

B 87 im Dialog

Erste Planungswerkstatt



STAATSMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFT
ARBEIT UND VERKEHR



DEGES

7. November 2018

Begrüßung

Wer ist heute hier?

- von der DEGES
- von den Fachplanungsbüros

Unsere Motivation für den Prozess:

- (frühe) Beteiligung statt (spätere) Verteidigung
- Qualifizierung und „Abholen“ der Betroffenen
- Auf „Tuchfühlung“ gehen, besseres Verständnis entwickeln

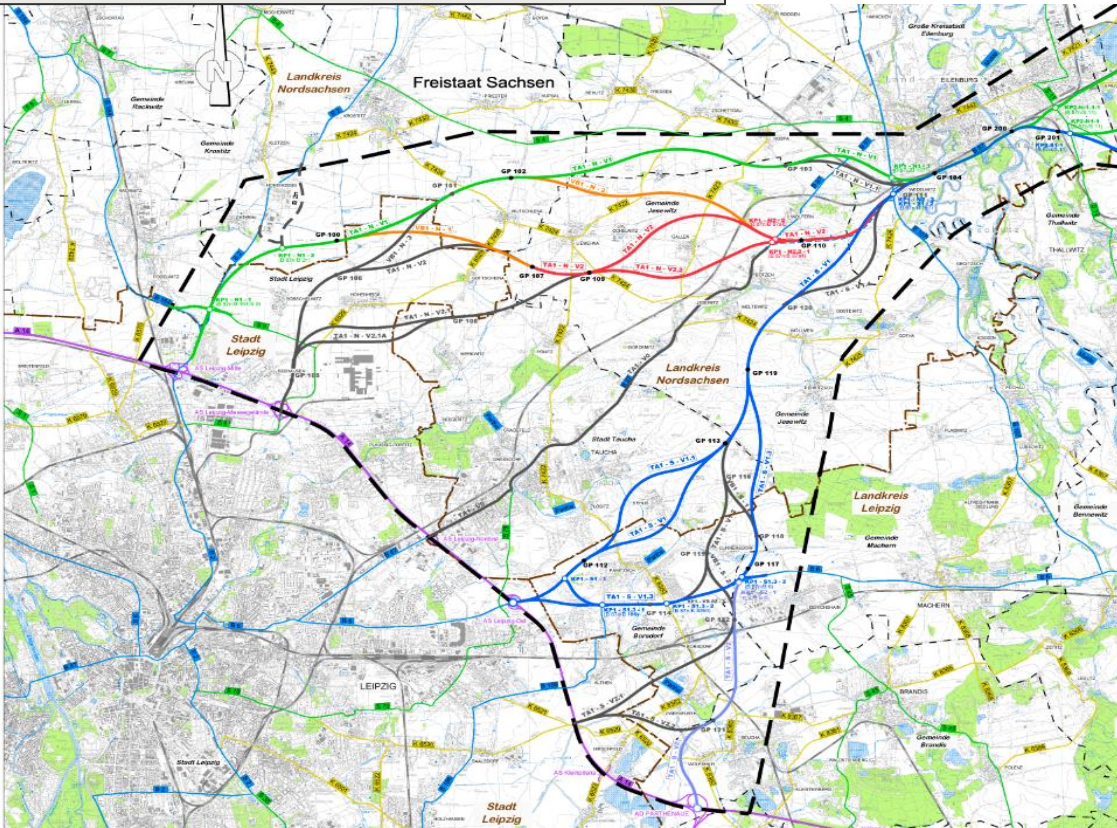
Kurze Erinnerung: Was sind unsere Planungsziele?

Ziele:

- Überregionale Verbindungsfunktion zwischen den Oberzentren Leipzig und Frankfurt (O)
- Bedarfsgerechter, bestandsnaher Ausbau in Kombination mit lokaler Verlegung (Neubau)
- Hohe verkehrliche Wirkung (Nutzen / Kosten)
- Entlastung der Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr
- Entkopplung von Verbindungs- und Erschließungsfunktion
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Kurze Erinnerung: Ergebnisse des ROV 2009

Untersuchte Varianten des ROV 2009



Keine der untersuchten Varianten fand Zustimmung in der Region bzw. wurde als Vorzugskorridor durch das BMVI festgelegt.

