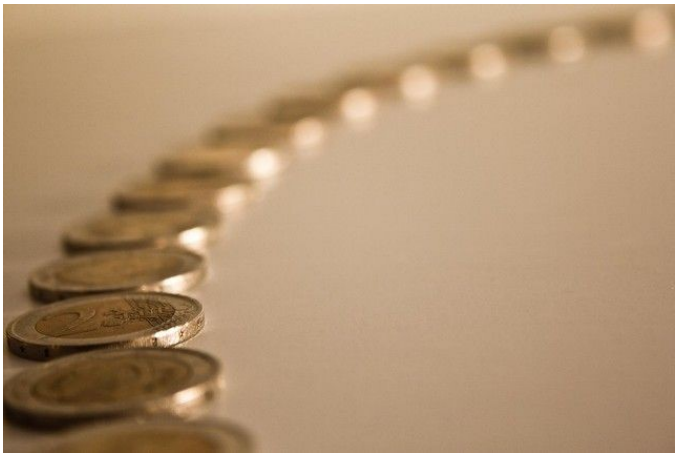
B87 im Dialog

Nutzen und Kosten - Bestandsnahe Variante

2. Online-Dialog: Zwischenergebnisse der Planungswerkstätten



Worum geht's bei dem Thema?

Für die Genehmigungsfähigkeit einer neuen Straße durch das Bundesverkehrsministerium spielt das Verhältnis zwischen dem zu erwartenden Nutzen und den mit dem Bau und Betrieb entstehenden Kosten eine entscheidende Rolle. Nur wenn der Nutzen einer Baumaßnahme den Kosten gerecht wird, hat eine mögliche Lösung die Chance zur Umsetzung zu gelangen.

Wie unter dem Thema „Verkehrliche Wirkung" erläutert, wird die Entlastung der Stadt Taucha vom Durchgangsverkehr angestrebt. Nur bei einer Lösung, die dieses Ziel wirkungsvoll erreicht, können auch hohe Kosten zur Realisierung gerechtfertigt sein. Insofern kann auch eine insgesamt teurere Variante besser sein als eine günstigere, wenn sie gleichzeitig zu einem höheren Nutzen führt.

Die verkehrliche Wirkung im Sinne des Planungsziels ist bei beiden hier diskutierten Varianten gegeben, wenn auch unterschiedlich ausgeprägt. Daher soll im Folgenden auf das Kostenverhältnis der untersuchten Varianten geschaut werden. Eine belastbare Kostenschätzung kann zu diesem frühen Planungszeitpunkt noch nicht vorgenommen werden. Hierzu bedarf es tiefergehender Untersuchungen.

Schreiben Sie uns unten auf dieser Seite Ihren Kommentar.

Vorteile der bestandsnahen Variante

Die bestandsnahe Variante weist ggü. der Südvariante den höheren verkehrlichen Nutzen auf und ist auf kürzesten Wegen erreichbar. Die Gesamtlänge der neu zu bauenden Trasse ist deutlich kürzer als bei einer Variante südlich von Taucha.

Nachteile der bestandsnahen Variante

Da die entlastenden Effekte bei einer bestandsnahen Variante durch eine Untertunnelung des Stadtgebiets wirkungsvoll erreicht werden sollen, ist mit hohen Kosten durch den Bau des Tunnels zu rechnen. Da ein Tunnel unter der aktuell gebauten Bahnunterführung verlaufen würde, handelt es sich um eine technisch anspruchsvolle Lösung, welche ggf. mit erhöhten Kosten einhergehen würde.

Für die Realisierung der bestandsnahen Variante würde es vorraussichtlich erforderlich sein, in den Gebäudebestand einzugreifen. Dies wäre mit zusätzlichen Kosten verbunden. Inwieweit der Abriss von einzelnen Bestandsgebäuden tatsächlich notwendig wäre und welche Gebäude hiervon betroffen wären, ist bei dem aktuellen Stand der Planung noch unklar. Hierfür wären detaillierte Planungen und Prüfungen für eine Bestimmung des idealen Streckenverlaufs anzufertigen.

