

Neubau B 107 - Ebersdorf – Südverbund Chemnitz

Bewertung aller in der Linienfindung untersuchten Varianten

Im Rahmen einer Beratung zum Neubau der B 107 am 9.2.2006 zwischen dem Regierungspräsidium Chemnitz, dem Straßenbauamt Chemnitz, den Planungsbüros pro Dresden und ITP Lichtenstein sowie der Stadtverwaltung Chemnitz wurde festgelegt, dass die durch die Beschlüsse des Gemeinderates Niederwiesa und des Stadtrates Chemnitz beschlossene „empfohlene Linie“ mit in den tabellarischen Variantenvergleich der weiteren untersuchten Linien aufzunehmen ist.

Da sich die empfohlene Linie aus zwei Teilstücken, einem Teil der Variante 1 und einem Teil der Variante 2 zusammensetzt, standen zwar bereits bei der Beschlussfassung alle relevanten Bewertungsdaten zur Verfügung und gingen somit in die Meinungsbildung der Gemeinderäte und Stadträte ein, waren aber nicht als eigenständige durchgängige Variante im tabellarischen Vergleich ausgewiesen.

Inzwischen liegt für diese durch Beschluss „empfohlene Linie“ eine gesonderte Vorplanung und damit durchgängige Linie vor (Vorplanung Neubau B 107 Ebersdorf – Südverbund Chemnitz vom Februar 2006). Angaben zu dem in der Vorplanung von 1998 ausgewiesenen Tabellenvergleich wurden in diesem Zusammenhang bewusst nicht erhoben.

Um aber eine direkte und unverzerrte Vergleichbarkeit aller untersuchten Varianten zu erreichen, wurden in die nachfolgende tabellarische Gegenüberstellung (Tabellen 1 – 3) die Datenbasis mit dem Stand von 1998 für alle Varianten übernommen. Die Angaben für die Variante 4 und die „empfohlene Linie“ wurden aus den Teilstücken der Achse 1 bzw. 2 mit gleichem Zeithorizont zusammengesetzt.

In dieser tabellarischen Gegenüberstellung wurde gegenüber der ursprünglichen Version der Punkt 18 (existenzgefährdende Auswirkungen auf Wiedereinrichter in der Landwirtschaft) ergänzt. Die dort dargestellte Situation gab letztendlich den entscheidenden Ausschlag für die gleichlautenden Beschlüsse des Gemeinderates Niederwiesa vom 15.5.2000 und des Stadtrates Chemnitz vom 12.7.2000:

„Aus der Abwägung zwischen den Eingriffspotentialen aus der Umweltverträglichkeitsstudie und den Belangen der Landwirtschaft wird die in Anlage 5 empfohlene Linie als Grundlage für die weiteren Planungsschritte bestimmt“

Diese in der damaligen Anlage 5 der Beschlussvorlage enthaltenen und im Jahr 2000 zur Abstimmung gelangten Achse entspricht der nunmehr gesamtheitlich dargestellten empfohlenen Linie der Vorplanung vom Februar 2006.

Tabelle 1

Variantenvergleich Gesamtkosten Bau (Basis: Vorplanung zur Linienfindung 1998)**

Achs- variante	Gesamt- länge	Straßen- länge	Hauptstrecke				Knotenpunkte		Ländl. Wegenetz	Gesamt- kosten - Bau -
			Großbrücken		Baukosten		Anzahl	Baukosten	Baukosten	
			Länge	Nutzfläche	Straßenbau	Großbrücken				
	m	m	m	m ²	Mio DM	Mio DM		Mio DM	Mio DM	Mio DM
1	6.409	5.974	435	8.700	29,9	21,8	4	6,5	3,0	61,2
2	6.822	6.412	410	8.200	32,1	20,5	5	8,0	3,0	63,6
3	6.622	5.982	640	12.800	29,9	32,0	4	6,5	3,0	71,4
4 *	6.379	5.969	410	8.200	29,8	20,5	4	6,5	3,0	59,8
1 A	6.429	5.969	460	9.200	29,8	23,0	4	6,5	3,0	62,3
1 B	6.278	5.758	520	10.400	28,8	26,0	4	6,5	3,0	64,3
1 C	6.357	5.847	510	10.200	29,2	25,5	4	6,5	3,0	64,2
empfohlene Linie *	6.409	5.974	435	8.700	29,9	21,8	4	6,5	3,0	61,2

* Zur Bewertung der empfohlenen Linie und der Achse 4 dient als einheitliche Vergleichsbasis die Vorplanung zur Linienfindung 1998

** Unberücksichtigt bleiben bei allen Varianten die seitens der DB AG bezüglich der Beeinträchtigung des Zugverkehrs während der Errichtung des Kreuzungsbauwerkes zu erwartenden Ersatzansprüche und bei den Achsvarianten 2 und empfohlene Linie die Kosten für die eventuelle Erkundung und Sanierung des Altbergbaugesbietes

Tabelle 2

Ermittlung und Zusammenstellung der Gesamtkosten (Basis: Vorplanung zur Linienfindung 1998)**

