

---

Naturschutzverband Freiberg e.V.  
PSF 1151 - 09551 Flöha

---

Regierungspräsidium Chemnitz  
Referat 54 Raumordnung  
Altchemnitzer Straße 41  
09120 Chemnitz

<p><b>Achtung, neue Postfachanschrift ! Postfach 1151 09551 Flöha</b></p>
---

26.07.2004

Planfeststellung für die B 173 - Verlegung Flöha

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit legt der Naturschutzverband Freiberg e.V. Widerspruch gegen die Planfeststellung des Straßenbauprojektes (SN8150) „Verlegung B173 Flöha“ ein. Als Eigentümer des Flurstückes 201a der Gemarkung Falkenau ist unser gemeinnütziger Naturschutzverband unmittelbar von der geplanten Neutrassierung betroffen (vgl. Grunderwerbsplan).

**Eine Inanspruchnahme des Flurstücks 201a der Gemarkung Falkenau für den Bau einer Brücke oder die Schüttung eines Dammes wird grundsätzlich abgelehnt.**

Ebenso abgelehnt wird die Inanspruchnahme der Flurstücke 356/1, 566 und 566a der Gemarkung Flöha für die Maßnahme A3.1.

Begründung:

1.) Das Flurstück 201 a der Gemarkung Falkenau stellt eine der ökologisch hochwertigsten Flächen im Talraum der Flöha dar. Die Flöha hat im Zuge der Flutereignisse 2002 den Hochwasserdeich durchbrochen und einen zweiten Arm auf dem besagtem Flurstück ausgebildet. Weite Teile des Flurstücks wurden so renaturiert. Es handelt sich um den einzigen noch erhalten gebliebenen offenen Deichdurchbruch an Flöha, Zschopau und Freiburger Mulde. Bedingt durch die Insellage des Flurstücks 201a der Gemarkung Falkenau zwischen altem Flußbett der Flöha und einem ehemaligen Mühlgraben ist die Fläche störungsfrei.

Der Naturschutzverband Freiberg e.V. plant seit 1994 die Renaturierung des Talraumes der Flöha zwischen Falkenau und Flöha. Neben dem Flurstück 201a der Gemarkung Falkenau wurden be-

reits 1999 die Flurstücke 356/1, 566, 566a, 567/1, 177/17, 177/15 (alle Gemarkung Flöha) und 22/5 (Gemarkung Gückelsberg) in Besitz genommen und die Renaturierungsabsichten umgesetzt.

Für die Rettung der Flöhaaue bei Falkenau (das Flurstück 201a der Gemarkung Falkenau) vor den drohenden Aufräumungsarbeiten nach der Flut und die damit verbundene Sicherung der natürlichen Gewässer- und Gewässerrandstrukturen erhielt der Naturschutzverband Freiberg e.V. 2003 den Feldschlösschen-Naturschutzpreis aus den Händen des Sächs. Umweltministers überreicht.

Die Einzigartigkeit dieses Bereichs in seiner natürlichen Ausprägung findet in der Ausweisung als Bestandteil des FFH-Gebiets "Flöhatal" seinen gesetzlichen Niederschlag. Dabei ist zu beachten, daß die Ausweisung als FFH-Gebiet bereits vor dem Deichdurchbruch auf Landesebene festgelegt wurde und die mittlerweile von der Flut noch naturnäher gestaltete Fläche in ihrer europäischen Bedeutung weiter gestiegen sind.

Dem Rechnung tragend teilte das RP Chemnitz auch mit Schreiben vom 04.07.2003 (Az. 62-8964.30:7838-01) dem früheren Eigentümer (hier Agrargenossenschaft Marbach e.G.) des Flurstücks 201a der Gemarkung Falkenau mit, daß die Fläche in ihrem hochwertigen ökologischen Zustand zu belassen sei.

