

vorab per Fax: 0351-825-9301

Ihr Zeichen: 32-0522/710/12

Schreiben vom 23.03.2021

Chemnitz, 17. Juni 2021

Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren „Neu- und Ausbau des 2. Bauabschnittes der K9281 einschließlich Brückenbauwerke über die Spreeaue“

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Sachsen e.V., nimmt zum o. g. Vorhaben wie folgt Stellung.

Das Vorhaben und die Planung werden entschieden abgelehnt.

Begründung:

Fehlender Bedarf:

In seiner „Verkehrsplanerischen und technischen Untersuchung bewertet das Planungsbüro PTV Erweiterungsplanungen der Industriestandorte Schwarze Pumpe und Boxberg. Die Annahmen der Erweiterungen beinhalten ein Mehraufkommen von Schwerverkehr in der Verkehrsbeziehung der beiden Industriestandorte.

Die erstellten Verkehrsprognosen sehen für das Jahr 2030 bei einer nicht stattfindenden Realisierung des Vorhabens lediglich eine Steigerung von derzeit 1.700 auf 1.750 Fahrzeuge/Tag.

Der prognostizierte Anstieg der Verkehrszahlen für das Jahr 2030 mit Realisierung des Vorhabens von 1.700 auf 2.500 Fahrzeuge/Tag wird mit einem Anstieg des Schwerlastverkehrs gerechtfertigt, der vor allem durch die Erweiterung am Standort Schwarze Pumpe erzeugt werden soll.

Hierbei wird in der Unterlage darauf hingewiesen, dass zum Untersuchungszeitraum keine Informationen zum geplanten Strukturwandel in der Lausitz einbezogen wurden. Bei Betrachtung der Untersuchungszeiträume, die der Untersuchung zugrunde liegen, ist

anzunehmen, dass die Entscheidung der Bundesregierung für einen Ausstieg aus der Kohle bis 2038 nicht berücksichtigt wurden.

Daraus resultiert, dass das Planungsbüro PTV in seinen Prognosen davon ausgeht, dass es an den Standorten Schwarze Pumpe und Boxberg zu reinen Erweiterungsprozessen kommt, ohne dass es dabei einen Rückgang der Braunkohlenwirtschaft durch den Kohleausstieg gibt. Auf die bestehenden Verkehrszahlen wird somit ein angenommener Mehrverkehr hinzu addiert ohne den absehbaren gleichzeitigen Verkehrsrückgang zu berücksichtigen.

Dies ist jedoch besonders vor dem Hintergrund der besonderen Beziehung der Industriestandorte Schwarze Pumpe und Boxberg, als auch der Tagebaue Welzow, Nochten und Reichwalde durch die Braunkohleindustrie nicht realistisch. Es ist davon auszugehen, dass derzeitige Verkehrsströme durch den Verkehr der Braunkohleindustrie geprägt sind. Mit dem Kohleausstieg bis 2038, der absehbar deutlich früher stattfinden wird nicht zuletzt aufgrund der neuen Klimagesetzgebung auf Bundesebene, ist hierdurch ein wesentlicher Rückgang gerade des Verkehrs zwischen den Braunkohlestandorten anzunehmen, der in den derzeitigen Planungen nicht berücksichtigt wird.

Hinzukommend verfügen beide Industriestandorte über eine elektrifizierte Werksbahnverbindung, welche gleichzeitig durch das bestehende Schienennetz auch eine Anbindung an die „Niederschlesische Magistrale“ hat. Die jetzige Nutzung der Strecke durch die Braunkohleindustrie wird durch den Kohleausstieg wegfallen. Damit ergeben sich auch hier große Potentiale der Transportlogistik zwischen den Standorten und ins allgemeine Schienennetz, welche keine Berücksichtigungen in den Untersuchungen der Planungsunterlagen findet.

In vorausgehenden Untersuchungen zur Straßenplanung ist das Planungsbüro bereits zu dem Ergebnis gekommen, dass die Verkehrsbeziehungen des Industrieparks Schwarze Pumpe überwiegend über die B97 in Richtung der Autobahnen gehen.

