

# Ausführliche Stellungnahme zur Beantwortung der durch Herrn Kreisrat Prantl am 18.12.2023 unter dem Thema „Schulbusunfall Cranzahl 05.12.2023“ an Herrn Landrat Anton gestellten Fragen

02.02.2024

Sehr geehrter Herr Landrat Anton,

wir bedanken uns zunächst für die Beantwortung unserer am 18.12.2023 gestellten Fragen und möchten folgend zu Ihren Antworten Stellung nehmen. Da in weiten Teilen das Antwortschreiben des Herrn Landrat und des Herrn Bürgermeister Nestler an Frau Scharschmidt völlig wortgleich mit der Beantwortung unserer Fragen ist, erlauben wir uns, auch darauf Bezug zu nehmen.

Weiterhin wird aus Gründen der zeitlichen Straffung und zur besseren Beurteilung der Antworten überdies auch 4-Varianten-Liste „Sicherer Schülerverkehr ab Frühjahr 2024“ mit einbezogen. Diese wurde am 03.01.2024 verfaßt und am 04.01.2024 durch Herrn Gemeinderat Rosenthal aus Cranzahl an Herrn Bürgermeister Nestler gesandt. Für die Kalenderwochen 2 und 3/2024, also vom 08.01.-19.01.2024, wurde durch Herrn Bürgermeister Nestler die Betrachtung dieser Varianten mit LaSuV, Landratsamt, RVE und Fichtelbergbahn in einer Mail an Herrn Gemeinderat Rosenthal zugesichert. Die dort aufgeführten Varianten müssen daher als dem Landratsamt rechtzeitig bekannt vorausgesetzt werden.

## zu Frage 1:

Es wird unter bloßer Nennung von ASR A 5.2 und RSA21 jegliche Alternative zur langzeitlichen Vollsperrung mit Verweis auf die Verbindlichkeit der beiden Vorschriften abgelehnt. Weiterhin ist als diesbezüglicher Hauptgrund die zu geringe Fahrbahnbreite angegeben. Die Straße besteht aber im Baustellenbereich nicht nur aus der Fahrbahn, sondern verfügt zusätzlich über einen Fußweg von erheblicher Breite. Bei der Baumaßnahme B 95, Böschungssicherung in Hammerunterwiesenthal im Jahre 2022 konnte der Fußweg in die zur Verfügung stehende Breite der Straße mit einbezogen werden. Das ist hier offenkundig nicht der Fall, da ausdrücklich nur von „Fahrbahnbreite“ gesprochen wird, warum nicht?

O.g. 4-Varianten-Liste „Sicherer Schülerverkehr ab Frühjahr 2024“ enthält mit Variante 3 ausdrücklich einen Vorschlag, der im Tageslauf feste Vollsperrzeiten ermöglicht. Diese lassen sich in Ferienzeiten übrigens mangels Schulbusverkehrs noch deutlich ausdehnen, da dann im Wesentlichen nur der Berufsverkehr Berücksichtigung finden müßte. Trotz rechtzeitiger Kenntnis und zugesicherter Prüfung dieser Varianten im o.g. Zeitraum konnte der Herr Landrat Anton schon am 09.01.2024, also ganz zu Beginn des vorgeblichen Beratungszeitraumes, mit Sicherheit in seiner Antwort an Herrn Prantl sagen, daß keine Alternativen zur Vollsperrung bestünden. Selbst wenn man nun eine gewisse Knappheit der Zeitverhältnisse berücksichtigt, so findet sich dieselbe Antwort wortgleich im Schreiben an Frau Scharschmidt vom 23.01.2024, also eindeutig nach Ablauf des Prüfungszeitraumes. In beiden Schreiben wird mit keiner Silbe auf speziell diesen Vorschlag eingegangen, warum nicht? Ist überhaupt die zugesicherte Prüfung erfolgt, wenn ja, mit welchem Ergebnis auf welchen Grundlagen, wenn nein, warum nicht?

Die ASR A 5.2 enthält wichtige Regeln zum „...Schutz von Beschäftigten auf Baustellen vor Gefährdungen durch den fließenden Verkehr im Grenzbereich zum Straßenverkehr...“ / ASR A 5.2 1 /. Sie enthält aber auch unter 2 Abs. 2 den Passus „soll... berücksichtigt werden...“. Damit ist eindeutig ein gewisser Handlungsspielraum in der Praxis eingeräumt. Die bloße Nennung dieser

Vorschrift als Basis einer Entscheidung ohne genaue Begründung ist damit unvollständig und kann nicht akzeptiert werden.

Es wurde ausdrücklich auf die Verbindlichkeit der RSA21 hingewiesen. Diese enthält aber mitnichten nur Angaben „für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“, sondern auch wesentliche Angaben über die Pflichten des Bauherren und der Behörden. Daher möchte ich hier zunächst aus genannter Vorschrift zitieren:

