

BUND LV Sachsen e.V., Straße der Nationen 122, 09111 Chemnitz

Landesdirektion Sachsen
Frau Sabine Storch

09105 Chemnitz

vorab per Fax: 0351-825-9301

BUND für Umwelt und
Naturschutz Deutschland

Landesverband Sachsen e.V.
Straße der Nationen 122
09111 Chemnitz
Fon 0371 / 301 477
Fax 0371 / 301 478

info@bund-sachsen.de
www.bund-sachsen.de

Bearbeiter: Dr. David Greve

Chemnitz, 13. September 2021

Ihr Zeichen: 32-0522/1265/8
Ihr Schreiben vom 9. Juli 2021

Stellungnahme zum Anhörungsverfahren zur Planfeststellung für das Bauvorhaben „S84 Neubau Niederwartha - Meißen, BA 2.2 und BA 3“

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum o. g. Vorhaben nehmen wir wie folgt Stellung:
Der BUND Sachsen lehnt das Bauvorhaben ab.

Bereits die einleitenden Worte in der Begründung für die Vorhabenbeschreibung auf S. 9 des Erläuterungsberichts weisen auf eine grundlegende Fehleinschätzung der aktuellen Situation hin: „Bereits in den 1970er Jahren [...] wurden erste Planungen für eine so genannte „Elbtalstraße“ erarbeitet.“

Obschon, wie im Nebensatz bemerkt, das Verkehrsaufkommen seitdem deutlich gestiegen ist, bedeutet dies keine Rechtfertigung für einen kompletten Straßenneubau.

Im Jahr 2021, die Wirkungen der Klimakrise sind allseits ersichtlich, auch Neu-, Aus und Umbau von Straßenrelationen lassen die Verkehrslawine nicht beherrschbarer werden, Millionen Menschen klagen über die Belastungen durch den automobilen Verkehr und der Begriff „Verkehrswende“ ist in aller Munde, erscheint der Neubau einer Straßenrelation geradezu als anachronistisch.

Insbesondere, wenn – wie in diesem Fall – bereits zwei ausreichend leistungsfähige Straßenzüge existieren: Die B6 linkselbisch und die S82 rechtselbisch.

Für beide Straßen wird eingangs zwar deren geringe Leistungsfähigkeit angeführt u. a. aufgrund von Kreuzungssituationen oder Ortsdurchfahrten, hierfür ließen sich aber a) ggf. Lösungen finden, wobei b) aufgrund der aktuellen Auslastung überhaupt die Notwendigkeit einer Lösungsfindung überhaupt diskutiert werden muss, vor dem oben angedeuteten Hintergrund einer grundsätzlich notwendigen Reduzierung von Verkehr.

Hausanschrift:
BUND Sachsen
Str. der Nationen
122
09111 Chemnitz

Bankverbindung:
GLS Bank
IBAN DE57 4306 0967
1162 7482 01
BIC GENODEM1GLS

Spendenkonto:
GLS Bank
IBAN DE84 4306 0967
1162 7482 00
BIC GENODEM1GLS

Vereinsregister:
Chemnitz
Registernummer:
VR 783
Steuernummer:
215/140/00740

Der BUND ist ein
anerkannter
Naturschutzverband nach §
32 Sächsisches
Naturschutzgesetz.
Spenden sind
steuerabzugsfähig.

Der Freistaat Sachsen hat sich zuletzt im Energie- und Klimaprogramm (EKP)¹ zu einer erheblichen Reduzierung von Treibhausgasen gemäß der Pariser Klimaziele von 2015 aber auch der bundesdeutschen Klimaziele² selbst verpflichtet. Im EKP wird die Mobilität als eines der zentralen Handlungsfelder angesprochen. Hier müssen Wege reduziert und die Form der Mobilität hin zu einer klimaneutralen Mobilität verändert werden. Der Neubau einer Straße verstößt grundlegend gegen dieses Diktum, denn – so ist es ein inzwischen allgemein anerkanntes Bonmot unter Verkehrswissenschaftlern – neue Straßen generieren neue Verkehre.

