



Beschlussvorlage

Vorlagen-Nr.: 0629
Datum: 27.10.2021
Einreicher: Abteilung 3; Referat Straßen

Beratungsfolge	Termin	Beratungsstatus
Technischer Ausschuss	15.11.2021	öffentlich, vorberatend
Kreis- und Finanzausschuss	23.11.2021	öffentlich, beschließend

Gegenstand der Vorlage: Petition vom 09.09.2021 gegen den geplanten Ausbau der Kreisstraße (K) 7132 zwischen Sehmatal/OT Sehma und Crottendorf/OT Walthersdorf

Rechtliche Grundlage: § 11 SächsLKrO; Hauptsatzung des Erzgebirgskreises

Vorlage beraten mit:

Welche finanziellen Auswirkungen/ Die Maßnahme ist im bestätigten Doppelhaushalt 2021/2022 eingestellt und mit einem Gesamtkostenvolumen von 2.450.000 EUR einschließlich einem Förderumfang von 1.790.000 EUR veranschlagt.

Produktsachkonto: 542001.00/785120/K 7132-01

Beschlussvorschlag:

Der Technische Ausschuss empfiehlt dem Kreis- und Finanzausschuss des Kreistages des Erzgebirgskreises zu beschließen:

Der Petition vom 09.09.2021 gegen den geplanten Ausbau der K 7132 zwischen Sehmatal/OT-Sehma und Crottendorf/OT Walthersdorf wird nicht entsprochen.

F. Vogel

Abstimmungs-
ergebnis:

Stimmberechtigte	dafür	dagegen	Enthaltungen

Begründung

Sachverhalt

Die K 7132 verläuft im betrachteten Abschnitt von der Gemeinde Sehmatal (OT Sehma) bis zur Staatsstraße (S) 267 zwischen den Gemeinden Crottendorf (OT Walthersdorf) und Schlettau. Sie verbindet die S 266 im OT Sehma mit der S 267 bei OT Walthersdorf. Die K 7132 weist eine nahräumige Verbindungsfunktion auf. Entsprechend der aktuellen Kreisstraßenkonzeption gehört sie hinsichtlich der Netzklassifizierung zum erweiterten Kernnetz.

Die Gesamtstrecke wurde in 2 Bauabschnitte (BA) unterteilt. Der 1. BA erstreckt sich vom Ortsausgang Sehma bis zur Einmündung in die S 267 bei Walthersdorf. Die Ortsdurchfahrt Sehma von der S 266 bis zum Ortsausgang Sehma stellt den 2. BA dar.

Gegenstand der vorliegenden Planung ist der 1. BA der K 7132 zwischen Ortsausgang Sehma und Einmündung in die S 267 bei Walthersdorf. Topografisch ist die K 7132 durch entsprechende Steigungs- und Gefällestrecken gekennzeichnet. Die maximale Steigung liegt im Bestand bei ca. 14 %. Der vorliegende Untersuchungsraum ist ausschließlich von Landwirtschaftsflächen geprägt.

Die Fahrbahnbreite stellt sich im Bestand mit 3,50–5,00 m als unzureichend dar. Die Fahrbahn wird beidseitig abschnittsweise von Straßenbäumen begrenzt, welche oft mit dem Stamm direkt an den Fahrbahnrand grenzen. Der Begegnungsfall von Fahrzeugen kann mit der vorliegenden Breite nicht bzw. schwer und fast nur mit Ausweichen in die Randbereiche gewährleistet werden. Diese Situation wird durch die angrenzenden Straßenbäume abschnittsweise noch erschwert. Zwangsläufig kommt es im Begegnungsfall immer wieder zu Konfliktsituationen. Aus diesen Gründen ist der betreffende Straßenabschnitt verkehrsrechtlich mittels entsprechender Beschilderung für LKW-Verkehr gesperrt.

