

# Ortsumfahrungen Plessa und Elsterwerda Bürgeraktivisten erwarten Horrorbaukosten

Die geplante Nordumfahrung der B 169 für Plessa und Kahla birgt unkalkulierbare Bergbauaktlasten in sich. Ein Ingenieur hat einen Variantenvergleich angestellt, teure Unterschiede festgestellt und sich beim Blick auf die Topografie erschrocken.

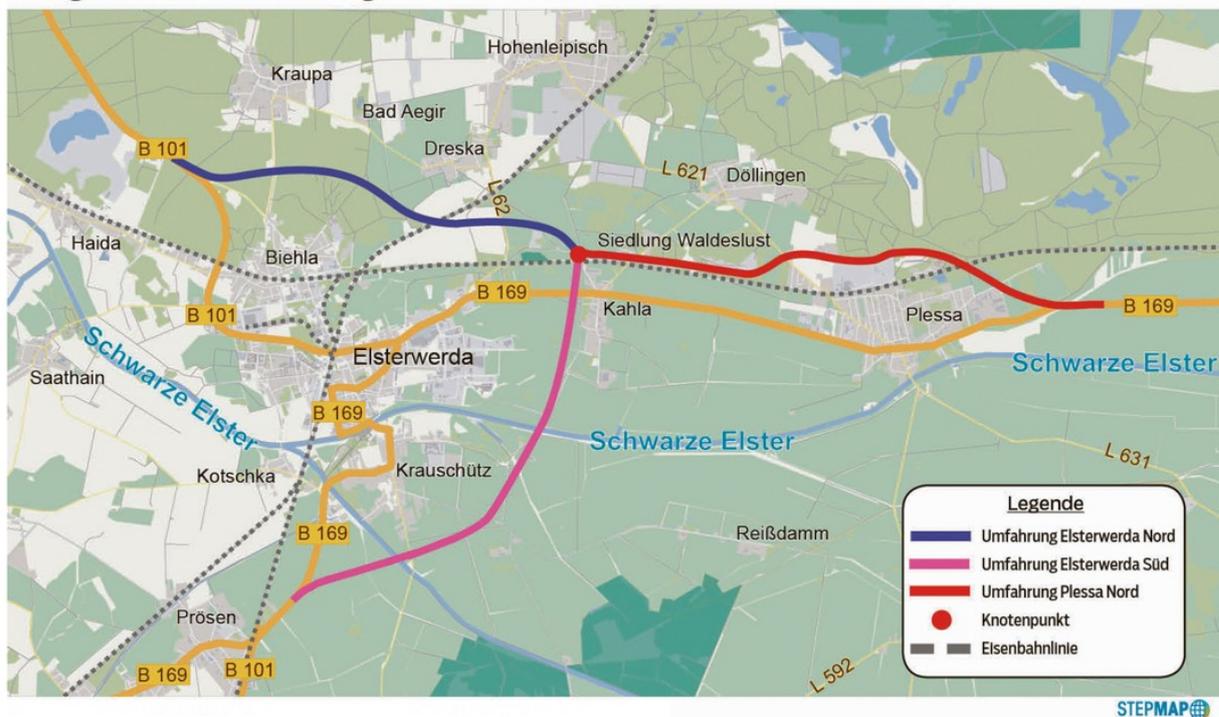
01. Juli 2022, 13:00 Uhr•Plessa/Elsterwerda

Ein Artikel von



[Manfred Feller](#)

## Vorzugsvarianten Ortsumfahrungen Plessa und Elsterwerda



Die vorgesehenen Ortsumfahrungen von Plessa und Elsterwerda sind mit einigen Hindernissen gespickt. Dies sind zum Beispiel der Winterberg in Biehla und das Altbergbaugelände im Norden von Plessa. © Foto: LEHMANN/LR /QUELLE:DEGES/ KARTE:© STEPMAP, 123MAP·DATEN:OPENSTREETMAP, LIZENZ ODBL1.0

Werden die [Ortsumfahrungen für Plessa/Kahla \(Nordvariante\)](#) und für Elsterwerda (Nord und Süd) zu Tode geplant oder sterben am Ende an ausufernden Kosten? Alles scheint derzeit möglich. Für die seit eineinhalb Jahren tätige [Bürgerinitiative „Keine Nordumfahrung Kahla-Plessa B 169“](#) steht außer Frage, dass es Verkehrsentlastungen für die Ortslagen geben muss. „Ein Verzicht auf die Ortsumfahrung Plessa ist für uns keine Option und wurde auch zu keinem Zeitpunkt ins Spiel gebracht. Wir kämpfen für eine Südumfahrung“, sagt Sprecher Hans-Jürgen Schröder.

