



FREUNDE DER ERDE

Landesverband
Sachsen e.V.

BUND e.V., OG Thalheim, Peggy Toth, Chemnitzer Straße 22, 09380 Thalheim

LlSt GmbH,
Ernst-Thälmann-Straße 5,
09661 Hainichen

Regionalgruppe Thalheim

B 180 Verlegung bei Thalheim Anhörung der Träger öffentlicher Belange

24.3.2023

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Zusendung der Unterlagen zur Voruntersuchung der Straßenbaumaßnahme „Verlegung B180 bei Thalheim“.

Als anerkannter Naturschutzverband hat sich die Regionalgruppe Thalheim des BUND LV Sachsen e.V. bereits am Scoping-Verfahren zur Festlegung des Untersuchungsgebietes und des Untersuchungsumfangs beteiligt.

1. Ausweitung des Untersuchungsraum auf die Stollberger Straße

In unserem Schreiben vom 29.7.2020 haben wir darauf hingewiesen, dass das Untersuchungsgebiet auch auf die Stollberger Straße (Ortsdurchfahrt nach Ende der Baumaßnahme) auszuweiten ist. Dieser Forderung wurde leider nicht entsprochen. Allerdings wurden auch Konfliktpunkte aus unserem Schreiben mit in die Untersuchung einbezogen.

Beachtet wurde eine Untersuchung

- in Bezug auf den Querschnitt und der Befahrbarkeit durch Schwerlastverkehr,
- auf den prozentualen Verkehrsanteil (Schwerlast) der auf der jetzigen Umleitungsstrecke verbleibt und somit nicht zur Entlastung der bestehenden Umleitungsstrecke beiträgt
- Teilweise zur erhöhten Lärmbelastung die durch eine Zunahme des Verkehrs auf der Stollberger Straße zu erwarten ist

Nicht untersucht wurde die Auswirkung auf das Schutzgut Mensch in Bezug auf Verkehrssicherheit und Lärmbelastung im voll notwendigen Umfang, insbesondere im Bereich der Oberschule

Auch nicht untersucht wurde das Schutzgut „Tier, Pflanzen, biologische Vielfalt“.

Insbesondere in Bezug auf Kulturfolger wie Fledermäuse.

Das führte dazu, dass eine Population der Nordfledermaus (*Eptesicus nilsoni*) nicht berücksichtigt wurde.

Würde es zu einem Bau der Umleitungsstrecke kommen, ist für diese Population durch die prognostizierte Erhöhung des Verkehrsaufkommens mit einer erhöhten Mortalität zu rechnen.

Die Tatsache, dass der Verkehr ein wesentlicher Wirkfaktor auf diese Population darstellt, zeigen Tod-Funde in den letzten Wochen. Einer dieser Funde wurde am 21.3. durch den Kreisnaturschutzbeauftragten Dr. J. Brunner dokumentiert.

2. Evaluierung einer Null-Variante

Ebenfalls haben wir im Rahmen des Scoping-Verfahrens gebeten eine Null-Variante im Sinne des §§ 13ff. BNatSchG zu erwägen. Leider ist nach unserer Meinung auch dieser Punkt nicht ausreichend beachtet worden, wenn gleich das jetzt vorliegende Untersuchungsergebnisse eine ausreichende Argumentation für eine generelle Vermeidung der Maßnahme liefert. Diese haben wir folgend unter Punkt 3.2 detailliert aufgeführt.

3. Ziele und Motivation zur geplanten Neuverlegung versus Ergebnisse der Voruntersuchung

3.1 Ziele

- Verringerung der Reisezeiten.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung von Linienführung, Steigungs- und Gefällestrecken, Sichtweiten sowie Straßenquerschnitten
- Reduzierung der Gefährdung des Wasserschutzgebietes
- Verkehrsentslastung der Orte Thalheim und Brünlos

3.2. Konflikte, die nicht zu Erreichung der Maßnahmenziele führen, entsprechend der vorliegenden Untersuchungsergebnisse

Überregionale Bedeutung der B180

UVS S. 13

... Speziell der Abschnitt der B 180 zwischen Thalheim und Hoheneck stellt in Verbindung mit den