Kommentare

von Gast
am 08. Mai. 2019
um 10:48 Uhr

Vergesst es!

Untertunnelung der Bahnunterführung? Dann holt schon mal die Erbauer der Moskauer Metro, die wissen, wie tief es runtergehen kann. Unter deutschen Bedingungen ist das doch reinste Utopie. Da glaube ich eher an eine fristgerechte Fertigstellung des Berliner Flughafens oder des Leipziger City-U-Bahnnetzes. Und das alles, damit sich vor der Autobahn 14 wieder ein langer Stau in Taucha bildet. Vergesst es! Fahrt außen rum.

von Jan P
am 10. Mai. 2019
um 00:15 Uhr

Dann habe ich Hoffnung, denn

Dann habe ich Hoffnung, denn bekanntlich kann Glaube ja Berge versetzen.

von Gast
am 10. Mai. 2019
um 20:06 Uhr

Ich sehe das genau so. Ein

Ich sehe das genau so. Ein Tunnel unter der Bahnunterführung wäre sinnfrei, da man das hätte längst planen müssen bevor man die Unterführung hat begonnen zu bauen. Der Statische Aufwand dafür wäre viel zu hoch und vor allem wie tief soll denn da der Tunnel sein? Klar kennt man das aus dt. Großstädten, aber ich kann mir kaum vorstellen, dass der Bund und der Freistaat das Geld für diese Lösung wirklich hätte...

von
Anwohner_Jes
am 29. Mai. 2019
um 22:52 Uhr

Tunnel bauen ist möglich

Natürlich kann man den Tunnel unter den vorhandenen Tunnel führen. Da gibt es verschiedene ingenieurtechnische Lösungen (Stichwort: Vereisung). Und noch was. Führt man den Tunnel nur ein paar Meter weiter rechts vorbei, spart man schon ein paar Meter Tiefe. Also immer erst informieren und nicht gleich alles ins Lächerliche ziehen und aus Unkenntnis ablehnen.

von Henrik
am 10. Mai. 2019
um 14:51 Uhr

Abriss von Gebäude ist doch ein Vorteil

Bei der Tunnelvariante würde mal im Bahnnahenbereich ordentlich aufgeräumt. Gerade westlich der Freiligrathstrasse sieht es doch zur Zeit schlimm aus.

von Henrik
am 10. Mai. 2019
um 14:59 Uhr

Kann der Tunnel auch eine Kurve haben

Bitte prüfen sie, ob ggf. auch der Tunnel in einer Kurve um die Unterführung herum gebaut werden kann und dies ein wenig günstiger ist als unter Unterführung durch.

von Gast
am 10. Mai. 2019
um 20:50 Uhr

Ein Tunnel ist machbar

Ich wiederhole gern meinen Vorschlag, von dem es sicher noch viele mehr gibt:
"Mit Vortriebstechnik von Herrenknecht entstehen leistungsfähige Straßentunnel, die auf wichtigen Verkehrsrouten und in Metropolen den Verkehr fließen lassen. Ob im Stadt- oder Fernverkehr, oft wird direkten Straßenverbindungen durch schwierige Topographien oder städtebauliche Hindernisse der Weg versperrt. Um trotzdem den steigenden Anforderungen an die Mobilität gerecht zu werden, sind hochmoderne Tunnelsysteme oftmals die beste oder einzige Lösung. Deshalb erstellen Baufirmen in der ganzen Welt mit Technologien von Herrenknecht jedes Jahr viele Kilometer neue Straßentunnel. Unsere Vortriebstechnik kommt unter engsten Platzverhältnissen zurecht, ist in allen Geologien einsetzbar und baut innerhalb topografischer oder städtischer Gegebenheiten bei größter Sicherheit hochqualitative Tunnelbauwerke. Exakt da, wo diese benötigt werden."
https://www.herrenknecht.com/de/produkte/tunnelling/strasse/

Ein möglichst langer Tunnel wäre sinnvoll. Technisch von weltweit führenden Bau- und Planungsfirmen (ggf. auch der DEGES) geplant und realisiert sollte man den Startschuss schon bald geben. Die Bundes- und Landesfirma DEGES kennt offenbar schon die ungefähren Kosten und auch die Geldquellen.
Wenn nicht, würden sehr viele Menschen nutzlos sehr viel Zeit hier in Taucha investieren.

