

Ausweisung von Trassenkorridoren

1. Allgemein

Nach Auswertung der naturräumlichen und raumordnerischen Restriktionen und unter Beachtung der vorhandenen Siedlungen können relativ konfliktarme Trassenkorridore ausgewiesen werden. Als Trassenkorridore werden Räume bezeichnet, in denen innerhalb des Untersuchungsraums Linienvarianten für die Ortsumgehung S 159 Langburkersdorf entwickelt werden können.

Für die Planung einer Ortsumgehung zwischen Neustadt und dem Grenzübergang zur Tschechischen Republik sind grundlegend Varianten nördlich und südlich von Langburkersdorf möglich. Sowohl bei den Varianten nördlich als auch südlich von Langburkersdorf sind verschiedene Ausgangspunkte vom bestehenden Straßennetz denkbar. Dadurch entstehen jeweils 5 Trassenkorridore, die zum Teil miteinander kombiniert werden können. Durch die grundsätzlich unterschiedliche Lage der Varianten und der größeren Entfernung zu Langburkersdorf muss bei einigen Varianten vom bestehenden Grenzübergang abgewichen werden. Eine Verschiebung des Grenzübergangs schafft neue Möglichkeiten für die Entwicklung von Varianten auf deutscher Seite. Durch eine Verschiebung des Grenzübergangs wird jedoch die Möglichkeit der Durchführbarkeit nahezu ausgeschlossen, da an den betroffenen Stellen auf Tschechischer Seite kein Straßennetz vorhanden ist. Durch die Tschechische Republik wird ein Neubau von Straßen außerhalb der Trasse der 266 abgelehnt.

Unabhängig davon lassen sich Varianten entwickeln, die sich wegen ihrer Lage zu Langburkersdorf prinzipiell wie folgt untergliedern:

- Korridor NORD L
- Korridor SÜD L

Zusätzlich zur Lagebezeichnung NORD oder SÜD wird der Anfangsbuchstabe der betroffenen Ortschaft L = Langburkersdorf als Anhang beigefügt (z. B. nördlich Langburkersdorf „NORD L“).

Wegen der verschiedenen Ausgangs- und Zielpunkte und der Möglichkeit von Kombinationen an den Schnittpunkten der Trassenkorridore wird eine Einteilung in Teilabschnitte vorgenommen. Die Abschnitte werden zur besseren Unterscheidung durchlaufend nummeriert. Parallel verlaufende Untervarianten erhalten nach der Nummer zusätzlich den Anhang A oder B (z. B. SÜD L-2 A oder SÜD L-2 B).

Abschnittskombinationen (siehe auch Karte 4):

	Kombinationen
Korridore NORD	NORD L-1 = <i>Trassenvorschlag der Bürgerinitiative</i> NORD L-2/NORD L-3 A NORD L-2/NORD L-3 B NORD L-4/NORD L-5 A NORD L-4/NORD L-5 B
Korridore SÜD	SÜD L-1/SÜD L-2 A/SÜD L-3 SÜD L-1/SÜD L-2 B/SÜD L-3 SÜD L-4 A/SÜD L-5/SÜD L-3 SÜD L-4 B/SÜD L-5/SÜD L-3 SÜD L-6

2. 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-5 A und NORD L-4/NORD L-5 B mit prognostizierten 2.500 Kfz/24 h 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-3 A und NORD L-2/NORD L-3 B 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/24 h 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 1.500 Kfz/24 h 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/24 h 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 sind eine geringe Akzeptanz und eine sehr schlechte Verkehrswirksamkeit, so dass die Variante Süd L-6 aus den nachfolgenden Untersuchungen ausgeschlossen wurde.

Raumordnung/Objektplanung

Nicht alle Trassen erfüllen die raumordnerische Zielstellung zur Schaffung eines zusätzlichen Grenzübergangs zur Führung des vorwiegend regionalen Grenzverkehrs. Die Korridore NORD L-1, NORD L-2/NORD L-3 A, NORD L-2/NORD L-3 B 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 Tschechischen 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 Langburkersdorf, 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-5 B wird der Vorzug gegeben, da er eine kurze Verbindung zwischen Neustadt i. Sa. und Lobendava unter Nutzung des bestehenden Grenzübergangs 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-2 A (Querung von Gebäuden im Mischgebiet im Süden von Langburkersdorf) der Fall ist.

Wird jedoch gleichzeitig der Ausbau der vorhandenen S 159 betrachtet, 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-5 B 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-5 B den geringsten negativen Einfluss auf die Umwelt.

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

Wird der Ausbau der bestehenden S 159 in die Betrachtung mit einbezogen, würde dieser favorisiert werden, weil er keine neue Trassenführung benötigt und somit am besten die Potenziale von Wasser und Boden schützt. Weiterhin wären keine bestehenden Schutzgebiete durch den Ausbau beeinträchtigt. Arten und Biotope würden am wenigsten gestört.

