

3 Trassenkorridore

3.1 Beschreibung der Trassenkorridore

3.1.1 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 Untersuchungsraumes 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 Grenzüberganges schafft neue Möglichkeiten für die Entwicklung von Varianten auf deutscher Seite. Durch eine Verschiebung des Grenzüberganges 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-2A oder SÜD L-2B).

Abschnittskombinationen:

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

Tabelle 4: Abschnittskombinationen

3.1.2 Korridore nördlich Langburkersdorf

Korridor NORD L-1

basierend auf Vorschlag der Bürgerinitiative von Langburkersdorf

Verlauf: Beginn an der S 154 westlich Heilstätte Hohwald – Ausbau der vorhandenen Zufahrtsstraße „Zeugweg“ bis zur Heilstätte Hohwald – Neubau auf der Trasse des vorhandenen Forstweges südlich der Heilstätte Hohwald – Errichtung eines neuen Grenzübergangs zur Tschechischen Republik

Länge: Gesamtlänge: 1.780 m
 Neubaustrecke: 650 m
 Ausbaustrecke: 1.130 m

Korridor NORD L-2 / NORD L-3A

Verlauf: Beginn an der Hauptstraße Berthelsdorf, ehemalige S 156 (nimmt Verkehr aus Richtung Westen von S 156neu OU Berthelsdorf auf, Querung Gewerbegebiet) – Neubau östlich Berthelsdorf bis „Seifweg“ – Neubau auf Trasse des vorhandenen Wirtschaftsweges „Seifweg“ - Querung der S 154

Neubau unter Nutzung der vorhandenen Trasse des Forstweges „Lindbornweg“ westlich bis südlich Heilstätte Hohwald – Errichtung eines neuen Grenzübergangs zur Tschechischen Republik

Länge: Gesamtlänge: 5.540 m
 Neubaustrecke: 5.540 m
 Ausbaustrecke: -

Korridor NORD L-2 / NORD L-3B

Verlauf: Beginn an der Hauptstraße Berthelsdorf, ehemalige S 156 (nimmt Verkehr aus Richtung Westen von S 156neu OU Berthelsdorf auf, Querung Gewerbegebiet) – Neubau östlich Berthelsdorf bis „Seifweg“ – Neubau auf Trasse des vorhandenen Wirtschaftsweges „Seifweg“ – Querung der S 154

Neubau unter Nutzung der vorhandenen Trasse des Forstweges „Hängeweg“ und sonstiger Forstwege, mit größerem Abstand südlich zur Heilstätte Hohwald – Errichtung eines Grenzüberganges zur Tschechischen Republik

Länge: Gesamtlänge: 5.990 m
Neubaustrecke: 5.990 m
Ausbaustrecke: -

Korridor NORD L-4 / NORD L-5A

Verlauf: Beginn an S 156a, östliche Ortsumgehung Neustadt – Neubau zwischen S 156a und S 154 – Querung der S 154 zwischen Bergschlösschen und Langburkersdorf – Neubau nördlich Langburkersdorf, vorbei am Mühlberg, Verschwenkung nördlich in Richtung Lexberg – Errichtung eines Grenzüberganges zur Tschechischen Republik, östlich Langburkersdorf

Länge: Gesamtlänge: 4.150 m
Neubaustrecke: 4.150 m
Ausbaustrecke: -

Korridor NORD L-4 / NORD L-5B

Verlauf: Beginn an S 156a, östliche Ortsumgehung Neustadt – Neubau zwischen S 156a und S 154 – Querung der S 154 zwischen Bergschlösschen und Langburkersdorf – Neubau nördlich Langburkersdorf, vorbei am Mühlberg, Trassierung mit ca. 100 bis 150 m Abstand zur vorhandenen Bebauung – Ausbau der S 159 östlich Langburkersdorf auf vorhandener Trasse – Nutzung des vorhandenen Grenzüberganges zur Tschechischen Republik