2. Mit der geplanten Verlegung der B 173 ist vorgesehen, die neue B 173 genau über das Flurstück 201 a der Gemarkung Falkenau zu führen. Der Talraum der Flöha bei Falkenau soll mittels eines ca. 230 m langen Schüttdammes bzw. einem Brückenbauwerk von 272 m Länge dauerhaft verkehrlich erschlossen werden. Der Planungsträger veranschlagt für die Verlegung der B 173 eine Bauzeit von 30 Monaten.

3. Mit der geplanten Verlegung der B 173 in der vorgesehenen Form ist davon auszugehen, daß die gegenwärtig zu verzeichnenden hochwertigen Biotopstrukturen im geplanten Brückenbereich bereits während des Baus des Bauwerkes vollständig zerstört werden. Beweis: Für die Baudurchführung ist ein Korridor von 35 bis 42m Breite im Brückenbereich vorgesehen (Grunderwerb und vorübergehende Inanspruchnahme). Das entspricht einer Fläche von 6300 m<sup>2</sup> zwischen Flöhaufer und ehemaligen Mühlgraben. Erfahrungsgemäß wird die gesamte Fläche während der Bauphase benötigt.

Alle anderslautenden Behauptungen, die der Planungsträger in seinen ausgelegten Unterlagen abgibt, sind an a l l e n dem Naturschutzverband bekannten Brückenbaustellen in Sachsen in der Praxis zu widerlegen (Bsp. Brückenbau über die Flöha bei Rauenstein, Autobahnbrücke Siebenlehn).

Ebenso zu widerlegen sind die Behauptungen, daß nach Bau der Brücke und entsprechendem Fahrbetrieb keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Talraumes zu verzeichnen sein würden (Der Planungsträger gibt selbst auf S. 31 der FFH-Verträglichkeitsstudie den Fahrzeugverkehr auf den vorhandenen Straßen, die Brücke der B 180 sowie drei Fußgängerbrücken über die Flöha als bestehender Beeinträchtigungen im FFH-Gebiet an - warum soll dann die neue Straßenbrücke keine erhebliche Belastung sein, die dem Schutzziel eines FFH-Gebiets widerspricht ?).

In der Unterlage 12.4, s. 35 wird eingeräumt, dass es zu einer Erhöhung der derzeitigen Lärmbelastung kommen wird, welche nicht quantifizierbar ist (Brückenhöhe), die aber auf die vorhandenen Arten keinen Einfluß hätte. Dem wird vom Naturschutzverband entschieden widersprochen !

Verlärmung und Vermüllung prägen ausnahmslos alle Talräume in Sachsen, die von Straßenbrücken überprägt wurden (Bsp. BAB A4 Triebisch bei Tanneberg, Zschopau bei Frankenberg, Kleine Striegis bei Schlegel, Große Striegis bei Berbersdorf, Freiburger Mulde bei Siebenlehn). Der Lärm in den jeweiligen Tallandschaften ist erheblich. Störungsempfindliche Arten meiden diese Bereiche. Da der störungsfreie Raum auf dem Flurstück 201a der Gemarkung Falkenau bereits heute von störungsempfindlichen Arten bewohnt wird (z.B. Brutwand des Eisvogels, Brutverdacht für versch. Limikolenarten), ist deren Bestand auf der Fläche bei Realisierung der Straßenbaumaßnahme nicht zu erhalten. Ein Ausweichen der Arten ist nicht möglich, weil weder flußauf- noch flußabwärts ein solch hochwertiger, weil struktureicher, störungsarmer, nutzungskonfliktfreier und relativ großräumiger Naturbereich vorhanden ist.

Daraus ist zu schlussfolgern, dass eindeutig u.a. das Erhaltungsziel Nr. 4 für das FFH Gebiet „Flöhatal“ verletzt wird.

Die gegenteilige Behauptung des Planungsträgers in Unterlage 12.4, S. 49 ist **falsch**.

Hinzu kommt in der konkreten Situation an der Flöha bei Falkenau, daß mit der Unterhaltung einer Brücke mit Brückenpfeilern neben der Zerstörung der natürlichen Strukturen bereits während des Baus auch auf Dauer die derzeit vorhandene Fließgewässerdynamik auf dem Flurstück 201a der Gemarkung Falkenau in wesentlichen Teilen unterbunden wird.