- 1.2 (1) Arbeitsstellen sind so zu planen, dass ihre Dauer und räumliche Ausdehnung die Verkehrsabwicklung möglichst wenig erschweren. Die anordnende Behörde hat zu prüfen, ob die eingereichten Unterlagen diesen Anforderungen genügen.
- 1.2 (2) Entfallen vorübergehend Gründe für die Maßnahmen oder lassen die Umstände zeitweise Erleichterungen zu, dann sind die Maßnahmen für diese Zeit aufzuheben bzw. abzumildern.
- 1.2 (5) Bei räumlich längeren Arbeitsstellen ist darauf zu achten, dass - entsprechend dem Baufortschritt - die für den Verkehr wirksame Arbeitsstellenlänge und -breite möglichst geringgehalten und regelmäßig dem für die Arbeiten notwendigen Raum angepasst werden.
- 1.3.3 (2) Von besonderer Bedeutung ist die fehlerfreie Ermessensausübung durch die Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörde bei belastenden Verwaltungsakten. In diesem Zusammenhang müssen sich die Einrichtung und Absicherung von Arbeitsstellen daher am Grundsatz der Verhältnismäßigkeit messen lassen. Dies gilt für die Anordnung der verkehrssichernden Maßnahmen und die dadurch hervorgerufene Belastung Dritter sowie für das Maß der angeordneten Verkehrsbeschränkung oder des angeordneten Verkehrsverbotes. Fehlerfreie Ermessensausübung verlangt in erster Linie die Beachtung des §45 Absatz 9 StVO sowie die Interessenabwägung der durch den Verwaltungsakt Betroffenen. Hieraus kann sich u. a. die Notwendigkeit ergeben, Verkehrsverbote und Beschränkungen während der arbeitsfreien Zeit aufzuheben oder abzumildern. ...
- 1.3.3 (3) Insbesondere sind die Belange von Anliegern, die in besonderem Maße auf die Nutzung der Straße angewiesen sind, in die Abwägung einzubeziehen. Dies gilt vor allem für an der Straße liegende Gewerbebetriebe. Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verlangt, dass die zur Erreichung des Ziels am wenigsten belastende (aber noch wirksame) Eingriffsmöglichkeit genutzt wird.
- 1.3.3 (4) Sind Fußgänger von den Auswirkungen der Arbeitsstelle betroffen, müssen auch die Bedürfnisse von behinderten Menschen berücksichtigt werden (insbesondere von blinden, seh-, körper- und hörbehinderten sowie kleinwüchsigen Menschen).
- 11.2 (1) Die Sperrung eines Verkehrsweges, gegebenenfalls auch nur für bestimmte Fahrzeugarten oder den Fußverkehr, stellt einen schwerwiegenden Eingriff in den Verkehrsablauf dar. Durch die anzuordnende Umleitung kann der Verkehr insbesondere auf den Umleitungsstrecken erheblich beeinträchtigt sein. Zusätzliche Gefahren für die (Wohn)Bevölkerung durch Lärm- und Abgasbelastung sind soweit möglich zu vermeiden.

Aus diesen Zitaten aus der RSA21 resultiert mit vollkommener Sicherheit, daß jedwede Anstrengungen durch LRA, LaSuV und sonstige an der Baustelle Beteiligten verpflichtend zu unternehmen sind, die in irgend einer Weise dazu geeignet sind, Dauer und Schwere des Verkehrseingriffs zu verringern.

1.3.3 (3) betraf in Cranzahl bspw. den Gewerbebestandort Oberdorf mit Spedition, Kfz-Werkstattbetrieb sowie einem fertigenden Musikwarenspezialzubehörhersteller. Obwohl der Baustellenbeginn nur ca. 25m vor der Zufahrt zu diesem Standort lag, mußte monatelang durch das private und dafür denkbar schlecht geeignete ehemalige Sägewerksgelände die Zufahrt zu genannten Betrieben privat (!) organisiert werden!

1.3.3 (4) war sogar Thema eines Schreibens einer Anwohnerin und Mutter aus dem Baustellenbereich an das Landratsamt im Sommer 2023, dieses ist ohne Antwort geblieben. Der Fußweg durch die Baustelle war insbesondere im Bereich der Dammneuschüttung wochenlang im Prinzip der ehemalige Straßengraben, noch zusätzlich verstellt durch die Gummifüße der Absperrbaken, für Kinderwagen teilweise eine echte Herausforderung. Selbst auf den erhalten gebliebenen Straßenabschnitten war die Passage durch diverse teils durch die gesamte Asphalthöhe reichende Sägeschnitte, Verschlammung etc. nicht ungefährlich, erst recht bei Dunkelheit ohne Beleuchtung, es sind überdies auch Stürze infolgedessen bekannt!

Es ist klar, daß weder ein Brückenbau noch eine Abtragung und Kompletterneuerung eines Straßendamms ohne eine Vollsperrung realisierbar sind. Diese Arbeiten haben aber nur einen Teil der bisherigen Vollsperrzeit in Anspruch genommen und sind praktisch abgeschlossen. Dafür konnte in der Anfangsphase des Baues wochenlang nur sehr geringe Bautätigkeit am Cranzahler Baustellenende zum Stützmauerbau beobachtet werden.

Weder die bisherige Baustellenführung noch die alternativlos geplante Fortsetzung der Baumaßnahmen in analoger Weise lassen eine Berücksichtigung o.g. Pflichten erkennen. Dieses Vorgehen ist zutiefst erklärungsbedürftig sowohl für Vergangenheit als auch für die Zukunft. Deswegen wird diese Frage zur korrekten und ausführlichen Beantwortung und Begründung an Herrn Landrat Anton zurückverwiesen!

