



Änderungsantrag

TOP:
Vorlagen-Nummer: **V/2011/10320**
Datum: 16.01.2012
Bezug-Nummer.
HHStelle/Kostenstelle:
Verfasser: Fraktion MitBÜRGER
für Halle - NEUES
FORUM

Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	06.12.2011 14.02.2012	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach der VOB, VOL, HOAI und VOF	08.12.2011	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Finanzen, städtische Beteiligungsverwaltung und Liegenschaften	22.02.2012	öffentlich Vorberatung
Hauptausschuss	18.01.2012 22.02.2012	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	25.01.2012 29.02.2012	öffentlich Entscheidung

Betreff: Änderungsantrag der Fraktion MitBÜRGER für Halle - NEUES FORUM zum Grundsatzbeschluss Haupterschließungsstraße Gewerbegebiete Halle-Ost (HES) 4. Bauabschnitt: Delitzscher Straße bis B 100 (V/2010/09265)

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt, dass die von der Verwaltung vorgeschlagene Vorzugsvariante Brücken im Bereich Berliner Straße – B 100 (Variante A) im Beschlusspunkt 1 gestrichen und alternativ Variante D – Ausbau Berliner Straße – realisiert wird.

Der Beschlusspunkt 1 erhält demnach folgende Fassung:

1. Der Stadtrat beschließt die in Fortschreibung des Linienbestimmungsbeschlusses von 1993 neu herausgearbeitete Variante zum Abschnitt Delitzscher Straße - B 100 der HES 4. BA:

- Die Trasse läuft vom Ende des Bauabschnittes 3b2 der HES in einer 1.100 m langen Geraden in Richtung Norden bis zur Reideburger Landstraße,
- zwischen Bau-km 4+700 und 5+400 erfolgt eine Verschwenkung der Straßenachse mit einem Kurvenradius R = 700m aus dem geradlinigen Verlauf um bis zu 52 m.
- Indirekter Anschluss an die B 100 mit Führung des Verkehrs über die Berliner Straße und die Rosenfelder Straße zum Metro-Knoten“ an der B 100 unter Beibehaltung der Trassenführung der Berliner Straße.

als Grundlage für die weitere Planung und Planfeststellung.

gez. Tom Wolter
Fraktionsvorsitzender

Begründung:

Die HES ist eines der größten Investitionsvorhaben der Stadt in den kommenden Jahren. Angesichts der derzeitigen Haushaltslage, auf deren grundsätzliche Änderung nicht naiv spekuliert werden kann, müssen sowohl die grundsätzliche Begründung der Verwaltung für die HES und für die Vorzugsvariante A der HES als auch die entsprechenden Kosten und Folgekosten sorgfältig abgewogen werden.

Der hiermit eingebrachte Änderungsantrag schlägt die Umsetzung der Variante D vor, weil sie

1. **kostengünstiger (die Einsparungen belaufen sich auf etwa 13 Mio. Euro)**
2. **umweltfreundlicher**
3. **stadtplanerisch entwicklungsorientiert ist.**

Mit den von der Verwaltung vorgeschlagenen Damm- und Brückenkonstruktionen wird jede bauliche Entwicklung des Ostens im wahrsten Sinne verbaut. Im Unterschied zu den Berechnungen der Verwaltung kann die Variante D wesentlich kostengünstiger als Variante A gebaut werden. Nach Prüfungen der Kostenberechnungen der Verwaltung lässt sich eine Ersparnis von 13,3 Mio. Euro der Variante D im Vergleich zur Variante A aufzeigen.

Kostenübersicht

Diese stützt sich auf die bisher von der Verwaltung in den relevanten Beschlussvorlagen angegebenen Kosten.