Staatsstraßen S 257, S 258 und S 259 den Anschluss der Regionen Zwönitz und Thum an das

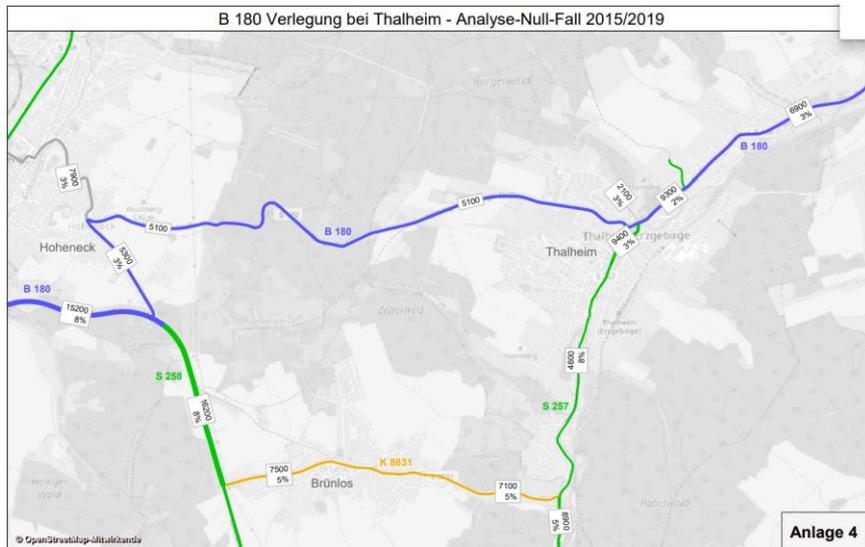
überregionale Verkehrsnetz der A 72 her...

Entsprechend der Verkehrsuntersuchung Anlage 4 gibt es ebenfalls einen erheblichen Verkehrsstrom aus

- Richtung Zwönitz kommend = 8900 Fahrzeuge (davon 5% SV ~180 Fahrzeuge > 3,5 t), dagegen stehen zum jetzigen Zeitpunkt
- nur 4600 (mit 8% SV ~ 370 Fahrzeuge > 3,5 t) auf der Ortsdurchfahrt Thalheim (jetzige Umleitungsstrecke).

Daraus ergibt sich für uns die Schlussfolgerung, dass über die S257 ein erheblicher Teil des KFZ-Aufkommens ins Untersuchungsgebiet einfließt, aber in der weiteren Bewertung der Bedeutung für das Gesamtverkehrsaufkommen und deren überregionalen Bedeutung nicht berücksichtigt wird. Es ist anzunehmen, dass diese Straße den KFZ- Verkehr aus Richtung Thum widerspiegelt.

Könnte dieser Verkehr an Brünlos vorbeigeleitet werden, käme es zu einer wesentlichen Entlastung der OD Brünlos, eine Umlegung der B180 auf diese ebenfalls neu zu schaffende Ortsumfahrung könnte ebenfalls eine Option sein.



Verkehrsentlastung der Orte Thalheim und Brünlos

Eine Verkehrsentlastung in beiden Ortschaften kann nur erreicht werden, wenn der Verkehr **signifikant abnimmt**.

Entsprechend der Verkehrsuntersuchung Anlage 5.6 ist mit einer generellen Verkehrszunahme durch den Bau der Umleitungsstrecke zu rechnen.

Der prognostizierte Verkehr mit Umsetzung der Planvariante 2 beträgt

- auf der südliche Ortsdurchführung Thalheim immer noch 3300 Fahrzeuge (davon 5% SV ~ 165 Fahrzeuge > 3,5 t),
- Ortsdurchfahrt Brünlos 6100 (davon SV 3% ~ 180 Fahrzeuge > 3,5 t)
- OD Thalheim, Stollberger Straße jedoch 6000 (davon SV 4% ~ 240 Fahrzeuge >3,5 t).