#### zu Frage 2:

Eine „DA Bus Rückwärtsfahren ohne Einweiser“ ist in den einschlägigen Rechtstexten nicht auffindbar. Die Abkürzung DA legt eher den Begriff „Dienstanweisung“ nahe. Das wäre dann aber keine „aktuelle Bestimmung“. Allerdings empfiehlt bspw. die BG Verkehr analog zu Abs. 5 §9 StVO sich erforderlichenfalls bei Rückwärtsfahrt und Wendemanövern einweisen zu lassen. Von einer Pflicht ist jedoch nicht die Rede.

Dies ist allerdings insoweit zunächst ohne Belang, als in der für den Umleitungsverkehr planmäßigen Wendestelle Auffahrt Bahnhofstraße Cranzahl nach oftmaliger Beobachtung je nach Bustyp und fahrerischem Können auch kein Wenden in einem Zug möglich ist und die Busse deswegen zurücksetzen müssen, OHNE Einweiser wohlgermerkt. Wie kann also einerseits unmittelbar benachbart zur Bushaltestelle und in einem Bereich mit Fußgängerverkehr (aufgrund der unübersichtlichen Straßenverhältnisse laufen häufig Personen auf der Bahnhofseite trotz nur schmalen Bordstein unter der Bahnbrücke hindurch und in den Wendebereich weiter, um eine Straßenquerung zu vermeiden) problemlos ohne Einweiser rückwärts gefahren werden, andererseits eben dieses Rückwärtsfahren die in der Vergangenheit praktizierte Shuttlelösung ausschließt?

Shuttle-Busse sind kleine Fahrzeuge mit nahliegenderweise auch kleinem Wendekreis. Was genau hat also zur monatelangen Versperrung der Zufahrt zum Gewerbestandort Cranzahl Oberdorf, der eindeutig genug Platz und Übersicht zum gefahrlosen Wenden bietet, geführt? Wurden insbesondere die Firma Drechslerei Schmiedel in Neudorf über die eventuelle Nutzung Ihres Hängerstellplatzes oder die Firma Mennekes Elektrotechnik Sachsen GmbH über die Nutzung ihrer Firmenzufahrt als sichere Wendegelegenheit befragt?

Die Beantwortung der Frage wird als unvollständig und widersprüchlich betrachtet und deshalb zur korrekten Beantwortung an Herrn Landrat Anton zurückverwiesen!

#### zu Frage 3:

Es wird keinesfalls angezweifelt, daß der Winterdienst mit aller zur Verfügung stehender Technik und allem denkbaren Personal mit höchstmöglichem (persönlichem) Einsatz das Straßennetz räumt. Insgesamt kommen diese Mühen aber an praktische Grenzen. Die Auslegung des Winterdienstes, eine

sichere Befahrbarkeit für alle Verkehrsarten zu erreichen, sagt noch nichts über die tatsächliche Erreichbarkeit dieses Zieles aus, gesetzliche Vorgaben sorgen noch nicht für freie Straßen.

Wer die unmittelbare Umgebung kennt, der weiß aus eigener Erfahrung, daß bspw. die B95 zwischen Annaberg-Buchholz und Bärenstein winters häufig nur mit größter Vorsicht passierbar ist, K7132 zwischen Sehma und Walthersdorf zeitweise schon gesperrt werden mußte, weil eine Freihaltung unmöglich war und auch in der Unfallwoche, was Herr Prantl persönlich bestätigen kann, dort geradezu unterirdisch schlechte Straßenverhältnisse herrschten. Die K7131 ist ebenso wie die S266 zwischen Hammerunterwiesenthal und mindestens bis zum Wald in Richtung Forstbaumschule bekannt stark verwehungsgefährdet. Am Morgen des Unfalltages wurde durch einen fachkundigen Augenzeugen beobachtet, wie sich der spätere Unfallbus durch Schneezungen von 30...40cm Höhe bergauf kämpfen mußte. Zu Beginn der Schneefallperiode Ende 2023 waren gleich mehrere Busse auf der Strecke geblieben, zwei Tage nach dem Unfall am 07.12.2023 kam es erneut zu erheblichen Verspätungen der morgendlichen Fahrten im Bereich über 20 Minuten. Dies alles sind Folgen der eben nicht erreichten / erreichbaren sicheren Befahrbarkeit unserer hiesigen Straßen.

Der Herr Landrat Anton wird daher aufgefordert, seine Antwort zu präzisieren und insbesondere Räumzeiten und Räumfrequenzen der gesamten Umleitungsstrecke offen zu legen.

#### zu Frage 4:

Der Herr Landrat Anton räumt mit seiner Antwort also ein, daß ein erheblicher Teil der Busse der RVE mit nur bedingt für die tatsächlichen Straßenverhältnisse geeigneten Reifen unterwegs sind!

Nach Statista und anderen können in guter Näherung für Busse Jahresfahrleistungen von etwa 45000km angenommen werden. Weiterhin kann nach verschiedenen Quellen sowohl aus Deutschland sowie Österreich und der Schweiz einheitlich von einer Lebensdauer eines Busreifens von etwa 90000km ausgegangen werden. Dabei gilt, daß Winterreifen gegenüber Sommerreifen einem höheren Verschleiß durch ihre Gummizusammensetzung unterliegen, ebenso spielt natürlich die durchschnittliche Besetzung des Fahrzeugs, Haltestellenabstände, Streckencharakteristik, die Häufigkeit und Geschwindigkeit von Tempowechseln und Kurven eine Rolle, wir bleiben aber einfach bei o.g. Wert.