Kosten Variante A (siehe Vorlage der Verwaltung)

Abschnitt Delitzscher Straße bis Berliner Straße (Rampenknoten 13)	12.198.350 Euro	
Abschnitt Rampenknoten 13 bis B 100	14.436.650 Euro	
Gesamtkosten (4. BA HES Delitzscher Str. – B 100):		26.635.000 Euro
<u>zzgl. bisher nicht dargestellter Kosten:</u>		
Materialpreiserhöhungen o.Ä.	1.900.000 Euro	
Verlegung Hochspannungsleitung:	1.100.000 Euro	
Verlegung Steuerleitung DB:	1.920.000 Euro	
Mehrbedarf gesamt:		4.920.000 Euro
<u>Summe Baukosten Variante A:</u>		<u>31.555.000 Euro</u>

Kosten laut Verwaltungsvorschlag Variante D (alt) 28.280.000 Euro

Kosten Variante D neu bei Beibehaltung der Bahnbrückenbauwerke und ausschließlicher Unterführung unter das Gütergleis 1a

Abschnitt Delitzscher Str. bis Berliner Straße (Rampenknoten 13)	12.198.350 Euro	
Anbindung Berliner Straße + Metroknoten:	6.030.000 Euro	
<u>Summe Baukosten Variante D bei veränderter technischer Lösung:</u>		<u>18.228.350 Euro</u>

Variante A
31.555.000 Euro

Variante D neu
18.228.350 Euro

Einsparung: 13.326.650 Euro

In den nachfolgenden Erläuterungen werden die einzelnen Kostengruppen dargestellt und weitere Vorteile aufgezeigt. Hierbei wird auch Bezug auf das Verkehrspolitische Leitbild genommen, welches eine Anbindung der HES an die Berliner Straße/ Metroknoten vorsieht und diese somit als ausreichend betrachtet.

1. Am Beispiel des Abschnittes Berliner Str. - B100 wird in der Vorlage der Verwaltung für den Zeitraum 2015-2025 folgende Verkehrsbelegung prognostiziert.

- Es wird ein Rückgang erwartet
 - der Bevölkerung um 3,7%
 - der Verkehrsbelastung um 28,9%
 - des LKW-Anteils um 66,3% (Prognose bis 2020)
- wenn einem Bevölkerungsrückgang von 3,7% ein Rückgang der Verkehrsbelegung von 28,9% gegenübersteht, ist es nach Aussage der Stadtverwaltung auch Ausdruck einer außerordentlich starken Rückentwicklung der Wirtschaft
- der Rückgang des LKW-Verkehrs ist dabei als ein weiterer Indikator der Entwicklungsprognosen zu sehen
- die Prognosen eines stark reduzierten Verkehrs geben Anlass, bei Sicherung der verkehrstechnischen Anforderungen, die Aufwendungen für die HES zu reduzieren und das Leistungsangebot der HES dem derzeitigen Bedarf anzupassen, um somit die Baukosten zu senken

Der im Grundsatzbeschluss dargestellte Variantenvergleich wurde überarbeitet und ergänzt. Auf der Grundlage der bisher vom Vorhabensträger dargestellten Kosten, gesetzlicher Normative und der Bewertungsmaßstäbe im Flächennutzungsplan ergeben sich folgende Berechnungen:

2. Was kostet Variante D neu?

a) Abschnitt Delitzscher Str. bis Berliner Straße (Rampenknoten 13) in Höhe von

12.198.350 Euro

b) für die - Anbindung Berliner Str./Metroknoten - sind nachfolgende Leistungen in Höhe von **6.030.000 Euro** erforderlich

(berücksichtigt wird der technische Aufwand nach maximaler Version; nicht berücksichtigt werden mögliche Leistungs- und Kostenminderungen, die sich aus der Fortführungen der begonnenen Abstimmungen mit der DB AG ergeben könnten)

Die **6.030.000 Euro** setzen sich wie folgt zusammen:

- Unterfahrung der Gleisanlagen im Vortrieb (Grundlage Preis Grundwasserwanne Variante B) = 2.500.000 Euro
- zwei Brücken südliches Gleis 1a = 420.000 Euro
- Rampenanschlüsse mit Trog und Straßenbau = 1.800.000 Euro
- sonstige Leistungen (Planungen, Verkehrsorganisation, Schallschutz) = 610.000 Euro
- Ausbau Knoten 13 plangleich = 500.000 Euro

- Ertüchtigung Berliner Str. (Anbindung bis Brücke DB) = 50.000 Euro
- Verbesserung Metroknoten = 150.000 Euro