Nord/Westvarianten werden seitens der Stadt Leipzig abgelehnt. (Kapazität B2)
Zudem nur geringe verkehrliche Wirkung

Süd/Ost Varianten werden seitens Umweltverbänden/Regionalplanung sehr kritisch bewertet. Hoher öffentlicher Widerstand. Hohe Anforderungen an Arten- und Biotopschutz.

→ **Auftrag:**
Verkehrstechnische Untersuchung (VTU)
auf Basis der aktuellen SVZ 2015 und der
Prognose 2030

Kurze Erinnerung: Ergebnisse der VTU* 2017

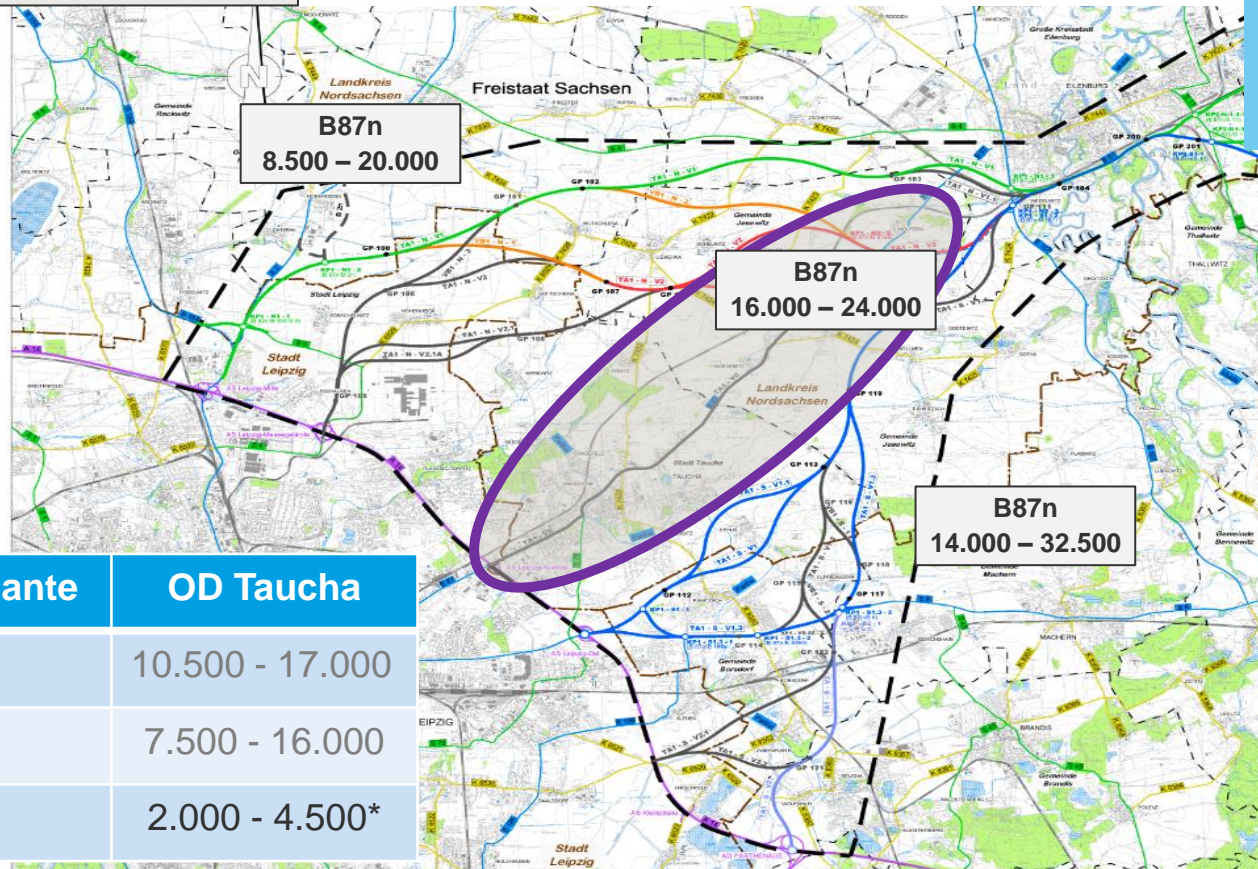
Prognose 2030

* Verkehrstechnische Untersuchung

OD Taucha
Prognose Null Fall:
15.500-19.500

Kfz/24h (DTV_{W5})