Die Profiltiefe für einen Neureifen für Busse liegt nach Auskunft eines im Nutzfahrzeug- und Omnibusbereich erfahrenen Reifenhandelsunternehmens im Bereich 18...19mm. Nach Abs. 3 §36 StVZO gilt eine Mindestprofiltiefe von 1,6mm für Reifen jeglicher Art auch von Omnibussen. Die allgemein empfohlene Mindestprofiltiefe für Winterreifen bei PKW (!) liegt bei 4mm. Jeder praktisch versierte Autofahrer unserer Breiten wird bestätigen, daß bei unseren Winterverhältnissen dieser Wert durchaus zu beherzigen ist. Eine Studie der TNO (Niederländische Organisation für Angewandte Naturwissenschaftliche Forschung) kam zu dem Schluß, daß Profiltiefen unter 4mm bei PKW-Winterrädern rasch und zunehmend dramatisch zu einem Absinken der Traktions- und Bremsleistung führen.

Geht man nach o.g. Zahlen von einer Verschleißschicht von ca. 17mm bei Busreifen aus und weiterhin von circa 6 Monaten Winterreifeneinsatz, so ergibt sich ein ungefährender Abnutzungswert von 0,189mm/1000km. Weiterhin ergibt sich, daß die Einsatzdauer eines Winterreifens demnach mit etwa 4 Jahren angenommen werden kann.

Bei einem Start (!) in die Wintersaison mit mindestens 8mm sind wir also gegen Jahresende nach vorliegendem Überschlag nur noch bei etwa 6mm, gegen Winterende womöglich gar unter den 4mm, die für PKW als absolute Grenze gelten, sofern nicht vorher gewechselt wird. Für Fahrzeuge in der Größenordnung von Bussen ist die praktische Mindestprofiltiefe in jedem Falle aber höher anzunehmen.

Reifenkosten im Busbetrieb stellen sich ganz erheblich dar. Außerdem konnte bspw. bei Schneemulm selbst bei geringer Straßenneigung haltloses Rutschen eines RVE-Fahrzeuges beobachtet werden. Hier besteht also eine echte Zwangslage für die RVE zwischen Kosten und Sicherheit.

Der Herr Landrat Anton wird daher aufgefordert, seine Antwort zu präzisieren und die Restprofiltiefe beim Tausch der Winterräder gegen Neuexemplare anzugeben. Außerdem fehlen in der Antwort des

Herrn Landrat jegliche Angaben über die Reifenausstattung der verpflichteten Subunternehmen. Insoweit ist die Antwort bisher unvollständig und entsprechend zu ergänzen.

#### zu Frage 5:

Es gibt generell keine Notfallpläne auf Umleitungsstrecken. Da der Unfall jedoch in unmittelbarer Nähe der regulären Linienführung stattfand, hätte doch ein eventuell für diese existierender Plan angewendet werden können. Da dies aber nicht Gegenstand der Frage war, verzichten wir auf weitere diesbezügliche Ausführungen, es sei denn, der Herr Landrat Anton würde trotzdem noch ergänzen wollen.

#### zu Frage 6:

Es wurde nicht im Entferntesten angezweifelt, daß auch in der Schülerbeförderung ein stehender Fahrgasttransport zulässig ist, überdies altersunabhängig. Es wird auch keinesfalls unterstellt, daß die Fahrzeuge fallweise trotz manchmal dichtgedrängt stehender Schüler überbesetzt verkehren. Die Ergebnisse der Fahrgastzählungen bzw. die Fahrzeugauslastungen werden in der Antwort des Herrn Landrat nicht genannt. Jedoch aber wird im Antwortschreiben an Frau Scharschmidt in Zeile 127 bis 129 eingeräumt, daß sehr wohl stehende Fahrgäste transportiert werden. Dies deckt sich natürlich mit den Wahrnehmungen der Schüler selbst und mit denen unzähliger Eltern, siehe dazu auch Zeile 65 und 66 im Antwortschreiben an Frau Scharschmidt.

§3 Unterpunkt 2 b) cc) der StVO schreibt für Busse außerorts im Falle stehender Fahrgäste eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 60km/h vor. Diese Grenze ist allerdings erheblich zur Beurteilung der Antwort des Herrn Landrat Anton zu Frage 7.

In Folge der im Antwortschreiben an Frau Scharschmidt vorgefundenen Angaben und der vielfachen Beobachtungen stehender Fahrgäste wird auf weitere Angaben zur Fahrzeugauslastung verzichtet.

#### zu Frage 7:

Die Fahrzeiten sind im Verkehrsbereich der RVE abgestimmt, so äußert sich Herr Landrat Anton. Die RVE ist exakter bezeichnet die RVE GmbH, also eine juristische Person des Privatrechtes. Keinesfalls ist sie jedoch eine Behörde. Selbst das Ergebnis dieser RVE-internen Abstimmung wird in der Antwort nicht angegeben. Allein schon aus oben angeführter RSA 21 läßt sich aber durchaus eine Pflicht zur behördlichen Prüfung ableiten. Dies gilt um so mehr, als die Fahrzeiten wesentlich zur Beurteilung der Zulässigkeit der Zeitdauer des Schulweges und damit zur generellen Zulässigkeit der Baustellendurchführung in der bisher gewählten Form sind! Die in der Fragestellung geforderte Begründung für die nicht erfolgte behördliche Prüfung des Fahrplans auf der Umleitungsstrecke wurde durch Herrn Landrat Anton ebenfalls nicht angegeben.