Länge: Gesamtlänge: 3.950 m
Neubaustrecke: 3.550 m
Ausbaustrecke: 400 m

3.1.3 Korridore südlich Langburkersdorf

Korridor SÜD L-1 / SÜD L-2A / SÜD L-3

Verlauf: Beginn an S 156 östlich des Stadtkerns von Neustadt – Neubau in östliche Richtung, südlich Langburkersdorfer Bach – Unterquerung der vorhandenen Bahnlinie Neustadt-Neukirch/Lausitz – Querung der S 154 südlich Langburkersdorf – Neubau mit Trassierung zwischen Inselteich und Langburkersdorf, Verschwenkung Richtung Süden mit Parallelführung ca. 600 m südlich der vorhandenen S 159 – Querung Dorfstraße östlich Langburkersdorf – Nutzung des vorhandenen Grenzüberganges zur Tschechischen Republik.

Länge: Gesamtlänge: 5.175 m
Neubaustrecke: 4.875 m
Ausbaustrecke: 300 m

Korridor SÜD L-1 / SÜD L-2B / SÜD L-3

Verlauf: Beginn an S 156 östlich des Stadtkerns von Neustadt – Neubau in östliche Richtung, südlich Langburkersdorfer Bach - Unterquerung der vorhandenen Bahnlinie Neustadt-Neukirch/Lausitz - Querung der S 154 südlich Langburkersdorf – Neubau südlich des Inselteichs und südlich von Langburkersdorf, Verschwenkung Richtung Süden mit Parallelführung ca. 600 m südlich der vorhandenen S 159 – Querung Dorfstraße östlich Langburkersdorf – Nutzung des vorhandenen Grenzüberganges zur Tschechischen Republik

Länge: Gesamtlänge: 5.075 m
Neubaustrecke: 4.775 m
Ausbaustrecke: 300 m

Korridor SÜD L-4A / SÜD L-5 / SÜD L-3

Verlauf: Beginn an der S 156 im Süden von Neustadt – Neubau in östliche Richtung zwischen zwei Siedlungsflächen, im weiteren Verlauf Trassierung nördlich des Hirtenberges, Querung des vorhandenen Gewerbegebietes südlich Neustadt – Querung der S 154 südlich Langburkersdorf – Neubau südlich des Treibteiches und nördlich Döringsberg – Querung Dorfstraße östlich Langburkersdorf - Nutzung des vorhandenen Grenzüberganges zur Tschechischen Republik

Länge: Gesamtlänge: 5.600 m
Neubaustrecke: 5.300 m
Ausbaustrecke: 300 m

Korridor SÜD L-4B / SÜD L-5 / SÜD L-3

Verlauf: Beginn an der S 156 im Süden von Neustadt am Abzweig zur K 8727 – Neubau in östliche Richtung mit Verlauf südlich des Hirtenberges und nördlich der vorhandenen Teichgruppe, Querung des vorhandenen Gewerbegebietes südlich Neustadt – Querung der S 154 südlich Langburkersdorf – Neubau südlich des Treibteiches und nördlich Döringsberg – Querung Dorfstraße östlich Langburkersdorf – Nutzung des vorhandenen Grenzüberganges zur Tschechischen Republik

Länge: Gesamtlänge: 6.200 m
Neubaustrecke: 5.900 m
Ausbaustrecke: 300 m

Korridor SÜD L-6

Verlauf: Beginn an der S 154 westlich Rugiswalde – Neubau in nordöstliche Richtung mit Verlauf südöstlich des Knoffenberges – Querung Feldweg Lindenweg – Neubau nördlich Rugiswalde mit Abstand von mind. 250 m zum vorhandenen Wohngebiet – Errichtung eines Grenzübergangs zur Tschechischen Republik, nördlich Rugiswalde

Länge: Gesamtlänge: 1.875 m
Neubaustrecke: 1.875 m
Ausbaustrecke: -

3.2 Verkehrsplanerische Bewertung der Trassenkorridore

Die folgende verkehrsplanerische Bewertung der Trassenkorridore wurde auf Grundlage der Verkehrsplanerischen/ -technischen Untersuchung der PTV AG mit Stand vom 30.07.2008 durchgeführt.

