

Planfeststellungsverfahren zum Vorhaben B 181, Ausbau westlich Leipzig

1. Tektur

Sehr geehrte Frau Möbius,

die Stadt Leipzig hatte in der Stellungnahme vom 11.02.2009 zum Planfeststellungsverfahren zum Vorhaben B 181, Ausbau westlich Leipzig grundsätzlich den vierstreifigen Ausbau der B 181 zwischen der Autobahnanschlussstelle Leipzig – West einschließlich des Knotenpunktes mit der B 186 (Markranstädt – Schkeuditz) begrüßt, jedoch den vierstreifigen Neubau der B 181 zwischen dem Knoten mit der B 186 und der Stadtgrenze von Leipzig abgelehnt. Die Hauptgründe für die Ablehnung bestanden in der durch den vierstreifigen Neubau der B 181 erzeugten hohen prognostizierten Verkehrsbelegung, die im Stadtgebiet von Leipzig mit der bestehenden B 181 nicht bewältigt werden kann und den massiven Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie die umfangreichen Eingriffe in städtische Grundstücke.

In der vorliegenden 1. Tektur zum Planfeststellungsverfahren wurden diese Sachverhalte vom Vorhabenträger insofern teilweise berücksichtigt, dass der geplante vierstreifige Ausbau der B 181 bereits am Knoten B 181/K 7961 endet und nur 1 Fahrstreifen in Richtung Leipzig weitergeführt wird. Seitens der Stadt Leipzig bestehen aber mit der Weiterführung eines vierstreifigen Ausbaus östlich des Knotens B 181/B 186 weiterhin aus folgenden Gründen erhebliche Bedenken.

Die vorliegende 1. Tektur geht von einem leistungsfähigen Ausbau der Knoten B 181/ B 186 und B 181/Frankenheimer Straße (Dölzig) aus. Der vierstreifige Ausbau wird bis an den Knoten B 181/K 7961 (Rückmarsdorfer Straße, Frankenheim) herangeführt, wobei eine Spur weiter im Zuge der B 181 in die Ortslage Rückmarsdorf hineinführt und eine Spur in die K 7961 in Richtung Frankenheim führt. Die geplanten Knoten wurden als Knoten mit Lichtsignalanlage betrachtet. Insbesondere gilt das auch für den Knoten B 181/K 7961, der in der gewählten Ausführung eine Pfortnerfunktion für die Verkehrsströme in Richtung Leipzig übernimmt.

Seitens des Vorhabenträgers wurden drei Planfälle verkehrlich untersucht:

- Nullfall, ohne Baumaßnahmen

- Planfall 1, Ausbau zwischen A 9 und K 7961
- Planfall 2, Ausbau zwischen A 9 und Bienitzstraße in Rückmarsdorf
- Planfall 3, Ausbau zwischen A 9 und B 87, Schomburgkstraße in Leipzig

Der in den bisherigen Stellungnahmen der Stadt Leipzig vorgeschlagene vierstreifige Ausbau der B 181 zwischen A 9 und B 186 in Kombination mit einer Weiterführung als zweistreifige Neubautrasse in Richtung Leipzig wurde nicht untersucht.

Die Kfz-Belastungsangaben zu den Planfällen an der Stadtgrenze Leipzig bei Rückmarsdorf, östlich der K 7961 sind wie folgt:

- Analyse 2011: 21.000 Kfz/24h
- Prognose 2020, Nullfall: 20.000 Kfz/24h
- Prognose 2020, Planfall 1: 21.000 Kfz/24h
- Prognose 2020, Planfall 2: 21.000 Kfz/24h
- Prognose 2020, Planfall 3: 23.000 Kfz/24h

Eine überschlägige Betrachtung mit dem Integrierten Verkehrsmodells der Stadt Leipzig liefert mit dem aktuellen Planungsstand der Prognose 2025 für den nicht untersuchten o. g. Planfall, Ausbau nur bis zu B 186, für den aus Leipziger Sicht relevanten Teilabschnitt Höhe Sandberg ca. 21.200 Kfz/24h, für den vom Vorhabenträger favorisierten Planfall 1 hingegen bereits ca. 23.200 Kfz/24h, ohne dabei allerdings die unterstellte Pfortnerfunktion des Knotens B 181/K 7961 im Detail zu betrachten. Die Verkehrsbelastung bei einem Ausbau bis zu B 186 läge damit im Rahmen der Analyse 2011, während für den Planfall 1 eine kritische Mehrbelastung in der Ortslage Rückmarsdorf zu erwarten wäre.