Durch das Straßenbauvorhaben würde auch das landesweit anerkannte Renaturierungsvorhaben des Naturschutzverbandes Freiberg e.V. im wesentlichsten Teil (dem bereits renaturierten, von einem zweiten Arm der Flöha durchflossenen Flurstück 201a) zerstört werden. Darüber hinaus wäre die Neuanlage eines störungsfreien Auwaldes auf der als Acker genutzten Fläche und die Sicherung der Fließgewässerdynamik mit den darauf zurückzuführenden natürlichen Gewässer- und Uferstrukturen wie Schotterbänke und Steiluferabbrüche, die einzigartige Brut- und Nahrungsgebiet störungsempfindlicher und damit besonders gefährdeter Arten (z.B. Limikolen) darstellen, bei Erschließung des Gebiets für den Straßenbau nicht mehr möglich.

Es gilt bei der Abwägung zu bedenken, daß es bereits an sich kaum möglich ist, im weitgehend dichtbesiedelten Freistaat Sachsen einen Flußlauf auf einer repräsentativen Gewässerstrecke seinem natürlichen Verlauf zu überlassen, weil kaum noch ein entsprechend großflächiges Renaturierungspotential zu finden ist. Beim konkreten Vorgang muß hinzugefügt werden, daß neben dem Renaturierungspotential auch noch der außergewöhnliche Glückszustand der entsprechenden Flächenverfügbarkeit für ein solches Vorhaben gegeben ist. Die Möglichkeit, einen Flußabschnitt der vorliegenden Größe natürlich zu gestalten ist damit in der Güterabwägung um ein Vielfaches höher zu bewerten als die Möglichkeit, eine verkehrliche Situation zu ändern. Ersteres ist an die natürlichen Gegebenheiten gebunden, letzteres lediglich eine Frage der Technik (und vielleicht des Geldes). Oder anders ausgedrückt - niemand würde ernsthaft die Verbrennung der Barockmöbel von Schloß Sans Souci in Erwägung ziehen, auch wenn das Holz durchaus einen Heizwert hat ...

4. In Auswertung der vorliegenden Planungsunterlagen muß darüber hinaus festgestellt werden, daß der Planungsträger ganz offensichtlich keine Mühen scheut, den zu erwartenden Eingriff in Natur und Landschaft zu bagatellisieren.

So wird z. B.

a) der objektiv vorhandene Artenbestand im zur Beeinträchtigung anstehenden Flöhaabschnitt in Frage gestellt (z.B. Bachneunauge, Westgroppe) bzw. "vergessen" (z.B. Limikolen),

b) die Wertigkeit der Biotop herunterspielt [z.B. Ordner 5/7, FFH-Verträglichkeitsprüfung Flöhatal, S. 8 : "Die Flöha zeigte im Sommer 2002 eine starke Tendenz zur Eutrophierung, die wahrscheinlich auf die Überdüngung der der Felder und Auenwiesen oberhalb Flöha zurückzuführen ist (mehrmalige Braunfärbung, Trübung, Güllegrübe)"],

c) Bedrohungen für das FFH-Gebiet herbeigeredet, die andere angeblich umsetzen würden, um von den eigenen naturzerstörerischen Planungen abzulenken (z.B. Ordner 5/7, FFH-Verträglichkeitsprüfung Flöhatal, S. 31 : "Als bereits bestehende Beeinträchtigungen des pSCI-Gebietes "Flöhatal" sind im Betrachtungsraum folgende zu nennen: 1. Der laufende Uferausbau der Flöha mit Wasserbausteinen, Steinmauern und Hochwasserdämmen als Folge der Schadensbeseitigung nach dem Hochwasser im August 2002 ..."); dabei wird "vergessen", daß die so Diffamierten (hier die für Fließgewässer zuständigen staatlichen Stellen) gerade den Flöhaabschnitt zwischen Falkenau und Flöha zu keinem Zeitpunkt nach der Flut 2002 durch bauliche Maßnahmen beeinträchtigt haben und sehr wohl den Wert dieses Bereichs insbesondere für den Naturschutz als auch den vorbeugenden Hochwasserschutz erkannt haben.

