

Anmerkungen zur aktuellen Situation beim Bau der B 178

Das BVerwGericht hat in seinem Beschluß vom 18.06. 2007 festgestellt, dass der Antrag des Klägers auf „Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung“ abzulehnen ist. Aufschiebende Wirkung hatte er beantragt, um den Beginn der Baumaßnahmen bereits unmittelbar nach Ergehen des Beschlusses des Regierungspräsidiums, wonach der Bau rechtmäßig sei, im Nov. 2006 zu verhindern. Damit entsteht Baurecht auf dem Abschnitt 3.1 (Löbau- Obercunnersdorf). Die Klage in der Hauptsache, also die Klage auf Einhaltung des Naturschutzes, die Schonung der Landschaft, die Vermeidung von Gesundheit zerstörendem Lärm und Verschmutzung, die Unterlassung der massiven Versiegelung etc. aber läuft weiter und wir erwarten den Termin der Verhandlung alsbaldig. Sollte der Bauherr den Bau in Angriff nehmen, aber in der Verhandlung scheitern, muss er ggf. zurückbauen.

Das Gericht begründet seine o.a. Entscheidung unter anderem damit, daß die Planung des Projektes nicht „evident unsachlich“ sei. Wir aber sind sicher, dass der Bau der B 178 neu „evident unsachlich“ ist, sehen das aber eben aus der Perspektive des einigermaßen vernünftig denkenden einfachen Menschen, der Aufwand und Nutzen vergleicht und nach seinem Verstand abwägt. Inzwischen haben wir lernen müssen, dass das in der Politik oft anders geht, insbesondere in Sachsen, wo lange Zeit die „Mehrheiten“ viel Konstruktivität zerstörten. Und auch vor Gericht zählt gesunder Menschenverstand nicht, ist eher ein Zeichen von Unbedarftheit.

Wir sehen im Neubau einer B 178 keinen Vorteil, im Gegenteil, wir können beweisen, dass dadurch gesellschaftlicher Schaden entsteht (s.u.). Somit sind wir generell gegen den Bau, also müssten wir konsequenterweise auch alle seine Teile ablehnen. Dem ist aber nicht so. Einige Teile können wir akzeptieren, passen in unser Ausbaukonzept bzw. sind nicht mehr rückgängig zu machen.

So ist der Abschnitt 2 (Umfahrung der Stadt Löbau) von uns nicht angegriffen worden. Er wurde geplant, als unser Verein noch nicht voll wirksam war. Außerdem ist eine Umfahrung der Stadt Löbau zu begrüßen, da sie die Einwohner der Stadt effektiv entlastet und zur komfortablen, auch umweltschonenden, Kraftstoff sparenden Führung des Verkehrs beiträgt. Sie ist unmittelbar an ausgebauten Anschlussstrassen (B 178 und B 6) anzuschließen (bzw. angeschlossen).

Die Umfahrung ist auch Teil des Weges, den der Transitverkehr vom/zum GÜG Neugersdorf nimmt. Dieser GÜG ist mit Akzeptanz der Initiative und der anliegenden Landwirte unter großen Opfern (Versiegelungen, Zerschneidungen, Landschaftszerstörung, Kosten ...) vor einigen Jahren mittels einer Umfahrung der Stadt Neugersdorf (effektive und unerlässliche Entlastung der Einwohner) besser erreichbar gemacht worden.

Der Abschnitt 4 (Nordumfahrung von Zittau) ist bereits jahrelang unter Verkehr, obwohl das wahrscheinlich der am wenigsten dringend benötigte Abschnitt ist. Er wurde errichtet, als der Verein noch nicht vorhanden war. Die damals existierenden Initiativen hatten nicht vermocht, das Bauwerk zu verhindern. Er ist das Denkmal für unseren damaligen grandiosen Landrat und späteren Innenminister Sachsens, Herrn Eggert. Die „Nordspange“ hat aber auch positive Effekte, denn sie wird bei Bau des neuen GÜG an der Neiße die Stadt Zittau von Transit entlasten und könnte sehr gut an eine ausgebaute B 178 angebunden werden.

