

**NATURPARK DÜBENER HEIDE • VEREIN DÜBENER HEIDE e.V.**

Landesdirektion Leipzig  
Referat Raumordnung, Stadtentwicklung  
Dr. Böhm / Frau Kliemt  
Braustraße 2

04107 Leipzig

06. November 2009 /Kai

Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren B 87n Leipzig A14 bis Landesgrenze  
Sachsen / Brandenburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Zusendung der Antragsunterlagen zum Raumordnungsverfahren  
B87n.

Am 26. Oktober 2009 gab es dazu eine Besprechung zwischen dem Naturparkträger  
Verein Dübener Heide e.V. und den Gemeinden Mockrehna, Doberschütz und Laußig.  
Mit den Gemeinden Dreiheide und Zinna – Welsau, Vertretern von Land- und  
Forstwirtschaft wurden Gespräche geführt.

Diese Stellungnahme ergeht im Namen des Naturparkträger Verein Dübener Heide  
e.V. und des Deutschen Wanderverbandes e.V.. Sie berücksichtigt die gemeinsamen  
Interessen.

Im Wesentlichen werden die den Naturpark Dübener Heide betreffenden  
Teilabschnitte zwischen Mulde und Elbe bewertet. Dabei wird vor allem auf die im  
Plan vorgeschlagenen Hauptvarianten eingegangen.

**VEREIN  
DÜBENER HEIDE e.V.**

**Büro  
Sachsen-Anhalt**  
Krinaer Straße 2  
06774 Tornau

Telefon 034243 50881  
Telefax 034243 50916

**Büro  
Sachsen**  
Falkenberger Str.3  
04849 Pressel

Telefon 034243 72993  
Telefax 034243 72993

**Steuernummer**  
115/143/06615

[info@naturpark-duebener-heide.com](mailto:info@naturpark-duebener-heide.com)  
[www.naturpark-duebener-heide.com](http://www.naturpark-duebener-heide.com)

### Grundsätzlich:

- Die Schaffung einer schnellen Verkehrsverbindung zwischen Torgau und Leipzig wird vom Naturpark Dübener Heide als Anschluss-Chance für die östliche Heide an den Raum Leipzig – Halle, verbunden mit einer Verkehrsentlastung der Ortschaften Doberschütz und Mockrehna begrüßt.
- Außerörtliche Varianten mit einer Nutzung der bisherigen Straßentrasse B 87 sollten Vorrang vor einer Trassen-Neuanlage (B 87n) haben.
- Eine weiträumige Zerschneidung der Dübener Heide ist zu vermeiden.
- Zusätzliche Belastungen für Menschen und (Wild-) Tiere sind zu unterlassen bzw. höchstmöglich zu vermeiden.
- Regionale Verkehrsverbindungen für Bewohner, Gäste und Unternehmen sind optimal einzuplanen.
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollten für Projekte auf dem Gebiet des Naturraums Dübener Heide eingesetzt werden.
- Ein Planverfahren zur B 6n (Anschlussplanung) ist aus dem Planverfahren zur B 87n herauszunehmen.

### Naturschutzfachliche Anregungen:

Der Naturpark Dübener Heide ist ein Vorranggebiet für Erholung und Naturschutz. Es besteht das Ziel, die Natur in ihrer Gesamtheit zu schützen und an dafür geeigneten Stellen Erholungssuchenden Angebote zu machen.

Die Region etabliert sich bei ihren Besuchern als Gebiet in welchem in Ruhe Wildtiere erlebt werden können. Der Wert des Naturraums Dübener Heide besteht darin, dass in einem größeren Raum in Mitteldeutschland wenig Menschen leben und das Gebiet durch große Verkehrswege kaum zerschnitten ist. Eine Erholung in Ruhe und Wanderungsbewegungen von Wildtiere sind weiträumig möglich. Schnellstraßen isolieren Naturräume und erzeugen einen Schallpegel, der weit wahrnehmbar ist. Gemäß der Naturpark Pflege- und Entwicklungskonzeption Dübener Heide muss grundsätzlich vermieden werden, dass der Naturpark Dübener Heide von Schnellstrassen zerschnitten wird. Bei der Umsetzung des Straßenneubaues ist zu beachten, dass die Ziele der Pflege- und Entwicklungskonzeption nicht verletzt oder eingeschränkt werden.