5. Und es muß weiterhin festgestellt werden, daß das Eingriffsausgleichskonzept des Planungsträgers angesichts der Größe und Schwere des geplanten Eingriffs an fachlicher Inkompetenz und Einfallslosigkeit wohl kaum noch zu überbieten ist. Dies betrifft sowohl die Quantität (lächerlich geringes Ausgleichsvolumen von gerade einmal 19,615 ha für die Vernichtung von 25,34 ha unverbauter Fläche, geplantes Mengenverhältnis 0,77 : 1; 3 bis 4 : 1 wäre eigentlich der Schwere des Eingriffs, so er überhaupt genehmigungsfähig wäre, angebracht) als auch die Qualität der landschaftspflegerischen Maßnahmen.

Hier nur ein paar Beispiele als Beleg der mangelhaften Qualität der vorliegenden Planungsunterlagen:

Da werden z.B. Flächen zum Ausgleich vorgeschlagen, die keiner Aufwertung bedürfen, weil sie bereits seit 1999 durch den Naturschutzverband Freiberg e.V. der natürlichen Sukzession überlassen wurden und der Prozeß der Neubegründung von Auwald seit Jahren im Gange ist (Maßnahme A3.1-"In der Flöhaue findet sich eine derzeit intensiv genutzte, nitrophile Wiesenflur im unmittelbaren Überflutungsbereich der Flöha ...").

Oder aber man vermischt z.B. die Klärung privatrechtlicher Entschädigungs- und Grundstücksangelegenheiten, um die sich der Wasserzweckverband Hainichen als Verantwortungsträger seit Jahren drückt mit naturschutzrechtlichem Eingriffsausgleich zu Lasten des Steuerzahlers (Maßnahmen A3.2 und A3.3-Umstrukturierung eines Pappelwäldchens und Rückbau von Trinkwassergewinnungsanlagen) und deklariert die Abholzung eines Pappelbestandes hinter einem Hochwasserdeich (also ohne Anbindung an die natürliche Flußdynamik) zur Entwicklung eines naturnahen Auwaldes mit Ausgleichsfunktion für die Zerstörung der Flöhaue bei Falkenau (die Abholzung des Pappelbestandes ist wohl eher ein neuer Eingriff als ein Ausgleich für die Zerstörung der Flöhaue auf dem Flurstück 201a der Gemarkung Falkenau).

Da werden Biotope an Standorten "zurechtgebastelt", wo sie nicht hingehören bzw. an denen sie nicht die versprochene Ausgleichswirkung entfalten können (Beispiel 1 Maßnahme A2.2 Entwicklung einer naturnahen Auenfläche im Bereich des Geländes der IBARA - der Splitterflächenrest der Aue, welches das IBARA-Gelände einnimmt, kann niemals die Funktion einer naturnahen Auenfläche einnehmen, weil die umliegende Bebauung, die anstehende Eisenbahnbrücke und die bestehenden Wegeverbindungen einer ungehinderten Ausbreitung der Zschopau enge Grenzen setzt; Beispiel 2 Maßnahme A3.6 Schaffung einer Querungsmöglichkeit im Tal des Falkenauer Wiesenbaches - der angeblich verlandete Staubebereich am ehemaligen Feldweg wurde im Zuge des Baus am Gewerbegebiet Falkenau fast vollständig verfüllt, eine Beräumung dieses Loches im unmittelbaren Straßenbereich ist mit der Schaffung einer Todesfalle für Amphibien gleichzusetzen und bereits aus diesem Grunde als Verschwendung öffentlicher Gelder abzulehnen, Beispiel 3 Maßnahme A2.4 Anlage einer Feldhecke in der Flöhaue - wie will man auf geradezu lächerlich kleinen 0,194

ha eine ökologisch wirksame Feuchtwiese, eine Feldhecke und noch mehrere kleine Wassersenzen im unmittelbaren Randbereich zu einer intensiv genutzten Ackerfläche schaffen und dauerhaft erhalten ?).