Entsprechend der folgenden Tabelle (Datenquelle: Verkehrsuntersuchung) ist deutlich zu erkennen, dass die

- Ortslage Brünlos innerhalb 24 h um 900 Fahrzeuge (167 SV) entlastet würde,
- Jedoch innerhalb der Ortslage Thalheim sich der Verkehrsstrom von der südlichen Durchfahrt zur Stollberger Straße hin verschiebt bei einer Gesamtverkehrsentlastung um lediglich 400 Fahrzeuge und einer Zunahme von ~35 Fahrzeuge > 3,5 t.

Wobei es auf der Stollberger Straße zu einer Zunahme von 240 SV-Fahrzeugen kommt.

Die Gesamt-Entlastung ist nicht signifikant, die Verschiebung des Verkehrsstromes innerhalb der Ortsdurchfahrt Thalheim stellt jedoch einen wesentlichen Konfliktpunkt für die Erreichbarkeit der Maßnahmenziele dar.

Tabelle: Entlastung durch Maßnahmendurchführung

	Jetzt		Prognose mit Maßnahme		Entlastungspotential	
	Insgesamt KFZ/24h	davon SV	Insgesamt KFZ/24h	davon SV	Entlastung um KFZ/24h	davon SV
OD Brünlos	7000	350	6100	183	900	167
OD Thalheim, Umleitungsstrecke	4600	368	3300	165	1300	203

OD Thalheim, Stollberger Straße	5100	0	6000	240	-900	-240
------------------------------------	------	---	------	-----	------	------

Hinzukommt, dass lt. der vorliegenden Verkehrsprognose der Verkehr zukünftig abnehmen wird (Anlage 5.1). Vor allem innerhalb der Ortslage Thalheim wäre bei einer Null-Variante mit einer größeren Entlastung zu rechnen (- 1300 Fahrzeuge davon 72 SV).

Die Entlastung in Brünlos fällt um 400 Fahrzeuge geringer aus. Vor allem würde es keine signifikante Verminderung des SV-Verkehrs in Brünlos geben.

Tabelle: Entlastung Null-Variante

	Jetzt		Prognose ohne Maßnahme		Entlastungspotential	
	Insgesamt KFZ/24h	davon SV	Insgesamt KFZ/24h	davon SV	Entlastung um KFZ/24h	davon SV
OD Brünlos	7000	350	6500	325	500	25
OD Thalheim, Umleitungsstrecke	4600	368	3700	296	900	72
OD Thalheim, Stollberger Straße	5100	0	4700	0	400	0

In der Annahme, dass sich der Verkehrsstrom vor allem über die Hauptverkehrszeiten (morgens 3 h, nachmittags-abends 3h) verteilt, wird die Belastung bei einer Null- Variante im Vergleich zur Planvariante 2 für die Ortslage Brünlos wahrscheinlich kaum spürbar sein.

Tabelle: Bewertung Auswirkung Null- Variante auf OD Brünlos

	Prognose mit Maßnahme	Prognose ohne Maßnahme	Differenz	6h/Belastung im Vergleich zu Planvariante 2 pro Stunde in Hauptverkehrszeit
OD Brünlos gesamt	900	500	400	67
OD Brünlos SV	167	25	142	24

Verkehrsentlastung der OD Stollberg

Die Annahme, dass durch die Neutrassierung der B180 der Verkehr in der OD Stollberg merklich zurückgeht, beruht auf der Annahme, dass der Knotenpunkt in Hoheneck komplett entlastet wird. Jedoch wurden innerhalb der Verkehrsuntersuchung nur 4 Knotenpunkte untersucht:

- KP1 Thalheim / Chemnitzer Straße/Stollberger Straße
- KP2 Stollberg / Thalheimer Straße/Zwönitzer Straße
- KP3 Brünlos / Alte Stollberger Straße/ S258
- KP4 Stollberg / Zwönitzer Straße/ B180

Somit fehlen innerhalb der Verkehrsuntersuchungen Aussagen über den Ziel- und Quellverkehr am Knotenpunkt KP2, der mit der Maßnahme weitestgehend entlastet wird. Beachtet man die Tatsache, dass die Anbindung an die BAB 72 über den KP3 (über KP2 kommend) auch jetzt schon die kürzeste Anbindung zur BAB 72 darstellt, aber der Hauptverkehrsstrom von KP2 über die Zwönitzer Straße nach Stollberg abfließt, könnte man vermuten, dass

- a) Das Gewerbegebiet Niederdorf

b) Die BAB 72 über die Auffahrt Nord

c) Ein anderes Ziel,

erreicht werden soll, dass besser und schneller über die OD Stollberg zu erreichen ist als über die B180 KP3.