3. Weitere Vorteile der Variante D neu

- **Reduzierter CO₂-Ausstoß**
Einsparungen an Fahrkilometern und CO₂ Ausstoß durch kürzere Fahrwege von und zur A14
580m x 17.613 KFZ/24h x 365 Tage = 3.729.000 km
= jährliche Einsparung von CO₂ (300g/km) = minus 1.119 t CO₂
- **Reduzierte Abschreibungskosten**
Jährliche Unterhaltskosten/ Abschreibungen der Variante A (nach Verordnung – Berechnung von Ablösebeiträgen) entfallen
Brücken /Stahlbeton/Verbund rechnet man 1,2% jährlicher Unterhalt der Baukosten → 8.000.000 Euro x 1,2% = 96.000 Euro in Variante A
Ablösebeitrag für zwei Brücken südliches Gleis Variante D
Stahlbeton – 0,8% der Kosten → 420.000 Euro x 0,8% = 3.360 Euro
Unterhaltskosten Troglage: Stahlbeton – 0,5% der Kosten → 4.300.000 Euro x 0,5% = 21.500 Euro
Für Variante D sind somit 24.860 Euro Abschreibungskosten erforderlich, **demzufolge reduzieren sich die jährlichen laufenden Kosten um 71.140 Euro.**
- **Reduzierung der Inanspruchnahme von landwirtschaftlicher Nutzfläche**
(Nachweis erforderlich nach BauGB, NatSchG und Flächennutzungsplan)
- **Reduzierung der Bodenversiegelung**
man benötigt 40.000 m² Fläche weniger → Einsparung an Eigenmitteln in Höhe von 332.000 Euro
- **Keine Beeinträchtigung des Orts- und Stadtbildes**
Erhaltung der markanten Landschaft im Osten
Verzicht auf dominante Verkehrsanlagen
keine Trennwirkung von Stadtteilen und Bürgern
keine Einschränkung der weiträumigen Sichtwirkung (nach Nohl)
- **Erhebliche Verkürzungen der Bauzeiten und Belästigungen** der Beteiligten
(Baugesetzbuch, Flächennutzungsplan)
für Variante A benötigte Zeit für Bau der Dämme und Brücke:
2. Quartal 2013 bis 3. Quartal 2014 = 15 Monate
Belästigung während der Bauzeit
Dammschüttungen 30.000 Last und Leerfahrten, d.h. 60 schwere LKW/h mit Fahrleistungen über 30.000 km
durch Bagger und Planieraupen entstehen im Bereich der benachbarten Wohngebiete und Gartenanlagen für 12 Monate auf engstem Raum erhöhte Lärm- und Staubbelastung sowie ein CO₂ Ausstoß von min. 900 t
in Variante D fällt ein Großteil der Aktivitäten aus und damit auch die Belastung
- **Klarheit in der Verkehrsführung von der A 14 Richtung Halle**
Bei sinkendem Verkehrsaufkommen erscheint es wenig sinnvoll auf einer Strecke von ca. 2 km von der A 14 Richtung Halle drei große Knotenanbindungen auf der B100 zu bauen. Dies ist für Besucher vermutlich eher verwirrend und dem Verkehrsaufkommen nicht angemessen.

Stadtratssitzung vom 25.01.2012
Änderungsantrag der Fraktion MitBÜRGER für Halle – NEUES FORUM zum
Grundsatzbeschluss Haupterschließungsstraße Gewerbegebiete Halle-Ost (HES)
4. Bauabschnitt: Delitzscher Straße bis B 100 (V/2010/09265)

TOP:

Vorlagen-Nr.: V/2011/10320

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung empfiehlt, den Änderungsantrag abzulehnen.

Die Variante D ist im Begründungsteil des Grundsatzbeschlussentwurfes unter „4.2.4 Variante D: Ausbau Berliner Straße“ mit dem dafür erforderliche Leistungsumfang beschrieben. Damit verbundene Fragestellungen behandelt darüber hinaus die Informationsvorlage **V/2011/10091** (siehe Auszüge in den Anlagen).

Die Kosten dafür betragen ca. 28.280 Mio. €. Variante D weist im Verhältnis zur Variante A Mehrkosten in Höhe von 1.645 Mio. € aus.

Die Basis für die Kostenberechnungen für die Varianten A bis D der Beschlussvorlage ist der Kostenrichtwertkatalog 2009 des LBB Sachsen-Anhalt. Dieser wird alle 5 Jahre aktualisiert, um die Baupreisentwicklungen zu berücksichtigen.