Weiter hat der Freistaat sich zum bundesdeutschen Flächenverbrauchsziel bekannt und gar ein eigenes Flächenziel definiert. Demnach sollte bis 2020 die Flächeninanspruchnahme auf unter 2 ha/Tag reduziert werden.³ Zuletzt lag der Verbrauch in Sachsen mit 5 ha/Tag rund 2,5 x so hoch.⁴ Der Freistaat schafft demnach seine selbst gesteckten Ziele nicht. Der Neubau einer Staatsstraße mit verbundener erheblicher (!) Flächeninanspruchnahme ist somit tunlichst zu vermeiden. Hierbei ist zudem zu beachten, dass zwar insbesondere in der direkten Ortslage in Coswig bereits stark vom Menschen überprägte Flächen in Anspruch genommen werden.

Allerdings werden weiter auch das Landschaftsschutzgebiet (LSG) *Nassau* in Anspruch genommen, ggf. das FFH-Gebiet *Bosel und Elbhänge nördlich Meißen* beeinträchtigt. Wertvolle landwirtschaftliche Flächen werden beeinträchtigt. So befindet sich hier, nordwestlich von Coswig das größte Aronia-Anbaugebiet Westeuropas⁵ Weiter wird zumindest eine Streuobstwiese – ein laut Sächsischen Naturschutzgesetz (SächsNatSchG § 21, Abs. 1, Satz 4) geschütztes Biotop direkt beeinträchtigt.

Im Koalitionsvertrag hat sich die aktuelle Landesregierung zudem zum Grundsatz „Erhalt geht vor Aus- und Neubau“ bekannt.⁶ Im Weiteren wird hier angekündigt, dass die Koalition „*Neubaumaßnahmen im Bereich der Staatsstraßen unter besonderer Berücksichtigung des jeweiligen Verfahrensstandes, des Nutzen-Kosten-Verhältnisses, der Umweltverträglichkeit, der Maßgabe des geänderten Nutzerverhaltens und der Verlagerung von Verkehren auf die Schiene überprüfen und entsprechend priorisieren*“ werden.⁷ Das scheint just hier nicht erfolgt zu sein, wenn weiter auf Planungen Bezug genommen wird, die in den 1970er Jahren aufgenommen wurden!

Doch gerade hier bietet sich die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene an, denn es existiert parallel verlaufend eine gut ausgebaute S-Bahn-Relation, die Meißen via Coswig mit Dresden verbindet. Die tatsächliche Leistungsfähigkeit wird jedoch nicht annähernd genutzt, weil lediglich zu Stoßzeiten Verstärker zum sonst üblichen Halb-Stunden-Takt erfolgen. Das ist unter den oben formulierten Grundsätzen unerklärlich. Statt

¹ www.klima.sachsen.de/energie-und-klimaprogramm-sachsen-22623.html

² www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschutzgesetz-2021-1913672

³ www.medianservice.sachsen.de/medien/news/138434

⁴ www.boden.sachsen.de/bodenversiegelung-und-flaecheninanspruchnahme-22934.html

⁵ www.aroniapflanzen.de/blog/aronia-und-dresden-die-elbaronia

⁶ www.staatsregierung.sachsen.de/download/Koalitionsvertrag_2019-2024-2.pdf, S. 51.

⁷ ebd.

des Straßenneubaus müsste demnach eine entsprechende Verstärkung des Verkehrs auf der bestehenden S-Bahn-Linie entsprechend der im Koalitionsvertrag angekündigten Maßnahmen erfolgen.

Im Abschnitt 3.3.4 des Erläuterungsberichts wird kurz auf die Umweltverträglichkeit der verschiedenen Varianten eingegangen und die Vorzugsvariante als „*umweltverträglichste Variante*“ (S. 28) eingestuft. „...*verträglichste*“ bedeutet jedoch keineswegs, dass diese Variante umweltverträglich ist – sie hat im Gegensatz zu den übrigen Varianten lediglich eine geringere schädliche Auswirkung auf die Umwelt. Letztere wird jedoch zweifelsohne beeinträchtigt.