Ohne belastbare Untersuchungen zum Ziel- und Quellverkehr am KP2, verbietet sich unserer Meinung nach jegliche Aussage über eine mögliche Entlastung der OD Stollberg! Wir befürchten auch hier, dass es zu einer Verkehrszunahme auf der Zwönitzer Straße zwischen den Knotenpunkten 3 und 2 kommen wird. Wir nehmen an, dass weiterhin ein großer prozentualer Anteil des Verkehrsstromes am KP3 die B180 verlassen wird und weiterhin die Zwönitzer Straße in Stollberger befährt!

Verkehrsentlastung und Vermeidung der Maßnahme

Wir nehmen zur Kenntnis, dass durch die Neutrassierung der B180 der Verkehr in Brünlos mehr abnimmt als durch eine Null-Variante. Die sich ergebende Differenz ist jedoch in unseren Augen nicht signifikant.

Hingegen würde durch den Bau der Gesamtverkehr vor allem auf der Stollberger Straße in Thalheim zunehmen, der Schwerlastverkehr aber im Wesentlichen auf der südlichen OD bleiben, weil auf Grund der Längsneigung und des Querschnittes der Stollberger Straße das Befahren für Fahrzeuge > 7.5 t nahezu unmöglich ist!

Eine Aussage über eine Verkehrsentlastung der OD Stollberg ist im Moment auf Grund fehlender Untersuchungen zum Ziel- und Quellverkehr am KP2 nicht belastbar und kann insofern nicht in die Entscheidung mit einfließen.

Insofern sehen wir keine Entlastung des Schutzgutes Mensch durch die Maßnahme.

Im Gegenteil die gesundheitliche Belastung durch zunehmende Lärm-, Abgas und Feinstaubbelastungen verschlechtert sich im Bereich der Stollberger Straße in Thalheim, möglicherweise auch im Bereich des Knotenpunktes 3 und auf Teilen der Zwönitzer Straße in Stollberg. Ebenfalls gibt es keine belastbaren Aussagen über alle Schutzgüter im kompletten Abschnitt zwischen den Knotenpunkten KP2 und KP3. Hier müssen vor allem die Schutzgüter „Mensch“ und „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“ umfassender betrachtet werden.

Weiterhin sehen wir durch eine Erhöhung der Verkehrsbelastung eine **Gefahr für das Schutzgut „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“ auf der Stollberger Straße**, die durch fehlende Untersuchungen in diesem Gebiet aber nicht evaluiert werden kann. Aus diesem Grund fordern wir erneut eine Aufnahme der Stollberger Straße in den Untersuchungsraum der UVS!

Verkehrssicherheit und Vermeidung der Maßnahme

Wir können den Aussagen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit teilweise folgen, jedoch sehen wir eine starke Beeinträchtigung im Vergleich zur Null-Variante im Bereich der Stollberger Straße, insbesondere für den Bereich der Oberschule und des Sportlerheims.

Vor allem Minderjährige, die aufgrund ihrer Körpergröße und ihres Wahrnehmungsvermögens gefährlicher Situationen im Straßenverkehr benachteiligt sind, benötigen einen besonderen Schutz! Durch eine fehlende Untersuchung in diesem Bereich befürchten wir, dass das nicht ausreichend beachtet wird.

