

Bahndammprojekt

1. Scooping (UVS1), Raumanalyse (UVS2) und Auswirkungsprognose (UVS3) sind ebenso wie Verkehrsanalyse und Variantenausschluss im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens abgeschlossen. Der Landesbetrieb hat das abschließende Ergebnis, das der Stadt Mitte 2012 übermittelt worden ist, inzwischen den Trägern öffentlicher Belange vorgestellt. Es hat sich bei der TÖB-Beteiligung kein Argument ergeben, das aus Sicht des Landesbetriebes dazu führt, dass man die Straße nicht bauen kann.
2. Die Linienbestimmung muss auf Grund neuer Richtlinien zur Anlage von Landstraßen o. Ä. noch einmal überarbeitet werden. Man geht davon aus, bis Mitte 2014 die Arbeiten so weit abschließen zu können, dass dann das formelle Linienbestimmungsverfahren, das die Bezirksregierung durchführt, mit informeller Bürgerbeteiligung nach Zustimmung des Ministeriums zu dem vom Landesbetrieb erarbeiteten Stand durchgeführt werden kann.
3. Zwingend ist, dass die Stadt Verkehrsmaßnahmen zeitgleich mit dem Bau der Bahndammtrasse durchführt, und zwar die Querspange und die Verbindung Tannenbergstraße. Dann wirkt der Bahndamm wie ein Zubringer und saugt erheblichen Verkehr auf, so dass in diesem Fall der für die Finanzierung und für die Abwägung im Planfeststellungsverfahren notwendige verkehrliche Wert des Zubringers erreicht wird.
4. Die Verbindung zur Autobahn wird derzeit nicht mehr geplant. Unter anderem scheitert es auch daran, dass bisher mit dem Bund keine Einigkeit über den Anschluss an die Bundesautobahn herbeizuführen war. Inzwischen hat der Landesbetrieb aber untersucht, ob die Anbindung über die Frankenforster Straße erfolgen kann. Hierzu hat er mehrere Ertüchtigungen erarbeitet, die notwendig sind, damit der nötige Verkehrswert erreicht wird (Wegfall Linksabbiegerspur, Erweiterung Knoten, Kreuzungen mit LSA). Dies hat zu dem Ergebnis geführt, dass die Frankenforster Straße geeignet ist, wobei nur moderate Zusatzkosten entstehen.
5. Bürgerbeteiligung wird informell zum Linienbestimmungsverfahren und zur anschließenden Entwurfsplanung durchgeführt, formell dann im Planfeststellungsbeschluss.
6. Umweltrechtlich spielt insbesondere die Tatsache eine Rolle, dass ein regionaler Grünzug durchschnitten wird, der von Dünnwald über Thielenbruch

die Schluchter Heide bis zur Mündung der Strunde reicht, der insbesondere als Flugstrecke für Vögel, Fledermäuse etc. hohen Wert hat. Weiter gibt es im Bereich dieses regionalen Grünzuges Gewässer, die unter dem Bahndamm hergeführt werden müssen. Nach bisheriger Feststellung ist im Bereich der Trasse kein Überschwemmungsgebiet festgesetzt, aber im Bereich des nahegelegenen Saaler Baches. Die Altlastfragen sind noch offen, aber bewältigbar. Ungeklärt ist, ob man wirklich abtragen und beseitigen muss oder abdecken kann mit wesentlich weniger Kosten. Es gibt Artenschutzprobleme, deren Bewältigung aber möglich ist. Weder bezüglich Fauna und Flora noch bezüglich der Anwohner gibt es im Ergebnis ein KO-Argument für den Zubringer.

7. Alternativen zum Bahndamm gibt es nicht mehr, weil Naturschutzgebiete tangiert sind, was nach der Rechtsprechung ausscheidet, wenn der Bahndamm zubringmöglich ist. Im Übrigen hat auch nur die Bahntrasse als Nord-Süd-Verbindung die Entlastungsfunktion, die für den zu erreichenden verkehrlichen Wert der neuen Straße notwendig ist.
8. Die Planung hat weder eine Anschlussstelle an der Zinkhütte noch an der Saaler Straße. Es gibt nur drei Knoten, der Verkehr von der Zinkhütte wird über die Senefelderstraße auf die Querspange und von dort auf den Bahndammzubringer geführt.

Haesemann, 15.01.2014