Die verkehrsplanerische Untersuchung untergliedert sich in die Planfälle 1 und 2. Im Planfall 1 werden die Auswirkungen infolge der Öffnung des Grenzüberganges Langburkersdorf bei Nutzung der bestehenden Trasse der S 159 aufgezeigt. Die bei Planfall 2 vorgenommenen Untersuchungen beziehen sich auf den Bau einer Ortsumgehung nördlich oder südlich von Langburkersdorf im Zusammenhang mit der Öffnung des vorhandenen Grenzüberganges Langburkersdorf. Für die weiter nördlich und südlich verlaufenden Trassenkorridore, die eine Verschiebung des Grenzüberganges vorsehen, wurde eine verbale Bewertung der Verkehrswirksamkeit vorgenommen.

Planfall 1 – Ausbau der S 159 auf bestehender Trasse nach Öffnung des Grenzüberganges Langburkersdorf:

Mit dem Ausbau der S 159 auf bestehender Trasse wird eine leistungsfähige Verbindung für den grenzüberschreitenden regionalen und überregionalen Verkehr hergestellt. Die bestehende Ortsdurchfahrt Langburkersdorf wird durch die Grenzöffnung jedoch zusätzlich mit Verkehr belastet. Um Aussagen über den Anteil des zu erwartenden Schwerverkehrs zu erhalten, wurden in den Planfällen 1.2 und 1.3 die Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung mit Beschränkung auf Fahrzeuge bis 7,5 t und auf Fahrzeuge bis 3,5 t untersucht. Die Variante 1.1 sieht eine Öffnung des Grenzüberganges ohne Tonnagebeschränkung vor. Resultierend aus den ermittelten Verkehrszahlen kann festgestellt werden, dass der Schwerverkehr mit einem Anteil von maximal 5 % nicht ausschlaggebend für die Verkehrsbelastung ist. Die Verkehrszunahme auf der S 159 zwischen Neustadt i. Sa. und Lobendava wurde unabhängig vom Anteil des Schwerverkehrs mit 2.000 Kfz/24h ermittelt. Eine mit 500 Kfz/24h geringe Verkehrszunahme wurde für die S 159 für die Ortslage Neustadt westlich der S 154 und für die Ortsumgehung S 156a östlich Neustadt ermittelt. Geringfügige Entlastungen sind auf der S 154 südöstlich und nordöstlich von Neustadt infolge von Verkehrsverlagerungen von den benachbarten Grenzübergängen Sohland a. d. Spree und Sebnitz zu erwarten.

Planfall 2 – Bau von Ortsumgehungen nördlich bzw. südlich von Langburkersdorf

Die Planfälle 2.1 und 2.2 beschreiben die sich entwickelnden Verkehrsströme nach Öffnung des Grenzüberganges zur Tschechischen Republik und nach Bau einer Ortsumgehung nördlich von Langburkersdorf auf der Trasse des Korridors NORD L-4/ NORD L-5B. Diese Variante erzielt die höchste Verkehrswirksamkeit. Dies bedeutet, dass mit zu erwartenden 2.500 Kfz/24h der beste verkehrliche Nutzen und die höchste Akzeptanz erzielt wird. Der Bau der Ortsumgehung im beschriebenen Korridor führt zu einer Verkehrszunahme auf der S 156a nordöstlich von Neustadt und auf der S 159 westlich von Neustadt. Zu einer geringfügigen Entlastung kommt es auf der S 154 südöstlich und nordöstlich von Neustadt und auf der S 159 zwischen Stadtkern Neustadt und S 154. Auf der bestehenden S 159, Ortsdurchfahrt Langburkersdorf, östlich der S 154 erfolgt keine Änderung der Verkehrsstärke.

Die gleiche Entwicklung der Verkehrsströme ist für den Trassenkorridor NORD L-4/ NORD L-5A zu erwarten, da die geringfügige Abweichung in der Linienführung nicht ausschlaggebend für die Verkehrsentwicklung ist.