Das Planungsbüro PTV kommt zu der Einschätzung, dass die neue K 9281 eine Alternativroute zur B 96/B 97 bilden kann, um zur BAB 4 zu gelangen, obwohl die Anbindung durch die neue OU Hoyerswerda nun zeitlich deutlich verbessert worden ist. Diese Argumentation ist verkehrsplanerisch und bzgl. der Zuständigkeiten widersinnig. Es kann nicht Aufgabe eines kommunalen Straßenbaulastträgers sein, Alternativrouten für Staats- oder sogar Bundesstraßen zu bauen.

Zusammenfassend lässt sich zur verkehrlichen Notwendigkeit des Vorhabens feststellen: Die Annahme steigender Verkehrszahlen auf der Strecke des Straßenbauvorhabens ignoriert die Entscheidung der Bundesrepublik Deutschland zu einem Kohleausstieg bis 2038. Die daraus resultierende Verkehrsabnahme bleibt unberücksichtigt. Es ist davon auszugehen, dass der Verkehr im Untersuchungsgebiet bis 2030 eher abnehmen wird und vorhandene Straßen noch weniger ausgelastet sein werden, als sie ohnehin schon sind. Auch die demographische Entwicklung bis dahin mit einem prognostizierten Be-

völkerungsrückgang von 7% im Kreis Bautzen verstärken diese Dynamik. Eine sich anbietende Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene wird ebenfalls nicht berücksichtigt bzw. sogar durch den geplanten Straßenbau in Frage gestellt. Dabei ist eine elektrifizierte Werksbahnverbindung bereits vorhanden, wobei die geplante Straßenverbindung erst geschaffen werden muss. Auch hier kann der prognostizierte Schwerlastverkehr klimafreundlich reduziert werden. Durch den realisierten Neubau der OU Hoyerswerda ist die Notwendigkeit der Straße im Vergleich zu vorherigen Planungsszenarios noch fragwürdiger geworden. Das Projekt Neu- und Ausbau des 2. Bauabschnittes der K9281 einschließlich Brückenbauwerke über die Spreeaue“ steht neben seinem fehlenden Bedarf der grundsätzlichen Notwendigkeit entgegen, im Rahmen des Strukturwandels in der Lausitz Innovationen und Konzepte umzusetzen, die der Problematik des Klimawandels gerecht werden.

Gerade letzteres erhält angesichts des kürzlichen Klima-Urteils vor dem BVerfG¹ eine besondere Relevanz:

Das BVerfG stellt – vereinfacht gesagt – fest, dass die Lösung des Problems „Klimakrise“ nicht auf künftige Generationen abgewälzt werden darf. Genau deshalb ist auf Bundesebene ein neues Klimaschutzgesetz beschlossen worden und genau darauf geht auch das neue Energie- und Klimaprogramm des Freistaats ein.² Planungen, die ein Mehr an CO₂-Ausstoß nach sich ziehen sind also nicht mit dem Urteil des BVerfG kompatibel – außer es würde parallel eine Ausgleichsmaßnahme in Form von CO₂-Minderung stattfinden. Die ist hier geradezu schon „naturgegeben“, denn es existiert – wie oben bereits ausgeführt – eine parallele Schienenverbindung, die künftig absehbar verstärkt klimaneutral für Warentransporte genutzt werden kann.

Betrachtung des 2. Bauabschnittes der K9281 vor dem Hintergrund des geplanten Infrastrukturprojektes „MILAU“:

Es handelt sich bei den genannten Projekten, um zwei Straßenbauprojekte, die um die gleiche Wegebeziehung konkurrieren. Dem Ausbau der Spreestraße ging eine Variantenprüfung voraus, die drei mögliche Trassen untersuchte, welche die gewünschte Verkehrsbeziehung darstellen konnten. Die Planer kamen zum damaligen Zeitpunkt ohne Einbeziehung einer möglichen MILAU-Trasse zu dem Ergebnis, dass Variante 1 und damit die derzeitig geplante Trassenführung die sinnvollste Straßenführung darstellte. Vor dem Hintergrund, dass derzeitige MILAU-Planungen der Variante 3 der Spreestraße entsprechen würden, womit die Anbindung an Weißwasser effektiv dargestellt werden kann, ist es notwendig vor Planfeststellung ein Beteiligungsverfahren durchzuführen, bei dem alle betroffenen Akteure mit einbezogen werden. Das betrifft u.a. neben der Stadt Weißwasser auch die Gemeinde Schleife und Trebendorf. In einem Schreiben am 29. März 2021 des Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr gegenüber dem NABU wird wie folgt zu der Thematik Stellung genommen:

¹ www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2021/bvg21-031.html

² <https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/37830>

„Unabhängig davon wird bei der Realisierung einer weiteren Straßenverbindung in der Region selbstverständlich das dann aktuelle Straßennetz einschließlich der dann vorliegenden Planungen im Untersuchungsraum zugrunde gelegt.“

Daraus geht hervor, dass die Trassenführung der MILAU besonders aufgrund eines darzustellenden Brückenbauwerkes über die Spree auf Höhe der Gemeinde Spreetal, dem Trassenverlauf der Spreestraße folgen müsste. Somit nimmt das derzeitige Verfahren zum Ausbau der K9281 wesentliche Entscheidungen zur MILAU vorweg, ohne entsprechende Betroffenheiten zu berücksichtigen.

Fehlende Berücksichtigung anderer, klimaneutraler Verkehre:

Die Notwendigkeit eines Radweges auf der Spreewitzer Straße (Ortsverbindungsstraße Neustadt-Spreewitz) ist bereits jetzt angezeigt und müsste erst recht bei einem Ausbau zur Spreestraße realisiert werden. Im Zuge des Strukturwandels und den Bestrebungen Deutschlands Klimaneutralität zu erreichen, sind straßenbegleitende Radwege bei Nachfrage möglichst zu realisieren. Eine Realisierung des Radweges ist bautechnischer weniger problematisch, da er am Brückenbauwerk auf Höhe Spreewitz nicht notwendig wäre, weil dort die Anbindung an den Spreeradweg besteht.

Die Notwendigkeit des Ausbaus von Radverkehrsanlagen ist auch der sächsischen Radverkehrskonzeption von 2019 zu entnehmen, die als einen Leitsatz anführt, dass „offensiv Radverkehrsinfrastruktur“ bereit gestellt werden soll.³

In Frage kommen könnte eine Radspur auf der Straßenfläche oder ggf. ein straßenbegleitender Radweg, dessen Natur- und Umweltauswirkungen natürlich auch geprüft und gering gehalten werden müssten.

Landschaftspflegerischer Begleitplan, Umweltbericht, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:

In den zum Download zur Verfügung gestellten Daten fehlt unseres Erachtens nach Dokument 19.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan als extra Dokument von 8 Seiten (so angegeben im Verzeichnis zu 19). Bitte klären sie das Fehlen. Falls dies tatsächlich der Fall sein sollte, bitten wir um Bereitstellung und eine weitere Bearbeitungsfrist.

Die Ersatzmaßnahmen zur Waldumwandlung werden unter anderem im FFH-Gebiet „Cunnersdorfer Teiche“ bei Kamenz, bei Lohsa und bei Friedersdorf in bis zu 33 km Entfernung vom Eingriffsort durchgeführt. Ersatzmaßnahmen sollen jedoch möglichst in direkter Nähe des Eingriffs ausgeführt werden. Nach §15 BNatSchG sind Beeinträchtigungen ersetzt, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Nach Absatz 5 darf ein Eingriff nicht

³ file:///C:/Users/BUND/AppData/Local/Temp/Radverkehrskonzeption_Sachsen_2019.pdf

zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind.

In §10 Satz 1 SächsNatSchG wird ermöglicht, dass der Suchraum für Ersatzmaßnahmen erweitert wird auf die Planungsregionen, was entsprechend der Größe des Vorhabens auch geplant ist.

Zur weiteren Erläuterung: Der Eingriffsort befindet sich in den Naturräumen (Mikrogeochoren) „Spremberger Spreetal“ und „Talsand-Terrasse Spreetaler und Neustädter Heide“ (Mesogeochoren „Spreewitzer Heideland“, „Spremberger Sander und Heideland“, Makrogeochore „Muskauer Heide“). Das vorgesehene Gebiet „Cunnersdorfer Teiche“ liegt in der Mesogeochore „Königsbrücker Heideland“ in der Mikrogeochore „Hausdorfer Sandplatte“ (Makrogeochore „Königsbrück-Ruhlander Heiden“). Das Gebiet bei Friedersdorf liegt in der Mikrogeochore „Steinitzer Talsand-Terrasse“ der „Großdubrauer Flachrücken und Terrassen“ und das Gebiet bei Lohsa auf den Kippenflächen des „Tagebau Lohsa-Dreiweibern“ des „Spreetaler Bergbaureviers“ (Makrogeochore „Oberlausitzer Bergbaurevier“).