Die Verkehrsuntersuchung des Vorhabenträgers zeigt, dass in der Ortslage Rückmarsdorf im gewählten Planfall 1 mit der Pfortner-Lichtsignalanlage am Knoten mit der K 7961 keine höhere Kfz-Belastung als in der Analyse 2011 prognostiziert wird. Dies mag simulationstechnisch richtig sein, so dass im Modell bereits vorher am Knoten B 181/B 186 eine andere Wegewahl getroffen wird und der Knoten B 181/K 7961 somit auch mit der Pfortnerung leistungsfähig betrieben werden kann. Es ist allerdings nicht davon auszugehen, dass sich dieses Verkehrsverhalten in der Praxis auch einstellen wird, da die Ausbaugrade der Knoten B 181/B 186 und B 181/Frankenheimer Straße einen ungehinderten Verkehrsfluss in Richtung Leipzig suggerieren, der erst am Knoten B 181/K 7961 mit der Pfortner-Lichtsignalanlage gebremst wird. Bei Beachtung dieser Betrachtungsweise wird das zu erwartende Ergebnis für den Verkehrsablauf nicht befriedigen können. Vielmehr ist davon auszugehen, dass der bisher in den Spitzenzeiten zu beobachtende Stau vor dem Knoten B 181/B 186 sich an den Knoten B 181/K 7961 und damit an die Stadtgrenze Leipzig verlagert. Dieses Resultat kann nicht das Ziel einer Planung sein, die die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen sicherstellen soll. Darüber hinaus übernimmt

die separate Rechtsabbiegespur am Knoten B 181/K 7961 in Richtung Frankenheim nur eine Alibifunktion für ca. 250 Kfz/24h (Anlage 1, Zählung 2011).

Eine alternative vierstreifige leistungsfähige Gestaltung für den Knoten B 181/K 7961, die für den Planfall 2 anzunehmen ist, wird allerdings wegen unkalkulierbarer Risiken hinsichtlich eines zu hohen Verkehrsaufkommens in der Ortslage Rückmarsdorf ausdrücklich abgelehnt.

Für alle Planfälle ist festzustellen, dass bereits das bestehende Verkehrsaufkommen der B 181 in der Ortslage Rückmarsdorf am Sandberg aus Umweltgründen als problematisch eingestuft wird. Dies ist im Luftreinhalteplan der Stadt Leipzig (Stand 2009, u.a. Tab. 31) dokumentiert.

Die Stadt Leipzig favorisiert deshalb weiterhin einen Teilausbau der B 181 zwischen der A 9 und der B 186, da nur an diesem Knoten mit entsprechenden Ausbaumaßnahmen eine leistungsfähige Verkehrsverteilung über ein hochrangiges Straßennetz sichergestellt werden kann. Die Weiterführung der B 181 in Richtung Leipzig sollte unabhängig von ihrer möglichen Lage nur zweistreifig erfolgen. Es wird vorgeschlagen, diesen Planfall für die Entscheidungsfindung nachträglich zu untersuchen.

Der betrachtete Prognosezeitraum sollte auf die Prognose 2025 angehoben werden.

Sollten den o. g. genannten Bedenken der Stadt Leipzig seitens der Planfeststellungsbehörde nicht gefolgt werden, bestehen von der Stadt Leipzig folgende Forderungen und Hinweise zur vorliegenden 1. Tektur.

1. Allgemeines/Verkehrsprognose

Bei der baulichen Umsetzung der 1. Tektur ist davon auszugehen, dass sich der bisher in den Spitzenzeiten zu beobachtende Stau vor dem Knoten B 186 an den Knoten K 7961 und damit an die Stadtgrenze Leipzig verlagert oder auf Grund der geringen Abbiegeströme am Knoten B 181/K 7961 sehr lange Grünzeiten für die Hauptrichtung B 181 entstehen und damit der gewünschte Pfortnereffekt nicht eintritt.

Aus diesem Grund und der insgesamt hohen Verkehrsbelegung der B 181 fordert die Stadt Leipzig, an der geplanten Querungshilfe über die B 181 im Bereich der einmündenden Straßen Bienitzstraße und Sportplatzweg eine Fußgängersignalanlage zu errichten. Diese wird für eine gesicherte Querung der B 181 bei fehlenden Zeitlücken als notwendig erachtet, da sich die Fußgänger- und Radverkehrsbelegung durch den geplanten Geh-/Radweg nördlich der B 181 erheblich erhöhen wird. Entsprechend der Verkehrsuntersuchung der 1. Tektur beträgt die Verkehrsbelastung der B 181 östlich des Knotens K 7961 in landwärtiger Richtung 970 Kfz/h und in stadtwärtiger Richtung 900 Kfz/h. Diese Werte sind entsprechend der Richtlinien für die Anlage von

