

Stellungnahme der Stadt Zittau im Linienbestimmungsverfahren für die B 178 neu - Umgehung Zittau gemäß § 16 FStrG

Unsere Stadt Zittau ist im südöstlichen Teil des Freistaates Sachsen, unmittelbar an der EU-Ostgrenze, gelegen. Die hervorragende geographische Lage prädestiniert Zittau dazu, in der Euroregion eine Zentrumsfunktion einzunehmen.

Eine Grundvoraussetzung dafür ist eine leistungsfähige und durchgängige Einbeziehung in das überregionale Straßennetz. Damit gewinnt die Stadt an wirtschaftlicher und touristischer Attraktivität, und der gegenwärtigen negativen Entwicklung hinsichtlich Abwanderung und Arbeitslosigkeit wird entgegengewirkt.

Die Ergebnisse der Analyse der Verkehrsstruktur im Raum Zittau, durchgeführt 1995, zeigen, daß heute schon 40 % des Durchgangsverkehrs grenzüberschreitend ist, d.h. zwischen 14.00 Uhr und 18.00 Uhr fanden 1916 Fahrten statt. Die durchschnittliche Steigerungsrate im Schwerverkehr beträgt gegenüber 1991 52 %. Innerhalb von 4 Stunden wurden auf der B 96 333 Fahrten, auf der B 178 230 Fahrten und auf der B 99 235 Fahrten des Schwerverkehrs nachgewiesen. Die wichtigsten städtischen Einfallstraßen bis zum inneren Ring sind extrem belastet und der für das Jahr 2010 prognostizierten Verkehrsbelegung – es muß mit einer Verdopplung des Durchgangsverkehrs gerechnet werden – keinesfalls gewachsen.

Der Neubau der B 178 ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als 4-streifige Straße der Kategorie AI eingeordnet und sollte über Polen nach Tschechien führen.

Es steht außer Frage, daß die ursprünglich geplante Nord-Ost-Umfahrung mit einem Grenzübergang D – PL im Industriegebiet Weinau, weiterführend über polnisches Territorium mit einem Grenzübergang PL – CZ und der Anbindung an das tschechische Straßennetz die bei weitem günstigste Lösung für die Stadt Zittau darstellt.

Mit der polnischen Seite konnte bisher kein Übereinkommen zu einer Linienführung über ihr Gebiet erreicht werden. Deshalb wurde das SMWA beauftragt, Varianten der Ortsumgehung Zittau mit direktem Grenzübergang D – CZ und der Zielstellung, Polen an diese Trasse anzubinden, zu untersuchen.

Die vorliegenden 3 Varianten werden hinsichtlich der Beeinträchtigung städtischer Belange beurteilt. Unabhängig davon ist ein zwingendes Erfordernis für die Stadt und die Region, daß die Entscheidung für eine der Varianten gefällt wird.

Variante 1 Achse 1.1

Durch das Regierungspräsidium Dresden wird innerhalb o.g. Variante diese Achse bevorzugt, weil der geforderte mittige Verlauf der Verbindungsstraße nach Polen durch die Grenzzollanlage gewährleistet ist. Der Trassenvorschlag hat zur Folge, daß ca. 6 ha der erschlossenen Ansiedlungsfläche des Industrie- und Gewerbegebietes Weinau verloren gehen. Darüber hinaus ist keine direkte Verknüpfung mit der B 99 möglich, so daß weitere Industriegebietsflächen beansprucht werden. Das bereits hergestellte Verbindungsstück B 99 / B 178 neu kann nicht integriert werden.

Variante 1 Achse 1.2

Der Trassenverlauf dieser Achse wird von der Stadt Zittau als Vorzugsvariante gefordert, weil Übereinstimmung der Einordnung B 178 mit der Festsetzung des B-Planes Industriegebiet Weinau besteht.

Im weiteren Verfahren muß darauf geachtet werden, den Flächenbedarf für die Grenzzollanlage und den Verlauf der Zufahrtsstraßen zum Grenzübergang D – PL zu optimieren. Keinesfalls ist eine Innanspruchnahme von Industrieflächen in östlicher Richtung über Achse 1.1 hinaus akzeptierbar.

Variante 1 Achse 1.3

Diese Achse durchschneidet alle bebaubaren Flächen des Industrie- und Gewerbegebietes, Teilgebiete I. Es sind Ansiedlungsflächen, ein in Realisierung befindliches Vorhaben sowie Ver- und Entsorgungsanlagen betroffen. Der daraus folgende Verlust an Ansiedlungsfläche bringt die Gefährdung von Arbeitsplätzen mit sich und macht die Achse 1.3 unakzeptabel.

Variante 1 – ab km 7,0

Im Bereich des Weinauparkes werden Sportanlagen auf den Weinauwiesen von der Trasse berührt, Ersatz ist vorzusehen.

Der Eingriff in den Baumbestand der Ringallee erfordert eine landschaftsplanerische Überarbeitung der Parkkonzeption.

Darüber hinaus muß die Lage der Ver- und Entsorgungsleitungen, insbesondere für das Industriegebiet Weinau, und deren erforderliche Neuverlegung beachtet werden.