Aus unserer Sicht ist ein Ausgleich und Ersatz gerade in der stark von Bergbau und den dazugehörigen Industrien überprägten direkten Umgebung des Eingriffs notwendig. Ein Potenzial innerhalb des Naturraumes bieten zum Beispiel Bereiche nördlich von Neustadt, welche komplett als intensive Ackerflächen genutzt werden. Auch ein Ausgleich innerhalb der Makrogeochore der „Muskauer Heide“ wird gefordert. Eine Ausweitung des Suchraums außerhalb des betroffenen Naturraums verringert dessen Qualität in unzulässiger Weise.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen außerhalb des Naturraums sehen bis auf die großflächigeren Erstaufforstungen im FFH-Gebiet „Cunnersdorfer Teiche“ sowie eine Erstaufforstungsfläche im Bereich Lohsa im Wesentlichen die Herstellung von Feldgehölzen und einer Streuobstwiese vor. Betroffen sind aber geschlossene Forsten und deren Waldränder. Es werden demnach auch nicht die gleichen Biotopausgeglichen und ersetzt. Von einer vollständigen Kompensation kann aus diesem Grund nicht ausgegangen werden. Wir fordern einen Ausgleich oder Ersatz mit der Chance auf Herstellung gleicher oder hochwertigerer Biotopaus im Bereich des Eingriffs.

Eine Kompensation von Waldfunktionen wird durch den vorgeschlagenen Ausgleich und Ersatz proklamiert, so in Bezug auf die Retention von Wasser besonders im Fall von Starkniederschlägen. Eine Kompensation in einem mehrere Kilometer entfernten Gebiet kann sich nicht auswirken auf die Starkniederschläge im Bereich der neuen Straßenführung. Eine Kompensation ist also gar nicht möglich. Ebenso gilt dies für Veränderungen des Mikroklimas vor Ort. Auch diese Veränderungen können nicht kompensiert werden durch Maßnahmen in vielen Kilometern Entfernung. Vielmehr verändern Kompensationen an den Orten der Maßnahmen wiederum die dort bisher vorherrschenden Bedingungen, die wie im Falle der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Cunnersdor-

fer Teiche“ in ihren Auswirkungen auf die vorhandene Tier- und Pflanzenwelt untersucht werden müssen.

Des Weiteren sprechen wir uns entschieden gegen eine Querung des FFH-Gebietes „Spreetal und Heiden zwischen Uhyst und Spremberg“ durch ein Brückenbauwerk in dieser Dimension aus. In Anbetracht der enormen Belastung unserer Natur und Umwelt durch zahlreiche Eingriffe aber auch die Klima- wie Biodiversitätskrise gilt es heute mehr denn je, erhebliche Eingriffe zu vermeiden. Umgekehrt tut es not, Flächen zu renaturieren, der Natur zurück zu geben. Nur so kann das Ziel, den Arten- und Lebensraumverlust als unsere Lebensgrundlage zu bremsen oder aufzuhalten, erreicht werden.

Wir weisen weiter darauf hin, dass die Datengrundlagen zu den meisten Artengruppen nicht aktuell und seit der letzten Einwendung im Jahr 2018 nicht aktualisiert worden sind (dort bereits als veraltet dargestellt). Die Naturschutzverbände fordern eine Aktualisierung der Untersuchungen. Bis auf die neu erfassten planungsrelevanten Pflanzenarten fanden keine weiteren Untersuchungen statt, obwohl nicht zuletzt durch die heißen Sommer der letzten Jahre einige Artengruppen in Ausbreitung befindlich sein dürften (Reptilien, diverse Gruppen der Insekten, etc.).

In unserer Stellungnahme vom 29. Mai 2018 bleiben zusätzlich die Punkte 4. Natura 2000-Gebietsschutz und Artenschutz weiterhin Inhalt der aktuellen Stellungnahme, soweit sie nicht durch Aktualisierung in der 1. Tektur ergänzt und berücksichtigt wurden.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. David Greve
Landesgeschäftsführer