Stadtstraßen (RASt 06), Bild 77 zur Beurteilung von Überquerungsanlagen an zweistreifigen Straßen heranzuziehen. Da die Verkehrsuntersuchung keine Angaben zur Fußgänger- und Radverkehrsbelegung entlang der B 181 enthält, geht die Stadt Leipzig auf Grund des geplanten Geh-/Radweges nördlich der B 181 und der damit wesentlich verbesserten Geh-/Radwegverbindung zwischen der Stadt Leipzig und Dölzig bzw. Nova Eventis von ca. 100 querenden Fußgängern/Radfahrern/h aus. Daraus ergibt sich unter Anwendung von Bild 77 der RAST 06 bei einer Kfz-Belegung von 970 Kfz/h, 100 Fußgängern/ Radfahrern/h und einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h die Notwendigkeit einer Fußgängersignalanlage.

Zusätzlich ist eine durch die Koordinierung der Lichtsignalanlage B 181/K 7961 mit der geforderten Fußgängersignalanlage und der Lichtsignalanlage B 181/K 6562 (Miltitzer Straße) sicherzustellen, dass über die Lichtsignalanlage B 181/K 7961 nur so viel Verkehr in Richtung Leipzig fließen kann, wie an den beiden folgenden Signalanlagen leistungsfähig verkraftet werden kann. Damit sollen Stauerscheinungen in der Ortslage Rückmarsdorf ausgeschlossen werden. Die Umweltbelange im Bereich Sandberg sind dabei zu berücksichtigen.

2. Stadtbeleuchtung

Im Bereich der geplanten Querungshilfe B 181/Bienitzstraße/Sportplatzweg befindet sich an der Südseite der B 181 ein Mast der Stadtbeleuchtung. Dieser Mast ist im Rahmen der Baumaßnahme zu versetzen. Der neue Standort ist nach Abstimmung mit der Stadt Leipzig in das Bauwerksverzeichnis aufzunehmen.

3. Naturschutz/Landschaftspflege

Naturschutz:

Die Kreisfreie Stadt Leipzig weist in Aufgabenwahrnehmung als untere Naturschutzbehörde auf folgende rechtlich relevante Sachverhalte hin:

Im Bereich zwischen Stadtgrenze und Bienitzstraße soll das Bauvorhaben unter Inanspruchnahme von Flächen

- des Landschaftsschutzgebietes (LSG) „Leipziger Auwald“,
- des FFH-Gebietes „Bienitz und Moormergelgebiet“ und
- des Europäischen Vogelschutzgebietes (SPA) „Leipziger Auwald“

erfolgen.

In den vorliegenden Unterlagen wurde die zwingende Notwendigkeit dieser Inanspruchnahme jedoch nicht plausibel dargelegt. Dies ist u. a. nicht zuletzt auch deshalb bedeutsam, weil mit der Realisierung des Bauvorhabens der aktuelle, identische Grenzverlauf dieser drei Schutzgebiete (nördlich der jetzigen B 181) dann nicht mehr der Normenklarheit genügt. Eindeutige und für jedermann vor Ort erkennbare Grenzverläufe gilt es deshalb durch Ausgliederungen zu schaffen.

Rechtlich gravierend ist die Inanspruchnahme der Herbstzeitlosenwiese. Denn anders als in den Planunterlagen 12.4 (Fachbeitrag Artenschutz) und 16.2 (FFH-Vorprüfung) ausgeführt, ist diese Wiese Lebensraum des Dunklen-Wiesenknochen-Ameisenbläulings (*Maculinea nausithous*). Dies ist seit dem Jahre 2010 der unteren Naturschutzbehörde bekannt, wurde von Wagler et al. (2012) publiziert, ist über die Internetseite „Tagfalter von Sachsen“ unter <http://www.tagfalter-sachsen.de/arten/lycaenidae-bl%C3%A4ulinge/phengaris-nausithous/> und auch über die Artdatenbank des Freistaates Sachsen (MultibaseCS) in Erfahrung zu bringen.

Der Verlust von über 200 m² sowie die neuen Beeinträchtigungen der recht kleinen Wiesenfläche sind vor dem Hintergrund, dass es sich bei dieser Wiese nachweislich um ein Reproduktionshabitat für *M. nausithous* handelt, besonders schwerwiegend.