Auf Basis einer aktuellen Verkehrszählung im Oktober 2021 ergibt sich eine durchschnittliche, tägliche Verkehrsstärke von ca. 2.360 Kfz/24 h. Aufgrund einer kreisstraßenimmanenten Verbindungsfunktion ist der Kreisstraßenabschnitt nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 08) der Straßenkategorie LS IV (Landstraße, nahräumige Verbindung) zuzuordnen. Gemäß den geltenden Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) ist der Abschnitt der K 7132 in die Entwurfsklasse EKL 4 einzustufen. Für diese Entwurfsklasse ist ein Ausbauquerschnitt RQ 9 mit einer Fahrbahnbreite von 6,00 m und beidseitigen Banketten mit jeweils 1,50 m Breite sicherzustellen. Damit die Straße dieser Funktion gerecht werden kann, ist eine Verbreiterung auf einen Querschnitt mit 6,00 m Fahrbahn entsprechend des RQ 9 erforderlich. Im Bestand ist dies zwischen den begrenzenden Bäumen nicht möglich. Aus diesem Grund kann für den Straßenabschnitt über Unterhaltungsmaßnahmen hinaus nur ein Ausbau oder eine Erneuerung mit gleichzeitiger Verbreiterung vorgesehen werden.

Für den Ausbau der K 7132 im Bereich des 1. BA (außerorts) wurden im Rahmen der Vorplanung 3 Varianten untersucht und verglichen. Die einzelnen Varianten lassen sich wie folgt beschreiben:

Variante 1: Ausbau mit korrigierter Trassierung. Bei dieser Variante wurde die Strecke unter Berücksichtigung der vorhandenen Topographie weitestgehend neu trassiert. Mit dem neuen Verlauf lassen sich sowohl im Lage- als auch im Höhenplan die nach RAL 2012 geforderten Trassierungsparameter weitestgehend einhalten ohne nennenswerte Einschnitts- und Dammbereiche planen zu müssen.

Variante 2: Ausbau auf dem Korridor der bestehenden Trasse mit Korrektur der Trassierungselemente im Lage- und im Höhenplan. Im Vergleich zur Variante 1 ist es mit dem Verlauf erforderlich, größere Einschnitts- und Dammbereiche zu planen, um die Trassierungsparameter im Höhenplan einhalten zu können.

Variante 3: Kombination aus Variante 1 und 2. Ausbau mit abschnittsweise korrigierter Trassierung in Anlehnung an Variante 1 (zwischen Bau-km 0+300 und 1+000). Ab Bau-km 1+000 folgt die Trasse in Anlehnung an Variante 2 dem vorhandenen Verlauf. Mit dieser Variante lassen sich jedoch die Parameter im Höhenplan – sprich der Längsneigung nicht komplett einhalten.

Die Varianten wurden hinsichtlich der Belange zu Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit, Landwirtschaft und Städtebau tabellarisch bewertet. Aufgrund der erforderlichen Verbreiterung ist es bei allen Varianten notwendig, in die angrenzenden, landwirtschaftlich genutzten Flächen einzugreifen. Im Ergebnis der Bewertung war zunächst die Variante 1 favorisiert, so dass dies in der Planung weiterverfolgt wurde.

Im folgenden Planungsverlauf wurden auf Basis der Variante 1 die Abstimmungen mit den Gemeinden Sehmatal und Crottendorf getroffen und Stellungnahmen eingeholt. Zusätzlich wurde die Planung hinsichtlich der Belange zum Naturschutz mit der unteren Naturschutzbehörde und hinsichtlich der Belange zur Entwässerung mit der unteren Wasserbehörde vorabgestimmt, um Erfordernisse für weitere Planungen (z. B. Fachplanungen) treffen zu können.

Mit der unteren Naturschutzbehörde wurde festgelegt, für die erforderlichen Eingriffe in die angrenzenden Flächen und notwendig werdenden Fällungen vorhandener Straßenbäume (geschützt als Biotop) einen landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) und ein Artenschutzgutachten zu erstellen. An dieser Stelle ist hervorzuheben, dass die Allee an sich kein gesetzlich geschütztes Biotop darstellt (vgl. VwV Biotopschutz). „Nur“ Einzelbäume verfügen über den gesetzlich geschützten Biotopstatus gem. § 30 Abs. 2 Satz 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) i. V. m. § 21 Abs. 1 Nr. 2 Sächsisches Naturschutzgesetz (SächsNatSchG).

