

Standpunkt der Bürgerinitiative

Wir, die Mitstreiter der Bürgerinitiativen, sind Bewohner der Oberlausitz, unserer liebens- und schützenswerten Heimat. Wir gehören verschiedenen Berufen, Altersgruppen, politischen und religiösen Orientierungen an. Uns eint die Sorge um unsere Heimat, unsere Umwelt, die Zukunft unserer Region. Mittels Unterschriftensammlungen konnten wir uns davon überzeugen, dass unsere Ansichten von sehr vielen Menschen der Region geteilt werden.

Wir wollen die möglichst schnelle Verbesserung der verkehrsmäßigen Anbindung unserer Region an das europäische Fernstraßennetz. Dazu gehört vorrangig eine sichere, komfortable und schnelle Straßenverbindung von Zittau nach Löbau mit den entsprechenden Ortsumfahrungen (B 178) und weiter über die vorgesehene neue Verbindung zur A 4. Das trifft unabhängig davon zu, ob und wie ein Grenzübergang nach Polen oder Tschechien in Zittau gestaltet werden kann. Wir wollen eine solche Verkehrslösung unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit an Aufwand und Nutzen und unter Vermeidung unnötiger Opfer an Landschaft, Landwirtschaft, Natur und Lebensbedingungen der Anwohner, und auch an Finanzmitteln. Dies ist durch den Bau einer neuen Straße wie geplant, nicht gegeben. Deshalb bevorzugen wir den intelligenten Ausbau der vorhandenen Straße B 178 zu einer leistungsfähigen Verbindung, die den genannten Forderungen genügt.

Der Gedanke an eine autobahnähnliche vierspurige Verbindung Weißenberg - Zittau entstand, als anfangs der 90er Jahre über die infrastrukturelle Gestaltung der Region nachgedacht wurde. Seitdem haben sich aber gravierende Änderungen der Voraussetzungen ergeben: Der Euphorie nach der Vereinigung folgten Ernüchterung durch Rezession und Arbeitslosigkeit, Verkehrsbelastungs-Prognosen wurden präzisiert, andere Verkehrswege projektiert und in Angriff genommen, die Abwanderung aus der Region setzte ein und hält an. So ist nunmehr nur noch eine neue Straße mit dem Profil 2+1 vorgesehen. Die Leistungen einer solchen Straße sind auch ohne einen kompletten Neubau zu erzielen. Deshalb wollen wir den intelligenten Ausbau der vorhandenen Straße.

Diese vorteilhafte Alternative stieß bei den Verantwortlichen bisher stets auf unverständliche Ablehnung, die leider auf Vorurteilen beruht. An keiner Stelle war es bisher möglich, über sachliche Argumente zu reden. Wir wurden nur immer wieder mit Losungen konfrontiert, wie diese: „Die Wirtschaft der Region braucht eine neue Straße“, „Die Menschen wollen schneller zur Autobahn...“, Wir müssen die EU - Osterweiterung gestalten...“ Wir bevorzugen aber den Austausch von Argumenten und die Bewertung ihrer Stichhaltigkeit. Deshalb fordern wir, unsere Argumente und Überlegungen zu beachten. Sie ergeben sich nicht aus kleinlichen egoistischen Motiven, sondern aus Sorge um unsere Landschaft, Umwelt und Wirtschaft. Der Ausbau der vorhandenen Straße ist durchaus eine attraktive Alternative zum geplanten Neubau. **Wir können das belegen !**

Unsere Hauptargumente:

1. Der Neubau ist nicht wirklich notwendig, wenn die vorhandene Straße intelligent ausgebaut wird!

Die Südoberlausitz und die Stadt Zittau sind bereits sehr gut in das bestehende Verkehrsnetz eingebunden. Nach Zittau führen drei Bundesstraßen und (ohne die Kleinbahn) drei Anschlüsse der Deutschen Bahn. Bemerkenswerterweise wurde die Bahnverbindung Zittau - Löbau, die genau der Relation der zur Debatte stehenden B 178 entspricht, vor wenigen Jahren „mangels Bedarf“ abbestellt !