Die Fragen 6 und 7 wurden aber nicht aus bloßer Neugier gestellt. Der am Unfalltag gültige Fahrplan weist für die Umleitungsstrecke im Bereich Cranzahl Bahnhof – Neudorf Schule eine Fahrzeit von 27...30' auf. 27' werden u.a. für den Bus nach der 6. Stunde Grundschule Neudorf angesetzt, 28' für den Bus 1. Stunde Grundschule Richtung Neudorf für Klassen 3 bis 4 und 29' für die übliche Fahrt der Klassen 1 und 2. Für die Unfallfahrt gelten lt. Fahrplan ab Kaiserhof bis Cranzahl Bahnhof gar nur 23'. Ab Kaiserhof sind 3 Unterwegshaltestellen zu bedienen, ab Schule 4.

Weiterhin fällt im Fahrplan auf, daß die Wendezeit am Bahnhof Cranzahl augenscheinlich der Fahrzeit der Umleitungsstrecke zugerechnet wird, es ist keinerlei Zeit dafür im Plan erkennbar. Dazu müssen die Busse nach links bei normalem zweispurigem Verkehr von der Karlsbader Straße in die breite gepflasterte leicht ansteigende Bahnhofstraße einbiegen, je nach Bustyp und Fahrkönnen des Fahrers meist zurückstoßen, weil nicht in einem Zug gedreht werden kann, der Bus kann dann nur mit größter

Vorsicht ausfahren, da nur wenige Zentimeter Platz zwischen Busfront und Straße verbleiben und nur auf diese Weise ein Aufsetzen verhindert werden kann.

Setzt man nun pauschal 60'' Wendezeit und pro Haltestelle 30'' Fahrgastwechsel zwischen Stop und Anfahrt ein, so verbleiben 24...27' reine Fahrzeit ab Schule bzw. 20,5' ab Kaiserhof. Folgt man den Angaben auf GoogleMaps so werden für PKW (!) für diese Strecken gegen Abend außerhalb des Berufs- und Schwerlastverkehrs 23' bzw. 27' mit Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse bzw. 20' und 21' ohne Berücksichtigung derselben angegeben.

Bei GoogleMaps ist keine Eingabemöglichkeit für die Fahrzeughöchstgeschwindigkeit bekannt. Diese wäre aber notwendig, um den Einfluß der entsprechend unserer Stellungnahme zu Frage 6 zwingend anzunehmenden höchstzulässigen Geschwindigkeit von 60km/h auf die Fahrzeit zu überprüfen.

Aus diesem Grunde wurde am 13.12.2023 noch ein praktischer Versuch unternommen mit einem Kleinbus. Die Fahrt begann auf dem Schulhof der Grundschule Neudorf an der dortigen Bushaltestelle und fand **ohne** Unterwegshalte bei praktisch leerer Straße und hervorragendem Straßenzustand ohne Wartezeiten an Kreuzungen etc. 7.40Uhr ab Neudorf (also nach dem Berufsverkehr!) statt. Die jeweils zulässigen Geschwindigkeiten wurden lt. Tacho so konstant wie irgend möglich um 5km/h überschritten. In Cranzahl wurde in der Bahnhofsstraßenauffahrt noch in einem Zug gedreht und abschließend an die Haltestelle gefahren, Ergebnis: 26'15'' bei einer absoluten Idealfahrt!

Jeder Halt mit Fahrgastwechsel, jede Wartezeit an Kreuzungen, die unzweifelhaft längere Wendezeit der Busse in Cranzahl, nicht oder schwer überholbare Fahrzeuge, schwere Wegverhältnisse etc. verlängern diese Zeit noch. Eine gewisse Reserve für derlei verkehrliche Hemmnisse hat aber ein Fahrplan unbedingt zu enthalten, auch wenn nicht zwingend vom gleichzeitigen Eintreten sämtlich denkbarer ungünstiger Faktoren auszugehen ist.

Jede kürzere Fahrzeit und jedes Herausfahren von Verzögerungen / Verspätungen (auch aufgrund von aus dem an Baustellen reichen Annaberger Gebiet!) bedingt also automatisch eine womöglich auflaufende Verspätung und / oder einen Verstoß gegen die StVO! Durch den hohen Außerortsanteil der Umleitungsstrecke und dem großen Unterschied zwischen zulässiger und technisch möglicher Höchstgeschwindigkeit lädt die Umleitungsstrecke geradezu zu letzterem ein, erst recht, weil der Nachfolgeverkehr speziell auf einer Bundesstraße kaum Verständnis für eine Höchstgeschwindigkeit von 60km/h aufbringen wird. Die Busfahrer werden hierdurch enorm unter Druck gesetzt und ihr teils hohes fahrerischen Können bis zum Äußersten herausgefordert.