Achsvariante	Gesamtlänge (m)	Kosten (Mio DM)							
		Bau	Grund- erwerb	Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen		Ausstattung		Planung und Bauleitung	Gesamt- kosten
				Lärmschutz	Sonstiges	Beleuch- tung	Lichtzeichen anlagen		
1	6.409	61,2	2,7	1,2	2,6	2,6	0,7	6,8	77,8
2	6.822	63,6	2,9	1,2	2,7	2,7	0,9	7,1	81,1
3	6.622	71,4	2,6	1,2	2,6	2,6	0,9	7,9	89,2
4 *	6.379	59,8	2,6	1,2	2,6	2,6	0,7	6,7	76,2
1 A	6.429	62,3	2,7	1,2	2,6	2,6	0,7	6,9	79,0
1 B	6.278	64,3	2,6	1,2	2,5	2,5	0,7	7,1	80,9
1 C	6.357	64,2	2,6	1,2	2,5	2,5	0,7	7,1	80,8
empfohlene Linie *	6.409	61,2	2,7	1,2	2,6	2,6	0,7	6,8	77,8

* Zur Bewertung der empfohlenen Linie und der Achse 4 dient als einheitliche Vergleichsbasis die Vorplanung zur Linienfindung 1998

** Unberücksichtigt bleiben bei allen Varianten die seitens der DB AG bezüglich der Beeinträchtigung des Zugverkehrs während der Errichtung des Kreuzungsbauwerkes zu erwartenden Ersatzansprüche und bei den Achsvarianten 2 und empfohlene Linie die Kosten für die eventuelle Erkundung und Sanierung des Altbergbaugesbietes

Übersicht der entscheidungserheblichen Daten (Basis: Vorplanung zur Linienfindung 1998)**

Beurteilungsmerkmal	Untersuchte Linien							
	Achse 1	Achse 2	Achse 3	Achse 4*	Achse 1A	Achse 1B	Achse 1C	empfohlene Linie*
1. Streckenlänge (km) (Hauptstrecke)	6.409	6.822	6.622	6.379	6.429	6.278	6.357	6.409
2. Linienführung								
a) R _{min} (m)	500	500	500	400	400	450	400	500
b) S _{max} (%)	5,0	5,0	4,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
3. Prognostizierte Verkehrsstärken (DTV)	25.000 – 29.000							
4. Entlastungswirkungen	Zietenstraße							
a) entlastete Straßen	16							
b) Ausmaß (%)	Clausstraße							
	35							
	Yorckstraße							
	25							
	Geibelstraße							
	18							
	Carl-von-Ossietzky-Straße							
	30							
	Frankenberger Straße							
	50							
	(Entlastungswirkung hier teilweise auch durch neue Frankenberger Straße bedingt)							
	Weißer Weg							
	60							
	Steinweg							
	22							
	Hohlweg							
	67							

* Zur Bewertung der empfohlenen Linie und der Achse 4 dient als einheitliche Vergleichsbasis für die Blätter 1 - 4 die Vorplanung zur Linienfindung 1998

** Unberücksichtigt bleiben bei allen Varianten die seitens der DB AG bezüglich der Beeinträchtigung des Zugverkehrs während der Errichtung des Kreuzungsbauwerkes zu erwartenden Ersatzansprüche und bei den Achsvarianten 2 und empfohlene Linie die Kosten für die eventuelle Erkundung und Sanierung des Altbergbaugesbietes

Tabelle 3 / Blatt 2

Beurteilungsmerkmal	Untersuchte Linien							
	Achse 1	Achse 2	Achse 3	Achse 4	Achse 1A	Achse 1B	Achse 1C	empfohlene Linie
5. Kunstbauwerke								
a) Großbrücken (m)	435	410	640	410	460	520	510	435
b) sonst. Brücken (Anz.)	4	4	4	4	5	5	4	4
c) Tunnel (m)	-	-	-	-	-	-	-	-
d) Stützmauern (m)	-	-	-	-	-	-	-	-
6. Flächenbedarf (ha)	26,5	28,5	26,0	26,0	26,5	25,5	26,0	26,6
davon								
a) Wald (ha)	0,5	1,0	-	0,5	-	-	0,5	0,5
b) landw. Nutzfläche (ha)	24,0	25,5	24,0	24,0	24,0	23,0	23,5	25,0
7. Immissionen	Siedlung „Augustusburger Straße“ 1,5/120							
Beeinträchtigung von	Siedlung „Walter-Klippel-Straße“ 20/100							
a) Baugebieten	Siedlung „An der Kuckucksdelle“ 3/200							
- Ort oder Baugebiet								
- betroffene Fläche								
(Abstand 400 m) (ha)								
- min. Abstand (m)	„Anton-Günther-Siedlung“ 3/200	Mischgebiet Euba 18/120 Geplantes Wohngebiet Niederwiesa 2/150 Gewerbe- gebiet Niederwiesa 5/200	„Anton-Günther-Siedlung“ 3/200 Siedlung „Neueuba“ 2,5/150 „Beutenberg häuser“ 4,5/150	„Anton-Günther-Siedlung“ 3/200 Siedlung „Neueuba“ 2,5/200	„Anton-Günther-Siedlung“ 3/200 Siedlung „Neueuba“ 2,5/150 „Beutenberg häuser“ 4,5/150	„Anton-Günther-Siedlung“ 3/200 Siedlung „Neueuba“ 2,5/150 „Beutenberg häuser“ 4,5/150	„Anton-Günther-Siedlung“ 3/200 Siedlung „Neueuba“ 2,5/150 „Beutenberg häuser“ 4,5/150	„Anton-Günther-Siedlung“ 3/200 Siedlung „Neueuba“ 2,5/150 „Beutenberg häuser“ 4,5/150
	Siedlung „Neueuba“ 2,5/200	Siedlung „Neueuba“ 2,5/150 „Beutenberg häuser“ 4,5/150 Mischgebiet Ebersdorf 9/80						

