

Petition

zum Straßenbauvorhaben S 289 - Verlegung Neukirchen

Az.: 05/02277/3

hier: Mitteilung des Petitionsausschusses vom 26.10.2012

Betreff: Wiederaufnahme des Petitionsverfahrens

Mit Schreiben des Sächsischen Landtages vom 26.10.2012 wurde den Petenten mitgeteilt, dass auf Basis der begründenden Beschlussempfehlung der Petition nicht abgeholfen werden kann.

Nach inhaltlicher Prüfung der Entscheidungsbegründung zu den einzelnen Kernaussagen sowie unter Beachtung weiterer neuer Fakten erachten wir auch im Namen aller knapp 600 Unterzeichner die Wiederaufnahme des Petitionsverfahrens als erforderlich und wird wie folgt begründet:

Die Begründung der Entscheidung ist weder korrekt noch unabhängig, sondern bezieht sich lediglich allgemein auf den beklagten und nicht bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss der Landesdirektion Chemnitz vom 04.10.2011. Der genannte Beschluss soll laut Ihrer Darstellung die Schwerpunkte der Petition vom 13.09.2011 ausreichend gewürdigt haben.

Diese Feststellung ist unter Beachtung des konkreten Sachverhaltes und der zwischenzeitlich vorliegenden Unterlagen falsch.

So enthält der Planfeststellungsbeschluss weder Aussagen zur Nachhaltigkeit noch wurde danach abgewogen. Nach aktueller Faktenlage beinhaltet dieser sogar grundlegend falsche Zahlen, Aussagen und Angaben. Unabhängig davon ist ein ausschließlicher Bezug auf den o.g. Planfeststellungsbeschluss als sehr einseitig zu bewerten und deshalb nicht hinnehmbar, da die Gesamtsituation sich wesentlich komplexer darstellt.

Es sind die Fragen zu bewerten,

ob die Umsetzung dieses Straßenbauvorhabens generell noch erforderlich ist

und sofern diese Frage positiv bewertet würde

wie deren Trassierungsverlauf aussehen muss.

Die Bewertung hat dabei immer unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeit aber auch der Umweltverträglichkeit zu erfolgen.

Zudem ist der Verweis des Ausschusses auf die bereits im Planfeststellungsverfahren durch die Petenten vorgebrachten und dort berücksichtigten Einwendungen nicht akzeptabel, da es sich um eine Petition mit überregionaler Mitzeichnung handelt und somit eine Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren durch diese Petenten nicht möglich war. Gleichwohl haben auch diese Mitzeichner den Anspruch, dass dieses Verwaltungsverfahren ordnungsgemäß und transparent durchgeführt wird. Das Vorhaben ist zudem auch zunehmend durch die mediale

Präsenz (z.B. MDR, Presse) in den Focus einer breiten überregionalen Öffentlichkeit geraten, was durch steigende Anfragen bei den Petitionsführern deutlich wird.

1.Chronologische Abfolge Straßenbauvorhaben S 289- Abschnitt Neukirchen

Die Bauabschnitt S289 Verlegung Neukirchen ist ein Teilabschnitt der sogenannten Westtrasse zwischen den Autobahnen A 4 und A72, welche erstmals im Landesentwicklungsplan 1993 benannt wurde. Bis 1999 gab es für den Abschnitt der S289 Neukirchen zwei Varianten: die Variante 3 durch die Ortslage Neukirchen und die Variante 1/2, eine akzeptable Umgehungsstraße westlich von Neukirchen, deren Trassierung und Querung der einzelnen Bachtäler durch eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) klar definiert wurde.

Die Gemeinde Neukirchen entschied sich gegen die Variante durch den Ort und begründete dies mit einer Kostenersparnis von 3 bis 5 Mill. EUR für den Steuerzahler, da im Gegensatz zur Variante 3 für die Umgehungsstraße nur kleinere ingenieurtechnischen Bauwerke vorgesehen waren. Man entwickelte im Zusammenhang mit der Trassierung einen entsprechenden Flächennutzungsplan und plante den Baubeginn für 2004 und die Fertigstellung der Trasse für 2006.