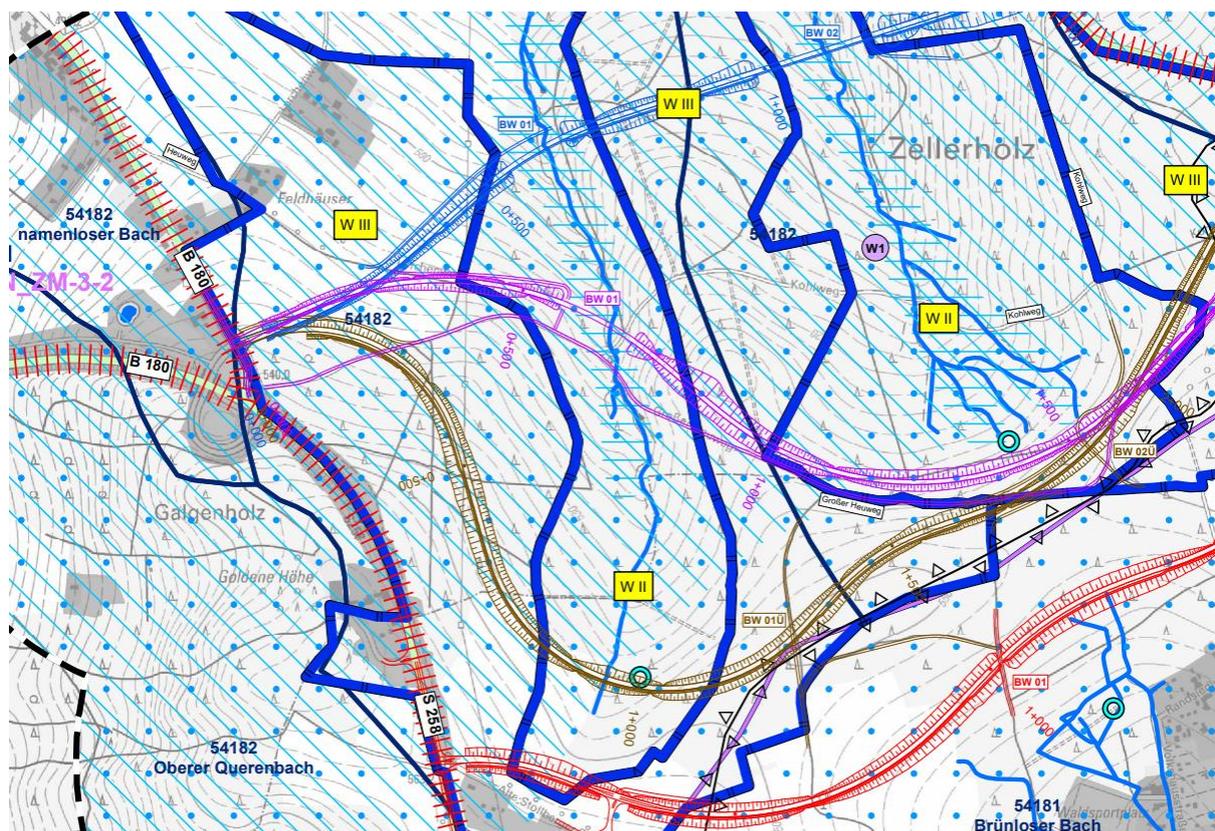
Insofern bleibt es für uns fragwürdig, ob das Maßnahmenziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, erreicht werden kann. Im Untersuchungsraum ja, aber **ohne eine Evaluierung des gesamten beeinflussten Wirkraumes kann keine Gesamtaussage für die geplante Baumaßnahme getroffen werden.**

Schutz von Trinkwasserschutzzonen und Vermeidung der Maßnahme

Wir können den Aussagen der Voruntersuchung folgen, dass durch einen Neubau das Trinkwasserschutzgebiet besser gegen betriebsbedingte Schadstoffeinträge geschützt ist. Jedoch sind baubedingte Schadstoffeinträge nie auszuschließen, zumal die Variante 6, als die momentan zu favorisierende Variante, die Trinkwasserschutzzone II direkt kreuzt und somit baubedingte Schadstoffeinträge einen sehr hohen Schaden im Trinkwasser Einzugsgebiet verursachen würden.

Hingegen hätte die ursprünglich geplante Variante 2 nur Trinkwasserzone III nur tangiert.