Der Abschnitt 5 (B 99 bis Neißebrücke) ist ebenfalls – nicht ganz ohne Bedenken - zu akzeptieren. Denn damit wird ein neuer GÜG nach Polen geschaffen, der Kfz über 7,5 t Gesamtmasse passieren lässt. Das könnte der regionalen Wirtschaft evtl. gewisse (sicher nur marginale) Vorteile bringen. Außerdem entlastet er die Stadt Zittau mit ihren beiden innerstädtischen GÜG vom Transitverkehr.

Mit dem GÜG und mit dem Bau eines Anschlusses nach Tschechien bei Liberec würde ein gewisser Verkehrsstrom mit Schwerverkehrsanteil aus dem Raum Liberec, eventuell auch darüber hinaus aus dem südosteuropäischen Raum auf die Trasse gelockt. Die Bundesregierung spricht (u. a. in ihrer Antwort auf eine kleine Anfrage der PDS-Bundestagsfraktion vom Feb. 2006) von einem Bedarf von 8.000 Kfz/d aus dem Ausland, ohne diese Zahl irgendwie belegen zu können und ohne den regionalen Anteil und den des Tanktourismus darin anzugeben.

Der neue GÜG hat noch weitere Haken: Einmal könnte er eine Einladung zur Mautflucht bedeuten. Fahrzeuge, die die Maut auf der A 17 vermeiden wollen und (von der Start- Ziel-Relation und dem Zeitaufwand her) können, könnten alternativ über Zittau rollen. Somit: Entlastung, also Verminderung der Wirtschaftlichkeit der A 17, Verkürzung der Mauteinnahmen infolge des mit Steuermitteln errichteten GÜG mit anschließenden Verkehrswegen.

Der Planungsträger spricht weiterhin davon, dass die Bedeutung des GÜG Neugersdorf „abschmelzen“ soll, wenn der neue GÜG Zittau in Funktion ist. Also: Der mit großen Opfern und erheblichen, irreparablen Eingriffen, besonders auch auf tschechischem Gebiet, geschaffene, heute nicht ausgelastete GÜG soll gänzlich bedeutungslos werden! Das ist ein Beispiel für

Konzeptionslosigkeit in der Verkehrsplanung und frevelhaften Umgang mit gesellschaftlichen Ressourcen! Wenn solche Fehler immer wieder geschehen, ist das ein Beweis, dass die staatliche Planung eben nicht unfehlbar ist. Weitere solche Fehler sind leicht zu finden: Aufgeben der Rollenden Landstraße nach der EU- Erweiterung mit anschließendem Entsetzen über den riesigen Verkehr auf der B 170, folgende „Einbahnstraßenregelung“ mit schulterzuckendem Bedauern über massive verkehrliche Belastungen der Anwohner in der Oberlausitz. Leider sind regierungsamtliche Riesenfehler nicht auf Straßenbau beschränkt, wie Korruptionsskandal, Landesbankdesaster u.a. beweisen.

In Polen (Grenzort Siniawka) gibt es außerdem Widerstand gegen den Bau der Straße auf polnischem Gebiet. Denn es müssen evtl. einige Häuser abgerissen werden, eine Kirche ist in Gefahr, der Südwestzipfel Polens wird abgeschnitten... Wir wollen diesen Widerstand eher unterstützen, jedenfalls ihm nicht in den Rücken fallen!

Der Bau einer neuen Bundesstraße in unserer Region ist völlig unmotiviert. Von Zittau führen drei (in Worten: drei!) Bundestrassen, alle drei nicht nur nicht überlastet, sondern nicht einmal ausgelastet, nach Norden. Wir schätzen auf der Basis unserer Beobachtungen, dass die B 96 gegenwärtig ca. 6.000 Kfz/d, die B 178 ca. 9.500 Kfz/d und die B 99 ca. 6.000 Kfz/d aufnehmen. Alle drei Straßen sind nach entsprechenden Richtlinien für bis zu 20.000 Kfz/d nutzbar. Die Frequenz ist entgegen dem allgemeinen Trend (aufgrund der demografischen Gegebenheiten unserer Region) rückläufig. Aber es ist ja in unserer schönen Lobbydemokratie nicht an uns oder an statistischen Erhebungen, nicht an Beobachtungen der tatsächlichen Gegebenheiten, Bedarf an Straßenbaumaßnahmen festzustellen, sondern es genügt dazu ja der mit politischem Ränkespiel erzielte Beschluß des Bundestages (Aufnahme des Projektes in den Bundesverkehrswegeplan, vordringlicher Bedarf). Damit ist der Bedarf vorhanden! Niemand kann das ändern.