Gern würde ich natürlich nochmals alle Argumente gegen eine Nordumfahrung prüfen lassen, da er eine universelle Lösung schaffen würde bis hinter Jesewitz.

Die Südvariante ist m. E. aussichtslos.

von BMJ
am 12. Mai. 2019
um 18:06 Uhr

Tunnelvariante als bestandsnahe Variante

Ich bin ebenfalls für eine lange Tunnelvariante von Netto bis zur A14.
Eine Nord bzw. Südvariante bringt für die z.Z. als Hauptzufahrtsstrecke genutzten Orte (Gallen, Ochelmitz, Liemehna, Mutschlena, Gottscheina und Hohenheida) gar nichts.
Außerdem sollte man sich fragen:
Soll der Tunnel 2030 fertig sein (was realistisch ist)
Oder versuchen wir das Projekt in den Bundesverkehrswegeplan erst 2030 hinein zu bekommen? Ich glaube, die Frage beantwortet sich von selbst.

von Marflow
am 11. Mai. 2019
um 18:11 Uhr

Keine "kurze" Tunnelvariante

Nunmehr wird schon weit über 10 Jahre diskutiert und eruiert wie eine dringend notwendige Entlastung des Straßenverkehres in der Stadt Taucha durch eine Ortsumfahrung realisiert werden könnte. Auch in politischen Kreisen äußerte man sich zu den unterschiedlichsten Varianten. Für Herrn Wendt (CDU, MdB) stand schon definitiv fest, dass es eine Nordvariante sein wird. Diese Variante kommt offenbar nicht mehr zur Diskussion. Auf politische Aussagen zu Bauprojekten sollte man also wenig Vertrauen setzen. Wenn jetzt nur noch 2 umsetzbare Varianten herausgearbeitet wurden, hat man sich offensichtlich vom Bau einer Umgehungsstraße verabschiedet, denn ein kurzer Tunnel entspricht in keiner Weise einer Umgehung von Taucha. Welche Variante auch immer realisiert werden soll, sie muss auf jeden Fall zukunftsträchtig sein! Die Zukunft wurde mit dem Kohleausstieg soeben für den mittel- und ostdeutschen Raum aufgezeigt. Die Infrastruktur muss dafür ausgebaut werden und man spricht nun nicht mehr von „LeiLa“ sondern von „MiLa“ – kommt letztlich auf das Gleiche heraus: Der Straßenverkehr wird in dieser Region weiter zunehmen! Damit kann es nur eine Lösung für Taucha geben nämlich die Südumfahrung oder eine lange Tunnellösung, welche vor den Toren von Taucha beginnt und endet. Was soll eine kurze Tunnellösung, die zwei neue Verkehrsknotenpunkte innerhalb der Stadt schafft? Abgesehen von einer jahrelangen Baustellentätigkeit mit den dabei entstehenden Beeinträchtigungen für die angrenzenden Wohnbereiche kann es nicht sein, dass damit weiterhin der gesamte Verkehr mit all seinen Nebeneffekten (Lärm, Feinstaub, Abgase) von der B87 in den Ort geführt wird. Durch eine Süd-Umfahrung würden während der Bauzeit nur geringe Einschnitte in den laufenden Verkehr und Belästigungen von Einwohnern entstehen. Es gibt im gesamten Bundesgebiet genügend Beispiele dafür, wie man Straßenneubau und Naturschutz in Einklang bringen kann. Dazu bedingt es allerdings Kompromissbereitschaft auf beiden Seiten. Das vergleichsweise kleine FFH-Gebiet, welches gequert werden müsste, ließe sich ohne weiteres durch bautechnische Maßnahmen erhalten was anderorts auch schon realisiert wurde.

