

### S 159 Ausbau in Langburkersdorf

Bezug nehmend auf die Besprechung mit der DELTA Planungsgesellschaft mbH am 08.01.2014 bezüglich der Planungsgrundlagen werden folgende Defizite und Widersprüche des geplanten Streckenausbaues wie folgt zusammengefasst:

#### Verbindungsfunktionsstufe:

Unbestritten und unterstützt durch die RIN sowie den Regionalplan Oberes Elbtal/ Osterzgebirge ist die Einstufung der S 159 zwischen Neustadt i.S. und Lobendava in die Verbindungsfunktionsstufe III.

#### Straßenkategorie, Straßentyp, Entwurfsklasse:

Die Linie der S 159 verläuft zwischen der S 154 und der Staatsgrenze durch 2 Ortsdurchfahrten (OD) Bau-km 0+000 (S 154) bis 0+765 und 2+150 bis 2+380 und 2 anbaufreie Abschnitte Bau-km 0+765 bis 2+150 und 2+380 bis 3+350 (Staatsgrenze).

765	1.385	230	970
OD	anbaufreie Strecke	OD	anbaufreie Strecke

---

#### Abschnittslängen [m]

Die Entfernung von der Staatsgrenze bis nach Lobendava beträgt 2,5 km.

Die OD-Abschnitte sind nach RAST in die Straßenkategorie HS -angebaute Hauptverkehrsstraße- einzustufen und als örtliche Einfahrtsstraße auszubauen.

Die anbaufreien Abschnitte können nach RAL in die Straßenkategorie LS –Landstraße– eingestuft werden und sind demnach entsprechend Entwurfsklasse 3 auszubauen.

Alternativ kann durch die Lage im Vorfeld bebauter Gebiete mit vereinzelter Randbebauung die Einstufung nach RAST in die Straßenkategorie VS -Verbindungsstraße- erfolgen und als anbaufreie Straße ausgebaut werden.

Die erforderliche Leistungsfähigkeit für die prognostizierte Verkehrsbelastung mit einem DTV von 3.000 Kfz/h und einem DTV<sub>SV</sub> von 150 Kfz/h kann mit beiden Varianten gewährleistet werden.

#### Geschwindigkeit:

In den Ortsdurchfahrten betragen die Entwurfsgeschwindigkeit sowie die geplante zulässige Höchstgeschwindigkeit je 50 km/h.

Bei den anbaufreien Abschnitten werden die Geschwindigkeiten maßgeblich durch den gewählten Straßentyp/ die Entwurfsklasse bestimmt.

Entwurf gemäß LS III, Ausbau nach EKL 3

50 / 50	90 / 100	50/50	90 / 100
OD	LS	OD	LS

---

#### VE / Vzuz geplant [km/h]

## Entwurf gemäß VS III, Ausbau als Anbaufreie Straße

50 / 50	70 / 70	50/50	70 / 70
OD	VS	OD	VS

VE / Vz<sub>zul</sub> geplant [km/h]

### Haltesicht:

Die vorhandene Haltesichtweite wird maßgeblich durch die Topographie im Längsschnitt sowie Einschränkungen durch die angrenzende Bebauung bestimmt. Demnach ergeben sich abweichend von den zuvor genannten geplanten Höchstgeschwindigkeiten folgende zulässige Geschwindigkeiten für die jeweiligen Streckenabschnitte:



Das Streckenband zeigt, dass in den anbaufreien Abschnitten immer wieder Geschwindigkeitsreduzierungen auf 80 bzw. 70 km/h erforderlich werden. Des Weiteren ist im angebauten Abschnitt eine Beschränkung auf 30 km/h erforderlich.

### Längsneigung:

Die zulässige Höchstlängsneigung beträgt in Abhängigkeit von dem gewählten Straßentyp/ der Entwurfsklasse 8,0 bzw. 6,5 %.