Zu beachten ist, dass dem damaligen stellvertretenden Bürgermeister der Gemeinde Neukirchen und Vater des Landtagsabgeordneten Jan Löffler, Herrn Falk Löffler eines von vier Datschengrundstücken im Außenbereich in der unmittelbaren Nähe der geplanten Umgehungsstraße gehört und somit ein grundlegender Interessenkonflikt besteht. Diesen versuchte man auf kommunaler Ebene in Form eines Kompromisses zu lösen, indem die Trasse zurück in Richtung Neukirchen verschoben werden sollte. Der notwendige Gemeinderatsbeschluss dazu wurde im Frühjahr 2000 gefasst, welcher die genauen Flurstücke beinhaltete, über welche die Straße nun führen sollte. Bereits diese Verschiebung stieß bei vielen Anwohnern der Wohnsiedlungen am Tannersberg und in Culten auf Unverständnis.

Im weiteren zeitlichen Verlauf kam es zu Ungereimtheiten, welche jedoch erst Jahre später für die Bürger deutlich werden sollten. So erhielten beispielsweise die Anwohner von der Gemeinde offizielle Planstände mit der neuen Variantenbezeichnung 3a entsprechend des Gemeinderatsbeschlusses. Im Jahr 2002 wurden ihnen dann mitgeteilt, dass diese 3a vom Ministerium als Vorplanung bestätigt wurde. Erst 2011 stellte sich heraus, dass die Variante 3a in zwei vollkommen verschiedenen Fassungen existierte.

So liegt dem Straßenbauamt der gleiche Planstand wie den Bürgern vor, jedoch mit dem Unterschied, dass die darin enthaltene und bestätigte Variante 3a den Abriss von Gebäuden in Culten und am Krippenberg zu Folge gehabt hätte.

Im Jahr 2003 präsentierte dann des Straßenbauamtes in der Gemeinde Neukirchen vor ca. 35 betroffenen Bürgern die offizielle Variante des Vorentwurfes, welche exakt die Flurstücke des Gemeinderatsbeschluss beinhaltete und auch der „vermeintlichen 3a“ entsprach. Die Brücke über den Spanierbach wuchs von ehemals 30 m auf 115 m an und die Gebietseinstufungen

wurden laut Straßenbauamt entsprechend des rechtskräftigen und für die Behörden verbindlichen Flächennutzungsplans berücksichtigt. Damit schien für die Bürger der Trassenverlauf klar definiert.

Die aktuelle Planvariante hat demgegenüber eine generell andere Trassenführung, da sie ein weiteres Mal maßgeblich an die Ortslage Neukirchen und die Siedlungen herangeführt werden sollte, um eines der 4 Datschengrundstücke zu erhalten. Während man über 100 m von der Datschenbebauung abrückt, kam man auf 90 bis 60 m an die Kernsiedlungsgebiete Culten und Krippenberg heran. Dies hatte zur Folge, dass nicht nur die Brücke von 115 auf 320 anwuchs, sondern auch die Biotope am Spanierbach (Bachlauf, Frischwiese) Culten (Streuobstwiese, wertvoller Baumbestand), im Cultner Grund (wertvoller Baumbestand, Frischwiese, Bachlauf) sowie am Krippenberg (Tiefengrundbach, Frischwiese) zerstört oder in wesentlichen Teilen beschädigt würden.

Anmerkung: Die Ortslage Culten wurde noch in der vertiefenden Vorplanung als besonders schützenswertes Einzelobjekt eingestuft, welches westlich über die Felder zu umfahren ist, da es zu den Gebieten zählt, bei denen es zu einer Überschneidung der Schutzgüter von Mensch und Natur kommt und daher entsprechend geschützt werden muss.

In einem aktuellen Schreiben an die Bundestagsabgeordnete Frau Sabine Zimmermann (Die Linke) aus dem Jahr 2012 wird durch die Hausspitze der Landesdirektion Chemnitz unzweideutig festgestellt, dass die Verschiebungen einzig und allein nur wegen der ausreichenden Würdigung der Datschenbebauung erfolgt ist und es hierfür keinerlei andere Gründe gab.