Die B 178 wird nie in den aktuellen Staumeldungen erwähnt. Sie wird nach amtlichen Angaben von ca. 8.000 Kfz/ Tag benutzt und ist damit - wie auch die B 99 - statistisch nicht ausgelastet. Man kann sich Tag für Tag davon überzeugen. Die Reise auf der Straße wird durch das Fehlen von Überholmöglichkeiten und durch gefährliche Unfallschwerpunkte beeinträchtigt. Außerdem fehlen eine Ortsumfahrung Herrnhut und einige Maßnahmen zur Erleichterung des Verkehrs.

Die Notwendigkeit der neuen Straße wird offiziell begründet mit einer Belastungsprognose von über 24.000 Kfz/Tag! Eine Verdreifachung des Verkehrs in wenigen Jahren ist aber nicht tatsächlich zu erwarten. Dabei ist der auf der B 178 verbleibende große Verkehrsanteil (mind. 50%, also 4.000 Kfz/Tag) noch gar nicht berücksichtigt! Die Begründung mit Transit und Bemühungen des benachbarten Auslands sind nicht stichhaltig, wenn man die Struktur des Fernstraßensystems in Tschechien und die ablehnende Haltung Polens zu den Problemen zur Kenntnis nimmt.

Man verbreitet die Losung, daß eine neue Straße auf wundersame Weise und automatisch die Wirtschaft in der Region beleben würde. Diese Denkweise ist falsch und gefährlich! Denn es gibt keinen Automatismus der Art „Straße ist gleich Wirtschaftserfolg“. Das einseitige Starren auf die Wirkungen der Straße behindert im Gegenteil die Suche nach innovativen Ideen. Im Kreis gibt es keinerlei Konzept, in welcher Weise die Straße die Wirtschaft beleben könnte.

2. Die vorhandene Straße ist durch Ausbau sehr leistungsfähig zu gestalten!

Stets wird verbreitet, „Der Ausbau wäre nur sehr schwer zu realisieren und weder schneller noch billiger als ein Neubau“. Wahr ist aber: Ein Ausbau mit ortsnahe Umfahrung von Herrnhut und mit Überhol- Kriech- Abbiege- und Beschleunigungsspuren, verbesserten Anbindungen, entschärften Kreuzungen, Kurven und Bergkuppen (das entspricht etwa dem Profil 2+1) ist abschnittsweise und ohne den sonst großen baurechtlichen und Planungsaufwand sehr schnell zu verwirklichen, wodurch wir schon alsbald in den Genuß verbesserter Verkehrsbedingungen kämen, die wir wollen! Solche Ausbaumaßnahmen sind überdies auch erforderlich, selbst wenn eine neue Straße gebaut werden würde, denn die alte bliebe ja in Nutzung und entspricht überhaupt nicht mehr den gewachsenen Ansprüchen an Sicherheit und Komfort. Akute Unfallschwerpunkte müssen dringend beseitigt werden! Man könnte also ohne das Risiko einer Fehlinvestition den notwendigen Ausbau forcieren und die reale Verkehrsentwicklung abwarten. Sollte sich die Verkehrsbelastung irgendwann drastisch vergrößern, könnte man immer noch über einen Neubau nachdenken.

Wir räumen ein, dass es schwerlich möglich sein dürfte, mit vernünftigem Aufwand aus der B 178 eine Kraftfahrstraße (anbaufrei, planfrei) zu machen, wie es die B 178n wäre. Aber dadurch wären keine wesentlichen Vorteile gegenüber der Ausbauvariante zu erzielen, so daß die Opfer an ganz umsonst wären.

Die Verfechter eines Neubaus erwecken die Erwartung, eine neue Straße sei sehr viel schneller als die ausgebaute alte, und der Ausbau führe zu Verlusten an Attraktivität der Oberlausitz, in der Wirtschaft u.s.w. Wenn man vergleichend auf der Grundlage der vorliegenden Planungsgrößen nachrechnet, ergibt sich aber diese Gegenüberstellung:

	B178	B178 neu	B178 ausgebaut
Strecke	Kreuzung Löbau Süd bis Anchl. Nordspange Zittau	Kreuzung S148 bis Anchl. Nordspange Zittau	Kreuzung S148 bis Anchl. Nordspange Zittau
Entfernung	gemessen 20,6 km	geplant 25,4 km	etwa 21 km
Durchschnitts-Geschwindigkeit	ca. 70 km/h	ca. 100 km/h	ca. 80 km/h
Fahrzeit	ca. 17 bis 19 Min.	ca. 15:14 Min.	ca. 15:45 Min.

