B87 im Dialog

Umweltaspekte - Bestandsnahe Variante

2. Online-Dialog: Zwischenergebnisse der Planungswerkstätten

Worum geht's bei dem Thema?

Mit dem Straßenverkehr sowie auch mit dem Bau neuer Straßen gehen erhebliche Auswirkungen für die Umwelt einher. In einer gesetzlich vorgeschriebenen Umweltverträglichkeitsprüfung wird ermittelt, welche Umweltauswirkungen mit den betrachteten Varianten verbunden sind. Die strengen gesetzlichen Auflagen – zum Beispiel aus der europäischen FFH-Richtlinie (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie) – stellen zwar eine Hürde für die Straßenplanung dar, sind jedoch im Sinne des Umweltschutzes unerlässlich.

Neben dem Schutzgut Mensch spielt für das gutachterliche Zulassungsverfahren der Schutz von Tieren, Pflanzen, der biologischen Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft eine entscheidende Rolle. Zu berücksichtigen sind unter anderem die Zerschneidungs- und Barrierewirkungen von neuen Straßen, die Flächeninanspruchnahme hinsichtlich der Versiegelung und Überbauung sowie Schadstoffeinträge und Lärmimmissionen mit sich bringen.

Schreiben Sie uns unten auf dieser Seite Ihren Kommentar.

Vorteile der bestandsnahen Variante

Aus Sicht der Umwelt hat eine bestandsnahe Trassenführung folgende Vorteile:

- geringere Flächeninanspruchnahme und Versiegelung
- keine zusätzliche Zerschneidung der Landschaft und damit einhergehend keine zusätzliche Barrierewirkung für die Tierwelt
- geringeren Beeinträchtigung von Biotopen und Artengruppen
- keine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Straßen und Brückenbauwerke

Nachteile der bestandsnahen Variante

Trotz der oben genannten Vorteile der bestandsnahen Variante sind auch hier Beeinträchtigungen zu erwarten. Auch die bestandsnahe Variante quert die Parthe und damit auch das FFH-Gebiet (Europäisches Schutzgebiet für Flora-Fauna-Habitat) Parthenaue innerstädtisch. Die vorhandene Querung der Parthe wäre auszubauen. Direkt an die B 87n nördlich angrenzend befindet sich eine unter Schutz stehende Flachland-Mähwiese, welche durch den bestandsnahen Ausbau der B 87n und mögliche Immissionen (NOx) beeinträchtigt werden könnte.

Die Auswirkungen hierauf sind in einer FFH-Verträglichkeitsprüfung zu ermitteln. Um negative Umweltauswirkungen zu reduzieren, wäre gegebenenfalls ein größeres Brückenbauwerk zur Überquerung des FFH-Gebiets notwendig.

Beim Tunnelbau besteht ferner das Risiko, dass es zu Beeinträchtigungen des Grundwassers kommt. Inwieweit dies in Taucha der Fall wäre, müsste in einer vertiefenden Untersuchung geklärt werden. Derzeit können hierzu noch keine genauen Aussagen getroffen werden.

Kommentare

von Admin KW
am 29. Apr. 2019
um 12:15 Uhr

Moderationskommentar

Analog eingereichter Nutzerbeitrag

Vorteil Planungsvariante Tunnel:
- wenig Raum und Flächenbedarf
- keine Verwendung wertvollen Ackerlandes
- scheinbar wenig Probleme betr. Tunnelbau und Bereitstellung der Verkehrsfläche

von Admin KW
am 27. Mai. 2019
um 11:25 Uhr

Moderationskommentar

Ergänzung zum analog eingereichten Nutzerbeitrag

"die Absenkung der B 87 zwischen der Parthebrücke und der Graßdorfer Straße befindet sich im Überschwemmungsbereich der Parthe bei Hochwasser, was besondere Maßnahmen erfordert. "