Diese Zusammenfassung ist nicht abschließend, beinhaltet jedoch wesentliche Aspekte aus der Gesamtchronologie.

2. Petitionsschwerpunkte

2.1. Nachhaltigkeit

Die Aussage, dass Nachhaltigkeitskriterien im Verfahren berücksichtigt wurden entspricht nicht den Tatsachen und verwundert sehr, wie die Begründung des Ausschusses dazu verfasst wurde.

Unter Nachhaltigkeit versteht man eine „Entwicklung, die den Bedürfnissen der heutigen Generation entspricht, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen“. Anders gesagt geht es darum, so zu handeln, dass das Wachstum von heute nicht die natürlichen Lebensgrundlagen und die wirtschaftlichen Wachstumsmöglichkeiten für künftige Generationen infrage stellt. Nachhaltige Entwicklung umfasst somit drei Komponenten, nämlich die ökonomische, die soziale und die ökologische Dimension, die von der Politik in ausgewogener Weise berücksichtigt werden müssen.

2.1.1. Demografische Entwicklung:

Nachhaltigkeit bedeutet insbesondere auch den Blick darauf zu richten, wie sich aktuell die Verkehrsbelegungen in der Region auch unter Würdigung der demografischen Wandels

gestalten. Wir werden immer weniger in Sachsen. Die Einwohnerzahlen sind seit Jahren stark rückläufig und dies wird besonders in den ländlichen Gebieten deutlich. Die Region um Reichenbach, Werdau und Crimmitschau hat in den letzten 20 Jahren fast 25 % Ihrer Einwohner verloren und zahlreiche Fachstudien belegen: dieser Trend hält weiter an! Schon heute werden nur noch halb so viele Kinder geboren wie vor 20 Jahren und im Jahr 2050 wird es somit nur noch halb so viele Einwohner in Sachsen geben wie 1990. Dem gegenüber nimmt die arbeitende Bevölkerung noch stärker ab. Wir werden also nicht nur immer weniger, sondern auch immer älter. So stieg das Durchschnittsalter von 39 Jahren (1990) auf heute 48 Jahre.

Regionalisierte Bevölkerungsprognose Freistaat Sachsen:

Reichenbach	26.772 Einw. (1990)	19.836 Einw. (2011)	16.500 Einw. (2025)
Werdau	27.677 Einw. (1990)	22.303 Einw. (2011)	18.900 Einw. (2025)
Crimmitschau	25.465 Einw. (1990)	20.535 Einw. (2011)	17.400 Einw. (2025)

2.1.2. Verkehrszahlen und veraltete Prognosen:

Die Neubaumaßnahme „S289 Verlegung Neukirchen“ wird im genannten Planfeststellungsbeschluss mit dem sehr starken Verkehrszuwachs in den letzten Jahren begründet.

Diese Aussage der Planfeststellungsbehörde ist falsch und stellt eine klare Fehleinschätzung dar. An dieser Stelle zitieren wir die Antwort des SMWA auf die parlamentarische Anfrage (5/10006) der Abgeordneten Eva Jähnigen zu den Verkehrszahlen im Abschnitt Neukirchen bezogen auf die letzten 10 Jahre. Danach sanken die Verkehrszahlen im Zeitraum 2000 bis 2010 im Abschnitt Neukirchen von 11.145 Kfz/24 h auf nun 9.979 Kfz/24 h. Es ist für die Petenten nicht hinnehmbar, dass trotz der rückläufigen Verkehrszahlen, welche dem Ministerium bekannt sind, das Vorhaben mit einer solchen Argumentation vertreten wird.

Im Erläuterungsbericht der Planunterlagen sprach der Vorhabenträger, Straßenbauamt Plauen von 17.200 Kfz/24 h. Hier wird versucht mit völlig überhöhten Zahlen dem mündigen Bürger ein Maßnahmeerfordernis zu suggerieren, welches es auch unter Berücksichtigung der zweistelligen negativen Demografieentwicklung in der Region gar nicht geben kann. Am Beispiel des Teilabschnittes Reichenbach wird dies besonders deutlich. Hier veranschlagte der Planungsträger 13.500 Kfz/24 h für die Neubautrasse. Nach Umsetzung der Maßnahme wird heute jedoch der einzige direkte Autobahnzubringer der Region gerade einmal von 5.000 Kfz/24 h genutzt.