Ein Neubau für über **200 Mio. Mark** und mit drastischen weiteren Opfern beschert uns den lächerlichen Gewinn an Fahrzeit von **dreißig Sekunden** !

Es geht nicht kleinlich um Sekunden. Aber der Gewinn an Fahrzeit kann angesichts der Streckenlänge nicht groß sein. Er kann wirklich nicht als Argument für Wirtschaftsentwicklung etc. herangezogen werden. Im Gegenteil: Eine durch Versiegelung der Flächen, verkehrstechnische Einrichtungen und Wildschutzzäune verunstaltete und weitreichend verlärmte Landschaft macht den Menschen die Heimat fremd und unattraktiv. Für den Touristen, der mehrere Stunden zu uns unterwegs ist, gilt es als unerheblich, ob er auf den letzten 20 km ein paar Sekunden sparen kann. Vielleicht empfindet er es sogar als angenehm, anstelle von weiteren Kilometern Leitplanken und immer wieder gleichen Brücken schöne, einladende Oberlausitzer Landschaft zu sehen. Dafür nimmt man Sekunden, sogar Minuten, gern in Kauf.

Und kein Unternehmen, das eine Ansiedlung bei und erwägt, wird die letzten Fahrminuten als entscheidendes Kriterium ansetzen.

Andererseits: Die längere Strecke des Neubaus hat erhebliche Konsequenzen. Etwa 4 km mehr bedeuten beim Kraftstoffverbrauch eines 38t. - Trucks von 36 l/100 km einen Mehrbedarf von ca. 1,44 l mit dem entsprechenden Zuwachs an Schadstoffemissionen und CO₂ ohne irgendeinen dagegen stehenden Nutzen. Beim einem PKW mit nur etwa 7 l/100 km Verbrauch ergibt sich ein Mehrbedarf von ca. 0,3l je Fahrt. Wenn man die Planungsgrößen der Straße zugrunde legt (ca. 24.000 Fahrzeuge täglich, mit großem LKW - Anteil) ergeben sich an die 7.000 l Diesel und 5.700 l Benzin - Mehrbedarf täglich gegenüber der Ausbauvariante! Ist das unser Beitrag zum Klimaschutz?

Der finanzielle Aufwand soll nicht unerwähnt bleiben. Niemand kann nachvollziehen, dass ein Ausbau ebenso teuer werde, wie ein Neubau. Das widerspricht allen Erfahrungen. Außerdem ist er in kleinen Baulosen durch einheimische Unternehmen zu verwirklichen, so dass die Gelder wirklich der Region zu gute kämen!

Zur EU - Osterweiterung: Dies ist ein sehr komplexer Vorgang. Er verläuft bereits mit großer Dynamik. Da kommt es auf unsere 20 km Straße wirklich nicht an. Diese Straße und auch der Grenzübergang. - der wegen der Wünsche der Menschen aus Zittau vor wenigen Jahren für LKW größer als 7,5t geschlossen wurde - haben ihre Bedeutung, aber eher regional.

Fazit: Der Ausbau ist möglich, erzielt entscheidende Vorteile und sichert nahezu identische Verkehrsleistungen.

3. Der Ausbau vermeidet gegenüber dem Neubau damit verbundene Nachteile, Belastungen und Opfer. Der Ausbau ist die insgesamt vorteilhafte Lösung.

Die von uns bevorzugte Ausbauvariante verlagert nicht einfach gleiche Belastungen - dazu rechnen wir durchaus auch die finanziellen, die ja alle zu tragen hätten - auf andere Betroffene, nein, sie vermeidet sie bzw. macht sie insgesamt erträglicher. Dadurch gewinnt der Ausbau unübersehbare Vorteile (aus Platzgründen hier nur die wichtigsten):