Da für die Trassierung Flächeninanspruchnahmen von den angrenzenden Grundstücken notwendig sind, wurden parallel sowie insbesondere frühzeitig die betroffenen Eigentümer ebenfalls auf Basis der Variante 1 über die geplanten Ausbauabsichten informiert und um Bauerlaubnis gebeten. Trotz einer Vielzahl an Terminen, Schriftverkehr und Gesprächen, konnten die notwendigen Zustimmungen und Bauerlaubnisse von der Mehrheit der Eigentümer zu dieser geplanten Variante 1 nicht erreicht werden.

Weil aus Sicht der Straßenbauverwaltung die Inanspruchnahme der Flächen im Einvernehmen mit den Eigentümern erfolgen soll, wurde die bisherige favorisierte Variante 1 nochmals überdacht und eine Lösung (Variante 4) des Ausbaus der Straße erarbeitet, welche die Belange an den Straßenbau und die Eingriffe in die landwirtschaftlichen Flächen gleichsam berücksichtigt.

Mit dieser Variante 4 können – wie bei einer Kompromisslösung üblich – nicht alle Trassierungsparameter erfüllt werden, die Linie und der Querschnitt werden aber deutlich verbessert und die Eingriffe in die landwirtschaftlichen Flächen auf ein Minimum reduziert. Unter Berücksichtigung dieses Kompromisses stellt die Variante 4 nunmehr die Vorzugsvariante für die weitere Planung und die Umsetzung dar.

Für die Vorzugsvariante wurden von allen Eigentümern der betroffenen Grundstücke die Bauerlaubnisse erteilt. Von den Gemeinden Sehmatal und Crottendorf wurden per Stellungnahme die Zu-

stimmungen zur Variante 4 erteilt. Der landschaftspflegerische Begleitplan und das Artenschutzgutachten wurden im September 2021 erstellt und mit dem Sachgebiet Naturschutz/Landwirtschaft abgestimmt. Mit dieser Zuarbeit sollen zeitnah die Entwurfsunterlagen fertiggestellt werden, um die erforderlichen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Naturschutzverbände einzuholen.

Mit Schreiben an den Landrat ging am 13.09.2021 eine Petition gegen den geplanten Ausbau der K 7132 zwischen Sehma und Walthersdorf ein.

Die Petenten legen zunächst ihre Mutmaßungen bezüglich der jährlichen Baumfällungen zur Schaffung von Platz für den Ausbau dar. Dies ist so nicht korrekt. Die Baumfällungen, welche aus Gründen der Verkehrssicherheit durchgeführt werden müssen, stehen in keinem Zusammenhang zu den Ausbauabsichten.

Im Zuge der Planung zum Ausbau werden die Eingriffe entsprechend der gesetzlichen Vorgaben geprüft und bewertet. Hierzu wurde bereits ein Artenschutzgutachten mit Kartierungen erstellt. Im Ergebnis des Gutachtens wurde festgestellt, dass die artenschutzrechtliche Zulässigkeit der Gehölzfällungen im Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben und der Verbreiterung gegeben ist. Im Übrigen sollen durch die dem Grunde nach einseitige Verbreiterung der Straße größere Abschnitte des Baumbestandes erhalten werden. Dies ist auch ein Ergebnis der intensiven Abstimmungen mit den angrenzenden Grundstückseigentümern der landwirtschaftlich genutzten Flächen mit ihrem Ansinnen, dass grundsätzlich so wenig wie möglich in deren Flächen eingegriffen wird. Hier galt es letztlich einen Kompromiss zu finden, denn wenn alle Bäume erhalten bleiben sollten, müsste eine komplett neue Trasse daneben gefunden werden. Dies wiederum würde eine enorme Flächeninanspruchnahme auf den angrenzenden Feldern bedeuten.

