

Arbeitspapier zum Ausbau der B 178 anstelle eines Neubaus ! Jetzt !

Der Ausbau der vorhandenen B 178 ist machbar, alsbaldig fertig zustellen und gegenüber einem völligen Neubau überaus vorteilhaft.

Der Ausbau erfolgt mit maßvollem Einsatz von Mitteln, geringst möglichen Eingriffen, erzielt jedoch regional und gesamtwirtschaftlich gleiche Effekte wie ein Neubau.

Er vermeidet Opfer an Lebensqualität der Menschen, an Landschaft mit ihrem Charakter und Wert sowie an finanziellen Mitteln.

Der Ausbau ist aufgrund der Struktur der Straße und des Seitenbereichs technisch möglich und rechtlich sowie planerisch problemlos und schnell abzuwickeln. Dadurch sind die notwendigen Erschließungseffekte schon bald zu erzielen

Eine zusätzliche Zerschneidung der Landschaft, Verlärmung und Schadstoffausbreitung wird vermieden.

Der Ausbau der B 178 genügt voll dem Anspruch an eine Vernetzung mit künftigen EU-Teilnehmerstaaten.

Bereits vorhandene, teuer angelegte Gewerbegebiete in der südlichen Oberlausitz werden durch eine Ausbauvariante besser erschlossen als durch einen Neubau.

Der erhöhte Bedarf an „Kleinarbeit“ bei einer Ausbauvariante kann durch einheimische Firmen besser geleistet werden als ein gigantischer Einzelauftrag für eine Neubautrasse.

Ganz dringend und unaufschiebbar sind Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten. Weitere Unfallopfer als Folge von Unzulänglichkeiten der Straße sind nicht akzeptabel. Mit entsprechenden Bauarbeiten würde der Ausbau bereits eingeleitet.

Im Interesse der Vernetzung der zumeist kleineren Wirtschaftsstandorte der Region und der Verbesserung der Infrastruktur unter dem Motto „vernünftig, sparsam, ökologisch“ sowie aufgrund der Erkenntnis, daß infolge der massiven Sparzwänge und angesichts des nicht vorhandenen Bedarfs an einer neuen Straße die Neubauvariante chancenlos ist, unterbreiten wir folgende Vorschläge:

Ausbau der B 178 durch sofortige Entschärfung der Unfallschwerpunkte und weitergehend Bau der Umfahrung Herrnhuts, Anbau von dritten und vierten Fahrspuren, Anschluß an die vorhandenen Umfahrungen Löbaus und Zittaus.

Erarbeitung und Umsetzung integrativer Verkehrskonzepte der Städte Löbau und Zittau

Ausbau der Verbindungen Weißenberg - Kittlitz- Löbau mit Umfahrung Kittlitz sowie Weißenberg- Reichenbach- Bernstadt- Zittau und Verzicht auf den geplanten Neubau der Straße Weißenberg- Löbau (der ebensolche Opfer forderte, wie der Löbau- Zittau).

Verbesserung der Verbindung zur B 96 und GÜST Neugersdorf von Löbau über die S 148, besonders am Kottmarsdorfer Berg.

Ausbau der B 99 und der B 96 in der Weise, wie bei B 178 beschrieben, aber unter Beachtung der spezifischen Besonderheiten und Möglichkeiten.

Verbesserung der Durchlaßfähigkeit der B 6 Bautzen - Löbau - Reichenbach zur Beschleunigung der Verbindung nach Dresden und weiter sowie zur Entlastung der B 96.

Ausbau wichtiger Ortsverbindungen, wie z.B. Bernstadt- B 99.

Ausbau des Radwegenetzes, darunter z. T. Neubau wichtiger Abschnitte.

Stopp des weiteren Rückbaus am Eisenbahnnetz.

Installation einer Huckepacklinie für Schwerverkehr (Rollende Landstraße) Liberec - Löbau oder - Bautzen bei Bedarf.

Installation und Förderung eines Sammeltaxisystems zur Übernahme unattraktiver und unrentabler ÖPNV-Linien.

Eine neue (=zweite) B 178 und neue Verbindung A4 - Löbau sind nicht nötig! Sie sind opferreich und nachteilig!

Die vorhandenen 3 Bundesstraßen sind bei weitem nicht ausgelastet.