Nach Einschätzung des Naturparks ist die im Plan vorgeschlagene Nordvariante im Vergleich zur Südvariante wesentlich konfliktreicher. Es gibt eine stärkere Beeinträchtigung von Brutvogelarten und Fledermäusen sowie eine stärkere Verlärmung der Ortschaft Mockrehna. Es muss bei der Nordvariante mehr Wald gerodet werden. Die Nordvariante greift stärker in das Vorranggebiet Erholung (Naturpark) ein. Die Umsetzung der Nordvariante führt im Bereich der Gemeinden Dreiheide, Mockrehna und Doberschütz zum Abschneiden eines Teils der Dübener Heide. Die Schnellstraße rückt dem Großschutzgebiet Pressler Heidewald- und Moorgebiet nahe und schneidet dessen Pufferzonen ab. Schwarzstorch und Kraniche halten sich hier auf. Bei der Variantenabwägung wird die Südvariante mit Anbindung an die Variante VB2-S-5 als die Vorzugsvariante vorgeschlagen.

Durch den Bau einer autobahnähnlichen Straße ist zu erwarten, dass Wildtiere ihre natürlichen Wanderungsbewegungen nicht mehr vollziehen können. Es ist daher notwendig in der Planung frühzeitig Wildtierwanderungen zu bedenken. Es reicht nicht, Wanderungsbewegungen im Bereich der Elb- und Muldenaue zu ermöglichen. Vor allem im Bereich Rothe Furt, aber auch im Bereich zwischen Doberschütz, Mockrehna und Strelln gibt es Fernwildwechsel. Es besteht hier die Notwendigkeit Wildtierbrücken oder -unterquerungen zu bauen. Ein optimaler Bereich für eine Wildtierquerung befindet sich westlich der K8985 von Süptitz nach Klitzschen. Indem die neu gebaute Trasse als Hochstraße ausgebaut wird und auf einem größeren Abschnitt ein Unterqueren der Trasse durch Wildtiere möglich ist, könnte das erreicht werden. Die Querung des Verkehrs der K8985 wäre ebenfalls möglich.

Die Aufnahme einer Planungsdiskussion B 6n in den Planungsprozess zur B 87 sollte rückgängig gemacht werden. Der Planungsprozess zum zukünftigen Streckenverlauf der B 6n ist in Sachsen-Anhalt noch offen und in Sachsen noch nicht begonnen.

Die hier im Entwurf vorgestellten Anschlussplanungen einer B6n bei Süptitz/Zinna würde einem Streckenkorridor der B 6n von Bad Dübener Heide über das Bundesnaturschutzprojekt Pressler Heidewald- und Moorgebiet oder über Flächen der Deutschen Bundesumweltstiftung voraussetzen. Damit könnte der Eindruck entstehen, dass bestehende naturschutzfachliche Vorbehalte gegenüber Auswirkungen von Straßenverkehrsprojekten im Planungsprozess zur B 87n eine untergeordnete Rolle einnehmen.

Wenn im Planungsverfahren zur B 87n eine Anschluss-Ausweisung für die B 6n fachlich oder rechtlich notwendig sein sollte, wird empfohlen diesen im Streckenabschnitt zwischen Taucha und Eilenburg aufzunehmen.

### Flächenerschneidung und Flächenverbrauch:

Es sollte im Bereich zwischen Torgau und Mockrehna geprüft werden, inwieweit ein Verbleiben auf der vorhandenen Trasse möglich ist. Die Verkehrszählungen in den Unterlagen zeigen, dass es im Vergleich zu anderen Abschnitten der Strecke in diesem Bereich zu einer erheblichen Reduzierung der Verkehrsmenge kommt. Aus den Variantenabwägungen ist nicht zu erkennen, was nach Fertigstellung der B87n mit der z.Zt. im Ausbau befindlichen B87 geschehen soll. Ein vierspuriger Ausbau dieses Streckenabschnittes der aktuellen B 87, statt Neubau, ist zu empfehlen.

Ein Verbleib auf der vorhandenen Trasse bis kurz vor Torgau sollte angestrebt werden. Dann ist ein Einschwenken auf die Variante TA2-N-V2 möglich. Eine Stadtumgehung Torgau ist nur sinnvoll, wenn sich an allen wichtigen Einfallstraßen und Gewerbegebieten Auffahrten befinden. Die Ergebnisse der Verkehrszählungen zeigen deutlich, dass der Großteil der Verkehrsströme in Torgau innerörtlich entsteht. Die Variante TA2-N-V1 kann nur einen Teil des städtischen Verkehrs aufnehmen. Wird diese Variante umgesetzt, nimmt die alte B87 weiterhin den Hauptteil des Verkehrs auf.

### Wander-, Rad-, Reit- und Wirtschaftswege:

Besonders bei der Variante TA2-N-V1 mit Anschluss an die TA2-N-V1.2 ergeben sich Entwicklungsrisiken für die Dübener Heide. Es sind im Bereich Mockrehna, Gräfendorf und Süptitz/Zinna erhebliche Einschnitte in Reit-, Rad- und Wanderwege zu erwarten. Sie erhalten als Anlage eine Kopie von Karten der im Bereich befindlichen Reit- und Wanderwege. Dazu verweisen wir auf das Wanderwegesystem Wanderwalter. Hier können Sie unter [www.wanderwalter.de](http://www.wanderwalter.de) die im Gebiet befindlichen Rad- Reit- und Wanderwege einsehen.

