

Zur Anbindung der HES an die B-100 hat der Stadtrat bisher lediglich einen Grundsatzbeschluss gefasst (...).

Jetzt liegt ein Planentwurf vor, der ein großes Brückenbauwerk über die Bahngleise vorsieht. Dieses bedingt die Aufschüttung einer beträchtlichen Anfahrtrampe, die das Wohnviertel Am Dautzsch regelrecht von der Stadt abschneidet.

Vor diesem Hintergrund fragen wir:

1. **Wie weit fortgeschritten ist das eingeleitete Planfeststellungsverfahren?**
2. **Wann gedenkt die Stadtverwaltung den Stadtrat einzubeziehen? Warum ist dies bisher nicht geschehen?**
3. **Welche Alternativvarianten zum Brückenbauwerk wurden untersucht? Warum wird das Brückenbauwerk favorisiert? Welche Bedeutung wurde bei der Bewertung der untersuchten Varianten der zu erwartenden Lärmbelastung beigemessen?**

gez. Bönisch
Fraktionsvorsitzender

Antwort der Verwaltung:

zu 1.

Die Bekanntmachung des Anhörungsverfahrens im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgte im Amtsblatt am 16.06.2009.

Die Auslegung der Planunterlagen erfolgte vom 02.07.2009 bis 03.08.2009 im Straßen- und Tiefbauamt.

Der Erörterungstermin fand am 04.11.2009 im Stadthaus statt.

Derzeit erfolgt die Auswertung und Bearbeitung der Fragen und Einwendungen aus dem Erörterungstermin durch die Planfeststellungsbehörde für den Planfeststellungsbeschluss.

Ein Planfeststellungsbeschluss ergeht erst im Nachgang zum entsprechenden innerstädtischen Baubeschluss, gefasst durch den Stadtrat.

zu 2.

Der Stadtrat hat sich bislang mit dem 4. und letzten BA der HES wie folgt befasst:

Der Vorschlag zur Linienbestimmung für den Teilabschnitt der geplanten Osttangente zwischen der B 100 und Dieselstraße, Beschluss Nr. 93/I-40/874 wurde am 07.07.1993 bestätigt.

Im Flächennutzungsplan, Stadtratsbeschluss im Jahr 1995, wurde der Trassenkorridor als Freihaltefläche berücksichtigt.

Über die Vor- und Nachteile eines niveaugleichen gegenüber einem niveaufreien Knoten Berliner Straße wurde der Stadtrat in der Informationsvorlage – Vorlage Nr. IV/2005/05447 im Jahr 2005 in Kenntnis gesetzt.

Die Vergabe der Planungsleistungen Leistungsphase 3 und 4 – Beschluss vom 21.06.2006, Vorlage Nr. IV/2006/05828 – wurde beschlossen. Es folgte die Erarbeitung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

Das Planfeststellungsverfahren gemäß Landesstraßengesetz LSA ist ein innerstädtischer formaler Akt, mit welchem sich die Stadt – als kreisfreie Stadt ist sie zugleich Planfeststellungsbehörde – Baurecht schafft. Da in diesem Verfahren die potenziell betroffenen Dritten einzubeziehen sind, liefert es auch von den privaten und öffentlich Betroffenen umfassendes Material zur Gesamtabwägung der Stadt als Vorhabenträger.

Diese Auswertung ist auch die Basis für die weitere Durcharbeitung des Projekts in der Stadtverwaltung im Rahmen des anstehenden Baubeschlusses, der derzeit zur Vorlage für den Stadtrat vorbereitet wird.