Allerdings sehen wir tatsächlich einen verkehrlichen Modernisierungsbedarf. Unsere Straßen sollten (auch aus Gründen der Klima schonenden Zügigkeit des Verkehrs) sicherer (Unfallschutz), sparsamer und schonender sein. Diesen Interessen entsprechen unsere Vorschläge zum schnellen Ausbau der vorhandenen Verkehrswege, darunter insbesondere der B 178 Zittau – Löbau), der B 6 (Löbau – Bautzen/A4) und der S 148 (Löbau – GÜG Neugersdorf). Wir verstehen darunter die intelligente Planung und den Bau von Ortsumfahrungen (beso. Herrnhut und Hochkirch), die Entschärfung von Unfallschwerpunkten, den Anbau von Überholspuren bzw. den drei- oder vierspurigen Ausbau der Strecken oder

bestimmter Abschnitte, die Anbringung von Lärmschutz, Trinkwasserschutz, die Entflechtung von Kreuzungen etwa durch Kreisverkehre etc.

Ein solcher Ausbau hätte gegenüber dem kompletten Neubau riesige Vorteile (hier nur die wichtigsten):

- schafft dagegen ein **integratives Netz** der wichtigsten Verkehrswege der Region mit komfortablen und sicheren Verkehrsbedingungen,
- **verkürzt effektiv die Reisezeit** auf den besonders wichtigen Relationen Zittau – Bautzen - weiter Ri. Westen sowie Zittau- Westumfahrung Görlitz – weiter Ri. Norden und Osten, was mit der geplanten neuen B 178 nicht erreicht wird,
- verbessert die **Erschließung der Region** in der Fläche, darunter auch die Städte Reichenbach, Bernstadt und das Industriezentrum Oberland,
- **entlastet** das Städtchen Herrnhut effektiv von den Verkehrsbelastungen (die Innenstadt sogar weitgehend vom Regionalverkehr, der im Neubaufalle dort verbleiben müsste), ohne es abzukoppeln von den Erschließungswirkungen des Ausbaus und ohne den Lärm und Schmutz eins zu eins auf die Bewohner von Nieder- und Obercunnersdorf, Ruppersdorf, Oderwitz und Mittelherwigsdorf zu verlagern,
- bedient alle **Gewerbegebiete** im Einzugsbereich direkt,
- vermeidet den Verkehr zu und von den Anschlussstellen und die Schaffung neuer Gewerbegebiete in deren Nähe (**Sekundärverkehrsinduktion/ Sekundärversiegelung**),
- vermeidet die **Entstellung** der einmaligen, wertvollen Landschaft der Oberlausitz, (darunter das Oderwitzer Becken als letzter Rest relativ unverbauten Lausitzer Hügellandes), die wir für nachfolgende Generationen bewahren müssen,
- vermeidet die **Versiegelung** großer Bodenflächen (Boden hat sehr komplexe Funktionen bei der Klimaentwicklung, der Reinigung der Luft, beim Hochwasserschutz, bildet unsere Ernährungsgrundlage, steht im Zentrum der Nachhaltigkeitsstrategie, zu der wir sowohl aus Vernunftgründen als auch international vertraglich verpflichtet sind),
- vermeidet die massiven **Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Betriebe** , des summarisch größten Arbeitgebers der Region,
- vermindert mit seinem Verkehr aufgrund anderer geologisch- meteorologischer Gegebenheiten gegenüber dem Neubaufall die Beeinträchtigung der **Luftqualität** in den anliegenden Siedlungsgebieten,
- vermeidet die **Neuverlärmung** weiter, bisher ruhiger Gebiete (hingegen würde sie beim Neubau nicht durch entsprechende Entlastungen wettgemacht),