Lediglich die Stadt Herrnhut benötigt eine Ortsumgehung.

Die Durchlaßfähigkeit und Verkehrssicherheit der vorhandenen Trasse kann durch den Ausbau hinreichend verbessert werden; durch die Ortsumgehungen und einen Ausbau der vorhandenen Trasse ergibt sich die gewünschte verkehrstechnische Verbesserung für alle Bürger der Region in absehbarer Zeit.

Wirtschaftliche Effekte allein durch den Neubau von Straßen haben sich nach bisherigen Erfahrungen nirgends eingestellt. Die Erschließungsfunktion der neuen Straße wird von Vertretern der Politik und Wirtschaft überbewertet. Dadurch werden übertriebene Hoffnungen in die Wirkung einer neuen Straße gesetzt, zudem wird die Machbarkeit und Effektivität der vorteilhaften Alternative Ausbau geleugnet.

Gleichzeitig werden nachweislich zu erwartende ungewollte Folgeeffekte wie erhöhte Fernpendleraktivität, stärkere Verkehrsbewegungen und Verkehrsprobleme in Ballungsräumen übersehen.

Eine Kraftfahrstraße, anbaufrei, kreuzungsfrei; zwischen Löbau und Zittau Profil (2+1) u. 24,5 km lang bedeutet keine bessere Erschließung der umliegenden Gemeinden und verursacht keine der von ihren Befürwortern erhofften wirtschaftlichen Effekte. Dagegen sind Vernetzungen im Bereich der Südlichen Oberlausitz wegen des Zusammenwirkens von Wirtschaftszweigen und –standorten wirtschaftlich wirksamer.

Die Planung der neuen B 178 ist fehlerhaft. Im Linienbestimmungsverfahren wurde von falschen, inzwischen auch veralteten Belastungsprognosen ausgegangen. Dadurch wurde auf den Vergleich mit einer Ausbauvariante verzichtet.

Die Belange von Gemeinden, Fachorganen und Verbänden als Träger öffentlicher Belange fanden keine ausreichende Beachtung.

Eingriffe in Natur und Landschaft sind nicht ausreichend berücksichtigt worden (Zerschneidung und Zerstörung des Landschaftsbildes sind nicht ausgleichbare Eingriffe).

Maßnahmen des Ausgleichs und Ersatzes von Eingriffen in Natur und Landschaft sind hinsichtlich Errichtung, Unterhaltung und Kontrolle unzureichend geplant.

Der Neubau einer B 178 verursacht wirtschaftliche, soziale und ökologische Probleme.

Der Neubau der B 178 bringt gegenüber der Ausbauvariante nur ca. 1 min Zeitgewinn, aber eine längere Strecke mit mehr Bauaufwand, mehr Emissionen und höherem Kraftstoffverbrauch. Dagegen verursacht er die dreifache Investitionssumme gegenüber der Ausbauvariante.

Die vorhandene B 178, die z.Z. vom Bund unterhalten wird, muß in Folge als Staatsstraße mit ca. 145 000 Euro / Jahr - völlig zusätzlich - vom Steuerzahler unterhalten werden.

Folgekosten für den Anschluß der neuen Strecke an die B 96 und B 99 sind bisher nicht berücksichtigt.

Durch den Neubau werden die Landwirtschaft und der Tourismus als wichtige Wirtschaftszweige im Vorgebirgsbereich unumkehrbar geschädigt.

Die Zerschneidung wertvoller landwirtschaftlicher Nutzfläche (ca. 100 ha direkt betroffene, versiegelte Fläche) bringt unwiederbringliche wirtschaftliche Verluste und Folgeprobleme bei der Neustrukturierung und Erschließung der Landwirtschaftsflächen. Dabei sind Randeffekte noch unberücksichtigt.

Die Folgekosten für Maßnahmen des Ausgleichs und Ersatzes von Eingriffen in Natur und Landschaft sind bei einer Neubauvariante drastisch höher als bei einem Ausbau, obwohl kein völliger Ausgleich erzielbar ist.

Die Verlärmung und Schadstoffbelastung eines bisher wenig beeinträchtigten Bereichs stört den Erholungseffekt, die Lebensqualität der Anwohner und das Landschaftsbild. Das umso mehr, da die Straße zumeist niveaugleich oder erhöht verlaufen würde.