Zahlreiche Studien und wissenschaftliche Untersuchungen setzen sich mit der „Politik der veralteten Zahlen“ auseinander. So kritisiert beispielsweise auch IVAS, das Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme aus Dresden im Rahmen des 10. Chemnitzer Fachseminars Schall- & Immissionsschutz abschließend, dass „die Auswirkungen des demografischen Wandels, sowohl die Bevölkerungsrückgänge in vielen Städten und Regionen als auch die Alterung, in der Verkehrsplanung bislang nur in Ausnahmen berücksichtigt“ werden. Man hält fest, dass ab einer Bevölkerungsverringerung von 10 % es auch zu spürbaren

Rückgängen der Verkehrsbelastung auf kommunaler und regionaler Ebene gibt, welche es zu berücksichtigen gilt und eine prozessorientierte Verkehrs- und Umweltplanung erfordert. Auch der Bundesrechnungshof kritisiert, dass immer wieder veraltete Verkehrsprognosen genutzt werden und damit das zu erwartende Verkehrsaufkommen oft als zu hoch eingeschätzt wird. Dabei hätten die Verkehrszahlen einen "maßgeblichen Einfluss auf die späteren Baukosten".

Doch während Wirtschaft und Bildung darauf angewiesen sind vorrausschauend zu denken und zu handeln, erscheint es fast so, als zählen hier nur kurzfristige Ziele. Auch hier wird im Rahmen der Petition um eine Antwort gebeten.

2.1.3. Kosten und Folgekosten

Weiterhin wird im Schreiben des Petitionsausschusses argumentiert, dass die Kosten für den Bau sorgsam abgewogen wurden.

Hierzu ist festzuhalten, dass es sich dabei lediglich um die reinen Baukosten handelt, welche im Rahmen des Vorentwurfes für die einzelnen Varianten ermittelt und „abgewogen“ wurden. Doch während die gegenüber den Bürgern offiziell präsentierten und ausgereichten Unterlagen zur Vorzugsvariante des Vorentwurfes aus dem Jahr 2003 lediglich 12.Mio EUR aufweisen, wurden diese später der geänderten internen Interessenlage auf mehr als das Doppelte angepasst. Eine solche Vorgehensweise wird von den Unterzeichnern als unseriös bewertet macht das gesamte Verfahren unglaubwürdig.

Auch die nachträgliche Kostenaufstellung zum Variantenvergleich ändert nichts an diesem Sachverhalt, da auch hier nachweislich zu Gunsten der Vorzugsvariante des Planfeststellungsbeschlusses „gearbeitet“ wurde. Diese Aufstellungen wurde ebenso nachträglich noch weiter „angepasst“.

In der Nachhaltigkeitsbetrachtung, welche ein Schwerpunkt der Petition ist, sind jedoch auch Betriebs-, Wartungs- und Unterhaltungskosten sowie zukünftige Instandsetzungskosten bei seriöser Projektbewertung zu berücksichtigen. Genau das ist jedoch im Planfeststellungsverfahren nicht erfolgt und die Antwort des Ausschusses verwundert in diesem Punkt sehr. In der parlamentarischen Anfrage (5/10562) des Abgeordneten Mario Pecher wurde seitens des SMWA geantwortet, dass eine solche Kostenermittlungen bezogen auf die einzelnen Varianten nicht geprüft wurden und lediglich die reine Errichtungskosten einfließen.

Um Brücken wirtschaftlich betreiben zu können, ist ein gut geplanter und optimierter Kreislauf aus Neubau, regelmäßiger Zustandsprüfung, Unterhaltung und Instandsetzung bis wieder hin zur Erneuerung erforderlich. Durch dieses Bauwerksmanagement gelingt es, Brücken lebenslang sicher und wirtschaftlich zu betreiben.