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

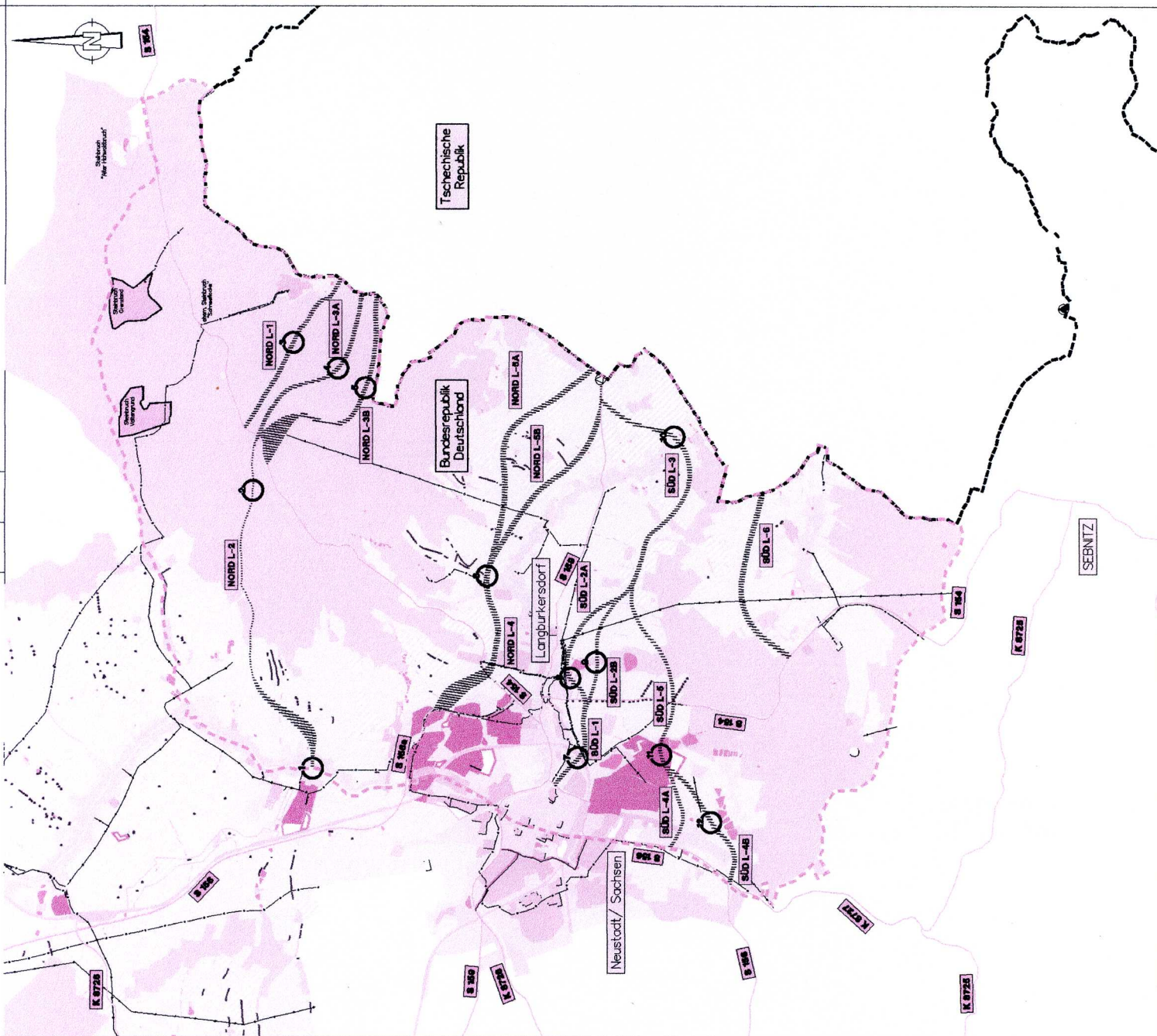
Ungeachtet dessen stellt sich bei Einbeziehung des Ausbaus der bestehenden S 159 durch Langburkersdorf, dieser als optimale Variante heraus. Zwar ist mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen von 2.000 Kfz/24 h innerhalb kurzer Abschnitte in der Ortslage Langburkersdorf zu rechnen, aber von raumordnerischer,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

Legende

- S 169 - Staats-, Bundes-, Kreisstraßen
- Grenzevertauf BRD - Tschechische Republik
- Grenze Untersuchungsraum
- vorhandener Grenzübergang
- geplanter Grenzübergang

Konfliktschwerpunkte

- Querung Überschwemmungsgebiet
- Querung SPA/ FFH/ LSG/ §26-Biotop
- Querung SPA/ LSG
- Querung SPA/ LSG/ §26-Biotop
- Querung LSG
- Ortsrandlage, Querung LSG/ §26-Biotop
- Bahnunterführung, Querung §26-Biotop
- Querung Gebäudebestand (Mischgebiet), Tangierung FFH/ §26-Biotop
- Querung FFH/ §26-Biotop
- Ortsrandlage, Querung §26-Biotop
- Querung Gebäudebestand (Gewerbe)/ FFH/ §26-Biotop
- Ortsrandlage, Tangierung §26-Biotop



<p>DELTA Planungsgesellschaft Ingenieurstr. 37, 04509 Delitzsch Tel. 03 42 82/39-0, Fax 39-19 e-Mail: info@delta-la-78.de</p>	bearbeitet 21.10.08	Datum 21.10.08	Zeichen
	gezeichnet 21.10.08	Datum 21.10.08	Maßstab
	geprüft 21.10.08, B. Müller	Datum 21.10.08, B. Müller	Maßstab
Freistaat Sachsen Straßenbauamt Meißen - Dresden		Umrissgröße Nr. Blatt Nr.	Zeichen
Ausweisung von Trassenkorridoren		Datum 	Zeichen
S 169 Ortsumgehung Langburkersdorf		Datum 	Zeichen
Konfliktschwerpunkte		Datum 	Zeichen
Maßstab: 1:25000		Datum 	Zeichen
Aufgen. v. Meißen-Dresden Meißen,		Datum 	Zeichen