

Grundsatzbeschlussentwurf
Auszug der Aussagen zur Variante „D“

4.1 Abschnitt Berliner Straße - B 100

Hinsichtlich o. g. Entscheidungen wurden vier Varianten (A bis D) untersucht, die nachfolgend beschrieben werden.

4.1.1 Variante D: Ausbau Berliner Straße

- 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

Bei Variante D verläuft die HES bis zur Berliner Straße weiter in etwa geländegleich. Der Knoten HES / Berliner Straße wird insgesamt plangleich (mit Lichtsignalanlage) ausgebaut.

Ab der Berliner Straße wird die HES nicht weiter nach Norden geführt, stattdessen werden folgende Maßnahmen erforderlich:

- grundhafter Ausbau der Fahrbahn der Berliner Straße (890 m) sowie Neubau von Rad- und Gehwegen in großen Teilbereich
- Ausbau des Knotens Etkar-Andre-Straße
- Neubau einer Grundwasserwanne einschließlich Pumpstation unter den Anlagen der DB AG sowie vorgelagerten Stützwänden
- Neubau von 3 Überführungsbauwerken der DB AG:
 - Strecke Halle – Berlin und Strecke Halle – Delitzsch
Eine Aufweitung der bestehenden Eisenbahnüberführungen (viergleisige Strecke Berlin – Halle und zweigleisige Strecke Halle - Delitzsch) wird erforderlich.
Die DB AG beabsichtigt keine wesentlichen Änderungen an den bestehenden Bahnanlagen, hat damit entsprechend Eisenbahnkreuzungsgesetz kein eigenes Verlangen und wäre damit nicht an den Kosten zu beteiligen. Die Stadt würde die Kosten der zwei Eisenbahnkreuzungsbauwerke, wie bei Bauwerk 5 (B6) in voller Höhe tragen.
 - Gütergleis
Die Beseitigung des vorhandenen niveaugleichen Bahnüberganges (eingleisige Güterstrecke Richtung Peißen unmittelbar südwestlich der vorhandenen Eisenbahnüberführungen) erfordert eine Unterquerung des bestehenden Gleises, damit wird auf der Basis der bekannten Wasserstände, der Einbau einer Grundwasserwanne erforderlich. Hierdurch werden mehrere Grundstückszufahrten abgehängt bzw. stark beeinträchtigt (u. a. Gewerbegrundstück Berliner Straße 140 und Zufahrt zur Straßenmeisterei). Das Gleis ist nach Angaben der DB AG nicht verzichtbar.
- Teilausbau des Knotens Rosenfelder Straße und Umbau der Straßenführung Berliner Straße / Rosenfelder Straße zum „Metro-Knoten“.
Für den Ausbau der Berliner Straße und der betroffenen Knotenpunkte sind größere Verkehrseinschränkungen mit zeitweisen Vollsperrungen der Berliner Straße erforderlich. Die Folge sind kostenintensive Verkehrsumleitungen.
- Neubau einer Zufahrt der Straßenmeisterei Diemitz des Landesbetriebes Bau

- Ersatzerschließung von 3 Grundstücken der Berliner Straße

Die vorhandenen Bauwerke der DB Netz über die Berliner Straße bleiben neben der neuen Trasse erhalten, so dass während der Bauzeit der Grundwasserwanne und der neuen Überführungsbauwerke der Bahn die Berliner Straße bis auf zeitlich begrenzte Einschränkungen weiterhin vom Kfz-Verkehr genutzt werden kann. Die Sperrung der „alten Berliner Straße“ im Bereich des Gütergleises kann nach Verkehrsübergabe der Grundwasserwanne durch einfache Betonelemente erfolgen.

Für die Einbindung des neuen Trassenabschnittes und den Ausbau der Berliner Straße und der betroffenen Knotenpunkte sind größere Verkehrseinschränkungen unvermeidlich.

Höhen- und Lageplan Variante D siehe Anlage 4.1, Blatt 4.