- erspart die **Investitionskosten** einer kompletten Straße, denn der Ausbau ist sparsamer und weitgehend (z. B. Unfallschwerpunkte) auch dann notwendig, wenn eine neue Straße gebaut werden würde, da die alte in Nutzung bliebe,
- vermeidet die **Unterhaltskosten** einer kompletten Straße, die der Kreis zu tragen hätte; der Bund müsste die neue Straße unterhalten, was allein ebenfalls teurer wäre, als die bisherige Unterhaltung,
- vermeidet massive **Eingriffe** in Natur und Umwelt und in Lebensräume geschützter Tiere und Pflanzen,
- vermeidet die **Störung** der begonnenen Entwicklung des Tourismus im Gebirgsvorland,
- vermeidet die **Beeinträchtigung** der Erholungsgewohnheiten der Anwohner und ihrer Gäste,
- erlaubt die **alsbaldige** Nutzung bereits erbrachter Ausbauleistungen, da der Bau abschnittsweise möglich und weniger planerischer, bürokratischer und finanzieller Aufwand erforderlich sind (die Finanzierung des Neubaus ist sehr schwierig, macht 25% der gesamten Straßenneubauinvestitionen im Freistaat bis 2015 aus, d.h. die Fertigstellung ist, wenn überhaupt, frühestens dann zu erwarten, wenn auch nicht wahrscheinlich),
- vermeidet die **Konfrontation** mit den um ihre Existenz besorgten Landnutzern, deren Flächen an der Neubautrasse liegen,
- erlaubt die Vergabe kleinerer Bauaufträge an **einheimische Betriebe** ohne internationale Ausschreibungen.

Der Hauptvorteil aber ist, dass der Ausbau machbar und vernünftig, nämlich angemessen, sparsam und nachhaltig, ist.

Hingegen hätte der geplante Neubau gewaltige Nachteile. Einerseits würde er natürlich nicht die Vorteile des Ausbaus erzielen. Darüber hinaus aber würde der gesamte Verkehr (geplant immerhin über 20.000 Kfz/d) zu einem Umweg von mehr als 10 km (über Weißenberg) gezwungen, was zu einer **Erhöhung der Kosten, wirtschaftlichen Nachteilen und Vergrößerung der Immissionen** führen würde. Die von den Planungsbüros bzw. vom Planungsträger angegebenen Verminderungen der Lärm- und Abgasbelastungen sind Lug und Trug: Es kann doch nicht sein, dass die geplante massive Zunahme des Verkehrs, der zudem noch gegenüber heute Umwege fahren soll, und bei dem entsprechend der Planung auf der alten Straße weiterhin 7.750 Kfz/d fahren werden, zu einer Entlastung führt! Die Immissionen sind nicht sauber bzw. tendenziös bilanziert.

Das kann man denn auch an Einzelheiten in den Unterlagen erkennen: Z. B. wird sogar im Beschluß des BVerw.Ger. v. 18.06.2007 (S. 15, Zf. 38) die Behauptung des Planungsträgers nicht nur akzeptiert, sondern sogar wiederholt, dass nämlich Ottenhain und Ebersdorf entlastet werden würden. Eine solche Entlastung ist nicht zu erwarten, da die B 178 alt einen Verkehr von über 7500 Kfz/d behalten würde! Außerdem würden die beiden Orte angesichts der Entfernungen der Orte von der Straße heute bei den von den Planern angewendeten Verfahren keine Belastung (Ottenhain nur ganz wenige Häuser) erfahren, könnten also auch nicht entlastet werden! Andererseits würden Wohnbereiche in Liebesdörfel oder Nieder- und Obercunnersdorf infolge des Neubaus belastet, bleiben aber rechnerisch eben durch die Verfahren der Belastungsermittlung angeblich ungestört.

