

BUND e.V. – Henriettenstraße 5 – 09112 Chemnitz

Regionaler Planungsverband Leipzig–West Sachsen
Regionale Planungsstelle
Kennwort „B 87n“
Bautzner Str. 67
04347 Leipzig

Vorab per E-Mail: friedrich@rpv-west Sachsen.de

Chemnitz, am 03. September 2010

**Stellungnahme des BUND Landesverband Sachsen e.V. zur Teilfortschreibung des
Regionalplans West Sachsen zum „Straßenbauvorhaben B 87n Leipzig (A14) –
Landesgrenze Sachsen/Brandenburg“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit im Rahmen o.g. Verfahrens nach § 51 SächsNatSchG
seitens unserer anerkannten Naturschutzvereinigung Stellung zu nehmen.

Grundsätzliche Hinweise und Einwendungen

Die Planung der B 87n erfolgt ohne die von uns angemahnte Untersuchung und Nachweis des
tatsächlichen Bedarfs im Rahmen eines integrierten, alle Verkehrsträger einbeziehenden
Verkehrskonzepts, ohne ausreichende Würdigung und Abwägung der angestrebten Entwicklung
des betroffenen Raumes. Insofern behält unsere Stellungnahme vom 24.9.2009 inhaltlich seine
Gültigkeit zumal in diesem Jahr periodisch wiederkehrende Verkehrszählung erfolgen sollte.

Des Weiteren ist zu bemerken, dass der angedachte vierspurige Ausbau und Verlauf der Trasse
mit dem Ziel 10.12. des Landesentwicklungsplanes (Leipzig – Mittelpolen) in Art und Umfang
nicht mehr in Richtung und über das Gebiet des Landes Brandenburg erfolgen sollte, da dort die
entsprechende Weiterführung nicht mehr vorgesehen ist.

Zu beiden Sachverhalten verweisen wir auch auf unsere Stellungnahme zum Raumordnungs-
verfahren in der Sache.

Mit der Erweiterung des Planungskorridors nach Norden korrespondiert dieser wiederum
zunehmend mit einer Maßnahme auf dem Gebiet des Landes Sachsen–Anhalt, welches als 4-
spuriger Neubau einer B6n in großen Teilen bereits realisiert ist und im Bereich Bad Dübener
Mulde queren, und bis Torgau weiterführen soll. Insofern verstärkt sich der Eindruck, dass
sowohl aus jeweils landes- als auch aus regionalplanerischer Sicht unterschiedliche Sichtweisen
an Bedarf und Trassenführung von länderübergreifenden Maßnahmen des Bundesverkehrswege-
planes in Realisierung gebracht werden sollen oder gebracht werden,

die jede für sich allein genommen als auch insgesamt betrachtet, keine einheitliche materielle Planungsgrundlage haben, die solche Eingriffe in Natur und Landschaft rechtfertigen.

Wir mahnen daher nochmals ein Verkehrskonzept für die Region an, welches alle Verkehrsträger berücksichtigt und sich an der Realität orientiert. Eine ständige Teilfortschreibung je nach Realisierungsbedarf oder –fortschritt bei einzelnen Verkehrsprojekten (z.B. Citytunnel) wird einer planerischen Gesamtbetrachtung der Verkehrsentwicklung der Region auf Dauer nicht gerecht. Erst dieses ermöglicht eine Gesamtbetrachtung aller zur Disposition stehenden Belange und deren Abwägung in Gänze.

Somit steht die Änderung zur Planung der B 87n damit nach wie vor im Widerspruch zu dem Hauptanliegen und zum Leitbild des Regionalplans Westsachsen sowie zu den dort formulierten Grundsätzen und einer an der Realität zu messender Planung.