Es ist also objektiv nicht möglich, die Fahrzeiten einzuhalten, erst recht nicht im Winter! Damit erklärt sich auch die von den Kindern oft beschriebene enorme Hektik und Geschwindigkeit bei den Schulbusfahrten, das häufig im Raum Niederschlag / Bärenstein auftretende Erbrechen im und vor dem Bus (dazu wird außerplanmäßig gehalten) sowie immer wieder vorkommende heftige Bremsmanöver mit dadurch teils von den Sitzen fliegenden Grundschulern und natürlich Verspätungen. Es ist ein Erstklässler bekannt, der bei einer seiner ersten Fahrten im Schulbus zum Glück auf der Heimfahrt derart aufgeregt wurde ob der rasanten Fahrt, daß er vor lauter Schrecken eingepullert hat! Es erklärt weiterhin auch die trotz der teilweisen Enge der Fahrtstrecke von den Fahrern in Kauf genommene risikoreiche Begegnung mit großen Fahrzeugen im Gegenverkehr, die bereits zum Verlust von Außenspiegeln den Erzählungen der Kinder nach geführt hat. Derartige Verhältnisse und die Häufigkeit von Problemen im Schülerverkehr sind in diesem Ausmaß mit weitem Abstand NUR von der Umleitungsstrecke bekannt!

Zum einen offenbart die Antwort des Herrn Landrat schwerste Versäumnisse bei den zuständigen Behörden. Zum anderen ist sie grob unvollständig und wird deshalb zur korrekten Beantwortung und Stellungnahme an Herrn Landrat Anton zurückverwiesen!

#### zu Frage 8:

Zunächst einmal fällt auf, daß in der Antwort von Herrn Landrat von einer Zumutbarkeit der Inanspruchnahme von öffentlichen Verkehrsmitteln durch die Schüler gesprochen wird. Dies wird jedoch der tatsächlichen Sachlage nicht gerecht. Laut Abs. 3 §23 SächsSchulG besteht für den zuständigen Landkreis eine Beförderungspflicht.

Weiterhin fällt auf, daß in der Antwort ausschließlich Bezug auf die Schülerbeförderungssatzung (SBS) des VMS genommen wird. Dies ist ebenfalls so nicht korrekt. Derzeit gilt in Sachsen der Landesentwicklungsplan 2013 (LEP2013). Dieser ist als Rechtsverordnung von der sächsischen Staatsregierung beschlossen und damit eindeutig höher zu werten als die SBS, diese kann erst nachrangig zum LEP2013 eingeordnet werden.

In der Begründung zu Grundsatz 6.3.1 LEP2013 heißt es wie folgt: „Als Orientierungen für die Organisation des ÖPNV gelten maximale Fahrzeiten (reine Fahrzeit einschließlich eventueller Umsteigezeiten, ohne Wartezeiten vor oder nach dem Unterricht beziehungsweise der Hortbetreuung, einfache Strecke) von 30 Minuten für Grundschulen sowie 45 Minuten für Oberschulen und Gymnasien.“

Weiterhin wird hier zusätzlich in Anbetracht unserer Stellungnahme zu Frage 7 noch ausdrücklich auf die Begründung zu Ziel 6.3.2 LEP2013 verwiesen: „Grundschulen sollen für die Schüler auf einem zumutbaren Schulweg erreichbar sein.“ Die beschriebenen Zustände in den Bussen insbesondere bei den Grundschulern sind damit definitiv unvereinbar!

Erst nachrangig zu der Begründung zu Grundsatz 6.3.1 LEP2013 kann demzufolge der Inhalt der SBS gelten, dort heißt es wie folgt in Abs. 2 §11 SBS: „Die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln ist in der Regel zumutbar, wenn der regelmäßige Schulweg einschließlich der Fußwegstrecken zwischen der Wohnung und der nächstgelegenen Haltestelle sowie zwischen der zur Schule nächstgelegenen Haltestelle und der Schule für die einfache Strecke nicht mehr als 60 Minuten in Anspruch nimmt. Bei besonderen Umständen kann im Einzelfall auch eine Schulwegezeit von bis zu 90 Minuten zumutbar sein. Eine längere Schulwegezeit kann beispielsweise beim Besuch einer Schule mit weitem Einzugsbereich, mit Standort in einem besonders ländlichen Gebiet oder mit einem besonderen Bildungsgang, welcher nur an ausgesuchten Schulen der gewählten Schulart angeboten wird, oder durch eine atypische Wohnsituation des Schülers gerechtfertigt sein.“

Wichtig an Abs. 2 §11 SBS ist zunächst, daß der Schulweg von Haustür zu Schultür und umgekehrt gilt. Anhand des am Unfalltag gültigen Umleitungsfahrplanes, der, wie in unserer Stellungnahme zu Frage 7 eindeutig nachgewiesen viel zu knapp ausfällt, ergeben sich folgende Wegezeiten: Von der Karlsbader Straße 125 in Cranzahl bis Haltestelle Bahnhof sind lt. GoogleMaps bei ~1,1km Fußweg 15 Minuten einzuplanen. Für die Strecke Karlsbader Straße 26 in Neudorf bis zum Kaiserhof sind für ~2km 29 Minuten Fußweg einzuplanen. Für Neudorfer Gymnasialschüler ab Unterdorf ergeben sich damit 29' Fußweg + 45' Busfahrzeit + 3' Fußweg zur Schule (EGE) + Übergangszeiten circa 1h20' Schulweg. Für Sehmaer Grundschulkindern ab Sehma untere Brücke 38...39' Fahrzeit. Für Neudorfer Schüler der Oberschule Sehma ergeben sich danach Werte bis zu ~ 55...60', wenn nicht privat Zubringerfahrten erfolgen.