von Gast
am 11. Mai. 2019
um 21:24 Uhr

Der Beitrag enthält viele

Der Beitrag enthält viele überlegenswerte Punkte. Aber der Verweis auf das "vergleichsweise kleine FFH-Gebiet" greift zu kurz. Zerschnitten wird einer der letzten großen störungsfreien Räume. Mit "bautechnischen Maßnahmen" lässt sich die Zerstörung einer ganzen Landschaft nicht kompensieren.

von Gast
am 12. Mai. 2019
um 09:01 Uhr

Ich stimme Ihnen

Ich stimme Ihnen vollumfänglich zu. Auch der Lückenschluss der A14 zwischen Magdeburg-Wittenberge-Schwerin wurde aus Naturschutzsicht kontrovers diskutiert und durch die grüne Brille betrachtet als nicht umsetzbar abgetan. Mittlerweile hat man eine wunderbare Konsenslösung gefunden, welcher auch Flora und Fauna gerecht wird, so dass eine WIN-WIN-Situation für alle entsteht.

Auszug aus der Projektsizze:
"So werden beim o.a. Streckenabschnitt im Zuge der Bauarbeiten beispielsweise Wanderkorridore größerer Säugetiere berührt. Den dabei prognostizierten Zerschneidungseffekten und Funktionsbeeinträchtigungen zwischen den Lebensräumen von Arten wird unter anderem wie folgt begegnet: Querungshilfe für wandernde Tieraarten sowie der Grün- und Wildbrücken, sofern erforderlich. Durch Gestaltungsmaßnahmen, wie etwa Gehölzpflanzungen entlang der Straßen oder der Modellierung von Böschungen und Verwallungen, fügt sich die Neubautrasse der A 14 harmonisch in das Landschaftsbild ein. Unvermeidbare vorhabenbedingte Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes werden durch Verknüpfung der vorgenannten Maßnahmen minimiert und entsprechend der vorgegebenen rechtlichen und fachlichen Erfordernisse kompensiert. Aufgrund des bis dato beispiellosen Umfangs an naturschutzfachlichen Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen sowie der vorgelagerten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen trägt die A 14 den Beinamen „Grünste Autobahn“. Der Name betont den Anspruch auf Naturverträglichkeit des derzeit größten Straßenbauprojektes in Deutschland. "

Dies sollte doch für die vergleichweise kurze Strecke der Südumfahrung B87 und das gering betroffene FFH-Gebiet auch realsierbar sein. Alles andere ist unglaubwürdig...

von Gast
am 13. Mai. 2019
um 01:12 Uhr

Nur noch eine Frage der Länge?

Der überragende Vorteil des Nutzen der Variante Mitte (Tunel) sollte unstrittig sein.

Siehe Fachvortag S.6: https://www.b87-im-dialog.de/sites/default/files/2018-11-14_folien_planu...
DA kann man sich dann auch ausrechnen:
Nordvariante: 13 - 33 %
Südvariante NUR zwischen 18% - 50%
Die Tunnelvariante zwischen 77-88% Entlastung der Ortdurchfahrt (OD).

Für alle die, welche denke Taucha bekommt eine Lösung schneller, wenn sie billiger ist: diskutiert, wie Lang der Tunnel ist.
Wir können froh sein überhaupt im Bundesverkehrswegplan zu sein. Es gibt jede Menge Ortsdurchfahrten die noch stärker belastet sind und somit mit vordringlichen Bedarf kategorisiert sind (VB). Wir haben nur den erweiterten Bedarf mit Planungsrecht. Also ob teuer oder weniger teuer, die ganze Sache wird sich noch in die Länge ziehen.

von Gast
am 13. Mai. 2019
um 16:27 Uhr

Tunnel ok, aber so kurz?