B87n - Variante	OD Taucha
West	10.500 - 17.000
Ost	7.500 - 16.000
Mitte	2.000 - 4.500*



* mit einer Verknüpfung der B87n in Taucha

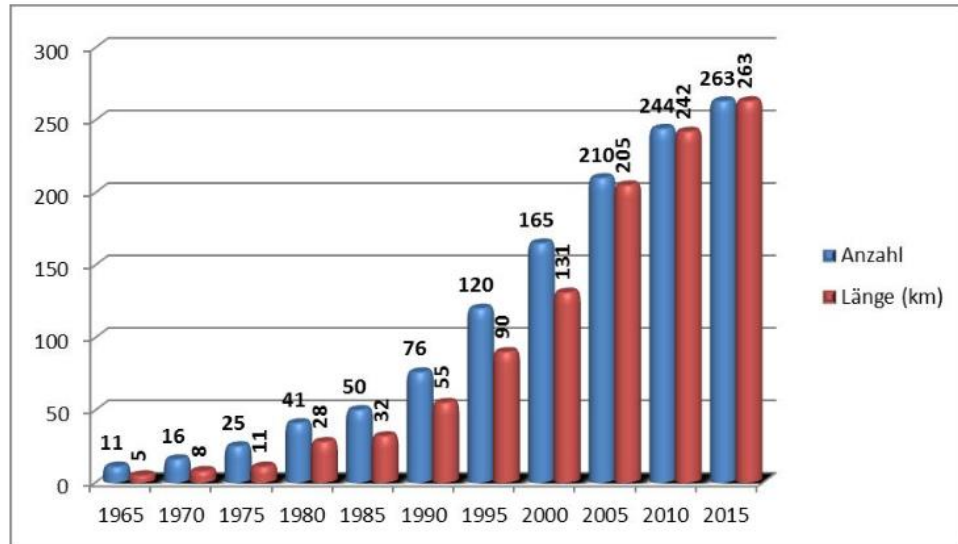
Kurze Erinnerung: Ziele des Beteiligungsverfahrens

1. **Qualifizierung, kooperative Beteiligung und regelmäßige Information** an dem Planungsprozess
2. **Definition des (neuen) Untersuchungsraumes** mit den Beteiligten
(mit Konzentration auf Taucha)
3. **Weitere Unterteilung des Abschnittes** Leipzig - Eilenburg
durch Einbindung von Gelenkpunkten (= Verbindungspunkte zwischen Varianten)
4. **Entwicklung von Planungsvarianten** und zu berücksichtigenden Aspekten
mit den Beteiligten im Dialog
5. **Prüfung des (neuen) NKV** auf Basis belastbarer Kostenschätzungen
(realistisch, machbar, bauwürdig?)

Kurze Erinnerung: Grenzen der Beteiligung

1. Das Verfahren ist UVP-pflichtig nach UVP G
2. Das Beteiligungsverfahren ersetzt nicht die gesetzliche Verpflichtung zur Umweltverträglichkeitsprüfung nach UVP G
(d.h. BV kann keine Vorzugsvariante „beschließen“)
3. *Ergebnis des Beteiligungsverfahrens* sind mögliche Varianten und Aspekte aus der Beteiligung, die vertieft untersucht und gutachterlich bewertet werden sollen
4. *Ergebnis des Verfahrens nach UVP G* ist eine genehmigungsfähige Vorzugsvariante unter Berücksichtigung der technisch-wirtschaftlichen, ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten (gutachterlich fundiert)

Tunnel Trog Deckel - Begriffsdefinition



Quelle:

Entwicklung der Anzahl und Länge der Tunnel in Bundesfernstraßen in Baulast des Bundes (Stand 31.12.2015), BMVI

Die **Anzahl** und die **Länge der Tunnel** haben in den letzten Jahren **stark zugenommen**. Dies hat überwiegend mit Umweltschutzgründen zu tun.