## Entwurf gemäß LS III, Ausbau nach EKL 3

8,0	6,5	8,0	6,5
OD	LS	OD	LS

max s [%]

## Entwurf gemäß VS III, Ausbau als anbaufreie Straße im Vorfeld bebauter Gebiete

8,0	8,0	8,0	8,0
OD	VS	OD	VS

max s [%]

Auf einer Länge von ca. 150 m beträgt die natürliche Geländeneigung ca. 9 %. Bei der Trassierung nach RAST mit max s= 8,0 % entsteht ein Einschnitt bis 1,20 m. Dem gegenüber steht bei Trassierung nach RAL mit max s= 6,5 % ein Einschnitt bis 4,00 m. In diesem Streckenabschnitt befindet sich bis zu einer Tiefe von ca. 1,40 m kiesige Auffülle sowie Hang- und Verwitterungslehm. Unmittelbar darunter steht verwittertes Festgestein (Granit) an. Die Trassierung der Längsneigung mit max. 6,5 % erfordert somit das Lösen von Boden der Bodenklasse 7. Des Weiteren befindet sich der Bemessungswasserspiegel (HGW) im betrachteten Bereich ca. 1,50 m unter Geländeoberkante. Umfangreiche Anlagen zur Oberflächen- und Planumsentwässerung sind die Folge. Jede Vertiefung des Planums durch eine Längsneigung < 8,0 % erzeugt unverhältnismäßig hohe Baukosten durch Eingriffe in den Fels, umfangreichen Aushub zur Herstellung des Einschnittes und Eingriffe in das Grundwasser.

### Kuppenhalbmesser.

Der Mindestkuppenhalbmesser beträgt in Abhängigkeit von dem gewählten Straßentyp/ der Entwurfsklasse 2.200 bzw. 5.000 m.

## Entwurf gemäß LS III, Ausbau nach EKL 3

250	5.000	250	5.000
OD	LS	OD	LS

*min HK [m]*

## Entwurf gemäß VS III, Ausbau als anbaufreie Straße im Vorfeld bebauter Gebiete

250	2.200	250	2.200
OD	VS	OD	VS

*min HK [m]*

Ca. 105 m westlich der Staatsgrenze befindet sich ein Geländehochpunkt. Der Wechsel der Längsgefälle von 6,0 % Steigung auf -3 % Gefälle kann geländenah mit einem Kuppenhalbmesser von 3.150 m ausgerundet werden. Die Vergrößerung des Kuppenhalbmessers auf 5.000 m führt zu einem Geländeeinschnitt von 3,0 m sowie einer Ausdehnung der Kuppe von ca. 75 m auf das Staatsgebiet der Tschechischen Republik. Die Ausdehnung der Kuppe über die Staatsgrenze hinaus bedingt wiederum tiefe Einschnitte auf tschechischen Gebiet, die dem geplanten bestandsnahen Ausbau auf tschechischer Seite entgegen stehen.

### Schwerverkehr:

Entsprechend der Aktualisierten Übersicht für Grenzübergänge und grenzüberschreitende Wanderwege im Freistaat Sachsen in die Tschechische Republik und in die Republik Polen einschließlich geplanter Änderungen / Ergänzungen, erstellt von der Landesdirektion Dresden, Ref. 34, mit Stand vom 29.12.2011 wurde am 02.10.2000 die Freigabe des Grenzüberganges Langburkersdorf/ Lobendava/ Lobendau für Kfz bis 7,5 t geplant.

Mit Schreiben vom 30.04.2008 (Az: 42D-3941.01/2-S 159) wurde dies seitens RP Dresden der Verwaltung in Ustí nad Labem bestätigt.

Dem entgegen steht das Schreiben des SMWA vom 14.12.2007 (Az.: 62-3941.50-2/S 159) an den Sächsischen Landtag, in dem von einer Freigabe der S 159 für Fahrzeuge bis 3,5 t die Rede ist.

Zu keiner Zeit wurde der Ausbau der S 159 in Langburkersdorf zur Freigabe für alle Fahrzeuge geplant.