Ich versteh ein paar Dinge bei der kurzen Tunnelvariante nicht.
1. Gibt es Gedanken / Betrachtungen welche Auswirkungen Verkehrsknotenpunkte mitten in der Stadt haben? Der Tunnel Eingang/Ausgang wäre ja quasi mitten in der Stadt(Höhe Busbahnhof)?
2. Werden die Anschlussstelle zur A14 und das dortige Chaos und der Verkerhrsfluss auf der anderen Seite des Tunnels, Höhe Graßdorfer Straße mit berücksichtigt / umgebaut?

---

von Admin KW
am 23. Mai. 2019
um 16:30 Uhr

Moderationskommentar

Antwort der DEGES

(Hierbei handelt es sich um einen Beitrag seitens der DEGES)
Verkehrsknotenpunkte sind nicht mitten in der Stadt geplant. Sondern vielmehr am Ortseingang und -ausgang. Etwa in Höhe der Anschlussstelle an die A14 und in Höhe Knotenpunkt Graßdorfer Straße. Anderenfalls würden das Planungsziel (Entlastung der Ortsdurchfahrt Taucha) nicht erreicht werden können. Bei der Planung der (neuen) Knotenpunkte werden grundsätzlich die Auswirkungen auf die Verkehre berücksichtigt. Dabei wird es zu Anpassungen/Umbauten an den Knotenpunkten kommen, um diese entsprechend den zu erwartenden Verkehrsströmen leistungsfähig zu gestalten.

von Stephan
am 14. Mai. 2019
um 17:54 Uhr

aktuelleres Bsp. mit 1700 Meter Länge / 2 Röhren Schmücketunnel

Sicher nicht 100% vergleichbar aber um ein Gefühl zu bekommen ausreichend:
http://www.daub-ita.de/projektdatenbank/deutschland/schmuecketunnel-bab-...
Scheint machbar. 3 1/2 Jahre Bauzeit / 72 Mio. Euro

von Gast
am 15. Mai. 2019
um 00:30 Uhr

Die Südvariante führt zu großen Umweltschäden

Die Zerschneidung der Parthenaue und die Verletzung der einzigartigen Endmoränenlandschaft wäre ein schwerer umweltpolitischer Fehler. Das betrifft nicht nur die Zerstörung des Lebensraumes seltener Tiere (Fasane , Insekten - wie den dunklen Ameisenwiesenknopfbläuling) und Pflanzen (Trockenrasenwiesen), sondern verursacht die weitere Versiegelung von Flächen . Die Umgehungsvariante ist länger(mehr Lärm , Feinstaub , C02) . Die Querung der Parthe im Landschaftsschutzgebiet wird Folgen für das lokale Klima haben . Die Bedeutung der Frischluftzirkulation in Flußniederungen gewinnt im Angesicht steigender Temperaturen immer mehr Bedeutung .
Die innerstädtische Tunnellösung ist zwar teuer - aber nachhaltig ! Eventuell ist auch eine Anbindung an den S-Bahn- Verkehr möglich?!
Die Kosten eines großen Verkehrsknotenpunktes B6n , B87n , A14 sind doch nicht zu unterschätzen . Dieser Knoten ist dann ein ein weiteres Umweltrisiko .
Das Verkehrsproblem wird sich dorthin verlagern und die Zufahrt zur Stadt im Bereich der Permoser Straße wird ein Desaster mit programmierten Stau . So wird ein Teil des Quellverkehrs wieder die alter B87 nutzen.
Wir benötigen ein intelligentes umweltschonendes Konzept und keinen extensiven Straßenbau. Die Zeiten haben sich geändert !