Einzelhinweise/Einwendungen

1. Die Bundesregierung hat angesichts der Neuverschuldung alle Straßenbauprojekte, für die nicht bereits Aufträge vergeben sind, auf Eis gelegt. Da derzeit nicht einmal die Kosten zum Unterhalt der vorhandenen Straßen aufgebracht werden können, ist in einem Zeithorizont von 10 bis 15 Jahren nicht mehr mit einer Realisierung des Bundesverkehrswegeplans und daraus resultierenden Neubauten der hier geplanten Größenordnung zu rechnen. Trotzdem setzt der Regionale Planungsverband seine Aktivitäten zur Fortschreibung des Regionalplans unbeirrt fort. Hier werden Steuermittel verschwendet und sinnlos Papiermüll erzeugt, da sowohl die soziologischen wie auch die ökonomischen und ökologischen Gegebenheiten in 10 bis 15 Jahren eine völlige Überarbeitung der heute erstellten Regionalplanung erforderlich machen. Der Regionale Planungsverband ist also eine reine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme und verschlingt Gelder, die die Kommunen an anderer Stelle dringend benötigen.

2. Die ökologisch hochempfindliche Partheaue liegt nach wie vor in dem Korridor für die Trasse und soll zerschnitten werden, wenn sog. übergeordnete verkehrstechnische Erfordernisse dies verlangen.

3. Das Verkehrsaufkommen rechtfertigt keinen Ausbau bzw. Neubau einer vierspurigen autobahnähnlichen Trasse. Die Verkehrszählungen, auf denen die Konzeption der Straße beruht, sind veraltet und entsprechen in keiner Weise den heutigen Gegebenheiten. Gleiches gilt für die Prognose der zu erwartenden Verkehrsbelastung. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen wird wesentlich niedriger als bislang angenommen ausfallen und rechtfertigt nicht einen unausgleichbaren Eingriff in den Naturhaushalt.

4. Die heute bereits bestehende Gefährdung des Trinkwassers durch Kontaminierung des Grundwassers mit Schadstoffen in Folge von Havarien im Trinkwasserschutzgebiet westlich von Eilenburg wird durch erhöhtes Verkehrsaufkommen und höhere Geschwindigkeiten wesentlich vergrößert.

3. Das Schutzgut Mensch ist durch eine erhöhte Lärmbelästigung gefährdet. Schon jetzt ist die Lärmbelästigung der Anwohner, speziell im Gebiet von Wedelwitz, die Gartenanlagen südlich der B87 sowie der Anwohner von Eilenburg-Ost und dem Ort Sprotta-Siedlung immens.

4. Das Projekt stellt für mehrere FFH- (FFH 064E_4342-301 Elbtal zwischen Mühlberg und Greudnitz, FFH_065E_4340-302 Vereinigte Mulde und Muldeauen, FFH_211 4541-302 Wölperner Torfwiesen, FFH_212 4540-301 Partheaue, FFH_191 4344-301 Dünengebiet Dautzchen-Döbrichau und FFH 190 4344-304 Döbrichauer Wiesen) und SPA- Gebiete (DE 4342-452 Elbaue und Teichgebiete bei Torgau, DE 4545-452 Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg, DE 4340-451 Vereinigte Mulde, DE 4342-451 Dübener Heide und DE 4543-451 Dahleener Heide) eine erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigung dar, damit ist dieses Projekt nach EU-Recht nicht genehmigungsfähig.

Fazit

Der BUND Sachsen kann der Teilfortschreibung in der vorliegenden Form nicht ansatzweise mangels materieller Planungsvoraussetzungen zustimmen und schlägt nach wie vor eine ergebnisoffene Erarbeitung eines schlüssigen Verkehrskonzepts unter Einbeziehung aller Verkehrsträger auf der Basis aktueller Realitäten und demografischer, wirtschaftlicher und regionalplanerischer Entwicklungsprognosen gerade auch unter Berücksichtigung ökologischer und ökonomischer Nachhaltigkeit vor.

Mit freundlichen Grüßen



Wolfgang Riether
Landesgeschäftsführer

BUND für ein lebenswertes Sachsen