Die Beteiligung der städtischen Ausschüsse und des Stadtrates erfolgt durch die übliche Baubeschlussvorlage, in der die technische Planung einschließlich Kostenberechnung und Finanzierung dargestellt wird, die hauptsächlich vorgetragenen Anregungen und Bedenken von öffentlichen und privaten Betroffenen und den von der Verwaltung hierzu erarbeiteten Abwägungsbeschluss. Es obliegt dann letztendlich dem Stadtrat, ob und inwieweit er sich den Vorschlägen der Stadtverwaltung anschließen wird. Das bisherige Planfeststellungs-verfahren steht diesem üblichen und zwingenden Abwägungsvorgang nicht entgegen, sondern bereitet lediglich vor und schließt ihn danach ab. Auch deswegen ergeht kein Planfeststellungsbeschluss vor einem entsprechenden Votum des Stadtrates.

zu 3.

In den Voruntersuchungen wurden 6 Varianten zur Linienoptimierung gegenübergestellt. Speziell für den Anschluss der Berliner Straße wurde alternativ zum niveaufreien Anschluss der Berliner Straße der niveaugleiche Anschluss der Berliner Straße untersucht.

Im Rahmen der Grundlagenermittlungen erfolgte für die Varianten der Unter- und Überführung ein technischer und wirtschaftlicher Vergleich.

Insbesondere aufgrund der erforderlichen 700 m langen Grundwasserwanne, den daraus resultierenden Folgekosten (z.B. Energie- und sonstiger Unterhaltsbedarf für die erforderlichen Pumpwerke) und den kostenintensiven Bahnbetriebsunterbrechungen während der Baumaßnahme wurde die Planung einer Unterführung verworfen.

Zusätzlich müsste bei einer Unterführung wie auch bei der Ausbildung eines niveaugleichen Knotens die Berliner Straße abgesenkt werden.

Kosten für den Abschnitt vom Anfang der Rampen, Knoten 13, Berliner Straße (Bau- km 5+200) bis Ende Abschnitt B100 mit Berliner Straße niveaufrei und

Überführung über die Anlagen der DB : 14.436.650 €

Bei der Überführungslösung sind die Bauwerkskosten kostenbestimmend (50 % der Gesamtkosten)

Kosten für den Abschnitt vom Anfang der Rampen, Knoten 13, Berliner Straße (Bau- km 5+200) bis Ende Abschnitt B100 mit Berliner Straße niveaufrei und

Unterführung unter den Anlagen der DB : 22.339.700 €

Die Kosten bei der Unterführungslösung sind im Vergleich zur Überführung um ca. 8 Mio € höher.

Hier sind die Kosten der Grundwasserwanne kostenbestimmend (35 % der Gesamtkosten).

Unter Einbeziehung der Bauwerke beträgt der Gesamtbauwerksanteil (Grundwasserwanne, Brücken und Pumpstation) 68 % der Gesamtkosten des Abschnittes der HES vom Anfang der Rampen am Knoten 13 Berliner Straße (Station 5+200) bis zum Bauende des 4. Abschnittes.

Die Überführung der Berliner Straße, der Bahnanlagen und der B100 erhielten aus vorgenannten technischen und wirtschaftlichen Gründen den Vorzug.

Im Bereich Berliner Straße gibt es zwei kritische Bereiche mit Anspruch auf Lärmvorsorge.

Die Berechnungen der Beurteilungspegel für den Bereich Dahlienweg ergab, dass der maximale Beurteilungspegel an einem Gebäude 61 dB tags bzw. 50 dB nachts beträgt. Zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte wird ein Schallschutzwall mit 150 m Länge von

km 4+ 900 bis km 5+050 (Bereich Hobergweg) und einer Höhe von 2,0 m vorgesehen. Durch diesen Schallschutzwall werden die Beurteilungspegel an 5 Gebäuden um bis zu 4,7 dB gesenkt.

Die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete 59 dB tags und 49 dB nachts können durch diese Schallschutzmaßnahme an allen Gebäuden eingehalten werden.

Dieser Anspruch auf Lärmvorsorge besteht unabhängig von der Planung einer Über- oder Unterführung. Der geplante 150 m lange Schallschutzwall im Bereich des Hobergweges ist auch bei der Planung einer Unterführung erforderlich.