Insofern sehen wir das Ziel das Trinkwasserschutzgebiet besser zu schützen nur als teilweise erreicht an.



Eingriffe im Naturhaushalt, Auswirkungen auf Schutzgüter und Vermeidung der Maßnahme

Die Variantenuntersuchung bewerten wir als sehr umfassend und detailliert und können der Variantauswahl folgen.

Jedoch möchten wir an dieser Stelle unterstreichen, dass auch eine Null-Variante das Vorranggebiet Wald weiterhin im Bereich des LSG Hauwald / Bürgerwald zerschneidet, aber nicht zu neuen Eingriffen im Bereich dieser sensibler Zonen führt.

Wie aus der Anlage U19_Karte_03 zu erkennen ist, ist der gesamte Untersuchungsraum von hohen bis mittleren Raumwiderständen geprägt.

Insbesondere möchten wir hier die Schutzgüter der Auswirkungsklasse I erwähnen. Mit der Umsetzung der Maßnahme wird es definitiv zu Störungen im Artenschutz kommen, wenn diese auch mit Variante 6 minimiert werden können.

ABER

Variante 6 führt durch Sukzessionsflächen, die durch den Orkan Fabienne und starken Borkenkäferbefall entstanden sind.

Wie in der Umweltfachlichen Untersuchung erwähnt, sind diese Flächen starke Entwicklungsflächen und wichtig für die biologische Vielfalt des gesamten Vorranggebietes

Wald. Das jetzige Untersuchungsergebnis kann somit nur eine Momentaufnahme darstellen – niemand kann zum jetzigen Zeitpunkt evaluieren, wie sich die Artenzusammensetzung zum Zeitpunkt einer möglichen Umsetzung der Maßnahme entwickelt hat. Insofern muss das gesamte Gebiet weiterhin naturschutzfachlich untersucht werden, um eine Gefährdung besonders geschützter Arten auch weiterhin auszuschließen.

Auch mit Variante 6 werden Spaltreiche Altbaumbestände vernichtet, die wichtigen Lebensraum für höhlenbewohnende Arten darstellen und somit auf sehr lange Zeit verloren gehen. Eine mögliche Ausgleichsmaßnahme könnte die Wiederverwendung der Stämme zur Schaffung künstliche Nisthöhlen darstellen.

Im Gegensatz zu der ursprünglichen Variante (V2), zerschneidet die Variante 6 das Waldgebiet weiterhin. Insofern ist nicht mit einer Verbesserung in Bezug auf die Entwicklung größerer naturbelassener Naturräume auszugehen. Die jetzige B180, wenn gleich später als reiner Wirtschaftsweg geplant, zerschneidet das Waldgebiet weiterhin zusätzlich.

Es ist davon auszugehen, dass dieser Wirtschaftsweg eine hohe Bedeutung für Freizeit und Erholung erlangen wird und dadurch stark frequentiert wird. Leider ist dadurch nicht auszuschließen, dass auch eine naturunverträgliche Nutzung zunehmen wird, wie es leider in vielen Bereichen unserer Naherholungsgebiete in den letzten Jahren zu beobachten war und ist.