Und letztendlich schreckt der Planungsträger auch nicht vor der **Lüge** zurück, daß von den im Betrachtungsraum zur Verfügung stehenden Flächen keine direkt für eine Erstaufforstung geeignet sei und andere geeignete Flächen im Betrachtungsraum nicht zur Verfügung stünden (Ordner 4/7 S. 96). Auf S. 89 der gleichen Unterlage brüstet sich der Planungsträger noch damit, auf Ackerflächen in der Flußaue für Ausgleichsmaßnahmen verzichten zu können (Flurstück 192 der Gemarkung Falkenau mit rund 13,3 ha), obwohl gerade diese Fläche für eine Auwaldneubegründung besonders geeignet ist (dann wäre auch ein Beitrag zu leisten gewesen, um die angeblich so schlechte Wassergüte der Flöha zu verbessern, da diese nach Aussage des Planungsträgers 2002 eutrophiert gewesen sei und nach Gülle gerochen haben soll). Durch Zufall hat der Naturschutzverband darüber hinaus noch zur Kenntnis bekommen, daß DEGES Teile des Flurstücks 192 der Gemarkung Falkenau einem potenziellen Investor zur landwirtschaftlichen und Freizeitnutzung überlassen hat (Quelle: Vorhabenbezogener Bebauungsplan Kinderferienhof Falkenau), anstatt diese vor Ort als Ausgleich für die zur Zerstörung anstehenden Flußauenbereiche einfließen zu lassen.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass in dem unmittelbar vom Eingriff nachhaltig und erheblich betroffenen Bereich der Flöhaaue keine entsprechende Ausgleichsmaßnahmen eingeordnet wurden, obwohl entsprechende Flächen (u.a. Nr. 192 der Gemarkung Falkenau) und sogar ein Renaturierungsprojekt des Naturschutzverband Freiberg e.V. (u.a. auf Nr. 201a der Gemarkung Falkenau) vorhanden sind. Statt dessen wurden die (in ihrer Funktion fragwürdigen) Ersatzmaßnahmen A 2.4 (kein funktionaler Ausgleich für die Eingriffe in Uferbereiche und naturnahe Flüsse) sowie A3.1 bis A3.3 (bereits hochwertige Sukzessionsflächen im siedlungsnahen Bereich 1,5 km flussabwärts ) geplant. Damit wurden die Vorgaben des Gesetzgebers bewusst und vorsätzlich umgangen.

6. Was die Notwendigkeit zum Bau einer Verlegung der B 173 betrifft, so ist festzustellen, daß die geplante Neubautrasse der B173/B180 in Flöha nicht im Interesse der Allgemeinheit liegt, denn es gibt bereits aus dem bestehenden Verkehrsaufkommen und dessen Ursache heraus keine Veranlassung zum Bau einer zusätzlichen Straße.

Die Planung einer Ortsumgehungsstraße für die Stadt Flöha, die die beiden Bundesstraßen B 173 und B 180 entlasten soll, beruht auf einer Verkehrsprognose, die auf einer Verkehrszählung im Jahre 1992 aufbaut. Dabei wurden folgende Ergebnisse erzielt (Angaben in Kfz/24 h):

Querschnitt	Verkehrszählung			Prognose	
	1992	1993	21.09. 95	BMV	2010

B 173, Chemn. Str.	17.300	18.232	17.011	30.000	27.000
B 173, Dresdn. Str.	13.100	8.940	8.055	27.000	20.300
B 180, Augustusb. Str.	16.310	-	-	12.000	25.380

Selbst die in den Planunterlagen zitierten Verkehrszählergebnisse aus dem Jahr 2000 begründen die Notwendigkeit des Straßenneubaues nicht schlüssig:

B 173, Chemnitzer Str. :	21.000
B 173, Dresdner Str. :	12.000
B 180, Augustusburger Str.:	18.500
S 223, Flöha-Augustusburg.:	7.000
B 180, Erdmannsdorfer Str.:	4.000