5 Bewertung der Varianten

- **Variante D** weist Mehrkosten in Höhe von 1,645 Mio. € aus, die Kosten betragen damit ca. 28,280 Mio. €. Darin enthalten sind mit -1,355 Mio. EUR die niedrigeren Baukosten, mit 2,5 Mio. EUR die risikobehafteten bahnspezifischen Kosten inklusive nichtförderfähiger Ablösekosten an die DB AG und die im Ergebnis der hydrogeologischen Untersuchungen geschätzten Mehrkosten von rd. 0,50 Mio. EUR.

Dabei sind allerdings mögliche Kosten aus dem Umbau des „Metro-Knotens“ nicht berücksichtigt. Für die indirekte Anbindung der HES an den Metroknoten ist dessen Leistungsfähigkeit (z.B. durch die Herstellung zusätzlicher Abbiegespuren) nachzuweisen und das Einvernehmen mit dem Land Sachsen - Anhalt herzustellen.

Die für den Ausbau der Berliner Straße und die Neuerrichtung der Kreuzungsbauwerke mit der Deutschen Bahn anfallenden Kosten liegen damit über den Kosten für einen direkten Anschluss der HES an die B 100.

Risikobehaftete Kosten aus Bahnquerung / Eingreifen in den Bahnbetrieb / Ablösekosten / Unterhaltungskosten

Sowohl bei **Variante B und C** als auch bei **Variante D** entsteht durch die Errichtung von Eisenbahnüberführungen ein direktes Abhängigkeitsverhältnis zum Bahnbetrieb. Der Baufortschritt ist unmittelbar von der Gewährung längerfristiger Sperrpausen abhängig, bei Verschiebung dieser Sperrpausen entstehen Stillstandszeiten und Bauzeitverschiebungen mit dem Risiko unkalkulierbarer Kosten. Für die errichteten Eisenbahnüberführungen, die nach Abnahme in den Bestand der DB AG übergehen sind Ablösekosten zu zahlen. Die Kosten für vergleichbare Bauwerke (z. B. HES Bw5) beliefen sich in der Vergangenheit hierfür auf ca. 2,5 Mio. Euro für 5 Gleise

Der Betrieb der für die Entwässerung der Grundwasserwannen erforderlichen Pumpstationen erfordert zusätzlich einen jährlichen Unterhaltungs- und Betriebsaufwand für Energie, Wartung und Reinigung.

5.1 Verkehrsfunktion/Verkehrswirksamkeit

Bei **Variante D** ist der Verkehrsfluss durch den Umweg über den Metro-Knoten gestört, die Verkehrsattraktivität der HES wird geringer. Die Verkehrszahlen auf der HES sinken, die vorhandenen Straßen (Berliner Straße, B 100) werden höher

belastet. Ab der Berliner Straße ergeben sich nur Vorteile für die Verkehre in Richtung Osten, der Verkehr in Richtung Westen (Trotha; Hafen, B6 -Nord) wird nicht über die B 100 fließen, sondern über die Berliner Straße/Berliner Brücke. Ein alleiniger Anschluss der HES an die Berliner Straße ohne Weiterführung zur B 100 führt zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung auf der Berliner Straße in Richtung Osten um ca. 43 % (Anlage 2), was zwangsläufig einen leistungsfähigen Ausbau der Berliner Straße erfordert.

Aufgrund der verzögerten Durchlässigkeit im Bereich der Berliner Straße und der folgenden umwegigen indirekten Anbindung an die B100, verliert die Trasse ihre gewünschte Attraktivität.

Die verminderte Verkehrswirksamkeit für den motorisierten Individualverkehr hat nicht nur Auswirkungen auf den 4. Abschnitt, sondern auf die gesamte Osttangente von der Industriestraße (B91) bis zur Delitzscher Straße (Knoten 10).

Die angestrebte verkehrliche Funktion ist nicht gewährleistet.

5.2 Bauzeitliche Beeinflussung des Verkehrs

Bei **Variante D** entstehen durch den Ausbau der Berliner Straße und die Beseitigung des Bahnüberganges langfristige Behinderungen der Verkehrsströme und es kommt zu erheblichen Beeinträchtigungen an den Grundstückszufahrten.