Im gesamten Näherungsbereich am Weinaupark ab B 99 sind Maßnahmen zum Schutz der Erholungs- und Sportfunktion notwendig.

- ab km 7,4

Die durch den EAO, die Fa. Klinger und Fa. DITTHA genutzten Flächen an der Chopinstraße werden voll in Anspruch genommen. Betriebsverlagerungen mit Ersatz von Produktionshallen und Freiflächen sind erforderlich.

- ab km 8,5

Durch die Annäherung der Trasse an das Wohngebiet Zittau-Ost sind mehrere Wohnblöcke direkt betroffen. Es ist vorherzusehen, daß die Wohnqualität beeinträchtigt und eine Wohnnutzung unzumutbar wird. Das Ausmaß der Belastung für das gesamte Wohngebiet ist durch Gutachten zur Luft- und Lärmbelastung zu belegen und erforderliche Maßnahmen sind einzuplanen, z.B. Führung der Straße in einem geschlossenen Baukörper. Darüber hinaus muß aus sozialer Sicht für die künftige Akzeptanz des Wohngebietes finanzielle Unterstützung zur Wohnumweltverbesserung gefordert werden. Unabhängig davon ist nicht mehr belegbarer Wohnraum entsprechend auszugleichen.

- ab km 9,0

Die Flächeninanspruchnahme im Bereich Lusatiaweg ist so gering wie möglich zu halten, um die Entwicklungsfläche der Stadtwerke zu gewährleisten.

Der Gewerbebetrieb Lafazit am Lusatiaweg siedelt sich im Industriegebiet Weinau neu an. Entschädigungszahlungen für den Verlust der bisher genutzten Grundstücke sind einzuplanen. Die Anbindung der Brückenstraße ist wegen der zusätzlichen Belastung des Wohngebietes Zittau-Ost äußerst bedenklich. Alternative dazu wird eine Anbindung südlich der Mandau im Bereich Mühlstraße auf die Friedensstraße vorgeschlagen. Eine verkehrstechnische Untersuchung dazu muß veranlasst werden.

- ab km 9,5

Das Betriebsgebäude OSTEG im Trassenbereich muß verlagert werden.

Das neugeschaffene Sozialtherapeutische Heim ist für diese Funktion nicht mehr nutzbar. Ein Ersatzbau wird erforderlich. Die vorhandene Bausubstanz kann einer geeigneten Nutzung zugeführt werden.

Der Weiterbetrieb des Grenzübergangs Friedensstraße als regionaler Reiseanbindepunkt ist nicht in Frage gestellt.

- ab km 10,0

Im Bereich des Gewerbegebietes Gerhart-Hauptmann-Straße ist ein Gebäude der Robur-Fahrzeug-Engineering Zittau GmbH von der Trassenführung betroffen und muß an anderer Stelle neu errichtet werden.

- ab km 10,5

Die Anbindung an die S 132 bedingt den grundhaften Ausbau der Gerhart-Hauptmann-Straße und der Südstraße, da diese Verbindungen die Verkehrsströme in/aus Richtung Westen und Stadtzentrum aufnehmen müssen.

Eine Alternative wäre die Schaffung einer Südspange zwischen S 132 und S 133 mit Anschluß an die Hochwaldstraße. Durch weitere verkehrstechnische Untersuchungen muß die für die Stadt Zittau günstigste Lösung ausgewählt werden.

Die Anbindung an die B 178, die über eine großräumige „Trompete“ ausgebildet werden soll, ist nur zu Lasten der vorhandenen Kleingartenanlage „Am Pfaffenbach“ ausführbar.

- gesamte Trasse 1.1

Generell sind neben der Sparte „Am Pfaffenbach“ die Kleingartenanlagen am Hartauer Dammweg, an der Friedensstraße sowie die Kleingärten an der Chopinstraße betroffen. Im weiteren Verfahren ist zu klären, welche Kleingärten von den Nutzern noch akzeptiert werden. Andernfalls ist Ersatz oder Entschädigung vorzusehen.

Parallel zur gesamten Trasse verläuft entlang von Mandau und Neiße ein stark genutzter Geh-/Radweg, dessen Erholungswert in Frage gestellt ist. Eine Verlagerung z.B. in Richtung Lottersteig sollte untersucht werden. Unabhängig davon ist die bestehende Wegeführung für Zoll, Bundesgrenzschutz und zur Gewässerinstandhaltung und deren Zugänglichkeit zu erhalten.

Aufgrund der Probleme im Zusammenhang mit der Annäherung bzw. Beeinträchtigung des Wohngebietes Zittau-Ost kann es durch Wegzug von Mietern in andere Gemeinden zu einem weiteren Zentralitätsverlust der Stadt Zittau als Mittelzentrum führen. Dieser Verlust ist durch geeignete Maßnahmen auszugleichen.

Trotz der bisher aufgeführten Konfliktpunkte hat die Ortsumgehung Zittau (Neiße) den großen Vorteil des Zeitvorlaufes. So befindet sich z.B. der Streckenverlauf nordöstlich von Zittau bereits im Planfeststellungsverfahren und im Gebiet Zittau-Weinau als Festsetzung im B-Plan.

