

BUND Landesverband Sachsen e.V. – Straße der Nationen 122 – 09111 Chemnitz

Landesdirektion Sachsen

09105 Chemnitz,

über:

Stadt Freiberg

Obermarkt 24

09599 Freiberg

RG Freiberg
c/o Dr. Norman Pohl
Trebrastraße 5
09599 Freiberg
19. Februar 2019

**Planfeststellung „B 173 Ausbau westlich Oberschöna – NK 5045037“
Ihr Schreiben vom 18.12.2018, Geschäftszeichen: C32-0522/809/7-N03**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Sachsen e.V. bedankt sich für die Beteiligung im o.g. Verfahren und nimmt vertreten durch die für die Erarbeitung einer Stellungnahme im vorliegenden Fall zuständige Regionalgruppe Freiberg nachfolgend wie folgt Stellung:

Das Vorhaben wird abgelehnt.

Zur Begründung tritt der BUND der mit Datum vom 06. Februar 2019 Ihnen per Fax zugegangenen Stellungnahme des Naturschutzverbandes Sachsen e.V. (NaSa) insofern bei und verweist auf diese. Ebenso wie in der Stellungnahme des NaSa erläutert, werden ausschließlich Maßnahmen zur direkten Entschärfung des bekannten und benannten Unfallschwerpunktes (Bereich von NK 5145 037 Station 2,800 bis 3,00) mitgetragen. Diese Maßnahmen sind gegebenenfalls erneut in einem gesonderten Verfahren zu beantragen.

Alle übrigen angeführten Planungsabschnitte werden nach Ansicht des BUND hier nicht im korrekten Genehmigungsverfahren beantragt. Zusammengefasst ergeben nämlich die bereits in verschiedenen Genehmigungsverfahren befindlichen und noch in Aussicht stehenden Verfahren zwei Formen einer „Ersatzautobahn“, wie sie in der Umwandlung der B 6n in die A 36 jetzt zu Jahresbeginn vollzogen wurde (<https://verkehr.sachsen-anhalt.de/strassenverkehr/nordharzautobahn-a-36b-6n/>), und zwar für die als solche dann ausgebaute Trasse der jetzigen B 101 und der jetzigen B 173 (konkrete Endpunkte können hier offen bleiben). Angesichts des Gesamtbauzeitraums von mehr als 20 Jahren erscheint diese, in dem hier

anhängigen sowie den weiteren bezüglichlichen Verfahren nicht genannte Absicht als die tatsächliche Grundlage der Bauplanung plausibel. Nur so kann die durch nichts aktuell sonst zu belegende Annahme gestützt werden, die fraglichen Trassen B 101 und B 173 würden einem künftigen Verkehrszuwachs gerecht werden. Alle diesbezüglich erhobenen Daten und auch die negative Bevölkerungsentwicklung im Landkreis lassen nur den gegenteiligen Schluss zu, nämlich eine entweder stagnierende oder, noch wahrscheinlicher, sinkende Frequentierung. Zu verweisen ist auf die auch in der Stellungnahme des NaSa explizit herausgearbeitete Widersprüchlichkeit in der Begründung der Prognose einerseits und dem Verzicht auf eigene Erhebungen der Bestandserfassung im Artenschutz „Bei dem Vorhaben handelt es sich um einen Ausbau im Bestand ohne eine weitere Erhöhung der Verkehrsstärke.“ Nur eine dieser beiden vorgetragenen Annahmen kann richtig sein, denn entweder erfolgen die Planungen zum Ausbau aufgrund einer beträchtlichen Steigerung der Verkehrsstärke als Begründung oder es handelt sich nur „um einen Ausbau im Bestand ohne eine weitere Erhöhung der Verkehrsstärke“.

Um die Zuverlässigkeit von Verkehrsprognosen ist es auch ansonsten bei den Straßenbauplanungen im Freistaat Sachsen sehr schlecht bestellt, hat doch der Verkehr in Freiberg sich inzwischen bereits um jenes Maß vermindert, dass beim Bau der rechtswidrig geplanten Ortsumfahrung erst hätte erreicht werden sollen. Dieses Auseinanderklaffen von Prognosen (auch an anderen Beispielen zu verdeutlichen; siehe nur: http://www.gruene-fraktion-sachsen.de/fileadmin/user_upload/ua/Verkehrsprognose_TU-DD_2014_04_14_neu.pdf; sowie: <http://www.mobiles-sachsen.de/aktuelles/artikel/veranstaltungsbericht-fachges/>) und Realität und auch der Rückgang zwischen den Jahren 2005 und 2015 (vgl. Stellungnahme NaSa S. 1) stehen für den gescheiterten Nachweis der Notwendigkeit des Vorhabens, mit Ausnahme des oben genannten eng abgegrenzten Bereiches (Bereich von NK 5145 037 Station 2,800 bis 3,00). Die im Gutachten der TU Dresden, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, Lehrstuhl für Verkehrsökologie, Autoren: Becker/Richter/Stelzner/Lißner, im Auftrag der Fraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN im Sächsischen Landtag zum 11. April 2014 getroffene Feststellung: „Im Mittel werden die bisher real eingetreten Verkehrsbelastungen durch die Verkehrsprognosen mit Prognosehorizont 2015 mit 22 % überschätzt.“ (S. 46) wird hier nochmals mit Prognosehorizont 2025 deutlich übertroffen.

Daraus resultiert die Ablehnung des Vorhabens mit der oben genannten Ausnahme.

Wir beantragen daher die Beendigung auf Grundlage der vorgelegten Unterlagen, bitten jedoch höchstvorsorglich um weitere Beteiligung.
Mit freundlichen Grüßen