Doch schon heute fehlen Bund und Ländern Milliarden zur Sanierung vorhandener Brückenbausubstanz. Brücken werden immer häufiger zu einem Sicherheitsrisiko. Da sollte man doch hinterfragen, warum für eine Staatsstraße von 5 km riesige Brückenwerke errichtet werden mit einer Gesamtlänge von über 1000 Metern. Vor allem vor dem Hintergrund, dass die UVS aus dem Jahr 1997 lediglich Brückenspannweiten ab 30 m als notwendig erachtete.

Unter Beachtung des demografischen Wandels, zunehmender Überalterung und rückläufiger Verkehrszahlen in der Region steigen die Kosten für die Erhaltung des Verkehrsnetzes je Einwohner immer weiter an und lastet zukünftig auf den Schultern immer weniger Menschen. Die Entwicklung zeigt deutlich: die Infrastruktur muss nachhaltig sein. Sie muss vielen komplexeren Umständen Rechnung tragen und darf letztendlich zukünftige Generationen nicht belasten.

Auch hier erwarten die vielen Petenten eine klare und umfassendere Aussage.

3. Trassierungsverlauf und Umweltschutz

Bezüglich den Petitionsschwerpunkten Trassierungsverlauf und Umweltschutz lassen sich im Zuge einer Tiefenbewertung analog Widersprüche und Ungenauigkeiten darstellen.

An dieser Stelle wird jedoch auf folgende Aspekte noch einmal eingegangen:

3.1.1. Verkehrssicherheit

Die Petenten greifen in der Petition an, dass man sehr große Brücken aus Gründen der allgemeinen Verkehrssicherheit befürwortet, obwohl angreifende Windlasten und überfrierende Nässe immer wieder zu schwersten Verkehrsunfällen führen.

Gerade Windlasten auf zweispurigen Fahrbahnen verursachen immer wieder schwere Verkehrsunfälle, wenn insbesondere LKWs von den Fahrbahnen abkommen. Mit der vorherrschenden Westwindwetterlage in der Region stellen die Brücken ein deutlich höheres Sicherheitslücke dar.

Aber auch bei Temperaturen unter drei Grad plus kann es vor allem auf Brücken riskant werden. Bei Regen droht hier Blitzeis. Aufsteigender Nebel aus den Bachtälern und überfrierende Nässe stellt immer wieder ein hohes Verkehrsrisiko auf Brücken dar und ist oft Ursache für schwere Verkehrsunfälle, die nicht selten tödlich enden. Um eine Verkehrssicherheit an Brücken zu gewährleisten, sind hier gesonderte Schutzeinrichtungen erforderlich, die wiederum Abstürze bei Unfällen vermeiden sollen.

3.1.2. Gebietseinstufung:

Auch wird hinterfragt, warum in der Planung vier Gartengrundstücken mit Datschenbebauung im Außenbereich der gleiche Stellenwert eingeräumt wird, wie den jeweiligen Ortsteilen, Tannersberg, Culden und Krippenberg, wo mehr als hundert Menschen leben. Während im Vorfeld der Planung extra ein entsprechender Flächennutzungsplan erstellt wurde, welcher beispielsweise den Tannersberg als Allgemeines und reines Wohngebiet kennzeichnete, wurden die vier genannten Grundstücke im Außenbereich als Grünland klassifiziert. Diese Gebietseinstufungen wurden von der Kommune und vom Straßenbauamt gegenüber den Bürgern immer als verbindliche Bewertung zum Straßenbauvorhaben kommuniziert. Während in den einzelne Siedlungen in den letzten Jahren vielen neue Eigenheime genehmigt und

Wohnungen gebaut wurden, wurde die einzige offizielle Nutzung der Datschenbebauung bereits Anfang der 90er Jahre aufgegeben.

3.1.3 Stellung der Gemeinde Neukirchen/Träger der Planungshoheit

Eine besondere Stellung kommt bei der Planung der Gemeinde Neukirchen zu und ist an dieser Stelle zu erwähnen. Die Kommune hat schon in der **Vorplanung** nachweislich falsche Unterlagen und Informationen an die Betroffenen weiter geleitet. Selbst auf schriftliche Nachfragen wurden diese nicht über Änderungen aufgeklärt.