Für eine sichere und den Vorschriften entsprechende Fahrt der Busse wird eine Fahrzeitverlängerung in der Größenordnung von etwa 5...6' angenommen. Damit käme man dann aber speziell für Sehmaer Grundschulkindern ab Sehma untere Brücke auf allein etwa 45' reine Fahrzeit. Das liegt immerhin 50% über dem Orientierungswert aus dem LEP2013 und ist damit klar unzulässig. Sehma untere Brücke liegt mitten im Ortsbild, ein Verweis auf besondere Umstände zur Verlängerung der zulässigen Schulwegezeiten ist damit nicht möglich. Die Aussage von Herrn Landrat Anton, daß keine Überschreitungen der Schulwegezeiten bekannt seien, ist damit nicht nachvollziehbar.

Ebenso fragwürdig erscheint die Situation für Neudorfer Gymnasialschüler ab Unterdorf. Auch sie wohnen keinesfalls unter besonderen Umständen und können nicht speziellen Einzelfällen gleich gesetzt werden, gleichwohl wird dort die maximal zulässige Schulwegezeit nach SBS bis zum Äußersten ausgereizt. In durchaus ähnlichen Dimensionen bewegen sie sich für Schüler aus Neudorf Unterdorf, die das Landkreisgymnasium besuchen. Hier kommt die momentane Baustellensituation in Annaberg den Schulwegezeiten sehr entgegen.

Weiterhin bringt der Herr Landrat Anton hier erneut zum Ausdruck: „Alternativen zur Baustellengestaltung „Vollsperrung“ gab es nicht.“ Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die letzten beiden Abschnitte unserer Stellungnahme zu Frage 1.

Wie und auf welche Weise angesichts vorstehender Ausführungen eine Berücksichtigung des von der Umleitung besonders beeinträchtigten Betroffenenkreises „Schüler“ überhaupt im Rahmen der Bauplanung stattgefunden haben will, ist damit insgesamt vollkommen unklar und keineswegs

nachzuvollziehen. Diese Frage wird damit an Herrn Landrat Anton zur korrekten Beantwortung und insbesondere Aufklärung über die massiven Unstimmigkeiten zurückgewiesen!

#### zu Frage 9:

Es ist zunächst einmal nicht nachvollziehbar, was der bisherige Baufortschritt unter dauerhafter Vollsperrung der S266 mit den Verkehrssicherheitsrisiken der Umleitungsstrecke (siehe dazu unsere Stellungnahmen insbesondere zu den Fragen 3, 4, 6, 7 und 8) zu tun hat.

Für zwingend erforderliche Vollsperrzeiten, siehe dazu die letzten beiden Abschnitte unserer Stellungnahme zu Frage 1, wird die gewählte Umleitungsführung anstandslos anerkannt mangels jeglicher Alternative.

Allerdings muß der Aussage, die Unfallstelle liege in einem Bereich nahezu ohne Längsneigung der Straße, durchaus widersprochen werden. Der Unfall ereignete sich recht genau im Knickpunkt zwischen dem Anstieg der K7131 aus Cranzahl heraus und der ungefähren Horizontalen aus Richtung Bahnübergang. Damit handelt es sich um eine Stelle, die ein gegenseitiges Wahrnehmen von Fahrzeugen erst deutlich verspätet zuläßt, der Baum, an dem der Bus anprallte, steht schon deutlich im Neigungsbereich.

Gleichzeitig stellt sich erneut die Frage nach Berücksichtigung der Pflicht zur Reduktion der Verkehrsbeeinträchtigungen und damit auch der Verkehrssicherheitsrisiken auf das jeweils unumgängliche Minimum. Es ist nicht erkennbar, daß überhaupt eine gestraffte und in Teilen auch konzentrierte Abarbeitung wesentlicher Bauabschnitte erfolgen sollte oder erfolgt ist oder die vorgeschriebene Kurzhaltung der Baustelle stattgefunden haben soll. Allein das o.g. Beispiel Zufahrt Gewerbestandort Oberdorf Cranzahl beweist hier schon einen klaren Verstoß u.a. gegen die RSA21!

Ebenso widersprüchlich stellt sich die anfangs der Vollsperrzeit übliche Praxis der Buß- oder Verwargelderhebung bei widerrechtlich die Baustelle passierenden Fahrzeugen dar. Die Durchfahrt war verboten und damit ist eine Abstrafung einer solchen völlig rechens, wobei hier die Ahndung von nicht absitzenden Fahrradfahrern mit über 20€ schon ein wenig spitz erscheint. Allerdings wird damit auch bewiesen, daß eine Durchfahrt durch die Baustelle technisch problemlos in den Tagesrandlagen und an Wochenenden und Feiertagen möglich war. Dies gilt umso mehr, als auf fast der gesamten Baustellenlänge Privatgrundstücke anfahrbar bleiben mußten und müssen, allein schon um Rettungs- und Einsatzkräften rasche Zufahrt zu ermöglichen. Seit spätestens Mitte November 2023 haben entgegen des bestehenden Durchfahrtsverbotes wiederum in Tagesrandlagen etc. Fahrzeuge bis hin zu Kleintransportern die Baustelle auf kompletter Länge passiert. Am Unfalltag wurde überdies die Baustelle von zwei Neudorfer Feuerwehrfahrzeugen auf ihrem Weg zum Unfallort durchfahren.

