante Süd 1 ablehnt.

Zusammenfassend bestreitet die Bürgerinitiative zum Erhalt der Parthenaue und Endmoränenlandschaft e.V. die Richtigkeit der Ergebnisse der Planungsunterlagen zum Raumordnungsverfahren B 87n und lehnt die für den Trassenabschnitt I behauptete vorteilhafteste Variante I - Süd 1 ausdrücklich ab. Nur der guten Ordnung halber weisen wir schon jetzt darauf hin, dass wir auch eine eventuelle Favorisierung der Variante I - Süd 2 im Abschnitt I entschieden ablehnen.

Unabhängig von den vorgenannten Einwendungen möchten wir ausdrücklich darauf hinweisen, dass aufgrund des bereits existierenden sehr guten Straßennetzes sowie zukünftig stark sinkender Bevölkerungszahlen in der Region Torgau eine neue vierspurige Bundesstraße B 87n mit Autobahncharakter nicht erforderlich ist.

Aufgrund der derzeit noch laufenden Teilfortschreibung des Regionalplanes Westsachsen zur B 87n und deren wesentlichen Einflussnahme auf das Raumordnungsverfahren zur B 87n ist das eröffnete Raumordnungsverfahren zur B 87n möglicherweise rechtswidrig.

Das im Rahmen des ROV zur B 87n bei der Bewertung der Varianten und Variantenauswahl die Formulierungen zur Teilfortschreibung des Regionalplanes Westsachsen zur B 87n so gewählt wurden, als wenn die Teilfortschreibung des Regionalplanes Westsachsen zur B 87n schon rechtskräftig beschlossen und die darin enthaltenen Zieländerungen damit beachtlich seien, befremden sehr. Da der Vorgang zur Teilfortschreibung des Regionalplanes Westsachsen zur B 87n sowohl dem Autobahnamt Sachsen und der Landesdirektion Leipzig sehr wohl bekannt sind, müssen wir - ohne derzeit eine abschließende rechtliche Würdigung vorgenommen zu haben - von einer versuchten Täuschung der Betroffenen und der Öffentlichkeit ausgehen.

Mit dieser Vorgehensweise machen die für das Raumordnungsverfahren Verantwortlichen deutlich, dass sie kein tatsächliches Interesse an der Meinung der Öffentlichkeit und an einem ordnungsgemäßen Verfahren zur Teilfortschreibung des Regionalplanes Westsachsen besitzen. Auf Grund dieser Feststellungen werden rechtliche und politische Verantwortlichkeiten zu klären sein.

Wir fordern deshalb, das von der Landesdirektion Leipzig eröffnete Raumordnungsverfahren für das Vorhaben B 87n wegen erheblichen Falschdarstellungen in den Planungsunterlagen zum Raumordnungsverfahren zur B 87n **unverzüglich abubrechen**.

Auf Grund sämtlicher zuvor genannter Sachverhalte lehnt die Bürgerinitiative zum Erhalt der Parthenaue und Endmoränenlandschaft e.V. die Fortführung des Raumordnungsverfahrens der B 87n strikt ab.

Mit freundlichen Grüßen

Bürgerinitiative zum Erhalt der Parthenaue
und Endmoränenlandschaft e.V.

Mathias Leutert

Henning Schmidt
Vorstand

gez. Leo von Sahr

Anlage:

Gesonderte Stellungnahme zum Schutzgut Mensch