Aus diesem Grund stellt die jetzt angedachte Variante einen vertretbaren Eingriff in die angrenzenden Flächen dar und führt zu einem abschnittsweisen einseitigen Erhalt der Bäume. Im Übrigen werden sämtliche Eingriffe und Fällungen in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde sowie den Kommunen komplett ausgeglichen. Zwischen den vorhandenen (erhaltenen) Bäumen werden die Lücken selbstverständlich neu bepflanzt und Nistmöglichkeiten geschaffen.

Weiterhin wird angeführt, dass durch den Ausbau und die Verbreiterung der K 7132 mit mehr Verkehr zu rechnen sei und dass die Planungen mit dem Ziel der Freigabe für den LKW-Verkehr vorbereitet werden. Diese Annahme ist durchaus korrekt. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke liegt derzeit bei ca. 2.360 Kfz/24 h. Mit der Verbesserung des Ausbaugrades ist eine Verkehrszunahme von ca. 10 bis 20 % zu erwarten. Damit ergeben sich allerdings keine veränderten Planungsgrundlagen für den Ausbaugrad der Straße sowie deren Einstufung.

Zudem bestand und besteht die Funktion einer Kreisstraße genau darin, vordergründig nicht nur die Ortsdurchfahrt zu erschließen, sondern auch überörtliche Verkehrsbeziehungen abzuwickeln. Dies bedeutet, die bisherige Trasse mit der verkehrsrechtlichen Konsequenz einer Sperrung für LKW-Verkehr als faktischen Dauerstand war nur insoweit tragfähig, wie der grundsätzliche Ausbau der Kreisstraße die Zielstellung des Straßenbaulastträgers widerspiegelt. Denn nur durch einen zweckbestimmten Ausbau kann der einer Kreisstraße zuerkannte Gemeingebrauch auch tatsächlich verwirklicht werden.

Grundsätzlich obliegt dahingehend dem Straßenbaulastträger ein planerisches Ermessen im Sinne des § 3 Abs. 2 Sächsisches Straßengesetz (SächsStrG). Soweit jenes den Klassifizierungsmerkmalen im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 2 SächsStrG widerspricht – also der betreffende Straßenabschnitt seine Zweckbestimmung planerisch dauerhaft nicht erfüllen soll sowie letztlich nicht kann – wäre jener einer anderen Straßenklasse zuzuführen, vorliegend demnach konsequenterweise zur Gemeindeverbindungs- bzw. Ortsstraße abzustufen.

Soweit die Petenten darlegen, die K 7132 durchquere ein Wohngebiet, entspricht dies der Tatsache. Jedoch ist dem entgegenzuhalten, dass zahlreiche Wohngebiete durch Bundes-, Staats- und Kreisstraßen im Bereich der Ortsdurchfahrt erschlossen werden. Dies ist dahingehend auch typischerweise ein untergeordneter Teil der Straßenfunktion. Innerorts ist bereits über weite Streckenabschnitte ein Gehweg vorhanden. Mit dem Ausbau soll dieser in der Ortslage über die komplette Länge in einer Mindestbreite von 1,50 m ausgebaut werden. Dies bedeutet, grundsätzlich liegt dahingehend einer Verbesserung für die Anwohner vor. In Anbetracht dessen und wegen der vorgeschriebenen innörtlichen Geschwindigkeit ist eine konkrete Erhöhung von Gefahrensituationen sowie die Erhöhung von Unfallwahrscheinlichkeiten lediglich eine abstrakte Spekulation.

Im Umkehrschluss der Argumentation der Petenten müsste man Straßen im innerörtlichen Bereich regelmäßig in beengten Verhältnissen belassen oder gar zurückbauen.

Die angeführten erhöhten Geschwindigkeiten sind – soweit objektiv feststellbar – kein präventives Argument gegen Ausbauvorhaben, sondern einerseits ein individueller Faktor eines jeden Verkehrsteilnehmers, andererseits ein Kontrollauftrag auf verkehrsrechtlicher Basis im Hinblick auf Geschwindigkeitskontrollen.