von Gast
am 09. Mai. 2019
um 19:14 Uhr

B 87n bestandsnahe Variante/ Tunnellösung

Meine Einwände gegen die bestandsnahe (Tunnel)Variante ergeben sich aus folgenden Aspekten:
-Die Tunnelvariante schafft Verkehrsknotenpunkte in Taucha mit allen Emissionen, die
dadurch entstehen.
-Bei einer Variante durch die Stadt müssten evtl. bestehende Gebäude abgerissen, ggf.
enteignet werden.
-Durch die kurze Tunnelvariante wird Taucha nicht wesentlich entlastet.
-Es enstehen erhebliche Belastungen für die Tauchaer Bürger während der sicher einige
Jahre andauernden Bauzeit.
-FAZIT: Die Südvariante erreicht bei entsprechenden Umweltauflagen eine verträglichere
Lösung .

von Jan P
am 09. Mai. 2019
um 22:43 Uhr

- Die Variante durch die

- Die Variante durch die Stadt verläuft entlang der Bahntrasse. Dort ist die Bebauung - überschaubar. Es wird im Laufe der Planung geprüft, ob und welche Gebäude gegebenenfalls enteignet werden müssen. Diese Faktoren werden in der Kosten-Nutzen-Analyse betrachtet und bewertet.
- Die Verkehrsplaner haben Erfahrung und schauen nicht nur in die Glaskugel. Deshalb sollten wir Ihren Berechnungen vertrauen - die kurze Variante wird Entlastung bringen.
- Sicher wird es während der Bauzeit zu Einschränkungen kommen. Fakt ist auch, dass sich ohne Bau gar nichts ändern wird. Status quo - keine Änderung, inklusive Verkehrskollaps.

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

Eine Straße nahe der Bahnlinie...

... mit Untertunnelung des Bahnhofes ist mit vielen Problemen behaftet.

Dann doch besser ein nahezu kompletter Tunnel, der die ursprünglich gesetzte Länge von max. 1.999 m nicht überschreitet. Damit könnte man bei entsprechender Tiefe und passender Breite für den Schwerlastverkehr vielen Problemen aus dem Weg gehen und Taucha von der AS Leipzig-Nordost bis zur Graßdorfer Str. nahezu bzw. komplett untertunneln.
Beispiele (wenn auch viel komplexer) gibt es z.B. in Österreich in Zell am See auf dem Weg Richtung Großglockner.

Wenn man jedoch die Gesamtstrecke von der Autobahn bis zum Ortsende Jesewitz sieht (dort beginnt die neue Straße bis Eilenburg), sollte man nochmals zu prüfen, ob eine Nordvariante doch möglich wird. Damit würden auch Gordemitz und Jesewitz entlastet.

Die Südvariante scheidet für mich und sehr viele Tauchaer aus.

von Gast
am 18. Mai. 2019
um 01:03 Uhr

Keine Nordvariante

Eine Nordvariante Richtung BMW ist abzulehnen, da der "Umweg" zu groß ist, die B2 überlastet wird und daher die Wirkung für Jesewitz und Taucha zu gering ist. Eine engere Variante nördlich an Jesewitz und Taucha vorbei würde u.a. eine neue Autobahnauffahrt zwischen Nordost und Messe erfordern, was aus verkehrstechnischen Gründen wohl keine Genehmigung findet. Außerdem versiegelt man wieder zusätzlich große Teile der Natur. Ist abzulehnen. Bleibt nur der Tunnel.