Für Tunnel sind wegen der vergleichsweise hohen Bau- und Betriebskosten **in besonderem Maße wirtschaftliche Überlegungen zu berücksichtigen**.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen erfolgen mit entsprechenden **Abwägungskriterien**, da **Kosten und Nutzen** eines Tunnels einerseits monetär bewertet werden können, **ökologische Kriterien** sich einer solchen Bewertung jedoch entziehen.

Tunnel in offener Bauweise

Straßentunnel, die in offener Bauweise hergestellt werden, gelten ab einer geschlossenen Länge von 80 m als Tunnel.

Zu den **tunnelartigen Bauwerken** zählen u.a. **oberirdische Einhausungen** (Lärmschutzeinhausungen) sowie **Kreuzungsbauwerke** mit anderen Verkehrswegen und Galeriebauwerke.

Die Baukosten betragen je nach Querschnitt
18.000 – 25.000 €/m für einröhrige Tunnel
25.000 – 40.000 €/m für zweiröhrige Tunnel

Tunnel in geschlossener Bauweise

Tunnel, die bergmännisch in geschlossener Bauweise aufgeföhren werden, haben i.d.R. einen Gewölbequerschnitt.

Besondere Verfahren wie z.B. Injektionen oder Vereisungen zur Setzungsreduzierung sind möglich.

Baukosten

für Tunnel (eine Röhre) im Festgestein 10.000 – 30.000 €/m

für Tunnel im Lockergestein 25.000 – 45.000 €/m

für zweiröhriqe Tunnel 30.000 – 60.000 €/m

bzw. 50.000 – 75.000 €/m.

Tunnel in geschlossener Bauweise

Bei sehr langen Tunneln (> 3 km) kann als weiteres Bauverfahren auch der Vortrieb mittels Tunnelbohrmaschine (TBM) erfolgen.

Die Tunnelbaukosten werden hier mit 50.000 – 65.000 €/m, teilweise auch bis zu 100.000 €/m, für eine Röhre und mit 60.000 – 130.000 €/m für zweiröhriige Konstruktionen angegeben.

Tunnel Betriebsausstattung

Zur Betriebsausstattung eines Tunnels gehören:

- Beleuchtung
- Belüftung
- Entwässerung
- Verkehrsbeeinflussung
- Notstromaggregate
- Sicherheit für Verkehr und Bauwerk
- Lärmschutz
- Notausgänge
- Flucht-, Rettungswege
- zentrale Anlagen (Betriebsgebäude)

Die Baukosten der Betriebsausstattung betragen etwa 10 – 20 % der Baukosten.

Allgemein ca. 5.000 – 8.000 €/m für einröhrige Tunnel und 10.000 – 15.000 €/m für zweiröhrige Tunnel.

Die jährlichen Kosten des Betriebes (hauptsächlich Belüftung und Beleuchtung) betragen je nach Tunnelquerschnitt und Ausstattung ca. 100 – 150 €/m p.a.

Trogbauwerke

Trogbauwerke entstehen durch den Bau einer Straße unterhalb der ursprünglichen Geländeoberfläche und hoch anstehendem Grundwasserhorizont.

Sie bestehen aus seitlichen Stützwänden sowie im Straßenbereich aus einer durchgehenden Betonplatte. Das Bauwerk ist als auftriebssichere Wanne zu konstruieren.

Deckelbauwerke

In der Regel **oberirdische Einhausungen** (Lärmschutzeinhausungen)

Deckelbauwerk ergibt sich aus dem erforderlichen Lärmschutz nicht aus der Topographie bzw. aus der Kreuzung verschiedener Verkehrswege.