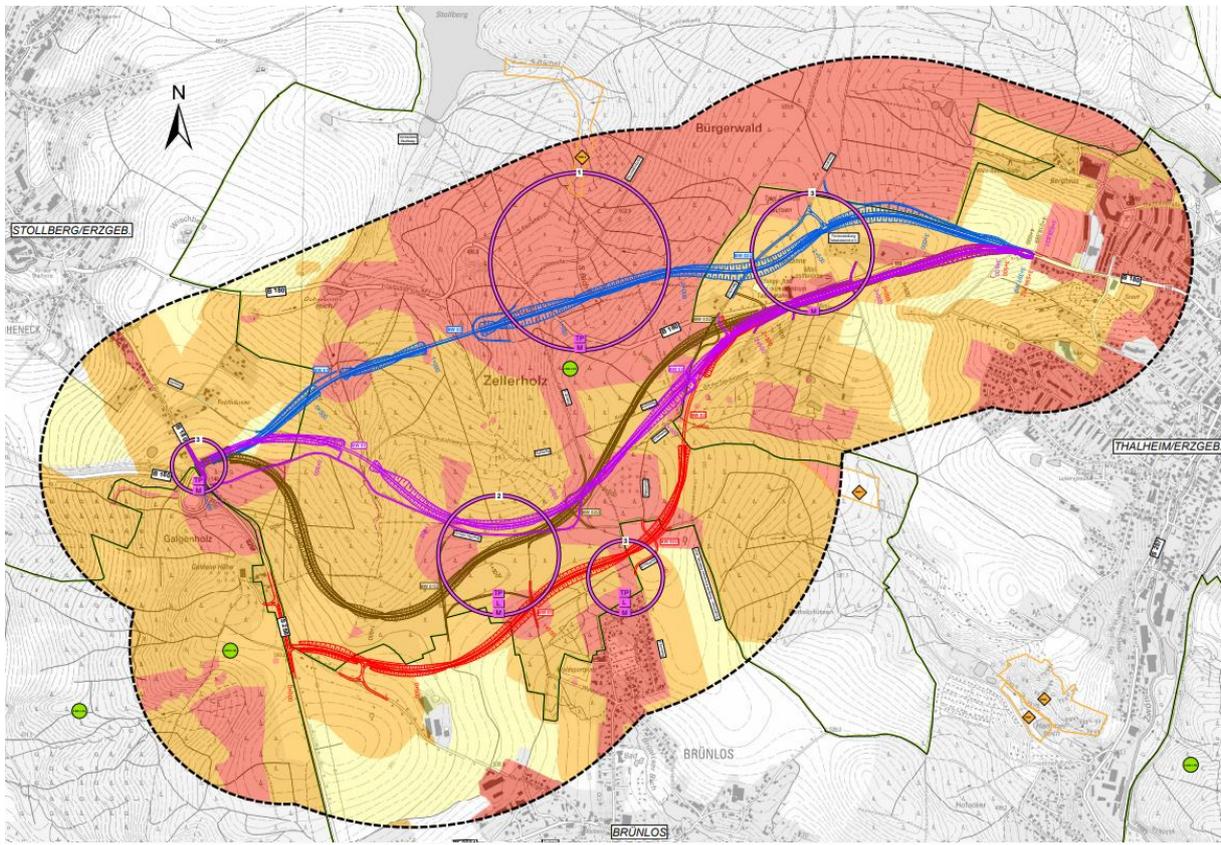
Insofern erhöhen sich die Störfaktoren durch die Neutrassierung im gesamten Vorrang Gebiet Wald des Verbundes Zeller Holz, Bürgerwald und Hauwald ohne durch den Rückbau der jetzigen Trasse ausgeglichen zu werden.

Weiterhin stellt die Maßnahme eine erhöhte Versiegelung der Fläche dar.

Aus den oben aufgeführten Gründen und der aus der Umweltfachlichen Untersuchung aufgeführten Wirkfaktoren und Konfliktpunkte sehen wir **ein hohes Risiko einer nachhaltigen negativen Auswirkung**

- **Für den Artenschutz**
- **Durch Verlust an Fläche**
- **Durch Verlust an Wald**

durch die Baumaßnahme.



Klimaneutralität und Vermeidung der Maßnahme

Im Abschnitt „Klimaneutralität“ der Umweltfachlichen Untersuchung wurde zwar eine Verminderung des CO₂-Ausstoßes aufgezeigt, aber im gleichen Kontext erwähnt, dass durch die zunehmende CO₂-Belastung der Stollberger Straße in Thalheim dieser positive Effekt wieder aufgebraucht wird.

Außerdem stellt jegliche Baumaßnahme eine zusätzliche CO₂-Belastung durch

- betriebsbedingte Emissionen
- den Stoffeinsatz (Beton, Bitumen, andere Materialien)

dar.

Die Durchführung der Maßnahme würde zu einem erhöhten CO₂ Ausstoß führen und trägt damit nicht zum Erreichen einer klima-neutralität bei.