5.3 Schall / Luftschadstoffe als wesentliche Parameter für die Bewertung der Schutzgüter Mensch, Klima, Luft

Bei **Variante D** bleiben die Betroffenheiten östlich der HES bestehen. Durch die indirekte Verkehrsführung über die Berliner Straße entstehen erhebliche zusätzliche Betroffenheiten (Grenzwertüberschreitungen) für die Anwohner der Berliner Straße im Bereich Dautzsch und das Wohngebiet Dautzsch insgesamt. Es würde Anspruch auf aktiven Lärmschutz entlang der Berliner Straße bestehen, welcher aufgrund der räumlichen Verhältnisse kaum umsetzbar ist (mindestens 4-5 m hohe Wände). Die Reduzierung auf passiven Lärmschutz und die unvermeidlichen Schleichverkehre führen durch die Verlärmung des Wohngebietes Dautzsch in hohem Maß zur Minderung der Wohnqualität.

5.4 Arten, Biotope

Die **Varianten** unterscheiden sich dabei nicht.

5.5 Boden

Die Bodenversiegelung bewegt sich in allen 4 Varianten im vertretbaren Maß. Die **Varianten A und B** unterscheiden sich dabei nicht. Die **Variante C** hätte auf Grund der erforderlichen zusätzlichen Spur im Steigungsbereich ein höheres Maß an zu versiegelnden Flächen zur Folge. Bei **Variante D** wird dieses Maß unter dem für Variante A und B liegen, da Teile der Trasse über die bereits versiegelten Flächen der Berliner Straße führen.

5.6 Wasser / Hydrogeologische Auswirkungen

In den **Varianten B, C und D** kommt es in der Bauphase der Trogbauwerke zu Grundwasserabsenkungsbeträgen in hydraulisch relevanten Größenordnungen und damit zur hydrodynamischen Beeinflussung der Grundwasserströmung. Bedingt durch die begrenzten Vorflutverhältnisse des Einzugsgebietes ist

entsprechende Vorsorge für Hochwasserverhältnisse und Starkregenereignisse erforderlich.

Auch nach der Fertigstellung der Bauwerke gibt es geohydraulisch-hydrodynamische Beeinflussungen des Grundwasserkörpers durch Grundwasserspiegelabsenkungen und –anstiege. Es besteht das Risiko der Beeinflussung der Bebauung des Umfeldes und von Altlasten.

Die drei Varianten differieren auf Grund der Größe bzw. erforderlichen Länge und Tiefe der Trogbauwerke.

5.7 Orts- und Landschaftsbild

Für die **Variante D** würden erhebliche aktive Lärmschutzmaßnahmen in unmittelbarer Nähe der Wohnbebauung erforderlich. Dieser Eingriff ist als unverträglich zu bewerten.

6 Zusammenfassung, Vorzugsvariante

Die oben stehenden Ausführungen sind in der nachfolgenden Tabelle nochmals zusammengefasst:

Bewertung der vier Grundvarianten

	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Baukosten	+	--	--	- ^{*)}
Verkehrsfunktion / Verkehrsattraktivität	+	+	-	--
Bauzeitliche Beeinflussung	+	--	-	-
Schall / Luftschadstoffe	+	+	•	--
Arten / Biotope	•	•	•	•
Boden	•	•	-	+
Hydrogeologische Auswirkungen	+	--	-	-
Orts- und Landschaftsbild	+	++	+	-

+ / ++ positiver / sehr positiver Gesichtspunkt für Bauabwicklung bzw. Endzustand

• neutraler Gesichtspunkt, die gesetzlichen Werte sind eingehalten

- / -- negativer / sehr negativer Gesichtspunkt

*) ohne Berücksichtigung von möglichen Folgekosten aus Umbau des "Metro-Knotens" an der B 100

Als Ergebnis der Abwägung (siehe auch Anlage hinsichtlich der Trassenführung der Lage und Höhe nach wurde eine Vorzugsvariante definiert, welche im Übersichtslageplan (Luftbild, Anlage 5) dargestellt ist.

Unter Wertung aller Gesichtspunkte ergibt sich als Vorzugsvariante die