Der Neubau ist Anfang der 90er Jahre erfunden worden, wahrscheinlich, um die Menschen der Region irgendwie zu begeistern, aber hauptsächlich, um bestimmte Konzerninteressen (Betonmafia) zu befriedigen. Dann setzte eine massive Meinungsmanipulation ein und inzwischen haben die Menschen „begriffen“, dass sie die neue Straße unbedingt brauchen, denn sie löst alle Probleme hier.

Wir sind als die „Gegner der wirtschaftlichen Entwicklung“ und auch als die „Feinde der Wirtschaft“ (Zitate unseres hochverehrten Landrates Vallentin) enttarnt und stigmatisiert. Unsere Darstellungen für die Presse, unsere Aktivitäten werden entweder diskriminierend veröffentlicht oder (schlimmer) totgeschwiegen. Unsere Forderungen und Vorwürfe, auch Angebote zur Mitarbeit gegenüber den Verantwortlichen oder während der Anhörungen oder im Rahmen von Einwendungen werden überhört oder abgetan mit immer gleichen Formulierungen: „Wir brauchen die neue Straße!“

Anfang der 90er war eine große, bedeutende, autobahnähnliche Nord- Süd- Verbindung vorgesehen. Die ist auch durch die Gemeinden und Verbände bewertet worden, nicht die inzwischen abgespeckte Version. Damals war an eine BAB 17 nicht zudenken und die B 178 sollte über Weißenberg hinaus nach Norden zur Cottbuser Autobahn geführt werden.

Nach Sterben dieser Konzeption aus Naturschutzgründen gab es kein Motiv mehr, die Straße gerade nach Weißenberg zu führen. Spätestens da (etwa 1995) hätte das Projekt verworfen werden müssen. Weißenberg ist kein Ziel von wirtschaftlicher oder verkehrlicher Bedeutung.

Das Konzept und erst recht der Bau der BAB 17 entzieht dem Neubauprojekt zusätzlich seine angebliche internationale Bedeutung.

Diesen Vorwürfen entgegnet der Planungsträger mit der Idee von der „Verteilungsschiene“. Der Verkehr, der bei Weißenberg die BAB 4 erreicht, soll durch die Autobahn verteilt werden. Nach

Westen über Bautzen und weiter, nach Osten über Niederseifersdorf- Niesky und weiter nach Norden. Man erkennt unschwer, dass dieses „Konzept“ nicht aufgehen wird: LKW werden vom GÜG Zittau aus nach Norden über die B 99 und nach Westen über die B 178- B6 – Bautzen fahren und dabei noch Maut sparen.

Aber allen Vernunftargumenten zum Trotz: Die neue Straße muss her! Ein merkwürdiges, sonst schmerzlich vermisstes Streben, „gesellschaftliche Interessen“ zu verwirklichen, bemächtigt sich unserer treusorgenden Politiker. Mit Vehemenz wollen sie unsere „Belastungen vermindern“ und Lebensbedingungen verbessern. Ungewöhnlich, man müsste direkt argwöhnisch werden!

Inzwischen wird am Abschnitt 1.2 (Löbau – Nostitz) heftig gebaut. Brücken sind weitgehend fertig, die Böschungen sind aufgeschüttet, Einschnitte ausgebaggert. Es fehlt nur noch der Fahrbahnbelag. Der Abschnitt endet im Vogelschutzgebiet Feldgebiete der Oberlausitz. Beim Bau wurden bereits drei Brutplätze des Ortolan zerstört, von zwei weiteren wurde der Vogel vergrämt. Dagegen wurde bei der Europäischen Kommission Beschwerde eingelegt, das Ergebnis liegt noch nicht vor. Im schlimmsten Falle (schlimm nur für den Steuerzahler, alle Verantwortungsträger werden dann höchstens ein paar Krokodilstränen abdrücken und auf die bösen Umweltschützer schimpfen) müsste zurückgebaut werden.