Tabelle 3 / Blatt 3

Beurteilungsmerkmal	Untersuchte Linien							
	Achse 1	Achse 2	Achse 3	Achse 4	Achse 1A	Achse 1B	Achse 1C	empfohlene Linie
7. b) schutzbedürftige Anlagen - Bezeichnung - min. Abstand (m)	Einzelhaus an Augustusburger Straße (westlich der Trasse) 70							
		Einzelhaus an Frankenberg Str. 200	Einzelhäuser an DB Strecke DD-C 20					
8. Wasserschutzgeb. (Anz.) a) Schutzzone b) Durchschneidungslänge (m)	-	-	-	-	-	-	-	-
9. Schutzgebiete / Biotope a) Bezeichnung b) Durchschneidungs- od. Berührungslänge (m) c) sonstige Einflüsse	Geplantes LSG „Eibsee – Breitenlehn“ 200 Geplantes NSG „um den Eibsee“ 400 (liegt teilweise innerhalb des zuvor genannten geplanten LSG)							
	Geplantes LSG „Zeisigwald“ 650	Geplantes LSG „Zeisigwald“ 750	Geplantes LSG „Zeisigwald“ 400	Geplantes LSG „Zeisigwald“ 650	Geplantes LSG „Zeisigwald“ 550	Geplantes LSG „Zeisigwald“ 500	Geplantes LSG „Zeisigwald“ 750	Geplantes LSG „Zeisigwald“ 750
					Geplantes Erholungsgebiet „Naturbad Niederwiesa“ 250			
10. Erholungsgebiete a) Bezeichnung b) Durchschneidungs-/ Berührungslänge (m)					Geplantes Erholungsgebiet „Naturbad Niederwiesa“ 250			
11. Kulturelles Erbe	-	-	-	-	-	-	-	-
12. Altlasten/Altlastenverdachtsflächen a) Art b) Durchschneidung (m)	Evtl. Restmunition auf dem Gelände des ehemaligen Truppenübungsplatzes im Bereich des geplanten NSG „Um den Eibsee“							

Tabelle 3 / Blatt 4

Beurteilungsmerkmal	Untersuchte Linien							
	Achse 1	Achse 2	Achse 3	Achse 4	Achse 1A	Achse 1B	Achse 1C	empfohlene Linie
13. Anlagen mit möglichen negativen Auswirkungen auf das Vorhaben		Altbergbau						Altbergbau
14. Raumordnerischer Nutzen	<ul style="list-style-type: none"> - Bestandteil der leistungsfähigen Trasse des Südverbundes, der wiederum einen wesentlichen Teil des äußeren Stadtringes der Stadt Chemnitz darstellt - ermöglicht eine direkte Anbindung der südlich von Chemnitz liegenden Städte und Gemeinden an das Autobahnnetz - schafft günstige Bedingungen für den grenzüberschreitenden Verkehr von und nach Tschechien (die Nutzer der Bundesautobahnen können durch den Südverbund eine Stadtdurchfahrt von Chemnitz vermeiden) - führt zu einer wesentlichen Entlastung des innerstädtischen Verkehrsnetzes von Chemnitz - ermöglicht günstige Anbindung der im unmittelbaren Einzugsbereich der Trasse geplanten Bau- und Erholungsgebiete 							
15. Verkehrswirksame Teilabschnitte	<p style="text-align: center;">S 236 (Augustusburger Straße) – K 6111 (Eubaer Straße) (1 km)</p> <p style="text-align: center;">K 6111 (Eubaer Straße) – B 173 (Chemnitzer Straße / Dresdner Straße) (3 km)</p> <p style="text-align: center;">B 173 (Chemnitzer Straße / Dresdner Straße) – B 169 (Frankenberger Straße) (2 km)</p>							
16. Bauzeit (Jahre) (in Abhängigkeit von der zur Verfügung stehenden Baukapazität)	2 - 4							
17. Kosten (Mio DM)								
a) Baukosten	61,2	63,6	71,4	59,4	62,3	64,3	64,2	61,2
b) Gesamtkosten	77,8	81,1	89,2	76,2	79,0	80,9	80,8	77,8
18. existenzgefährdende Auswirkungen auf Wiedereinrichter in der Landwirtschaft	sehr hoch	gering	sehr hoch	teilweise	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch	gering