von Gast
am 17. Mai. 2019
um 11:12 Uhr

Kurzer Tunnel - keine Entlastung

Sicher kann eine Tunnelvariante eine große Entlastung des Durchgansverkehrs und Emissionsreduzierung mit sich bringen, aber mit der vorgeschlagenen "kurzen Lösung" wird das nicht erreicht. Damit würden Verkehrsknotenpunkte mitten in der Stadt geschaffen, die betroffenen anliegenden Wohngebiete nicht entlastet und Lärmschutzwände eine gefühlte Zwei -Teilung der Stadt herbeiführen. Bei einer Tunnellösung müssten Ein-und Ausfahrten zB. am Pönitzer Dreieck und in der Nähe der A14 liegen. Günstiger ist die Südvariante, die durch umweltverträgliche Auflagen (Stelzenführung, geschlossener u. begrünter Drog bei Querung des FFH -Gebietes) eine wesentlich geringere Belastung für die Einwohner von Taucha, bei evtl. sogar kürzerer Bauzeit und Kosten bewirken würde.
Lutz

von Gast
am 20. Mai. 2019
um 08:01 Uhr

Jedem ist doch klar, dass

Jedem ist doch klar, dass eine Variante ob Nord -oder Südvariante niemals zu weit von der ursprünglichen Trasse also der B87 abweichen darf. Die jetzige B87 wird genutzt weil sie die schnellste und einzigste Verbindung vom jeweiligen Nutzer zu seinem Zielpunkt ist. Sollte die neue B87n von der alten Streckenführung stark abweichen, dann verpufft der gewünschte Effekt für die Stadt Taucha.....denn die meisten Fahrzeuge würden weiter die alte B87 nehmen. Eine Südvariante kann nicht in Frage kommen! Erstens: Umwelt , Landschaftsschutzgebiet, Endmoränenlandschaft.....das ist die Klimaanlage von Leipzig und seinem Umland. Schon aus diesen Gründen kann man die Südvariante nicht umsetzen! Dazu kommen noch : 1. eine B6 die auch schon überlastet ist und praktisch direkt neben der B87n verlaufen würde.....macht keinen Sinn, 2. das Autobahnkreuz Leipzig-Ost und die Zufahrt ins Stadtgebiet Leipzig sind jetzt schon überlastet, 3. will ein Fahrzeug auf der B87 zu seinem Ziel, sei es die Autobahnauffahrt Nordost, die Eisenbahnstraße , das Gewerbegebiet Nordost oder das Stadtzentrum..... so wird er niemals die Südvariante wählen oder eine andere stark abweichende Strecke!

von Gast
am 21. Mai. 2019
um 16:08 Uhr

Nutzen auf lange Sicht

Eine von Taucha weiter entfernte Variante würde Taucha auch weiter von Verkehrsinfrastruktur und damit vom Wirtschaftsverkehr abhängen. Aktuell stellen Lärm und Abgase ein Problem dar, wie sieht es denn aber in 10 Jahren aus, wenn ein solches Projekt frühestens fertig wäre. Dann fahren Fahrzeuge elektrisch und damit ohne lokale Abgase und sehr viel leiser. Bitte fangen Sie jetzt nicht wieder die Diskussion an "E-Auto brauchen Strom aus Kohle....". Aktuell (Stand Mai und damit noch vor dem sonnenreichen Sommer) sind knapp 50% des in Deutschland produzierten Strom aus erneuerbaren Energien. Wenn also Fahrzeuge leiser werden und weniger Abgase produzieren warum soll dann Verkehrsinfrastruktur aus den Städten verlagert werden, die diese doch erschließen soll? Immerhin kommt ein großer Teil des Verkehrs aus Taucha selbst.

von Gast
am 21. Mai. 2019
um 23:35 Uhr

Ich halte die Tunnel- und die

Ich halte die Tunnel- und die Süd-Variante für nicht akzeptabel, da

1. die Tunnelvariante die Stadt durchtrennt, an der geplanten Einfahrt beim Netto-Discounter erhebliche Teile des FFH-Gebietes verloren gehen und die Kosten ungleich höher sind.