Aus dem Trend der Zählungen 1992 - 1995 ist absehbar, daß es nicht zu der erwarteten drastischen Zunahme des Verkehrs in Flöha gekommen ist. Dabei muß noch beachtet werden, daß die Verkehrszählungen unter besonderen äußeren verkehrlichen Umständen erfolgten, die zu eher erhöhten Zählergebnissen führten:

- Bauarbeiten und Staus auf der BAB A4 Chemnitz-Dresden
- Sperrung und Bau der S 236 Chemnitz-Augustusburg
- Bauarbeiten in Flöha

Die Analyse der verkehrlichen Situation hat deutlich gezeigt, daß ein wesentlicher Teil des Flöhaer Verkehrs Quell-Ziel-Verkehr ist (vgl. Alexy & Haase). In der Prüfung der geplanten Ortsumgehungsstraße Flöha geht die Firma Haas Consult & Partner GmbH München davon aus, daß der überwiegende Teil des Verkehrs auf der Ortsumgehung Quell-Ziel-Verkehr der Stadt Flöha (B 180) sein wird.

Ergebnis der Zählung in beiden Richtungen für den	
Durchgangsverkehr:	je 2.183
Quell-Ziel-Verkehr Richtung Chemnitz:	je 4.113
Quell-Ziel-Verkehr Richtung Dresden:	je 3.111

Auch die der Planung zugrunde gelegten Verkehrsströme im Jahr 2000 zeigen kein grundsätzlich anderes Bild. Die Prognosen der künftigen Verkehrsbelastung von Flöha widersprechen damit den tatsächlichen Beobachtungen der Verkehrsentwicklung. **Denn den Prognose-Annahmen steht nicht zuletzt der reale Bevölkerungsrückgang in Sachsen entgegen.** Eine realistische Prognose muß also von einem rückgängigen oder gleichbleibenden Verkehrsaufkommen auf den betref-

fenen Straßen ausgehen. Eine Zunahme des Verkehrsaufkommens kann nur damit begründet werden, daß Straßen den Verkehr anziehen, also eine für den Durchgangsverkehr attraktive Straße mit höheren Verkehrsdichten als die alten Trassen belastet sein wird. Weiterhin wird mit der Neutrassierung die Strecke Chemnitz-Reitzenhain auf diesem Wege auch für den grenzüberschreitenden Schwerlastverkehr attraktiv sein, der gegenwärtig noch kaum eine Rolle spielt. Es liegt ohne Zweifel nicht im Interesse der Allgemeinheit, die Verkehrsbelastung in Flöha durch Heranziehung von Durchgangsverkehr und Schwerlastverkehr in Richtung Erzgebirge zu erhöhen (durch den Erholungsort Augustusburg z.B., oder wird hier die nächste Ortsumgehung geplant?).

Es ist weiterhin in Frage zu stellen, ob die zweifellos vorhandenen Flöhaer Verkehrsprobleme (die es im übrigen in anderen Städten ebenfalls gibt) mit einer Umgehungsstraße adäquat zu lösen sind. Zweifel daran begründen sich besonders auf dem hohen Anteil des Quell-Ziel-Verkehrs, der nicht durch eine Ortsumgehung umzuleiten ist. Ein wesentlicher Teil dieses Verkehrs wird von Berufspendlern nach Chemnitz gebildet. Es liegt nahe, gerade für die Gruppe von Verkehrsteilnehmern umweltfreundliche Alternativen anzubieten.

Auch die Prüfung der Ortsumgehungsstrasse durch die Firma Haas Consult weist aus, daß "der größte Teil des verlagerten Verkehrs sich überwiegend aus Quell-Ziel-Verkehr zusammensetzt" und "der Durchgangsverkehr größtenteils auf der bestehenden B 173 verbleibt." Der Entlastungseffekt der geplanten Ortsumgehungsstraße ist also höchst fraglich.