Der Planfall 2.3 betrachtet die Entwicklung der Verkehrsströme nach Bau einer Ortsumgehung südlich von Langburkersdorf auf der Trasse des Korridors SÜD L-4B/ SÜD L-5/ SÜD L-3. Die Verkehrswirksamkeit ist bei einer zu erwartenden Verkehrsbelastung von 2.000 Kfz/24h mit

dem Ausbau der S 159 auf bestehender Trasse gleich zu setzen. Ein zusätzlicher verkehrlicher Nutzen kann durch den Bau der Ortsumgehung südlich Langburkersdorf nicht ermittelt werden. Eine Erhöhung der Verkehrsbelastung um jeweils 1.500 Kfz/24h ist jedoch auf der S 156 südwestlich von Neustadt und insbesondere auf der S 154 südlich Langburkersdorf (Sebnitzer Straße) zu verzeichnen. Eine Veränderung der Verkehrsstärke innerhalb von Langburkersdorf, östlich der S 154, erfolgt nicht.

Mit diesem Planfall vergleichbar sind die zu erwartenden Verkehrsströme für die Trassenkorridore SÜD L-4A/ SÜD L-5/ SÜD L-3, SÜD L-1/ SÜD L-2A/ SÜD L-3 und SÜD L-1/ SÜD L-2A/ SÜD L-3.

Eine geringere Verkehrswirksamkeit und Akzeptanz gegenüber den zuvor beschriebenen Planfällen wird für die Trassenkorridore NORD L-1, NORD L-2/ NORD L-3A und NORD L-2/ NORD L-3B beschrieben. Der grenzüberschreitende Verkehr setzt sich hauptsächlich aus regionalen Verkehren der Stadt Neustadt i. Sa. und von der S 159 aus Richtung Stolpen zusammen. Durch die deutlich größere Streckenlänge der Korridore zwischen Neustadt i. Sa. und Lobendava entstehen für den Verkehr in die Tschechische Republik erhebliche Umwege mit längerer Fahrzeit. Dies betrifft vor allem den Verkehr aus nördlicher und westlicher Richtung. Die Verkehrswirksamkeit ist gegenüber den Planfällen 1 und 2 als schlechter zu bewerten.

Für den Trassenkorridor Süd L-6 liegt ebenfalls eine qualitative Einschätzung vor. Durch die ortsferne Linienführung des Korridors über Rugiswalde ergeben sich speziell für die Verkehrsströme aus Richtung Norden und Westen deutliche Umwege für Fahrten in die Tschechische Republik gegenüber den ortsnahen Varianten. Durch die Umwege verlängert sich die Fahrzeit. Für diese Trasse ist keine Akzeptanz seitens der Verkehrsteilnehmer zu erwarten. Daraus ergibt sich keine Verkehrswirksamkeit für den Korridor. Das führt dazu, dass er aus den nachfolgenden Betrachtungen ausgeschlossen wird und nicht weiter untersucht wird. Der Bau einer Ortsumgehung ohne verkehrlichen Nutzen ist aus wirtschaftlicher und vor allem aus ökologischer Sicht nicht vertretbar.

Aus verkehrsplanerischer Sicht werden die Korridore NORD L-4/ NORD L-5A und NORD L-4/ NORD L-5B, Ortsumgehung unmittelbar nördlich Langburkersdorf, empfohlen. Diese Varianten ziehen die meisten Verkehrsströme auf sich und besitzen eine relativ kurze Wegstrecke mit kurzer Fahrzeit. Diese Bedingungen führen zur besten Verkehrswirksamkeit und Akzeptanz der betrachteten Varianten.

3.3 Objektplanerische, Raumordnerische Bewertung der Trassenkorridore

3.3.1 Korridore nördlich Langburkersdorf

Korridor NORD L-1

Vorteile:

Die mit 1.780 m vergleichbar kurze Neubaustrecke und die Nutzung der vorhandenen Trasse zur Heilstätte Hohwald (Ausbau auf 1.130 m Länge) sind für diesen Trassenkorridor als günstig zu bewerten.