von Gast
am 13. Mai. 2019
um 10:39 Uhr

Tunnel hat entscheidende Nachteile

Die Variante B87n als Tunnel ist aus mehreren Gründen abzulehnen.
1. ist ein Tunnel wegen der Notwendigkeit einer ununterbrochenen Beleuchtung, Belüftung und Wasserhaltung ökologisch nachteilig.
2. würde dieser Tunnel die derzeitig im Bau befindliche Unterführung Portitzer Straße queren und müsste deshalb mit dem notwendigen Sicherheitsabstand unterhalb der Fundamente der Unterführung sehr tief verlegt werden. Das macht ein ständiges Abpumpen des anstehenden Wassers erforderlich.
3. Der fortschreitende Klimawandel potenziert mit der damit verbundenen Temperaturerhöhung die Wahrscheinlichkeit von Extremwettersituationen.Da sämtliches anfallende Niederschlagswasser gepumpt werden muss, sind die technischen Grenzen vorhersehbar. Somit können in einem solchen Fall Gefahren für Leib und Leben der Tunnelnutzer nicht ausgeschlossen werden.
4.Zusätzliche Belastungen für die Umwelt und die Beeinträchtigung der Artenvielfalt treten bei der Tunnelvariante wie bei der Variante Südumfahrung auf. Deshalb ist bei der Südumfahrung die umweltverträglichste Variante der Vorzug zu geben.

von Gast
am 22. Mai. 2019
um 15:02 Uhr

Es gibt viele Menschen, denen

Es gibt viele Menschen, denen genau an diesem Flecken Land und der wunderbaren Natur hier viel liegt und wir wollen keine Zerstörung von Natur und Ackerfläche durch weitere Straßen - vom Straßenverkehr sollten wir sowieso schnellsten Abstand nehmen!

von Bufo
am 27. Mai. 2019
um 20:10 Uhr

Bestandsnah ausbauen, Umwelt schützen

Auch der bestandsnahe Ausbau bringt Risiken und Belastungen für die Umwelt mit sich. Im Gegensatz zur Südvariante würde hier weitgehend in bzw. an einem Siedlungsgebiet ausgebaut werden. Die Belastungen würden sich bei der bestandsnahen Variante in gewissen Grenzen halten lassen, was bei der Südvariante, die Naturraum vernichten würde in einem ungleich größeren Rahmen erfolgen würde.

von HM
am 27. Mai. 2019
um 21:07 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 Umwelt durch geringe oberirdische Auswirkungen entfalten. Die Parthenaue kann erhalten bleiben.

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 die beste und nachhaltige Lösung. Wir sollten langfristig denken.

von Gast
am 27. Mai. 2019
um 22:09 Uhr

Kein neuer Eingriff in die Natur

Ein Ausbau der bestandsnahen Variante bringt keinen erneuten Eingriff in die Natur mit sich und ist deshalb der Süd-Variante vor zu ziehen.
Aber kommen wir mal auf den Punkt und fragen, warum diese Umfrage? Können hier im ernst besorgte Bürger eine vielleicht schon entschieden Variante noch zum kippen bringen?

von Gast
am 28. Mai. 2019
um 12:33 Uhr

Diskussion auf Basis unvollständiger Daten?

Hatten wir nicht gerade eine Europawahl, deren Ergebnis für Deutschland eine klare Priorisierung von Umweltaspekten gezeigt hat? Und hier wird wie selbstverständlich eine weitere Vernichtung von Natur geplant? Baumaßnahmen beeinträchtigen immer die Umwelt, das Ausmaß und die langfristigen Folgen müssen abgewogen und bewertet werden. Und um dies hier sachgerecht tun zu können, muss offenbar noch ein Grundwassergutachten für die Tunnelvariante erstellt werden. Also bitte veranlassen. Allerdings erscheint dem Laien eine potentielle Beeinträchtigung weniger dramatisch, als der unwiederbringliche Verlust von Landschaft, Tieren und Pflanzen. Bitte die Variante wählen, welche die natürlichen Ressourcen am wenigsten in Mitleidenschaft zieht. Unsere Kinder wollen auch noch leben!

von Gast
am 29. Mai. 2019
um 11:51 Uhr

Ja zur Nordvariante

Mit der nördlichen Trassenführung entsteht weniger Schaden für unsere Flora und Fauna als bei den Südvarianten. Lebensräume werden nicht neu bzw. weniger zerschnitten bzw. zerstört, wenn man sich für diese Trassenführung entscheidet. Tiere haben sich bereits durch Bahnstrecken, Gewerbe- und Wohngebiete an den Eingriff in Ihren Lebensraum angepasst, sodass hier meiner Meinung nach die geringstmögliche Beeinträchtigung entsteht.