Die am Bau besonders interessierten Politiker (Man kann sie eigentlich an einer Hand abzählen: Vallentin, Eggert, Jurk, Milbradt, Mitläufer Kretschmer) und ihre Erfüllungsgehilfen (Hiltscher, Schultze) wollen unbedingt, dass Tatsachen geschaffen werden, um den Weiterbau zu erzwingen. Obwohl die bereits unter Verkehr befindlichen Abschnitte autark funktionieren, werden sie in entsprechenden Berichten so angeführt, als ob nun der Weiterbau erforderlich sei, um bereits geschaffene Teile auch auszunutzen.

Der As. 1.1 ist in der Planung. Es gibt hier erhebliche Schwierigkeiten aus naturschützerischer Sicht. Außerdem sind die Landwirte dort stark, durch schlechte Erfahrungen beim Bau der A4 gewitzigt und motiviert. Hinzu kommt das seit 2006 rechtswirksame VSG. Das wäre nach Recht und Gesetz eigentlich ein unüberwindliches Hindernis für den Bau. Denn alle Eingriffe, die das Schutzziel beeinträchtigen können, sind zu unterlassen, wenn eine Alternative vorhanden ist. Aber, statt den Naturschutz zu praktizieren, wie man es angesichts der Klimasituation erwarten müsste, suchen unsere Macht ausübenden Politiker Wege, ihn zu unterlaufen. So will unser SMWA T. Jurk die infolge des Neubaus im As. 1.2 geschaffene Situation als „Vorbelastung des VSG“ benutzen!

Sollte der Bau im As. 1.1 nicht genehmigungsfähig sein, würde die Straße des As. 1.2 bei Nostitz an der S 112 enden. Diese Straße müsste dann den Verkehr weiterführen, der in diesem Falle aber sicher nicht so stark wäre, wie bei Verwirklichung des Gesamtprojektes. Heute verkehren zwischen Löbau und Weißenberg ca. 2.500 Kfz/d. Es wäre ein Debakel für die aktuelle Politik, aber auch eine unerträgliche Situation für die Anlieger an dieser Straße.

Außerdem käme dann die Suche nach Alternativen auf den Tisch, wodurch unsere Ausbauvorschläge eine Rolle spielen würden. Vorsorglich hat das Straßenbauamt aber bereits jetzt eine „Machbarkeitsstudie“ vorgelegt, die, wie zu erwarten, die Nichtmachbarkeit des Ausbaus der B 6 „nachweist“. Wir kennen das bereits aus der Machbarkeitsstudie zum Ausbau der B 178: Bewußt benutzte falsche Prämissen, wie „AI – Kategorie ist notwendig, ohne Planfreiheit geht es nicht, Anbaufreiheit ist unverzichtbar...“ führen mit Notwendigkeit zu überdimensionierten Projekten und falschen Schlussfolgerungen.

Der As. 3 (Löbau – Oberseifersdorf) zerfällt in drei Unterabschnitte:

3.1 (Löbau – Obercunnersdorf) ist unter Baurecht, nachdem im Okt. 2006 der Beschluss erging und der Antrag des von uns unterstützten Klägers auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung abgewiesen wurde (BVwerwG 9VR 13.06 v. 18.06.2007). Wir bereiten uns auf die Verhandlung in der Hauptsache vor und hoffen, dass der Kläger – obwohl das Urteil zum genannten Antrag keinen Anlass zu großem Optimismus bietet - mit Hilfe unseres Anwaltes und des Gutachterbüros RegioConsult Marburg erfolgreich sein wird. Denn, wenn dieser Abschnitt verloren geht, werden unsere Positionen in weiteren Abschnitten sehr viel schlechter sein. Gerade im As. 3.1 hat der Freistaat geschickt und glücklich aus Konkursmasse sehr viel Land aufgekauft, das jetzt an „kooperative Landwirte“ sehr „zielführend“ vergeben werden kann! Damit wird der Widerstand gebrochen, der Zusammenhalt unterlaufen und die Landwirte haben tatsächlich effektiv keinen Grund zur Klage mehr!

