

## 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 Verkehrswegenetz 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