Eine bisher im Kostenvergleich der Varianten nicht berücksichtigte Materialpreiserhöhung von 1,9 Mio. € liegt nicht vor. Kostenentwicklungen in den Baupreisen würden sich in allen Varianten gleicher Maßen abbilden und sind damit für den Kostenvergleich nicht maßgebend.

Für die Hochspannungsleitung der enviaM, die die Trasse quert, ist keine Umverlegung erforderlich. Hierzu wurde im Zuge der Entwurfsplanung für die Variante A mit enviaM Einvernehmen hergestellt. Damit sind die noch in der Vorplanung angesetzten 1.1 Mio. € für einen Leitungsumbau nicht erforderlich. (Lediglich an den Freileitungsmasten im Baubereich sind bauzeitliche Sicherungsmaßnahmen erforderlich, daher erfolgt auch eine Aufzählung im Baubeschlussentwurf auf S. 15.)

Das vorher Gesagte gilt gleicher Maßen für Steuerleitungen der DB AG. Es ist keine aufwändig zu verlegende Steuerleitung bekannt und es besteht Einvernehmen mit der DB AG. Maßnahmen an Anlagen der DB AG sind erforderlich für die Anpassungen im Zuge der Bauwerke über die Gleise und sind in den Kosten berücksichtigt.

Die Annahme einer Kostenerhöhung der Variante A auf 31.555 Mio. € entgegen der Kostenberechnung in Höhe von 26.635 Mio. € ist unbegründet.

Die Kalkulation des Antragstellers für eine modifizierte Variante D kann nicht bestätigt werden.

Festzustellen ist, dass die DB AG sich verbindlich zum Erhalt der vorhandenen Gleisanlagen im hier diskutierten Bereich geäußert hat.

Um also zu einer signifikanten Reduzierung der Kosten für Eisenbahnkreuzungen zu kommen, wird in der modifizierten Variante D von einer kompletten Unterfahrung der bestehenden Anlagen ausgegangen. Damit entfielen die Kosten für die Brückenbauwerke, die Grundwasserwanne und die bahnspezifischen Kosten mit insgesamt rund 8 Mio. €. Die Kosten für das Tunnelbauwerk mit rund 15 Mio. € kommen jedoch hinzu.

Den Kosten für die Variante A = 26.635.000 €

stehen Kosten für Variante D mit Trogbauwerk = 28.280.000 €

und für Variante D mit Tunnelbauwerk rund 35.280.000 €

gegenüber.

Zu 1. Prognostizierte Verkehrsbelegung Berliner Straße – B100 für 2012 bis 2025

Verkehrsbelegung / Prognosebelegung

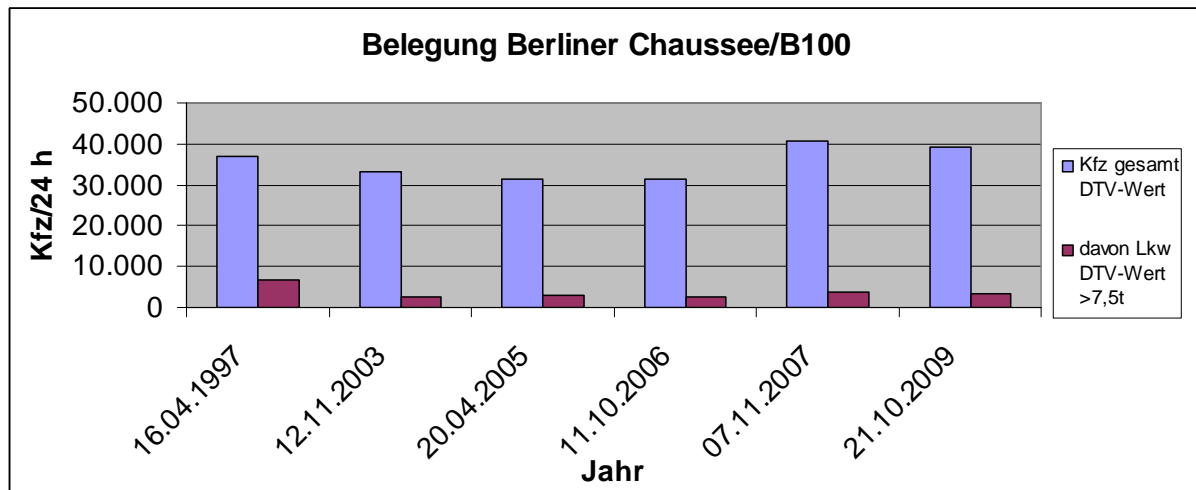
Grundsätzlich ist zwischen Zählwerten (Analyse), als der Tatsächlichen Verkehrsentwicklung und der Fortschreibung von Verkehrsprognosen (Modellen zur Abbildung – möglicher – künftiger Entwicklungen) zu unterscheiden. Vor diesem Hintergrund ist folgendes festzustellen:

Analysezahlen:

Auf Grund der zurückliegenden Einwohner- und Wirtschaftsentwicklung sowie der Fertigstellung wesentlicher Bundesfernstraßen (A 14, A 38) hat die Verkehrsmenge an wesentlichen Querschnitten in der Stadt Halle abgenommen. Bei der Betrachtung der absoluten Zahlen ist immer zu berücksichtigen, dass die Zählungen Momentaufnahmen sind, die Jahreszeitlichen und wirtschaftlichen Schwankungen sowie Baumaßnahmen im Umfeld beeinflusst werden. Gerade die zurückliegenden und noch laufenden Baumaßnahmen im Osten der Stadt verfälschen entsprechende Erhebungen.

Für die Berliner Chaussee (B 100) ergibt sich folgendes Bild:

Standort	Kfz gesamt DTV-Wert	davon Lkw DTV-Wert >7,5t
Berliner Chaussee/B100		
16.04.1997	36.954	6.582
12.11.2003	33.338	2.674
20.04.2005	31.257	2.951
11.10.2006	31.439	2.549
07.11.2007	40.746	3.595
21.10.2009	39.196	3.521



Dabei Resultieren die Verkehrszunahmen der letzten Jahre wahrscheinlich aus den parallelen Baumaßnahmen (Delitzscher Straße, Leipziger Chaussee, Halle Ost). Der LKW-Anteil (über 7,5 t) liegt bei unter 10 %.

Prognosezahlen:

Die ohne Quellenangabe aufgeführten Zahlen stellen offensichtlich Vergleiche von Prognosemodellen dar. Die aufgeführte 66,3 %ige Reduzierung des LKW-Anteils kann nicht nachvollzogen werden. Zu den Prognosemodellen ist folgendes zu sagen:

- Eine Prognose ist aus Sicht der Stadtentwicklung immer ein Spagat zwischen den nüchternen Fakten und dem vorbereiten (hoffen auf) positiver Entwicklungen. Dabei ist Verkehr und Verkehrsaufkommen kein Selbstzweck sondern Verkehr hat eine dienende Funktion.
- Anfang der 90- er Jahre wurde eine Verkehrsprognose 2010 erarbeitet, die auf einem sogenannten Erhaltungsszenario beruhte. Diese Prognose wurde dann Mitte der 90-er Jahre auf den Horizont 2015 fortgeschrieben. Auch wenn manche Entwicklung aus fachlicher Sicht damals schon absehbar war, wurden auch in dieser Prognose noch sehr optimistische Wirtschaftsentwicklungen zu Grunde gelegt. Stadtumbau (bis hin zum großflächigen Gebäudeabriss) war z. B. bis zum Ende der 90-er Jahre ein politisches Tabuthema.
- Nach dem Jahrtausendwechsel wurde das Prognosemodell auf eine nüchterne, der tatsächlichen Entwicklung entsprechende Grundlage gestellt. Daraufhin mussten die Prognosewerte meist nach unten korrigiert werden. So ist der 4 BA der HES im Gegensatz zum Linienbestimmungsbeschluss von 1993 auch nur noch zweistreifig geplant.

Bezogen auf die HES sind jedoch folgende Punkte zu beachten:

- Sachsen Anhalt sieht sich als Land der Logistik Die wird in Halle an den Verkehrsintensiven Nutzungen (z.B. Hafen Trotha, Finsterwalder in Halle Ost) besonders deutlich. Diese Logistiknutzungen erzeugen im Gegensatz zum produzierenden Gewerbe ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen und einen entsprechenden LKW-Anteil.
- Die HES hat nicht nur Bedeutung als Autobahnzubringer (B 100 - A 14 bzw. A 9) sondern auch als Stadttangente. Gerade für die wichtige Verbindung Containerterminal Trotha Halle Ost wäre ein Verzicht auf die direkte Anbindung an die B 100 fatal.
-

Für die einzelnen Varianten der Linienführung, Anbindung und möglicher Bauabschnitte der HES, 4. BA liegen entsprechende Prognosen vor (Pläne).