Gerade das LSG Nassau ist gerade wegen seiner Offenheit unter Schutz gestellt. Die Straße stört dieses Landschaftsbild nachdrücklich, eine weitere Zerschneidungswirkung tritt ein. Dabei formuliert die Nationale Strategie zur Biologischen Vielfalt bereits 2007 (!), dass „*ein[...] umfassendes Konzept[...] zur Minimierung von Zerschneidungseffekten*“ erfolgen soll, weil Zerschneidung bereits damals als einer der zentralen Faktoren für den Rückgang der Biodiversität erkannt wurden.⁸ Diese nationale (!) Strategie wird hier ohne Not (s. o.) ad absurdum geführt

Mit Blick auf den oben angeführten Koalitionsvertrag fällt ein weiterer Makel an der Planung auf:

Die neue Regierungskoalition hat sich selbst verpflichtet „*die Voraussetzungen dafür [zu] schaffen, den Anteil der in Sachsen mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege bis zum Jahr 2025 zu verdoppeln.*“⁹ In den Planungen dagegen wird für den Sekundärverkehr – hier ist davon auszugehen, dass u. a. der Radverkehr gemeint sein dürfte – auf bereits vorhandenen Nebenstrecken oder neu anzulegende gesonderte Wege verwiesen (S. 6). Während also für den Kraftfahrzeugverkehr, der, wie oben angeführt, erhebliche ökologische Probleme verursacht, eine neue Straße geplant wird, soll für den ökologischen Verkehr, der ja laut Koalitionsvertrag und verschiedener freistaatlicher Programme (hierzu gehört auch die sächsische Nachhaltigkeitsstrategie¹⁰) gefördert werden soll, erst nachrangig nach Lösungen gesucht werden. Das ist so nicht hinnehmbar.

Der Elbe-Radweg als parallele Verbindung ist aktuell bereits jetzt häufig am Rande seiner Belastungsgrenze, als Entsiegelung den Rückbau eines Radwegs anzubieten, passt hier ins Bild einer falsch ausgerichteten Verkehrspolitik.

Weiter sei an dieser Stelle auf die demographische Entwicklung in Sachsen hingewiesen: Die Bevölkerung altert und nimmt ab.¹¹ Obschon auch Ältere zunehmend (auto)mobil sind, vermindert sich die Zahl der Wege im Alter.¹² D. h. es ist davon auszugehen, dass

⁸

[www.biologischevielfalt.de/fileadmin/NBS/documents/broschuere biolog vielfalt strategie bf.pdf](http://www.biologischevielfalt.de/fileadmin/NBS/documents/broschuere_biolog_vielfalt_strategie_bf.pdf), S. 17 u. 29.

⁹ ebd. S. 50.

¹⁰ www.nachhaltigkeit.sachsen.de/nachhaltigkeitsstrategie-2018-4294.html

¹¹ www.demografie.sachsen.de/entwicklungstrends-4049.html#a-5253

¹² [www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas Mobilitaet in Deutschland 2017 Kurzreport.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf), S. 22f.

ich in den nächsten Jahrzehnten die Zahl der Wege auf der betrachteten Relation vermindern wird. Hiermit stellt sich erneut die Frage nach deren Notwendigkeit. Das gilt auch dann, wenn – wie demographisch ebenso abzusehen ist – der ländliche Raum zusehends dünner besiedelt und Ballungsräume (Coswig und Meißen können durchaus zum Ballungsraum Dresden dazu gezählt werden) einen Bevölkerungszuwachs zu erwarten haben. Denn es gelten weiter die oben dargestellten Maximen, den Flächenverbrauch zu mindern sowie Ballungsräume weiter zu verdichten, um Siedlungsräume nicht immer weiter ohne Anschluss an ÖPNV ausfasern zu lassen. Auch hierzu bekennt sich die neue Regierungskoalition.¹³

Weiter kritisieren wir aufgrund der Streckenführung entlang von Wohngebieten die zu erwartende Lärmbelastung. Das Tempo müsste deswegen grundlegend auf 50 km/h reduziert werden, entsprechende Lärmschutzmaßnahmen eingeplant werden.