Es kommt also darauf an, neue Argumente auf den Verhandlungstisch zu bringen und das Gericht zum Umdenken zu veranlassen. Das geht nicht ohne den Beistand renommierter Experten, was aber eigentlich unsere Möglichkeiten vor allem finanziell übersteigt. Wir sind somit auf der Suche nach Sponsoren und Unterstützern, die Rechnungen bzw. Honorare der Gutachter bzw. des Rechtsanwaltes übernehmen bzw. uns anderweitig finanziell unterstützen. Wir unterstützen den Kläger, da wir als Verein – erneut ein Lob auf unsere schöne Demokratie – kein Recht haben, selbst als juristische Person aufzutreten.

Aus Informationen zum Bundeshaushalt geht hervor, dass für den Abschnitt zunächst keine Bundesfinanzmittel zur Verfügung stehen. Aber der Freistaat Sachsen ist willig und

zahlungskräftig genug, die Finanzierung vorzustrecken, um den Baubeginn unverzögert anzugehen.

As. 3.2 hat im Sept. 2006 die Anhörung erlebt und wir gehen davon aus, dass in Bälde der Beschluss ergehen wird. Ob sich Kläger gegen das Bauwerk finden werden, hängt nicht unwesentlich vom Ausgang des Verfahrens in 3.1 ab. Sollte 3.1 gebaut sein und 3.2 verhindert werden, wäre eine Weiterführung des Verkehrs über die modernisierbare S 143 zur B 178 machbar. Diese Verbindung soll auch benutzt werden für die Dauer des Baus des As. 3.2, wenn 3.1 bereits unter Verkehr wäre. Bereits „vorsorglich“ erfolgte, aber für den genannten Fall nicht ausreichende Baumaßnahmen an der Kreuzung S 143 – B 178 haben massive Eingriffe (z. B. Rodung zahlreicher Eichen u. a. Laubbäume) erfordert, die aber listigerweise natürlich nicht in die Bilanz der Eingriffe des Gesamtvorhabens eingehen!

As. 3.3 ist aus Naturschutzsicht, wegen Trinkwasserschutz und wegen der Haltung der Landwirte dort ähnlich wie im As. 1.1. Hier ist der Bau ebenso erst in der Planungsphase. Wir gehen davon aus, dass 1.1 und 3.3 die härtesten Widerstände gegen den Bau aufbringen.

## **Zusammenfassung**

Eine neue B 178 ist nicht erforderlich.

Ein Ausbau vorhandener Verkehrswege ist wünschenswert und machbar.

Die politisch Macht habenden wollen das Bauwerk.

Die Menschen der Region sind geteilter Meinung, wahrscheinlich ist eine Mehrheit für den Neubau, aber die meisten sind manipuliert. Das trifft auch auf viele Gewerbetreibende zu, die (meist in vorseilendem Gehorsam) den Neubau unterstützen. Dabei hoffen sie, dass die Versprechungen „mit der neuen Straße geht es endlich aufwärts“ zutreffen und dabei kennen sie nicht die tatsächlich zu erwartenden wirtschaftlichen Nachteile (u. a. Umwege) des Neubaus.

Es ist ja auch wirklich unglaublich, dass ein Projekt angegangen wird, das wirtschaftlich nachteilig ist, die Klimaentwicklung negativ beeinträchtigt, einen Haufen Geld kostet und trotzdem keinerlei Vorteil erzielt!

Es wird fleißig gebaut, obwohl nicht sicher ist, ob das Bauwerk in Gänze Baurecht bekommen wird!

Das ganze Geschehen ist im Grunde skandalhaft, ein Musterbeispiel für das Funktionieren der von Lobby gesteuerten Gesetzgebung und – Verwirklichung.

Wir begrüßen jede Initiative, die die Unsinnigkeit des Projektes, die Konzeptionslosigkeit der Planung, die Vorteile des Ausbaus (auch als Beispiel für eingriffsarme, verkehrlich interessante Lösungen für ganz D) publik machen.

Wir sehen nur wenige Möglichkeiten, die Sache politisch zu einer akzeptablen Lösung zu führen. Uns bleibt als einzige Einflussmöglichkeit wohl nur die juristische. Aber hier ist es so, dass das BVerwG nur bei Verstößen gegen geltendes Recht gegen den Beschluß urteilen **kann**. Solche Verstöße nachzuweisen, ist schwer und kostet...!