Verbesserung der Linienführung und Vermeidung der Maßnahme

Wir folgen den Aussagen der Voruntersuchung, dass im Bereich der Neuverlegung eine Verbesserung der Linienführung erreicht werden kann. Auch die Tatsache, dass bei einem Neubau ein straßenbegleitender Radweg geschaffen werden muss, bewerten wir positiv.

Das kann und sollte aber in keinsten Weise darüber hinwegtäuschen, dass vor allem im Bereich der Stollberger Straße diese Mindestanforderungen nicht erreicht werden können. Insofern möchten wir die Frage stellen:

Welche Bedeutung hat diese 3,6 km lange Abschnitt für die Gesamtstrecke der B180 – kann und muss man nicht auch damit leben, dass auf Grund historisch-baulicher und geologischer Einschränkungen nicht alle Bereiche einer Bundesstraße der Norm angepasst werden müssen und können? Vor allem dann, wenn zwingende Gründe das verhindern?

Zusammenfassung

Entsprechend unserer Ausführungen sehen wir die Ziele der Maßnahme durch die Neutrassierung im Wesentlichen als nicht erreichbar an und lehnen somit die Maßnahme im Sinne des §§ 13ff. BNatSchG ab. Wir erkennen aber durchaus den Konflikt, indem sich der Auftraggeber befindet.

Hauptkonfliktpunkte sehen wir in der Befahrbarkeit der Strecke Thalheim-Stollberg für Fahrzeuge >2,8 t. Das kann nicht allein mit dem Schutz des Trinkwassereinzugsgebietes begründet werden. Leider werden detaillierter Aussagen dazu innerhalb der Unterlagen nicht getroffen. Warum also gibt es tatsächlich diese Tonnagebeschränkung und was ist notwendig um einen Teil des SV Verkehrs < 7,5 t über die Strecke Thalheim Stollberg (jetzige B180) zu leiten? Auch dadurch kann es zu einer teilweisen Entlastung der OD Brünlos kommen. Die Verkehrsbelastung auf der Stollberger Straße würde auch in diesem Fall zunehmen, aber ohne eine generelle Zunahme des Verkehrs.

Der prozentuelle Anteil von Schwerlastverkehr < 7,5 t mit wassergefährdenden Stoffen ist nicht so hoch, dass er nicht weiterhin umgeleitet werden könnte. Größere Fahrzeuge werden ohnehin nicht die Stollberger Straße passieren können.

Welche zusätzlichen Untersuchungen werden momentan vom Auftragsgeber vorgenommen um Alternativen zum Individual-Verkehr innerhalb des Großraumes Stollberg/ Niederdorf zu schaffen?

Wie kann zum Beispiel der ÖPNV verbessert werden? Denkbar sind

- durch Erhöhung der Taktfrequenz,
- Eröffnung neuer Linien mit Anbindung der Gewerbegebiete Stollberg und Niederdorf als wichtige Arbeitgeber innerhalb der Region

Das sind nach unserer Meinung wichtige Punkte, die Teil einer Raumordnung sein müssen und möglicherweise zu einer Verbesserung der Verkehrssituation beitragen werden.

Könnte durch die Schaffung einer attraktiven Radweg-Verbindung zwischen Brünlos Stollberg und Thalheim Stollberg der individual Verkehr zurückgehen? Auf Grund der gestiegenen Akzeptanz von E-Bikes stellt unserer Meinung die geologische Beschaffenheit, geprägt von starken Steigungen, kein Ausschlusskriterium mehr für die Nutzung eines Radweges dar.

In Achtung der großen Verantwortung der genehmigenden Behörde, diese Maßnahme gegenüber der vorliegenden Raumplanung und den Notwendigkeiten an die Anforderungen einer Bundesstraße, die richtige und nachhaltigste Entscheidung zu treffen, wünschen wir Ihnen viel Erfolg bei der weiteren Evaluierung der Maßnahme und bedanken uns für die unserer Meinung nach tiefgründigen bisherigen Untersuchungsergebnisse.



Peggy Toth
Vorsitzende
BUND Landesverband Sachsen e.V.
Regionalgruppe Thalheim