Folgerichtig kommt die Firma Haas Consult auch in ihrem Erläuterungsbericht zur Prüfung der Ortsumgehungsstraßentrasse zu dem Schluß: "Es wurde bereits darauf verwiesen, daß das verkehrliche Problem in Flöha weniger mit dem Verkehr der B 173 als mit dem innerörtlichen Quell-Ziel-Verkehr bzw. dem Verkehr auf der B 180 zusammenhängt. Folglich kann eine Ortsumgehung im Zuge der B 173 hier auch keine vollständige Problemlösung bieten."

7. Die aktuellen Kostenschätzungen der Straßenbauverwaltung gehen von rund 42 Mio. Euro für den Bau der geplanten Verlegung der B 173 in Flöha aus.

Wie die Studien zur Umgehungsstraßenplanung in Flöha übereinstimmend ausweisen, ist das Flöhaer Verkehrsproblem nicht durch den Durchgangsverkehr der B 173 oder B 180 bedingt.

Die innerstädtischen Verkehrsprobleme in Flöha sind durch andere und wesentlich kostengünstigere Maßnahmen zu mildern.

Dazu gehört in erster Linie die Nullvariante, d.h. ein moderater Ausbau der bestehenden B 173 im Stadtgebiet von Flöha. Rückstaus ergeben sich zu den Stoßzeiten am frühen Morgen und am Nachmittag in erster Linie im Kreuzungsbereich Schulberg zwischen der B 173 und der B 180 und



an dem Einmündungsbereich Bahnhofstraße und B 180 sowie am Abzweig B 173/B 180 in Richtung Chemnitz.

Hier kann durch einfache verkehrlenkende Maßnahmen wie die Einrichtung von Kreisverkehren Abhilfe geschaffen werden.

Um den Linksabbiegeverkehr von der Schulbergkreuzung zu minimieren und um den Wunsch der Stadt Flöha nach einer zweiten Straßenbrücke über die Flöha zu entsprechen, wird die Errichtung einer zweiten Brücke auf der Höhe der derzeitigen Fußgängerbrücke (im Volksmund "Steg" genannt) vor. Diese Brücke führt in der Verlängerung direkt in das Stadtzentrum von Flöha, welches der Interessenlage der Belebung dieses gerade in Flöha etwas städtisch unterentwickelten Bereichs entgegenkommen würde.

Da die Stegbrücke als einzige Brücke über die Flöha die Flut 2002 unbeschadet überstanden hat, ist der Beweis angetreten, daß auch eine Straßenbrücke an diesem Standort im Hochwasserkatastrophenfall voll funktionstüchtig bliebe.

Bei der Realisierung der o.g. Alternativvorschläge kann man von geschätzten Kosten zwischen 2,5 Mio und 4,5 Mio Euro ausgehen.

Im Vergleich zu der vorliegenden Planung wären somit rund 37,5 Mio Euro öffentliche Gelder einzusparen.

Die Ausführungen des Planungsträgers auf S. 33 im Ordner 1/7 der vorliegenden Planung zur sog. Nullvariante gehen im Gegensatz dazu von 29 Mio. € für einen innerörtlichen Ausbau aus. Da aber diese Zahl in den vorliegenden Planunterlagen weder mit konkreten Maßnahmen untersetzt noch sonstwie näher erläutert wurde, ist davon auszugehen, daß diese rein hypothetischer Natur ist. Man kann angesichts der fachlich zweifelhaften und tendenziellen, wenig objektiven Ausführungen zur landschaftspflegerischen Begleitplanung sowie zur FFH-Verträglichkeit davon ausgehen, daß die Darstellungen zur Nullvariante den gleichen Charakter haben und Ausdruck der Gedankenwelt und subjektiven Interessenlage eines vom Straßenneubau profitierenden Personenkreises sind.

8. Die Umverlegung der B 173 in Flöha stellt auch keine Maßnahme des Hochwasserschutzes dar.

Die erst nach der Flut 2002 in die Diskussion eingeführte Debatte zur dauerhaften Verbindung der in der Talaue der Flüsse Flöha und Zschopau siedelnden städtischen Bereiche über eine Hochstraße (eben die geplante Ortsumgehungsstraße) ist nur vorgeschoben, um das Straßenbauvorhaben prioritär behandeln zu können und folgt ausschließlich fiskalischen Gesichtspunkten.