4. Grunderwerb

Mit der vorliegenden Planänderung werden weiterhin städtische Grundstücke in den Gemarkungen Rückmarsdorf und Dölzig in Anspruch genommen, wobei sich zum Teil die Größe der dauernden, vorübergehenden und dauernd zu beschränkenden Flächenanteile verändert haben. Das im Eigentum der Stadt Leipzig betroffene Flurstück 207/1 der Gemarkung Dölzig wird nunmehr mit 350 m² mehr Grunderwerb (vorher: 2.612 m², neu: 2.962 m²) in Anspruch genommen. Dafür verringert sich der Anteil der mit Dienstbarkeiten dauernd zu beschränkenden Fläche um 43 m² (vorher: 11.245 m², neu: 11.202 m²). Der geplante Grunderwerb des Flurstückes 75/1 der Gemarkung Rückmarsdorf hat sich gegenüber der alten Planung um 209 m² verringert (vorher: 863 m², neu: 654 m²). Beide Flurstücke sind langfristig an Landwirte verpachtet, denen bereits durch verschiedene Ansiedlungs- und Infrastrukturmaßnahmen umfangreich landwirtschaftliche Betriebsfläche entzogen wurde.

Hier ergeht der Hinweis, dass von der Stadt Leipzig in der Stellungnahme vom 16.02.2009 darauf hingewiesen wurde, dass diese Inanspruchnahme im Verhältnis zu den mit dieser Straßenbaumaßnahme erhofften Vorteilen einen unverhältnismäßigen Eingriff in die Agrarstruktur darstellt und den Zielen der strategischen Liegenschaftspolitik der Stadt Leipzig entgegensteht. Die Stadt Leipzig setzt sich in Umsetzung der Naturschutzgesetzgebung seit langem überregional im Grünen Ring Leipzig für den schonenden Umgang mit Agrarflächen und die Revitalisierung von Industriebrachen ein. Die Landwirtschaft wird ganzheitlich ebenfalls als Wirtschaftszweig, Wirtschaftsfaktor und Landschaftspfleger betrachtet. Mit Beschluss der Ratsversammlung vom 20.11.2014 hat sich die Stadt Leipzig selbst für eigene

Planungen gebunden, landwirtschaftliche Flächen im Stadtgebiet Leipzig grundsätzlich vor Umnutzungen zu wahren und nicht als Ausgleichsgrundstücke für Industrie- und Bauvorhaben heranzuziehen. Diese sind vorrangig auf Industriebrachen umzusetzen. Gerade im Nordraum Leipzig benötigt die Stadt dringend für eigene strategische Planungen geeignete Flächen, die zur Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen ohne Entzug von landwirtschaftlicher Nutzfläche herangezogen werden können.

Die vorliegende 1. Tektur lässt nicht erkennen, inwieweit bei der Auswahl der Kompensationsmaßnahmen die Entsiegelung von Brachflächen entsprechend des Erlasses des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft (SMUL) vom 30.07.2009 prioritär geprüft wurde.

Weiterhin ergeht der Hinweis, dass gemäß Sonderungsbescheid vom 04.07.2013 in dem Verfahren „Verkehrsflächenbereinigung Burghausen“ nach § 11 Abs. 1 Verkehrsflächenbereinigungsgesetz i.V.m. dem Bodensonderungsgesetz der 2/10-Miteigentumsanteil der Stadt Leipzig am von der Straßenbaumaßnahme betroffenen Flurstück 270 der Gemarkung Dölzig nicht mehr besteht.

Seitens der Stadt Leipzig wird eingeschätzt, dass mit dem Vorhaben B 181, Ausbau westlich Leipzig durch die neue Trassenführung, den Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes und dem damit verbundenen Entzug von landwirtschaftlicher Nutzfläche erheblich in die Agrarstruktur eingegriffen wird. Für den Neubau der Straße, die Neugestaltung der Böschungen, Versickerungsmulden sowie Erdwälle und für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden ausschließlich Ackerlandflächen in einem Umfang von 21,51 ha dauerhaft in Anspruch genommen. Der zeitweilige Flächenbedarf beträgt 4,0 ha. Von den 21,51 ha liegen im Zuständigkeitsbereich der Stadt Leipzig ca. 2,40 ha im östlichen Geltungsbereich des Vorhabens, der überwiegende Flächenverlust ist in Nordsachsen zu verzeichnen.

Die in der Stadt Leipzig liegenden Landwirtschaftsflächen werden überwiegend für den Straßenausbau am Bauende benötigt. Die Flächen für die Ersatzmaßnahme E1 werden von einem Landwirtschaftsbetrieb bewirtschaftet, der im Landkreis Leipzig ortsansässig und zugleich auch mit einem hohen Flächenentzug im Landkreis Nordsachsen betroffen ist. Aus diesem Grund werden nach Abstimmung mit den unteren Landwirtschaftsbehörden im Landkreis Nordsachsen und Landkreis Leipzig die agrarstrukturellen Belange, die Interessen der Landwirtschaftsbetriebe und die Beurteilung deren Betroffenheit von diesen Behörden wahrgenommen.

Für Rückfragen zur Stellungnahme steht Ihnen das Verkehrs- und Tiefbauamt (Herr Heinemann, Frau Barwik) gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
in Vertretung

Dorothee Dubrau
Bürgermeisterin