

**Dipl.-Ing. Matthias Böhm**  
Stadtrat der Großen Kreisstadt Zittau  
Mitglied der CFG-Fraktion

Pablo-Neruda-Str. 19  
02763 Zittau  
Tel: +49 (3583) 51 44 51  
Mobiltel.: +49 (177) 93 67 597  
boehmkom@aol.com

Zittau, 24. März 2023

### **Stadtratssitzung am 26.01.2023**

#### **Änderungsantrag zu TOP 9, Beschlussvorlage 630/2022 Beschluss über die Billigung des Vorwurfs FNP für die nördlichen Ortsteile**

##### Beschlussvorschlag:

In den Anlagen 1 (Karte FNP) und 2 (textliche Erläuterung, S. 40ff) der Beschlussvorlage wird die Freihaltung von Trassen (V1 und V2) für eine Ortsumgehung der B 99 um Hirschfelde ersatzlos gestrichen.

##### Begründung:

Die Angabe der „gegenwärtigen“ (2011!) Verkehrsbelastung der B 99 auf S. 40 von 5.000-10.000 Kfz/Tag ist aufgrund der großen Bandbreite verkehrlich ungenau und veraltet. Abgesehen von der temporären „Umleitung“ von LKW während einer Straßensanierung auf der polnischen Seite ca. 2016 liegt die Belegung der B 99 bei ca. 4.000 Kfz/Tag. Eine Prognose des Freistaates Sachsen von 2017 geht für 2030 von einer Belegung der B 99 südlich von Hirschfelde von 6.000 und Richtung Ostritz von 5.000 Kfz/Tag aus. Nach den Regelwerken des Bundes für den Neubau von Straßen sind für eine neue 2spurige Straße mindestens 15.000 Kfz/Tag erforderlich. Selbst bei optimistischen Träumen bzgl. eines Aufschwungs in unserer Region werden diese Werte niemals erreicht.

Als Begründung für den Bau der B 178n wurde eine Bündelung des Verkehrs von B 96 und B 99 angeführt. Für den gerade im Bau befindlichen BA 3.3 werden 12.000 Kfz/Tag und für den noch fehlenden BA 1.1 bei Weißenberg 13.000 Kfz/Tag prognostiziert. Eine Kannibalisierung bei den Verkehrszahlen sollte daher unterbleiben, da sonst wohl vom Bund auch die Fertigstellung der B 178n in Frage gestellt werden könnte...

Wir reden alle von der erforderlichen Verkehrswende zur Erreichung der Klimaziele: Mit dem Bau neuer Straßen werden wir das sicher nicht schaffen. Die parallele Neißetalbahn ist wegen wiederholter Kabeldiebstähle nun schon fast ein ¾ Jahr zwischen Zittau und Hagenwerder unterbrochen. Sollten wir nicht alle Energie in die Reaktivierung der Bahn lenken? Zusätzliche Straßen erfordern neben den Baukosten auch erhebliche Mittel für den Unterhalt: Da die alte B 99 wegen ihrer Erschließungsfunktion erhalten bleiben muss, fällt sie im ungünstigsten Fall nach einer Rückstufung in die Baulast der Stadt Zittau.

Die in der Karte dargestellten Trassen der Ortsumgehung würden zu einer Neuverlärnung von Dittelsdorf und der Siedlung „Nordpol“ führen: In Dittelsdorf sind im FNP gerade hier neue Flächen für Wohnen ausgewiesen!

Die Ortsumgehung zieht den Verlust von landwirtschaftlicher Nutzfläche nach sich. Aufgrund der hohen Bodenqualität in unserer Region ist dieser Aspekt bei der Suche nach Flächen für Gewerbegebiete oder PV-Anlagen bereits relevant - für die Straße offensichtlich nicht? Selbst wenn die Ortsumgehung kurzfristig nicht realisiert wird, spielt die Trassensicherung bei den tangierten Landwirten für langfristige betriebswirtschaftliche Entscheidungen (Anbau mehrjähriger Kulturen, Umstellung auf Bio-Betrieb usw.) sicher eine erhebliche Rolle.

Die Umweltauswirkungen beider Trassenvarianten sind erheblich: Neben der zusätzlichen Flächenversiegelung zerschneiden beide Varianten mehrere im FNP dargestellte, freizuhaltende Kaltluftschneisen. Die Trasse V1 führt durch das Kemnitztal (Bodenschutzwald, Flächennaturdenkmal, Schutzgebiet im Sinne des Naturschutzrechts): Aufgrund der Topographie müsste hier eine gigantische Hochbrücke errichtet werden, um am Abzweig zur Bundespolizei wieder die alte Trasse der B 99 zu erreichen (zusätzliche massive Beeinträchtigung des Landschaftsbildes).

Matthias Böhm  
(Einreicher als einzelner Stadtrat)