von Gast
am 29. Mai. 2019
um 17:15 Uhr

Umwelt erhalten - Verkehrsadern Nutzen

Es ergibt sich ein wohl vernachlässigbarer negativer Einfluss auf die Natur:
- Die NOx Emmission wird trotz steigendem Verkehrsaufkommen abnehmen, da Dieselmotoren vermutlich weniger werden bzw. weniger NOx ausstoßen, Benziner ebenso. Elektromotoren, deren Anteil stetig zunehmen wird, führen zu keinerlei Emmission vor Ort. Daher hinkt das Argument im Text oben.
- Innerorts werden Straßenabwässer i.d.R. geklärt, Außerorts hingegen nicht. Daher führt die Südvariante zu einer wesentlich höheren Grundwasserbelastung. Auch da die Strecke doppelt so lang ist. Zudem tritt in den Tunnel kaum Niederschlag ein der schadstoffhaltiges Wasser ins Grundwasser bringen könnte. Daher hinkt das Argument im Text oben.
- das Zerschneiden eines Habitats wiegt wesentlich schwerer als eine relativ geringe Verbreiterung einer anthropogenen Barriere die ein ehemaliges Habitat bereits in zwei Teile zerteilt hat. Daher hinkt das Argument im Text oben.

von Gast
am 29. Mai. 2019
um 18:55 Uhr

Südvariante bedroht Demeter- Gärtnerei !

Es gibt 2 Biobetriebe im geplanten Bereich der Südvariante.
Der Betrieb von Maria Bienert, den ich kenne, ist in seiner Form und in seinem Aufbau ein Lebenswerk !
Nach biologisch-dynamischen Gesichtspunkten entwickelt sich im Lauf der Jahre ein sogenannter Betriebsorganismus. Der jahrelange Humusaufbau im Ackerboden ist entscheidend für die gute Qualität des Gemüses vom Betrieb Maria Bienerts ! Dieser Boden
ist in der Lage, mehr CO 2 zu binden. Die Variante, den Betrieb durch die Wegnahme wertvollen Ackerbodens in der Existenz zu gefährden, ist ein nicht wieder gut zu machender Fehler, der schnell korrigiert werden sollte ! Frau Bienert in solch eine bedrohliche Lage zu bringen, zeigt mir, dass die Planung schlicht weg versagt.
Artenrückgang und Insektensterben werden so weiter voran getrieben ?

von Gast
am 29. Mai. 2019
um 21:00 Uhr

Umgehung oder Tunnel - das ist hier die Frage !

Der S-Bahntunnel war bei der Bestädigung des Baus auch in Frage gestellt worden, ob sich der Aufwand sich lohnt. Und nun, es hat sich gelohnt. Das war eine sehr gute Endscheidung gewesen von der Stadt Leipzig und Investoren.
Ich bin für den Tunnelbau für Taucha. Die Stadt bekommt somit saubere Luft, weniger Lärm und es wird für die Umwelt für längere Zeit etwas getan .

von Gast
am 29. Mai. 2019
um 22:08 Uhr

Geringste Schädigung der Umwelt

Eine Trassenführung entlang der Bahnstrecke oder die ehemals diskutierte Nordvariante weisen die geringsten negativen Umwelteinflüsse auf. Beide Varianten, insbesondere die erstere Variante verlangen allerdings zusätzlich einen Lärmschutz.

von HCF_Taucha
am 29. Mai. 2019
um 23:59 Uhr

Umweltwirkungen der Bestandsvariante sind gering

Die Argumente sind nicht sehr stichhaltig. Die im Stadtgebiet befindliche Flachlandmähwiese ist derzeit schon stark beeinträchtigt. Beeinträchtigungen durch die Bestandsvariante stehen in keinem Verhältnis zu den Beeinträchtigungen der Südvariante, dort wären die Auswirkungen viel verheerender. Eine größere Brücke im Stadtgebiet der Parthe könnte sogar Entwicklungsmöglichkeiten für die Natur bringen (größere Stützweite, darunter größere zur Verfügung stehende Fläche.)