Denn während "normale" Umgehungsstraßen vom Freistaat Sachsen zu finanzieren sind, ist mit der Einordnung der Verlegung der B 173 in Flöha als Hochwasserschutzmaßnahme deren Finanzierung aus Mitteln des Fluthilfefonds der Bundesrepublik Deutschland möglich.

Während also vor der Flut 2002 die Ortsumgehung Flöha zwar geplant, aber mangels Priorität und damit auch mangels Mittel auf absehbare Zeit nicht gebaut werden sollte, ist das Naturereignis 2002 von der Straßenbauverwaltung und kommunalen Kräften als Möglichkeit einer zusätzliche Mittelbeschaffung für eine Verlegung der B 173 in Flöha erkannt worden.

Auch eine neue Bundesstraßentrasse wird bei Wiederholung dieses Extremereignisses die Erreichbarkeit der Wohngebiete im Auenbereich nicht verbessern. Die Argumentation für die Trassenführung als Hochstraße, die bereits vor dem Hochwasser 2002 im Linienbestimmungsverfahren festgelegt wurde, die Erreichbarkeit des Stadtgebietes werde für Einsatzkräfte im Hochwasserfall verbessert, ist unglaubwürdig.

Darüber hinaus stellt der geplante Bau einer Ortsumgehungsstraße mit der damit im Zusammenhang stehenden zusätzlichen Versiegelung von Boden eine Maßnahme zur Verschärfung von Hochwassergefahren dar. Im konkreten Vorgang bezüglich des Flurstücks 201a der Gemarkung Falkenau und dem geplanten Brückenbauwerk 11 ist sogar eine erhebliche Einschränkung des natürlichen Ausbreitungsraumes des Flusses durch Dammschüttung in die Flußaue und Einbringen von zusätzlichen Brückenpfeilern von der Straßenbauverwaltung vorgesehen. Damit entstehen in der Flöhaaue, wie auch in der Zschopauaue, neue massive Abflußhindernisse mit den entsprechenden Rückstauerscheinungen in bebaute Bereiche von Falkenau.

Die Ortsumgehung Flöha wird in der geplanten Variante also die Hochwassergefahren für die Ober- und Unterlieger verschärfen.

Demgegenüber steht die Möglichkeit der straßenseitigen Erreichbarkeit der bei Hochwasser geteilten Stadtteile von Flöha. Da diese auch mit dem (deutlich kostengünstigeren) Bau einer zweiten Brücke im innerstädtischen Bereich gegeben ist, kann auch der Bau einer Brücke über die Flöha auf dem Flurstück 201a der Gemarkung Falkenau entfallen.

Im übrigen stehen die erheblichen finanziellen Aufwendungen für eine Umgehungsstraße in keinem Verhältnis zu den zeitlich sehr begrenzten Unannehmlichkeiten, die bei Hochwasserereignissen, die vielleicht aller 50 Jahre die Stadt Flöha betreffen können (vor 2002 war im Jahre 1932 das letzte größere Hochwasserereignis in Flöha) zu verzeichnen sind.

Als Beweis dafür kann auch gelten, daß weder die Stadt Flöha noch das Landratsamt Freiberg oder das RP Chemnitz an eine Wiederholung des Flutereignisses von 2002 glauben, denn der Wieder-

aufbau des vollständig weggespülten Sportplatzes zu einem Sportstadion für 3,5 Mio. € am gleichen Standort im Zusammenfluß von Flöha und Zschopau wurde von allen Verwaltungsbehörden befürwortet und letztendlich genehmigt.

Wir bitten um eine entsprechende Verfahrensweise und behördliche Untersagung der Beanspruchung der Eigentumsflächen des Naturschutzverband Freiberg e.V. für die Verlegung der B173 in Flöha.