Im Bereich der Gemeinde Doberschütz werden in der Variante TA2-N-V1 Reitwege zwischen Kiesabbau Doberschütz und Strelln überplant. Der Reitweg zwischen

Doberschütz und Mockrehna mit Anschluss an den Reitweg über Gräfendorf nach Weidenhain wird bei dieser Variante zweimal gequert. Ein weiterer Reitweg verläuft im Bereich der K8985 Süptitz nach Klitschen. Auch hier führt der Straßenbau durch den geplanten Verlauf der Nordvariante möglicherweise zu einer Unterbrechung.

Im Bereich von Gräfendorf werden durch die Nordvariante Wanderwege unterbrochen. Das bedeutet, dass eine Querung erforderlich ist. Bei der Südvariante sind Wanderwege weniger oder nicht betroffen. Die Wanderwege folgen hier den Ortsverbindungsstraßen. Insofern diese eine Unter- oder Überführung bekommen sind die Wanderwege weiterhin nutzbar.

Im Bereich der Gemeinden Dreiheide und Zinna - Welsau und Repitz werden der Elbewanderweges und der Torgische Rad- und Wanderweg mehrfach gequert. Diese Wege sind Wanderwege von überregionaler Bedeutung. Hier muss eine Querung möglich sein.

Die Querung der B87 n und Anschlussmöglichkeiten sollten die Bedarfe der regionalen Wirtschaft berücksichtigen.

Für die Landwirte müssen Querungsmöglichkeiten eingeplant werden. Dabei ist zu beachten, dass Geräte mit einer Höhe von 4 m und einer Breite von 3 m, wie z.B. Mähdrescher, diese benutzen können. Die Betriebsanlagen der Geflügelzucht und Schlachtereie in Mockrehna lägen bei Umsetzung der Nordvariante auf beiden Seiten der Straße. Für die Landwirtschaftsbetriebe aus Dreiheide ergeben sich durch Flächenzerschneidung Probleme. Besonders bei der Variante TA2-N-V1.2 muss geklärt werden, wie die verbleibenden Restflächen erreicht werden können. Dazu wird eine Flurneueordnung erforderlich, damit die verbleibenden Flächen weiterhin von Landwirten genutzt werden können. Die Landwirtschaftsbetriebe im Bereich Dreiheide betreiben Weidetierhaltung. Es muss möglich sein, die Tiere auf die Flächen zu treiben. Zudem beansprucht die Variante TA2-N-V1.2 Flächen, die Pufferzonen des FFH Gebietes Rote Furt darstellen. Das ist ein sensibler Naturraum, welcher bereits durch eine Begradigung am GP215 stark beeinträchtigt wird.

Im Bereich der Neubaustrecke B87n bestehen offene Fragen zur Anbindung von Doberschütz. Es muss im Falle, dass die Varianten TA2-N-V-1.1 oder TA2-N-V-1 gebaut werden, vor dem GP 203 einen Anschluss an die bestehende B87 geben. Die K7442 unterliegt dem Bergrecht und hat somit keinen gesicherten Bestand. Sie kann als Ausweichstrecke nicht eingeplant werden. Für Sprotta-Siedlung muss geklärt werden, wie eine Anbindung künftig erfolgen soll. Im Falle der Nordvariante muss geklärt werden, wie eine Anbindung des Ortes möglich ist. Bei der Südvariante ist eine

Verbindung nach Süden aufrecht zu erhalten, sonst kann der Ortsteil nur durch große Umwege erreicht werden.

Eine autobahnähnliche vierspurige Straßenführung zwischen Eilenburg und Torgau sollte eine parallele Verkehrslösung für Radfahrer und den langsam fahrenden Verkehr bedingen. Für den langsam fahrenden Verkehr und Radfahrer reicht ein Angebot von 2 Fahrspuren in Form einer befestigten Feldstraße.

Der Naturpark stellt die Anforderung, dass die durch den Straßenbau erforderlichen Ausgleichmaßnahmen innerhalb der betroffenen Gemeinden oder innerhalb des Naturparks umgesetzt werden. Somit wären z.B. wichtige Maßnahmen innerhalb des Presseler Heidewald- und Moorgebietes möglich, die bisher wegen mangelnder Finanzierungsmöglichkeiten nicht umgesetzt werden konnten.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Thomas Klepel  
(Naturparkleiter)