Wenn die Winterpause der Baustelle planmäßig am 15.12.2023 begann, wie Herr Landrat Anton hier mitteilt, so ist zu erklären, wieso der Bau ca. im November 2023 völlig zur Ruhe kam, sodann aber nach den Ereignissen am 05.12.2023 in größter Hektik wieder aufgenommen wurde, wir konnten uns davon selbst am 07.12.2023 gegen Mittag ein Bild machen, der MDR übrigens auch. Was also hat zu einer demnach planmäßigen vorherigen Bauruhe Anlaß gegeben, erst recht vor dem Hintergrund, daß im Bereich der Umleitungsstrecke bereits am 15.10.2023 erste Schneefälle bis hinab auf etwa 700 Höhenmeter festgestellt werden konnten, wobei die Umleitungsstrecke etwa 850 Höhenmeter erreicht?! Wie oben bereits angeführt war die Baustelle während der fraglichen Bauruhe soweit geräumt, daß eine Passage derselben mindestens seit Mitte November 2023 zwar durchaus etwas waghalsig, aber technisch möglich war. Wie kann dieser hier als offenkundiger Planungspunkt beschriebene Umstand insbesondere mit der RSA21 in Einklang gebracht werden?

Die Antwort des Herrn Landrat verweist ausdrücklich auf die Planmäßigkeit der Baumaßnahmen. Nach vorstehenden Ausführungen folgt daraus, daß eben dieser Plan keine Maßnahmen enthält, die Risiken einer derart langen Umleitungsführung von ca. 20km durch Verkürzung der Zeiten, in denen die Umleitung unumgänglich ist, zu minimieren. Dies gilt für die Vergangenheit, aber auch für offenkundig für die Zukunft, da hier die erneute langzeitliche Vollsperrung der S266 angekündigt wird. Damit räumt der Herr Landrat insgesamt aber auch einen weiteren eklatanten Verstoß gegen geltendes Recht ein!

Der Herr Landrat Anton wird daher aufgefordert, die durch seine Antwortgebung aufgekommenen Fragen in unserer Stellungnahme unter diesem Punkt „zu Frage 9:“ ausführlich und begründet zu beantworten.

#### Schlußbemerkung:

Der Umgang der für die Baumaßnahme S266 zuständigen Behörden mit der hiesigen Bevölkerung und Unternehmerschaft macht sprachlos und ist zutiefst beschämend. Es erfolgt nicht im Ansatz ein Einbezug der Belastungen für die hiesigen Firmen und Anwohner durch die Umleitung. Es kam nicht ein einziges Mal zur Sprache, für welche finanzielle Beeinträchtigung (und nebenher auch vermeidbare Strapazierung der Umwelt...) eine derart lange Umleitung über so lange Zeit insbesondere für Werkstätige sorgt. Hier sind ja mehrere hunderttausend Euro an stillen Kosten vor Ort bereits jetzt zusammen gekommen oder eben für den einzelnen betroffenen werktäglichen Fahrer eine Größenordnung von ~550€ (Berechnung kann bei Interesse beigebracht werden).

Die Antworten des Herrn Landrat Anton auf unsere Fragen schaden eindeutig dem Ansehen seines persönlichen Amtes wie dem der beteiligten Behörden und Institutionen. Sie lassen überdies eine extreme Befangenheit erkennen, es wird erhebliche Energie darauf verwendet, möglichst ungestört wie bisher weitermachen zu können. Gesetzliche Verpflichtungen und berechtigte Einwände Betroffener zu einer Änderung der bisherigen Verfahrensweise scheinen keinen Einfluß auf die Handlungsweise der Behörden zu haben.

Das immer wieder geäußerte Mitgefühl über den Unfall und das ebenso häufig angegebene Streben nach höchstmöglicher Sicherheit wirkt mittlerweile einfach nur noch unglaubwürdig. Diesbezügliche Wortmeldungen werden daher nur noch als hohle Phrasendrescherei wahrgenommen.

Die vorstehenden Ausführungen lassen erhebliche Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Bauausführung aufkommen. Es wird daher um Offenlegung von Feststellungsentwurf und Benehmensherstellung zwischen Vorhabenträger und Betroffenen gebeten. Daran kann eine Überprüfung schlußendlich auch der Planfeststellung erfolgen. Um nicht noch mehr Zeit und Kraft zu verschwenden und um ernsthafte Auseinandersetzungen womöglich auch juristischer Art zu vermeiden, wird zunächst um neutrale Überprüfung der gesamten Vorgänge auf freiwilliger Basis durch die übergeordnete Landesdirektion Sachsen am Standort Chemnitz gebeten.

Wir bitten dabei generell zu berücksichtigen, daß schon durch die Petition „Ein sicherer Schulweg im Sehmatal nach Busunglück“ von Frau Scharschmidt mit über 900 Unterzeichnern allein nur aus dem Sehmatal durch die bei der dafür genutzten Internetplattform vorhandene Informationsmöglichkeit der Petenten eine enorme Öffentlichkeit mit großem Interesse die Entwicklungen zur Baustelle verfolgt. Die Petenten dürfen dabei durchaus als Multiplikatoren der Informationen verstanden werden. Darüber hinaus ist auch eine große Zeitung in sämtliche Vorgänge involviert. Die Öffentlichkeitswirkung der behördlichen Reaktionen ist also keinesfalls zu vernachlässigen!

In Erwartung endlich positiver Entwicklung und der Beschränkung künftiger Vollsperrzeiten der S266 auf das absolut unumgängliche Minimum unter maximaler Ausnutzung aller Handlungs- und Ermessensspielräume in der Bauplanung verbleiben wir mit freundlichen Grüßen und stehen für Rückfragen gern zur Verfügung...