Der Ausbau in den angebauten Streckenabschnitten ermöglicht eine maximale Fahrbahnbreite von 6,00 m mit beidseitig 1,50 m breiten Gehwegen. Die Herstellung des Querschnittes ist mit vertretbaren Eingriffen in die angrenzenden Einfriedungen und Zufahrten verbunden. Die Befahrung mit Schwerverkehr erfordert dagegen eine Mindestfahrbahnbreite von 6,50 m und zusätzlich Innenkurvenverbreiterungen von bis zu 1,50 m. Der Umfang der Eingriffe in die Grundstücke erhöht sich insbesondere in den Einschnittsbereichen der S 159 um ein Vielfaches.

Der Kreisverkehr am Knoten S 159/ Dorfstraße/ Bergstraße lässt keine regelmäßige Befahrung für Schwerverkehr zu. Die Vergrößerung der Außendurchmessers auf über 28 m sowie die Verbreiterungen der Ein- und Ausfahrten geht nicht ohne Eingriffe in die Gebäude Dorfstraße 2 oder Raupenbergstraße 18. Eines der Wohnhäuser müsste abgerissen werden.

Die Planung zum Ausbau der S 159 beruht auf einer Freigabe für Fahrzeuge bis 7,5 t. Die Bemessung des Kreisverkehrs sowie der weiteren Knotenpunkte erfolgte für Linienbus und 3-achsige Müllfahrzeuge mit Nachläufer.

### Fazit:

Die Entwurfsparameter nach RAL, EKL 3 sind bei einem Ausbau der S 159 auf bestehender Trasse hinsichtlich der Haltesichtweite für die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die Längsneigungen und Kuppenausrundungen unter wirtschaftlichen Aspekten nicht einzuhalten bzw.

führen zu unverhältnismäßig großen Eingriffen in die Bebauung, die Landschaft, den Untergrund und das Grundwasser.

Der Ausbau entsprechend RASt als anbaufreie Straße im Vorfeld bebauter Gebiete ist dagegen unter wirtschaftlichen Aspekten und dem schonenden Umgang mit natürlichen Ressourcen möglich. Die verkehrlichen Anforderungen werden bei einer Freigabe für Fahrzeuge bis 7,5 t erfüllt.

Die Freigabe für alle Fahrzeuge ohne Tonnagebegrenzung ist bei einem Ausbau der S 159 in Langburkersdorf nicht möglich und angesichts der Randbedingungen auch weder gewollt noch erforderlich.

Die vorliegende Ausführungsplanung für die Trasse auf dem Gebiet der Tschechischen Republik entspricht hinsichtlich der Linienführung in Grund- und Aufriss nach deutschen Richtlinien den Parametern der RASt (Radien 170-800 m, keine Klothoiden, Längsneigungen bis 7,5 %, Kuppenhalbmesser ab 2.500 m). Die zulässige Geschwindigkeit wird mit 90 km/h sowie Begrenzungen an Zufahrten und Waldwegen auf 70 km/h geplant. Nach deutschen Richtlinien gewährleisten die Trassierungselemente jedoch Haltesichtweiten für höchstens 70 km/h. Auch seitens der Tschechischen Republik ist eine Freigabe der Strecke nur für Fahrzeuge bis 7,5 t geplant. Die geplante Fahrbahnbreite beträgt 6,50 m.

Unter Berücksichtigung des oben Genannten bitten wir – auch unter Verweis auf unsere Abstimmung am 23.01.2014 mit Frau Opitz bei uns im Haus - um die Festlegung der endgültigen Planungsgrundlage hinsichtlich Straßentyp/ Entwurfsklasse.

Unseren Vorschlag fassen wir wie folgt zusammen:

Ausbau nach RASt als anbaufreie Straße im Vorfeld bebauter Gebiete (VS III) und Tonnagebegrenzung für die zugelassenen Fahrzeuge bis 7,5 t