Im Bereich der Berliner Straße bis zur B100 werden die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte Tags 64 dB und Nachts mit 54 dB an einem Gebäude um maximal 0,9 dB überschritten. Für dieses Gebäude Berliner Straße 89 besteht Anspruch auf passive Lärmvorsorge.

Auch hier besteht dieser Anspruch sowohl bei der Planung einer Unter- oder Überführung von der Berliner Straße bis zur B 100.

Es wird unbestritten sein, dass eine städtische Baumaßnahme in dieser Größenordnung und insbesondere Kostenhöhe nur denkbar ist über eine weitgehende Finanzierung durch Fördermittel. Nach derzeitigem Abstimmungsstand mit den Ministerien wird die Stadt hier Landeszuweisungen über das Entflechtungsgesetz mit einer Zuschussquote von 80 % der förderfähigen Kosten erhalten. Zuwendungsfähig sind nur gesetzlich erforderliche Leistungen, mithin auch nur solche, welche nach den bundesrechtlichen Immissionsschutzrichtlinien zwingend zum Schutze der Anlieger erforderlich sind.

Weitergehende Leistungen jeglicher Art der Stadt – etwa zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen, zusätzliches Grün, aufwendigere technische Grundsatzlösungen etc. – müssten von der Stadt zu 100 Prozent als Eigenmittel aufgebracht werden. Die bisherigen Ansätze im städtischen Haushalt und in der mittelfristigen Finanzplanung sehen derzeit zusätzliche freiwillige Leistungen der Stadt nicht vor.

Im Erörterungstermin wurden die Einflussfaktoren auf Schallschutzmaßnahmen, die Grundlagen der Berechnung und Beurteilung und die Wirkung der geplanten Schallschutzmaßnahmen in Form einer speziell hierfür vorbereiteten Präsentation den betroffenen Bürgern erläutert.

Dr. Thomas Pohlack
Bürgermeister

Herr Bönisch, CDU-Fraktion, erklärte sich mit der Antwort der Verwaltung nicht zufrieden. Er hoffe darauf, dass die Fragen alsbald im Ausschuss für Planungsangelegenheiten diskutiert werden und nicht erst als Baubeschluss im Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach VOB, VOL, HOAI und VOF.

Seines Erachtens wurden nicht alle denkbaren Planungsvarianten geprüft. Es könne durchaus auch eine politische Entscheidung zugrunde gelegt werden, die aber hier nicht vorgesehen sei. Da diese Baumaßnahme bereits jetzt schon viel Unmut in der Bevölkerung erzeugt habe, sollte darüber zeitnah im Stadtrat diskutiert werden, um evtl. eine politische Entscheidung zu ermöglichen.

In Anbetracht dessen fragte **Herr Bönisch** wann der Stadtrat in das Planverfahren einbezogen werde und ob vorerst mit der Bevölkerung und den Anliegern darüber diskutiert werde.

Herr Bürgermeister Dr. Pohlack widersprach den Ausführungen von Herrn Bönisch. Aus der Antwort sei ersichtlich, dass die Verwaltung den Stadtrat bereits über die sechs verschiedenen Varianten informiert habe und ebenso über die beiden grundsätzlich möglichen Varianten einschl. eines Kostenvergleiches. Es wurden in einer synoptischen Darstellung die Vor- und Nachteile erklärt. Auf dieser Basis wurden die Planungen dann durchgeführt.

Weiterhin erklärte **Herr Bürgermeister Dr. Pohlack**, dass das Planfeststellungsverfahren erst im Stadtrat diskutiert werde, bevor die Beschlussfassung erfolge. In dem Zusammenhang werden auch im Detail die verschiedenen Einwendungen und Anregungen der Bürger diskutiert. Diese befinden sich derzeit noch in der Auswertung, so dass die Verwaltung voraussichtlich im März eine Vorlage in den Stadtrat einbringen könne.

Die Antwort der Verwaltung wurde mit Anmerkungen und Nachfragen zur Kenntnis genommen.