Nun bekommen die Bürgeraktivisten, die bereits [mit spektakulären Aktionen wie dem versenkten Auto](#) auf ihr Problem aufmerksam gemacht haben, Unterstützung von unerwarteter Seite. [Eckhard Lehmann aus Maasdorf](#), Diplom-Meliorationsingenieur im Ruhestand und unermüdlicher Kämpfer

für einen ausgewogenen Wasserhaushalt in der von der Dürre bedrohten Schwarzen Elster, kennt sich als ehemaliger Projektant mit großen Projekten aus. Ob Melioration oder Verkehrsinfrastruktur – die Herangehensweise ähnele sich, versichert er.

## Maasdorfer schaut sich Trassenverläufe an

Absolut unvoreingenommen, weil weit weg wohnend, habe er sich die möglichen Trassenverläufe der [Nord- und der Südumfahrung für Plessa und Kahla](#) ganz emotionslos aus fachlicher Sicht angesehen. Auch er kommt zu dem Schluss, dass die Nordvariante stärkere Eingriffe in die Natur verursachen würde und Unwägbarkeiten in sich trage, die verdammt teuer werden könnten. Neben den Kiesabbau- und Bergbauhinterlassenschaften im Norden von Plessa sei dies auch die spezielle Topografie. „Wir haben es zwischen Plessa und Kahla mit einem stark wechselnden, steigenden und abfallenden Gelände zu tun“, sagt er. Noch schwieriger werde das Bauen in Biehla in den Winterberg hinein. In beiden Fällen mache es die Bauwerke unberechenbar teuer.

Dagegen sei die Topografie bei der [Südvariante](#), die durch die flache Elsterniederung führt, deutlich unkomplizierter. Seine vorsichtigen Berechnungen haben ergeben, dass die Südtrasse mit etwa 17,5 Kilometern Länge rund zwei Kilometer kürzer sein dürfte als die von den Planern favorisierte Nordtrasse.



Unterschiede gäbe es auch bei den teuren Bauwerken. Wenn die Zählung auf seinen Streckenzeichnungen stimmt, dann sind im Norden fünf neue Verkehrsknoten notwendig sowie 17 größere Bauwerke (Straße, Schiene, sonstige Überführungen), 16 kleinere Bauwerke (wie Durchlässe) und 4,5 Kilometer zusätzliche Anbindungswege und -straßen. Anders im Süden: drei neue Verkehrsknoten, elf größere und zehn kleinere Bauwerke sowie 3,1 Kilometer zusätzliche Straßen und Wege. Die Südvariante hätte den Vorteil des gleichzeitigen Hochwasserschutzes für Plessa.

## Argumente für Nordumfahrung werden hinterfragt

Unterdessen sammeln die Bürgeraktivisten weiterhin Argumente gegen die Nordvariante. Diese störe die [Siedlung Heimat in Plessa](#) und die Grundstücke in Kahla-Waldeslust. Zudem würden mehr als zehn Hektar Wald geopfert. Speziell werden die Pro-Argumente für die Nordvariante hinterfragt, die das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung und die Planungsgesellschaft Deges GmbH (29,08 % im Besitz des Bundes und zu 5,91 % im Besitz des Landes Brandenburg) stets anführen würden: nämlich Kostenvorteil, Freiraumverbund, Gesamtfläche der Trasse, Verkehrswirksamkeit, Trassenbündelung und Umweltverträglichkeit.

**Kosten Altlasten.** Nach Angaben der Deges, so die Bürgerinitiative, standen die Baukosten für die Nordumfahrung mit Preisstand 2020 bei 33,8, aktuell stehen sie bei 38,8 Millionen Euro. Die

Südumfahrung als Kombibauwerk mit Hochwasserschutz wurde 2020 mit 49,4 Millionen Euro angegeben. „Ob diese Kosten im Linienbestimmungsprozess von den Fachbehörden nachgeprüft wurden, bleibt uns offen“, so Hans-Jürgen Schröder.