Familien, welche sich für Grundstücke in der Ortslage Culden interessierten um dort zu bauen, informierten sich mit Perspektivblick auf der Gemeinde über möglicherweise zu erwartende Beeinträchtigungen. Das Bauamt präsentierte die Vorzugsvariante vom März 2003 mit Planaushang im Gemeindesaal als offizielle **Vorzugsvariante des Vorentwurfes**, mit dem Hinweis auf die Stellungnahme der Gemeinde als TÖB und den dazugehörigen Gemeinderatsbeschluss. Die darin enthaltene angemessene Umfahrung der Ortslage führte dann auch zu der Kaufentscheidung.

4. Zusammenfassung

Die Petition wurde von vielen Bürgern mitgezeichnet und in der Hoffnung eingereicht, dass ein seriöser Interessenausgleich zwischen handelnden Behörden und Bürgern unter Mitwirkung Petitionsausschusses als parlamentarischen Gremium erfolgt.

Durch den für die Petenten leider nicht transparenten Beschluss des Ausschusses nach mehr als einem Jahr gewinnt zudem die Aussage des lokalen Wahlkreisabgeordneten Löffler, Jan eine zusätzliche Brisanz. Im direkten Gespräch mit Petenten sagte dieser wörtlich, dass „seine Fraktionskollegen sehr wohl wissen, wie sie mit dieser Art von Petition umzugehen haben“. Auf die Besonderheit der familiären Verbindung von Herrn Löffler im Planungsgebiet wurde bereits im Petitionstext hingewiesen.

Wir hoffen, dass diese gegenüber demokratischen Verfahren entrückende Sicht lediglich eine Einzelmeinung wiedergibt und diese Petition mit der notwendigen Bereitschaft für tragfähige Lösungen durch den Petitionsausschuss behandelt wird.

Dem Abgeordneten Löffler, Jan ist die Brisanz des Vorhabens sehr wohl bewusst, was auch seinen Anmerkungen in der Freien Presse aus dem Jahr 2010 zu entnehmen ist. Danach erwartet er den größten Widerstand vom Tannersberg und aus Culden – gerade die beiden Ortslagen, welche durch Verschiebungen zu Gunsten der 4 Datschengrundstücke nun besonders stark beeinträchtigt werden. Mehr als eine Randnotiz ist zudem, dass ein Neukirchner Anwohner im direkten Gespräch mit Herrn Löffler einforderte und damit den Wunsch vieler Neukirchner wiedergab, das Vorhaben im Rahmen einer öffentlichen Zusammenkunft mit seinen möglichen Auswirkungen für das Gemeindegebiet von Neukirchen zu erläutern.

Der Abgeordnete und stellvertretende Bürgermeister von Neukirchen entgegnete, dass „er dies nicht für notwendig hält“.

Mit der Einreichung war auch das Angebot verbunden, sich im Zuge eines Ortstermins und dem direkten Kontakt mit den Ansprechpartnern für die Petition ein umfassenderes Bild zu machen. Dabei können interessante Hintergründe und Unterlagen zur Kenntnis gegeben werden. Dieses Angebot verbunden mit der Erwartung, dass in die Entscheidungsfindung des Ausschusses nicht nur behördliche Stellungnahmen einfließen, sondern auch die Petenten gehört werden und deren Positionen Beachtung finden, wird hiermit ausdrücklich erneuert.

Infrastruktur ist wichtig und eine nachhaltige und umweltbewusste Entwicklung dieser ein „Muss“, um allen zukünftigen Herausforderungen gewachsen zu sein. Wir haben uns nie gegen das Straßenbauvorhaben gerichtet, sondern uns für eine nachhaltige und transparente Umsetzung frei von sachfremden Dritteinflüssen auch im Interesse zukünftiger Generationen eingesetzt. Doch Infrastruktur ist mehr als die bloße Errichtung von Trassen im ländlichen Raum. Es bedarf eines umfassenden und nachhaltigen Gesamtentwicklungskonzeptes.

Neukirchen, 10.02.2013

Kathrin Ludwig

Werner Ludwig

Kathrin Ludwig, Culthen 32, 08459 Neukirchen

Sächsischer Landtag
Petitionsausschuss
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1

01067 Dresden