- An der Linienführung der alten Straße wohnen weit weniger Betroffene.
- Wie gezeigt, erzeugt der Verkehr auf der ausgebauten alten Straße weniger Abgas-Emissionen.
- Infolge des Bodenreliefs entlang der im Vergleich stehenden beiden Trassen ergeben sich andere Verteilungsprozesse der Abgase, so dass sie, bereits in summa geringer, auf der alten weniger belastend wirken: Auf der neuen Linienführung (das wird in der Umweltverträglichkeitsstudie ausdrücklich betont) ergibt sich, dass die Abgasschadstoffe in die bewohnten Täler (Ober- und Niedercunnersdorf, Ruppertsdorf, Oderwitz, Mittelherwigsdorf) absinken und die dort lebenden Menschen schädigen. Das ist auf der alten Streckenführung nicht in dem Maße der Fall, denn die Abgase verteilen sich dort durch den Wind auf größere Luftmengen, wodurch sie sich schnell und drastisch verdünnen.
- Die Kaltluftgestehungsgebiete entlang der Strecke würden durch die neue Straße von den Wohngebieten getrennt. Der Kaltlufteinfall in die Täler ist aber für den

regelmäßigen Luftaustausch im Interesse unserer Gesundheit unbedingt erforderlich!

- Die zusätzliche Verlärmung bisher weitgehend ungestörter Abschnitte wird vermieden, hingegen würde beim Neubau der Lärm an der bisherigen Straße nur unwesentlich vermindert.
- Die Schonung der Umwelt und der Natur sowie die Erhaltung der Landschaft (unabdingbar für eine Region, die auf Tourismus setzt), die mit der Vermeidung eines derart umfassenden Neubaus eintreten, liegen auf der Hand.
- Auf Erholung und Entspannung gerichtete Gewohnheiten der Bewohner und ihrer Gäste werden nicht durch die Straße gestört: Wanderwege, traditionelle Plätze etc. bleiben erhalten.
- Der beim Neubau notwendige Bedarf an landwirtschaftlich genutzten Flächen (ca. 100 ha Flächenverlust allein durch Versiegelung, Nutzungserschwerisse nicht berücksichtigt) schädigt einen noch funktionierenden Wirtschaftszweig der Oberlausitz - die Landwirtschaft - empfindlich. Nirgendwo wurde bisher die Belebung der Wirtschaft der Region infolge der Wirkung Straße bewiesen. Nur auf die vage Hoffnung auf Verbesserungen hin darf man die Landwirtschaft - mit ca. 1400 Beschäftigten wohl der wichtigste Arbeitgeber im Kreis - nicht derart massiv schädigen!
- Der Ausbau verschlingt weniger Steuermittel.
- Auf der ausgebauten Straße wird effektiv Kraftstoff eingespart.
- Der Ausbau ist abschnittsweise, z. T. ohne umfangreiche Planungsformalitäten, auch durch ortsansässige Firmen schon sehr bald zu verwirklichen.
- Beim Ausbau der vorhandenen Straße entfallen die immensen jährlichen Erhaltungskosten für eine komplette Straße vollständig! (Erhaltungsaufwand B 178 ca. DM 290.000.-, B 178n ca. DM 462.000.- jährlich!)
- Die Erhaltung eines letzten Refugiums relativ unverbauten Oberlausitzer Hügellandes sichert die Attraktivität unserer Region durch Erhalt ihrer Unverwechselbarkeit.

Zum Schluss noch ein Zitat aus der gültigen Umweltverträglichkeitsstudie:

Auf S. 88, die Landschaftsbildverträglichkeit der neuen Straße betreffend, heißt es: „der Landschaftseindruck ist großzügig offen und von in sich ruhender, schöner Selbstverständlichkeit. Von den anfangs erwähnten, den Landschaftsraum bildenden Hügeln ist natürlich auch der raumüberblickende Gesamteindruck möglich - eine Zerschneidung (durch die neue Straße, d. A.) wird in jedem Falle eine gravierende Änderung bedeuten. Der jetzige Reiz dieser Landschaft wird unwiederbringlich zerstört.“

Deshalb fordern wir,

- dass der Ausbau der alten B178 fair, unvoreingenommen und sachlich abgewogen wird gegen den geplanten Bau der B 178n und dass wir in diese Arbeit in geeigneter Weise einbezogen werden,
- dass der Freistaat Sachsen bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes auf der Grundlage dieser Abwägung eine neue Wertung einbringt,
- dass unverzüglich die notwendigen Baumaßnahmen zur Entschärfung der Unfallschwerpunkte an der B 178 in Angriff genommen werden!