Zu 2. Was kostet die Variante D neu:

Die Kosten für ein Tunnelbauwerk belaufen sich überschlägig auf 15,01 Mio. €.

Die Ertüchtigung der Berliner Straße für 50 T€ ist nicht realistisch. Ein grundhafter Ausbau ist bei der zu erwartenden Verdoppelung des Verkehrsaufkommens unvermeidlich. Zum Vergleich mag hier der letzte Ausbauabschnitt der Berliner Straße im Zuge des Konjunkturpaketes dienen. Hier wurden 700 m Straße für 1,2 Mio. € ausgebaut, d. h. rund 1,7 T€ pro laufenden Meter Straße.

Die erforderlichen Veränderungen des Metroknotens können nur nach einer Leistungsfähigkeitsberechnung hinreichend genau ermittelt werden. Vorausgesetzt werden muss jedoch, dass auch der LBB Sachsen-Anhalt bei der Dimensionierung des Metroknotens nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und damit nach der vorhersehbaren Verkehrsentwicklung gehandelt hat. In Kenntnis der seit 1993 laufenden Planungen der Stadt mit direkter Anbindung der HES an die B100 musste der LBB Sachsen-Anhalt davon ausgehen, dass es durch die HES zu keiner Erhöhung des Verkehrs von und zur Berliner Straße kommen wird.

Es muss daher in jeglicher Variante D damit gerechnet werden, dass die Länge der Abbiegespuren geändert werden muss und dass die Einbindung der Abfahrt Zöberitz neu gestaltet werden muss. Eine Kostenannahme von 150 T€ ist daher, weil deutlich zu niedrig, unrealistisch.

Nicht zu vergessen sind die Kosten für die erforderlichen Planungsleistungen (überschlägig 15 % der Baukosten) und die erheblichen Kosten für eine ca. 2-jährige Vollsperrung der Berliner Straße.

Die Kosten für die notwendigen Immissionsschutzmaßnahmen lassen sich derzeit nicht benennen. Technische Lösungen werden hier jedoch anspruchsvoll sein, um nicht nur die direkten Anlieger der Berliner Straße, sondern auch das dahinter liegende Wohngebiet entsprechend der gesetzlichen Normen zu schützen.

Zusammenfassend muss für eine Variante D mit Tunnelbauwerk mit mind. 35 Mio. € gerechnet werden und damit mind. 8,3 Mio. € mehr als Variante A.

Zu 3. Weitere angenommene Vorteile der Variante D neu

- Reduzierter CO₂-Ausstoß
Die ermittelten Zahlen können nicht bestätigt werden, da sich z. B. der Weg in der Beziehung HES Richtung Trotha deutlich verlängert.
Problematisch ist auch, dass alle durch den Verkehr bedingten Immissionen deutlich näher an die Wohnbebauung rücken.
Dies wird verstärkt durch den in dieser Variante nicht vermeidbaren Schleichverkehr durch das Wohngebiet Dautzsch.
- Reduzierte Abschreibungskosten
In der Argumentation werden Unterhaltungskosten, Ablösekosten und Abschreibungen miteinander vergleichen bzw. gleichgesetzt. Diese Begriffe stehen für verschiedene Sachverhalte und sind so nicht vergleichbar.
Die entstehenden Unterhaltungskosten für ein Tunnelbauwerk sind analog eines Trogbauwerkes aufgrund der erforderlichen Pumpanlage zur Entwässerung und der Vandalismusanfälligkeit (Graffiti u.a.m.) nicht zu unterschätzen.

Eine Reduzierung der jährlichen laufenden Kosten im Vergleich zur Variante A lässt sich, wenn man dem Gedanken der Ermittlung anteilig zu den Investitionskosten folgt, nicht herleiten.