Der durch die K 7132 abgewickelte Verkehr trifft im Bereich des Anschlusses der S 267 (OT Walthersdorf) – zumindest nach einem Ausbau – auf eine ausreichende Einmündung.

Sofern die Petenten meinen, die Trasse bzw. Anbindung der S 267 in Schlettau an die Bundesstraße (B) 101 sei suboptimal, betrifft dies eine Staatsstraße in der Baulast des Freistaates Sachsen.

Es ist durchaus nicht abwegig, dass die Verkehrsströme (also grundlegend der LKW-Verkehr) aufgrund dieser unvorteilhaften Einmündung die Querspange über die K 7132 eher meiden. Dem ist jedoch entgegenzuhalten, dass ein Baulastträger den Ausbau seiner eigenen Straße nicht vom Bauzustand bzw. Ausbauprogramm eines anderen Baulastträgers abhängig machen kann. Im Übrigen wäre argumentativ bspw. auch zu berücksichtigen, dass notwendige Möglichkeiten für Umleitungsstrecken zur Verfügung stehen sollten. Spätestens für diese Fälle würde dann auch die suboptimale Einmündung im Zweifel irrelevant sein.

Die Anbindung der K 7132 an die S 266 im OT Sehma ist zweifelsfrei nicht optimal, aus diesem Grund muss der Knoten im Zuge des Ausbaus des 2. BA auch angepasst werden.

Im Hinblick auf das Bestehen und die Auswirkungen von Luftverunreinigungen aus Individualverkehr gibt es verschiedenste Argumentationsgrundlagen. Im Übrigen lässt sich im Hinblick auf das Prädikat „Anerkannter Lufterholungsort“ mit der Intention von touristischen Beziehungen auch argumentieren, dass hierfür eine entsprechende Infrastruktur vorgehalten werden muss.

Im Vergleich von der vorherrschenden Situation vor der Wiedervereinigung mit der BRD dürfte sich im Hinblick auf die Erschließung durch die Straße und bezüglich der Umweltfaktoren zweifelsfrei ein unwiderlegbarer, positiver Trend eingestellt haben.

Bezüglich einer angeratenen Prüfung der „Alternative Ortsumgehung“ gemäß Verkehrswegeplan 2030 ist zu konstatieren, dass dieser hinsichtlich einer Realisierung noch völlig ungewiss ist. Des Weiteren fällt dieser nicht in den Verantwortungs- bzw. Zuständigkeitsbereich der Kreisstraßenverwaltung. Zu guter Letzt als Konsequenz einer Realisierung müssten dann die weiträumigen Verkehrsbeziehungen neu bewertet und hierbei die aktuelle K 7132 wohl sogar zur Gemeindestraße abgestuft werden. Die derzeitigen Ausbauplanungen stehen dem jedenfalls nicht entgegen.

Zusammenfassung und Beurteilung:

Vor dem Hintergrund der positiven Stellungnahmen der Naturschutzverbände und der Einbeziehung der unmittelbar betroffenen Grundstückseigentümer sowie der Abstimmungen mit den betroffenen Gemeinden dürfte das Baurecht für den 1. BA im Einvernehmen hergestellt werden.

Die Planung für die Ortslage Sehma (2. BA) beginnt erst. Hier können mit dem Ausbau und der Neugestaltung des Knotenpunktes mit der „Bahnhofstraße“ (derzeitige Anbindung K 7132 an die S 266/Karlsbader Straße), die in der Petition angesprochene Verkehrssicherheit verbessert und Maßnahmen zur Drosselung des Verkehrs am Ortseingang geprüft werden. Sofern die Gemeinde es befürwortet, besteht auch die Möglichkeit beidseitig Gehwege anzuordnen.

Ergebnis:

Unter Berücksichtigung der umfangreichen Darlegungen sowie Einbeziehung Dritter und vor dem Hintergrund, dass die Maßnahme über den im HHP 2021/2022 in der mittelfristigen Finanzplanung bestätigt wurde sowie im Fördermittelverfahren zu berücksichtigen wäre, ist die Petition zurückzuweisen.

Anlage: Petition

