

5 Zusammenfassung

Mittels umweltplanerischer Restriktionen und entsprechend der raumordnerischen Zielstellung wurden insgesamt 10 Trassenkorridore innerhalb von zwei Hauptkorridoren NORD und SÜD ausgewiesen, die in einem Variantenvergleich nach raumordnerischen/ objektplanerischen, umweltplanerischen und verkehrlichen Belangen bewertet wurden.

Verkehr: Die beste Verkehrswirksamkeit zusammen mit der höchsten Akzeptanz ist auf den Trassen der Korridore NORD L-4 / NORD L-5A und NORD L-4 / NORD L-5B mit prognostizierten 2.500 Kfz/24h zu erwarten. Sie besitzen eine relativ kurze Wegstrecke zwischen Neustadt und dem Grenzübergang Langburkersdorf, was sich positiv auf die Fahrzeit auswirkt.

Die drei weiteren Varianten NORD L-1, NORD L-2 / NORD L-3A und NORD L-2 / NORD L-3B weisen nur eine geringe Verkehrswirksamkeit und Akzeptanz auf, da sie zu weit nördlich liegen. Ihre Nutzung wäre mit großen Umwegen und langen Fahrzeiten verbunden.

Die Trassenführungen südlich von Langburkersdorf zeigen mit einer prognostizierten Verkehrsbelastung von 2.000 Kfz/24h die gleiche Verkehrswirksamkeit wie der Ausbau der bestehenden S 159 auf. Daraus folgt, dass sie keinen weiteren verkehrlichen Nutzen darstellen. Dagegen erfolgt eine Erhöhung der Verkehrsbelastung um jeweils 1500 Kfz/24h auf der S 156 südwestlich von Neustadt sowie auf der S 154 südlich Langburkersdorf (Sebnitz).

Die Trasse Süd-L6 wird eine Verkehrsbelastung von deutlich weniger als 2.000 Kfz/24h aufweisen. Dies resultiert aus ihrer ortsfernen Lage. Verkehrsströme aus Norden und Westen müssen deutliche Umwege für den Weg in die Tschechische Republik in Kauf nehmen. Daraus resultierend ist eine geringe Akzeptanz und eine sehr schlechte Verkehrswirksamkeit, sodass die Variante Süd-L6 aus den nachfolgenden Untersuchungen ausgeschlossen wurde.

Raumordnung/ Objektplanung: Nicht alle Trassen erfüllen die raumordnerische Zielstellung zur Schaffung eines zusätzlichen Grenzüberganges zur Führung des vorwiegend regionalen Grenzverkehrs. Die Korridore NORD L-1, NORD L-2 / NORD L-3A, NORD L-2 / NORD L-3B sowie SÜD L-6 schließen nicht an den bestehenden Grenzübergang östlich Langburkersdorf an, wodurch keine Anbindung zum Verkehrsnetz der Tschechischen Republik hergestellt wird. Seitens der Tschechische Republik ist jedoch nur ein Ausbau der Verbindung Grenzübergang Langburkersdorf – Lobendava auf der bestehenden Trasse der Straße 266 möglich. Ein Neubau außerhalb der 266 wird grundsätzlich ausgeschlossen. Des Weiteren besitzen die zuvor genannten Varianten große Abstände zu Neustadt und Lanburkersdorf, was zu großen Wegstecken und daraus resultierend zu langen Fahrzeiten führt. Dies verringert deutlich die Akzeptanz für den regionalen Grenzverkehr.

Dem Korridor NORD L-4 / NORD L-5B wird der Vorzug gegeben, da er eine kurze Verbindung zwischen Neustadt i. Sa. und Lobendava unter Nutzung des bestehenden Grenzüberganges herstellt. Dadurch wird in Verbindung mit der ortsnahen Lage eine leistungsfähige Straßenverbindung für den überregionalen und vorwiegend regionalen grenzüberschreitenden Verkehr erreicht. Außerdem vermeidet diese Trassenführung den Eingriff in bestehende Baugebiete oder in ausgewiesene Bau- und Gewerbegebiete, wie es bei den Korridorabschnitten SÜD L-5 (Querung von Gebäuden im Gewerbegebiet Neustadt) und SÜD L-2A (Querung von Gebäuden im Mischgebiet im Süden von Langburkersdorf) der Fall ist.