- Reduzierung der Inanspruchnahme von landwirtschaftlicher Nutzfläche
Wie viel Flächen durch eine Variante D neu beansprucht würden, ist noch unklar. Es ist Flächenbedarf am Metroknoten und im Querschnitt Berliner Straße, insbesondere im kritischen Bereich mit Wohnbebauung zu erwarten. Der geringeren Fläche stehen höhere Preise gegenüber.
- Reduzierung der Bodenversiegelung
siehe vorherige Ausführung
- Keine Beeinträchtigung des Orts- und Stadtbildes
Inwiefern mit der vorgeschlagenen Damm- und Brückenkonstruktion jede bauliche Entwicklung im Osten verbaut werden soll, ist nicht nachvollziehbar. Der betroffene Landschaftsraum im Bereich Berliner Straße/B 100 ist bereits heute durch verschiedene Bahntrassen, Straßen, eine Hochspannungsleitung und angrenzende Gewerbeflächen stark beeinträchtigt. Eine gut begrünte Osttangente fügt sich hier ein und in Teilen sogar zu einer besseren Abschirmung von vorhandenen Wohnbauflächen zu vorhandenen Gewerbeflächen. Für die weitere Ansiedlung von Wohnbauflächen ist der Standort wegen der o.g. Vorbelastung ohnehin nicht geeignet, für zusätzliche Gewerbeansiedlungen wird der Raum dagegen attraktiver.
- Erhebliche Verkürzung Bauzeiten
Für die Variante D neu muss von einer 2-jährigen Vollsperrung der Berliner Straße ausgegangen werden. Das Baugeschehen wird sich unmittelbar vor der Wohnbebauung Berliner Straße abspielen und damit wesentlich näher als in Variante A, in der für begrenzte Zeit eine Kleingartenanlage betroffen ist. Vom Umfang der Massentransporte her wird sich durch die abzufahrenden Massen der Tunnelröhre und die Anfahrt der Baustoffe (Beton etc.) kein signifikanter Unterschied ergeben. Der Einsatz von Fertigteilen ist in der Variante D neu nicht möglich.
- Klarheit in der Verkehrsführung von der A14 Richtung Halle
Wie zu 1. bereits ausgeführt, ist nicht von sinkendem Verkehrsaufkommen auszugehen. Alle genannten 3 Knoten genügen den Standards der planfreien Knotenpunktausbildung. In den Längen der Aus- und Einfädelspuren kommt es zu keinen atypischen Überschneidungen. Gute Ausschilderung vorausgesetzt, ist dies eine gute und für Bundesstraßen typische Aneinanderreihung von Anbindungen zur zügigen Verteilung des Verkehrs.

Weitere Probleme der Variante D

- Die mit der HES angestrebte verkehrliche Funktion wird nicht gewährleistet. Die Verkehrswirksamkeit der gesamten HES wird beeinträchtigt.
- Die Betroffenen östlich der HES bleiben bestehen und es entstehen erhebliche zusätzliche Betroffenheiten (Grenzwertüberschreitungen) für die Anwohner der Berliner Straße und im Wohngebiet Dautzsch. Es würde Anspruch auf aktiven Lärmschutz entlang der Berliner Straße bestehen, welcher auf grund der räumlichen Verhältnisse kaum umsetzbar ist (Min. 4-5 m hohe Wände). Die Reduzierung auf passiven Lärmschutz führt durch Verlärmung des angrenzenden Wohngebietes zur erheblichen Minderung der Wohnqualität.
- Die Gewährleistung einiger Grundstückszufahrten wäre nur mit erheblichem Mehraufwand und Flächenbedarf für Parallelfahrbahnen möglich.

Zusammenfassung

Es ist festzustellen, dass die vorgeschlagene Variante D neu weder kostengünstiger (Mehrkosten von min. 8,3 Mio. €), noch umweltfreundlicher ist und stadtplanerisch keine Vorteile aufweist.

Demnach bleibt die Variante A weiterhin die Vorzugsvariante.

Uwe Stäglin
Beigeordneter

Anlagen

Anlage 1	Auszug Grundsatzbeschlussentwurf
Anlage 2	Auszug Informationsvorlage
Anlage 3.1	Höhenplan Trogvariante
Anlage 3.2	Lageplan Trogvariante
Anlage 4.1	Höhenplan Tunnelvariante
Anlage 4.2	Lageplan Tunnelvariante
Anlage 5.1	Kostenkennwertkatalog
Anlage 5.2	Kostenschätzung Vortriebslösung