## **Fragezeichen hinter Bergbausanierung in Plessa**

Insbesondere der Kostenansatz von nur zwei Millionen Euro für die Baugrundverbesserung von 870 Trassenmetern im Altbergbaubereich auf der Nordumfahrung sei äußerst fraglich. Bei einer ähnlichen, auch von der Deges realisierten Ortsumfahrung in Sachsen-Anhalt sei für die Baugrundverbesserung von 1250 Trassenmeter Altbergbau ein Auftrag in Höhe von 16,3 Millionen Euro mit Preisstand 2017 vergeben worden. Alle erhöhten Aufwendungen hätten dazu geführt, dass die Kosten der gesamten Ortsumfahrung von 26,3 (Preisstand 2015) auf 50,0 Millionen Euro (Preisstand 2019) gestiegen waren.

Es gebe ein weiteres Beispiel aus Brandenburg. Die Ortsumfahrung Bad Freienwalde-West (ebenfalls Deges) sei mit 21,9 Millionen Euro (2014) geplant worden. Am Ende habe sie 77,0 Millionen Euro (2020) gekostet.

**Kostenschätzung.** Zu den Kosten für die Beseitigung der Altlasten habe die Bürgerinitiative nach Recherche eine E-Mail erhalten, in der der ehemalige Projektleiter eingeräumt habe, dass für die Sicherung der Spülkippe am [Kraftwerk Plessa](#) keine Kosten eingestellt worden seien. Eine von der Initiative in Auftrag gegebene Kostenschätzung habe einen Aufwand nur für die Spülkippe von mindestens 1,3 Millionen Euro (2021) ergeben. Es gibt weiteres Altbergbauland.

**Freiraumverbund.** Das Lieblingsargument der Deges und des Infrastrukturministeriums sei der südlich von Plessa ausgewiesene Freiraumverbund im aktuellen Landesentwicklungsplan. „Hierzu muss man wissen, dass innerhalb des Planungszeitraumes der Landesentwicklungsplan geändert wurde: vor dem 30. Juni 2019 lagen alle Trassenvarianten rund um Plessa im Freiraumverbund. Für die Südumfahrung galt eine Ausnahmeregelung, die im sogenannten Zielabweichungsverfahren festgestellt wurde“, sagt Hans-Jürgen Schröder.

## **Das große Geheimnis um den Freiraumverbund**

Nach dem 30. Juni 2019 sei der Freiraumverbund im Norden von Plessa verkleinert worden. Somit konnten die Planer ohne Berührung des Freiraumverbundes weiter arbeiten. Warum dieser Freiraumverbund im Norden verkleinert wurde, das konnten weder die Landkreisverwaltung noch die Initiative mit zwei schriftlichen Anfragen und einer Akteneinsicht bei der zuständigen Behörde klären. „Der wahre Grund bleibt das große Geheimnis der Planer“, stellt der BI-Sprecher fest. Die Definition sagt dies: „Der Freiraum ist durch übergreifende Freiraum-, Siedlungs- und weitere Fachplanungen zu schützen; es ist ein großräumig übergreifendes, ökologisch wirksames Freiraumverbundsystem zu schaffen. Die weitere Zerschneidung der freien Landschaft und von Waldflächen ist dabei so weit wie möglich zu vermeiden; die Flächeninanspruchnahme im Freiraum ist zu begrenzen.“ (Quelle: Landesplanung).

Mehr über die [B169-Ortsumfahrung bei Plessa erfahren Sie auf unserer Themenseite](#).

Wie geht es weiter mit dem Protest gegen die Nordumfahrung von Plessa?

Die Bürgerinitiative „Keine Nordumfahrung Kahla-Plessa B 169“ lädt am Sonntag (3. Juli) um 10.30 Uhr auf den Bolzplatz in Kahlaer Siedlung „Waldeslust“ ein. Im Kampf um die Südumfahrung sind alle Einwohner aus Plessa, Kahla und Döllingen eingeladen. Informiert wird über die jüngsten Aktivitäten, wie die Gespräche mit der Deges, und über die nächsten geplanten Aktionen.