2. bei der Realisierung der Südvariante wertvolle Naturlandschaften zerstört werden und Anwohner bzw. Umwelt mit erheblichen Emissionen aller Art belastet werden.

Es sollte eine Variante gefunden werden, die bereits bestehende Trassen verwendet.

von
Anwohner_Jes
am 29. Mai. 2019
um 23:03 Uhr

Wie soll die aussehen? Die

Wie soll die aussehen? Die bestehende Straße durchschlängelt auch Jesewitz und Gordemitz. Da gibt es nach Ihrer Aussage nur zwei Lösungen: 1. Sperrung für den Durchgangsverkehr oder 2. Abriss aller anliegenden Häuser und Verbreiterung bzw. Begradigung der bestehenden Trasse. Nebeneffekt: Ort verschwindet.

von maria bienert
am 25. Mai. 2019
um 11:33 Uhr

Es wird unser Geld verbaut

In vieler Hinsicht ist eine Bündelung von Verkehrswegen sinnvoll (um Übergänge von einem Verkehrsmittel ins andere zu erleichtern.)
Schon seit über 30 Jahren ist eine Trasse neben der Bahn freigehalten worden für die Fortführung der B87 außerhalb des Tauchaer Ortskernes.
In dieser Trasse liegt der Netto Lebensmittelmarkt und die neuen Unterführungen.
Warum durften diese Bauwerke in dieser freigehaltenen Trasse gebaut werden?
Diese Trasse direkt neben der Bahn stellt den kürzesten Weg dar mit dem geringsten Kosten.
Ich bin überzeugt, dass wenn die Bürger der Umgebung die Baukosten für die neue B87 selber aufbringen müssten, nur die bestandsnahe Variante neben den Gleisen ohne Tunnel im Gespräch wäre.
Es ist unser Geld, was verbaut wird, - jeder der einkauft zahlt Mehrwertsteuer, jeder der arbeitet oder ein Unternehmen hat zahlt diverse andere Steuern.
Ist es nicht in unsere aller Sinne, die kostengünstigste Variante durchzuführen – 1-2km Straße neu zu bauen statt 8 km durch den Süden?
Mit dem übrigen Geld lieber Straßen und Fahrradwege (da fehlt oft das Geld) und Plätze in Taucha zu verbessern?
Jeder Euro kann nur einmal ausgegeben werden.

von Gast
am 27. Mai. 2019
um 10:31 Uhr

Kein Tunnel in Taucha

Nachhaltigkeit sieht anders als ein Tunnel und noch dazu ein kurzer Tunnel aus. Der Verkehr muss raus. Dazu gibt es nur eine Möglichkeit.

von Gast
am 27. Mai. 2019
um 14:04 Uhr

Die kurze Tunnelvariante

Die kurze Tunnelvariante bringt nicht die notwendige Entlastung für die Bürger von Taucha. Objektiv gesehen ist die Südvariante mit Auflagen für den Umweltschutz die kostengünstigste und nachhaltigste Lösung.

von Marc
am 27. Mai. 2019
um 14:13 Uhr

Tunnellösung mit der Bahn?

Warum legt man den nicht die Trasse der Bahn nicht gleich mit in den Tunnel?
Dann hätte man alle Lärmschutzprobleme gelöst un deinen riesigen Zugewinn an Innerstädischen Flächen auf dem Tunnel. Die Ortsteile würden nicht weiter zerschnitten.
Das die Unterführung in Taucha gebaut wird ohne auf eine Lösung zu warten ist mir etwas unverständlich.

von HM
am 27. Mai. 2019
um 21:10 Uhr

Ein Tunnel ist zwar teuer, aber langfristig die beste Lösung

Anfangs wurden Tunnel und U-Bahnen häufig als teuer, nicht machbar und unsinnig verschrieen. Wenn sie aber erst einmal da sind, ist man froh darüber. Und 10 Jahre später fragt man sich, wieso da jemals jemand dagegen war. So wird es auch mit der Taucher Untertunnelung sein. Nur diese wird die gewünschte Reduktion von Lärm, Emissionen und Schutz der Menschen durch geringe oberirdische Auswirkungen entfalten.