Betrachtet man jedoch gleichzeitig den Ausbau der vorhandenen S 159, so ist dieser als Vorzugsvariante zu wählen. Die Immissionen, die durch den Verkehr für die angrenzende Bebauung entstehen, betreffen bei dem Ausbau die Anwohner von Langburkersdorf nur in

kurzen angebauten Bereichen, während von der Trasse NORD L-4 / NORD L-5B die gesamte Ortslage nördlich der Dorfstraße betroffen ist.

Umweltplanung: Der Flächenverbrauch und die Betroffenheit der einzelnen Schutzgebiete im Untersuchungsraum bilden die Basis in der Abwägung der umweltplanerischen Restriktionen. Der Flächenverbrauch durch die Neubautrassen beeinträchtigt im wesentlichen die Naturraumpotenziale Schutzgut Boden und den Wasserhaushalt sowie Arten und Biotope. Im Zusammenspiel von Bodennutzung und Beeinträchtigung von Schutzgebieten hat der Korridor NORD L-4 / NORD L-5B den geringsten negativen Einfluss auf die Umwelt.

Am schlechtesten schneidet im Vergleich die Trassenkombination NORD L-2 / NORD L-3B ab, die mit 5.990 m die längste Neubaustrecke benötigt. Zudem gerät Sie in Konflikt mit Europäische Schutzgebieten, einem Landschaftsschutzgebiet, § 26 Biotopen nach SächsNatSchG und tangiert ein Überschwemmungsgebiet bei der Anbindung an die bestehende S 156.

Bezieht man den Ausbau der bestehenden S 159 in die Betrachtung mit ein, würde diese favorisiert werden, weil sie keine neue Trassenführung benötigt und somit am besten die Potenziale von Wasser und Boden schützt. Weiterhin wären keine bestehenden Schutzgebiete durch ihren Bau beeinträchtigt. Arten und Biotope würden am wenigsten gestört.

Im Ergebnis stellen die Untersuchungen deutlich den Trassenkorridor NORD L-4 / NORD L-5B als Vorzugsvariante heraus.

Ungeachtet dessen stellt sich bei Einbeziehung des Ausbaus der bestehenden S 159 durch Langburkersdorf, dieser als optimale Variante heraus. Zwar ist mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen von 2.000 Kfz/24h innerhalb kurzer Abschnitte in der Ortslage Langburkersdorf zu rechnen, aber von raumordnerischer, objektplanerischer und umweltplanerischer Seite gibt es die geringsten Nachteile.

6 Quellenverzeichnis

Landesentwicklungspläne/ Regionalpläne/ Flächennutzungspläne:

SMUL – Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung [Hrsg.]: Landesentwicklungsplan Sachsen (LEP); Dresden 2003

Regionaler Planungsverband „Oberes Elbtal/Osterzgebirge“ [Hrsg.]: Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge; 2001

Flächennutzungsplan der Gemeinde Hohwald im Landkreis Sächsische Schweiz; Stand 12.12.2006

Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Neustadt im Landkreis Sächsische Schweiz; 21.04.1999

Gesetze:

BMVBW - Bundesministerium für Verkehr Bau und Wohnungswesen [Hrsg.]: Raumordnungsgesetz (ROG), zuletzt geändert durch Art. 10 des Gesetzes v. 09.12.2006

BMVBW - Bundesministerium für Verkehr Bau und Wohnungswesen [Hrsg.]: Raumordnungsverordnung (RoV), zuletzt geändert am 18.06.2002, BGBl. I S. 1914, Bonn 2001

Freistaat Sachsen: Gesetz zur Raumordnung und Landesplanung des Freistaates Sachsen (SächsLPIG), in der Fassung vom 14.12.2001, rechtsbereinigt mit Stand vom 30.11.2002

Freistaat Sachsen: Sächsisches Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Sächsisches Naturschutzgesetz – SächsNatSchG), in der Fassung vom 3. Juli 2007, GVBl. S. 321, zuletzt geändert am 18. August 2008, GVBl. S. 321

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), in der Fassung der Bekanntmachung vom 25.07.2005 (BGBl. I S. 1757 , 2797) zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 23.10.2007 (BGBl. I S. 2470)

Datenquellen:

Mannsfeld, K.; Richter, H.: Naturräume in Sachsen; Trier 1995

7 Kartenteil

- Karte 1: Flächennutzung (M 1:10.000)
- Karte 2: Biotypen (M 1:10.000)
- Karte 3: Restriktionen mit Korridoren (M 1:10.000)
- Karte 4: Konfliktschwerpunkte (M 1:25.000)

8 Anlagen

Anlage 1: Verkehrsuntersuchung

Anlage 2: Gebietsspezifische Erhaltungsziele der NATURA 2000-Gebiete