Bedingt durch diesen Vorlauf besteht sowohl für das Industriegebiet Weinau als auch für das Gewerbegebiet Gerhart-Hauptmann-Straße, gegenüber den Varianten 2 und 3, zu einem früheren Zeitpunkt Investitionssicherheit.

Bereits realisierte Vorleistungen (ca. 1 Mio DM) zur Erschließung im Zusammenhang mit der ursprünglich geplanten Nordostumfahrung sind erbracht.

Weiterhin wird das generelle Planungsziel, die Trasse an vorgesehene Grenzübergänge nach Tschechien und Polen heranzuführen, nur mit der Variante 1 erfüllt. Grundsätzlich wird der Mindestausbau im Querschnitt RQ 15,5 gefordert.

Variante 2

Das Ergebnis der verkehrsplanerischen Untersuchung zeigt, daß im Bestandsverkehr 1995 die höchsten Belastungen im wesentlichen Stadtgebiet (B 96, S 137, S 133) erreicht wurden. Die Führung der Verkehrsströme über die B 178 neu stadtfrem nach Tschechien bewirkt eine Entlastung des innerstädtischen Netzes. Eine Vielzahl von Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem nachgeordneten Netz sowie die Zubringerfunktion zum „Zittauer Gebirge“ sind gegeben. Es entsteht eine günstige Anbindemöglichkeit für die Nachfolgeeinrichtungen der Landesgartenschau und des künftigen Naherholungsgebietes „Olbersdorfer See“. Die Variante 2 gestattet einen vierstreifigen Ausbau gemäß RQ 24.

Die Variante 2 setzt ebenso wie Variante 3 voraus, daß die Nordspange zum Industriegebiet Weinau mit Weiterführung nach Polen in der zugesagten Zeitschiene realisiert wird.

Untersuchungsbedarf, verbunden mit den entsprechenden Maßnahmen, ergibt sich in Pethau im geplanten Wohngebiet „Untere Bergstraße“ und im vorhandenen Wohnbestand sowie im südlichen Stadtgebiet mit dem geplanten Eigenheimstandort „Südstraße/Kaiserfelder“. Betroffen sind weiterhin Kleingärten zwischen Gerhart-Hauptmann-Straße und Hartauer Dammweg.

Für die Stadt Zittau stellt dieser Trassenverlauf die günstigste Variante dar.

Variante 3

Gemäß Stadtratsbeschluß vom 27.06.1996 wird die Linienführung der Variante 3 aus nachfolgend aufgeführten Gründen abgelehnt.

Die Nutzungskonflikte für die Nachfolgeeinrichtungen der Landesgartenschau (LGS), des Naherholungsgebietes „Olbersdorfer See“ und der Kleingartenanlagen im Westpark sind nicht ausgleichbar. Die Trassenführung durch das Gelände der LGS widerspricht den bereits laufenden und abgeschlossenen Planungen.

Betroffen sind außerdem direkt die geplanten Wohngebiete „Fröbelstraße“, „Kaiserfelder/Spitalhöcker und „Südstraße/Kaiserfelder“ sowie die vorhandene Wohnbebauung in Pethau. Ein Verlust an Gewerbefläche bzw. bereits errichteter Betriebe ist im Gewerbegebiet Pethau zu erwarten. Für alle genannten Konfliktpunkte sind Untersuchungen bzw. Maßnahmen notwendig.

Aus der Häufung von Problemen ergibt sich die grundsätzliche Ablehnung der Variante durch die Stadt Zittau.

Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) favorisiert diese stadtnahe Variante, ohne die Schutzgüter unterschiedlich zu wichten. Für die künftige Stadtentwicklung hat gerade die Erholungsfunktion des Bereiches LGS eine herausragende Bedeutung, deshalb kann die Schlußfolgerung aus der UVS durch die Stadt nicht mitgetragen werden.

Abschlußbemerkung

Von Seiten der Stadt Zittau wird auf Grund der enormen regionalen und internationalen Bedeutung eine Anbindung an das gesamteuropäische Vorrangstraßennetz gefordert.

Für den ostsächsischen Raum kann nur die schnellstmögliche Herstellung einer leistungsfähigen Nord-Süd-Trasse, mit Verbindung zur Tschechischen Republik sowie den sich anschließenden südosteuropäischen Staaten, den wirtschaftlichen Aufschwung fördern, die infrastrukturelle Erschließung verbessern und den Tourismus beleben.

Im Interesse dieser Zielstellung ist die Stadt bereit, die Variante 1 Achse 1.2 zu unterstützen, obwohl der Variante 2, wie schon erwähnt, der Vorrang gegeben werden müßte. Voraussetzung ist, daß die in der Stellungnahme formulierten Forderungen und Hinweise in der weiteren Planung berücksichtigt werden.

Unabhängig von der Fortführung im Linienbestimmungsverfahren sollten weiterhin auf politischer Ebene Gespräche mit den polnischen Verantwortlichen gesucht werden, um die ursprünglich geplante Trassenführung über polnisches Territorium vorzuhalten.