Die Südvariante erfüllt das nicht. Gründe:

- Bereits jetzt ist die B6 an der Anschlussstelle Leipzig Ost häufig verstopft und es kommt zu Staus. Eine Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs der B87 wird nicht sinnvoll möglich sein.
- Auch mit Südvariante würde weiterhin der Verkehr entlang der alten Streckenführung beträchtlich sein, denn um den zu erwartenden extremen Staus an der B6 zu entkommen, würde man zwangsläufig wieder auf die Ortdurchfahrung durch Taucha ausweichen.
- Mit der Südvariante werden die angestrebten Ziele nicht erreicht. Mehr Staus, mehr Emissionen und mehr Lärm wären die Folge. Der Ortskern von Taucha wird weiterhin hochfrequent durchfahren und zusätzlich hätte man die einzigartige Parthenaue zerstört und den Ortsteil Panitzsch gleich in drei große Straßen eingekesselt (A14, B6, B87n).

Fazit: Tunnel durch Taucha ist zwar kurzfristig teuer, aber insgesamt die beste und nachhaltige Lösung. Wir sollten langfristig denken.

von KlausT
am 28. Mai. 2019
um 10:46 Uhr

verkehrlich am besten, technisch möglich, also bitte

Hier denke ich an den Gegenwind beim Leipziger City-Tunnel: geht nicht , völlig unsinnig, braucht niemand, viel zu teuer... Und heute sind alle froh, dass es ihn gibt. Bloß gut, dass sich damals die Politik nicht beirren lassen hat.
Wir brauchen die beste Lösung für Taucha und sollten nicht vorher alles zerreden.

von Gast
am 28. Mai. 2019
um 20:20 Uhr

Bestandsnahe Variante

Eine Tunnelvariante bringt nur Entlastung, wenn die Ein- u. Ausfahrten außerhalb des Stadtgebietes liegen z. Bsp. am Pönitzer Dreieck Einfahrt und in der Nähe der A 14 Ausfahrt.
Deshalb bringt nur ein langer Tunnel bis 100 m vor dem Pönitzer Dreieck Entlastung.
Von der Westvorstadt bis zur Fläche der ehemaligen Eishalle reicht ein überdachter Trog.
weitere Argumente gegen einen kurzen Tunnel:
Keine Entlastung für wesentliche Teile der Stadt
Verkehrsknotenpunkte werden mitten in der Stadt geschaffen
bestehende Gebäude müssen abgerissen werden , ggf. drohen Enteignung
erhebliche Belastung der Tauchaer Bürger während der Bauzeit
Meterhohe Lärmschutzwände wären erforderlich, die mitten durch die Stadt verlaufen
Die Wohngebiete Sonnenring, Zwicksche Siedlung, Pathezentrum werden keine Besserung erfahren

von Gast
am 29. Mai. 2019
um 17:27 Uhr

Tatsächlichen Aufwand im Auge behalten

Bei der bestandsnahen Variante würde vorallem ein Tunnel gebaut werden müssen. Dieser ist sicherlich teuer, mindert die Schallemission der B87n aber in dem Bereich auch um 100 %.
Desweiteren muss nicht das doppelte an Straße neu gebaut werden (Süd: 10 km Neubau, Bestandsnahe 0 km neu + 2 km Tunnel), was auch zu beachten ist. Bei der Südvariante müssen zudem 4 große Brücken neu gebaut werden (Sehliser, Taucher, Wurnzer, FFH-Parthe. Plus die Brücken für die landwirtschaftliche Nutzung. Zudem müssten auch enorme Erdverlagerungen vorgenommen werden, da im Bereich der Endmoräne das Land zunehend "hügelig" ist.

Unterm Strich sehe ich es ökonomisch alles andere als unrealistisch, dass die bestandsnahe Variante im Vergleich garnicht soviel teurer kommt.