Wir gehen davon, dass entsprechende faunistische und floristische Gutachten erstellt werden, die das Vorkommen und die zu befürchtenden Eingriffe in Flora und Fauna und deren möglichen Ausgleich analysieren.

Hierzu sei darauf hingewiesen, dass sogenannte reptiliengerechte Straßenböschungen das Kollisionsrisiko erhöhen.

Die geplante Umsiedlung von Zauneidechsen ist fragwürdig¹⁴

Mögliche Lebensraumverluste auch für noch zahlreiche Arten sind nicht hinnehmbar. Denn in der Summe – auch im Freistaat Sachsen weiter geplanter Maßnahmen – sind diese Maßnahmen weiter bestandsgefährdend und befördern weiter den Trend des Artenverlusts.

Ausgleichs bzw. Ersatzmaßnahmen sollten ortsnah erfolgen. So könnten – sollte die Straße trotz der oben angemerkten Argumente dennoch realisiert werden – eine weitergehende Renaturierung des Lockwitz- und Langen Grabens ins Auge gefasst werden. Die anliegenden Landwirtschaftsflächen sollten grundsätzlich für die Feldlerche aufgewertet werden, so dass eine flächendeckende Besiedlung möglich wird.

Nachtkerzenschwärmerraupen und -puppen finden sich im Boden – ein Absuchen der Pflanzen allein ist also nicht ausreichend. Nachtkerze und Weidenröschen lässt sich als Ausgleich ansäen, muss aber in der Folge immer wieder freie Flächen zur Selbstausaat zur Verfügung gestellt bekommen. Eine Mahd wie für eine Saumgesellschaft genügt nicht – im Saum verschwinden die zweijährigen Pionierarten.

Hier sei noch einmal auf das jüngste Urteil des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG) zum verpflichtenden Klimaschutz der Bundesrepublik hingewiesen.¹⁵ Das Gericht hat ausdrücklich die Verantwortung unserer Generation für kommende Generationen hingewiesen. D. h. auch beim Neubau einer Straße muss deren Beeinträchtigung – d. h. der Verlust von Lebensqualität für kommende Generationen mit betrachtet werden. D. h.

¹³ siehe Anm. 5, S. 77.

¹⁴ www.dght.de/files/web/tier_des_jahres/2020/Zauneidechsen_Brosch%C3%BCre_Web.pdf

¹⁵ www.bund.net/service/presse/pressemitteilungen/detail/news/bahnbrechendes-klima-urteil-des-bundesverfassungsgerichts

Klimawirkung und Auswirkung auf Biodiversität wie auch der Verbrauch von Ressourcen ist unter diesem Gesichtspunkt zu betrachten.

Dass Sachsen hier im Hintertreffen ist – wie auch mit dem weiter geplanten Neubau dieser Relation deutlich wird – zeigt die heute eingereichte Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH), die die unzureichenden Klimaschutzbemühungen des Freistaats anprangert.¹⁶

Abschließend betonen wir noch einmal, dass wir die Planungen grundsätzlich ablehnen, weil sie gegen geltende Rechtsgrundsätze auf Bundes- und Landesebene verstoßen, wichtige Ankündigungen des aktuellen sächsischen Koalitionsvertrags konterkarieren und letztlich nicht einmal die verkehrliche Notwendigkeit ausreichend nachgewiesen werden kann.

Mit verBUNDenen Grüßen

i. A. Petra Oetzel

Dr. David Greve
Landesgeschäftsführer

¹⁶ www.duh.de/laenderklimaklagen