Nachteile:

Negativ ist die Verlagerung des Verkehrs der S 159 auf die S 154 auf einer Länge von 4.150 m. Auf diesem Streckenabschnitt sind starke Anstiege/ Gefälle von mehr als 6 % zu verzeichnen, was sich sehr ungünstig auf die erreichbare Geschwindigkeit, den Energieverbrauch und die Emissionsentwicklung auswirkt. Gleiches gilt für den auszubauenden Abschnitt der Zufahrt zur Heilstätte Hohwald. Hier befinden sich im Bestand starke Anstiege/ Gefälle von mehr als 8 %. Im Zuge des Ausbaus müssen diese Steilstrecken entfernt werden, da Neigungen von mehr als 6,0 % für eine angestrebte Geschwindigkeit von 80 km/h nicht zulässig sind. Durch den erforderlichen Höhenausgleich werden umfangreiche Eingriffe in die Landschaft notwendig. Dies gilt gleichfalls für den auszubauenden Abschnitt des vorhandenen Forstweges bis zur tschechischen Grenze, bei dem im Bestand starke Anstiege/ Gefälle von mehr als 10 % vorhanden sind.

Durch die Annäherung der Trasse an die Heilstätte Hohwald bis auf 120 m ist mit einem Anstieg der Lärmbelastung für die Heilstätte zu rechnen.

Als sehr nachteilig sind die Verschiebung des Grenzüberganges um ca. 3 km in Richtung Norden und die fehlende Anbindung auf der Seite der Tschechischen Republik zu beurteilen. Durch die Tschechische Republik müssten zwischen Grenze und vorhandenem Straßennetz mindestens 1.800 m Neubaustrecke realisiert werden. Eine Neubauplanung wird jedoch durch die Tschechische Republik ausgeschlossen. Zudem wäre nach einer Ortsbesichtigung des vorhandenen Straßennetzes ein Ausbau der vorhandenen 267 bis nach Lobendava auf ca. 2.000 m Länge erforderlich. Durch die Verschiebung des Grenzüberganges nach Norden reduziert sich der Abstand zum vorhandenen Grenzübergang Sohland, was zu einer Reduzierung der Akzeptanz und der Verkehrswirksamkeit führt.

Korridor NORD L-2 / NORD L-3A

Vorteile:

Der große Abstand zur vorhandenen Bebauung ist als günstig im Bezug auf verkehrsbedingt entstehende Lärm- und Schadstoffbelastungen für die vorhandene Bebauung zu sehen.

Nachteile:

Die Anbindung der geplanten S 159, Ortsumgehung Langburkersdorf an die S 156neu in Berthelsdorf unter Nutzung des vorhandenen Straßennetzes (Am Fuchsberg), Zufahrt Gewerbegebiet, ist als nachteilig zu beurteilen. Grund hierfür ist die Querung der ehemaligen S 156 (Hauptstraße) in Berthelsdorf. Es ist absehbar, dass sich der Quell- und Zielverkehr aus Richtung Neustadt wegen des kürzeren Weges auf die ehemalige S 156 (Hauptstraße) verlagert. Dies führt zu einer unerwünschten Verkehrsverlagerung von der neuen S 156 - Ortsumgehung Berthelsdorf, auf die alte Ortsdurchfahrt mit Erhöhung der Lärm- und

Schadstoffbelastung für die Anwohner von Berthelsdorf. Der Verkehr aus Richtung Stollberg wird voraussichtlich die bisherige S 159 nördlich von Neustadt und nachfolgend die S 154 nutzen, was zu einer ungewollten Entlastung der Ortsumgehung S 159 im Abschnitt NORD L-2 führt.

Weiterhin ist die hohe Anzahl der zu errichtenden Brückenbauwerke im Abschnitt NORD L-3A nachteilig, da die geplante Trasse zahlreiche Quellzuflüsse (Bäche) des Heimichbachs quert.

Ebenfalls negativ zu beurteilen ist die Verschiebung des Grenzüberganges um ca. 2,5 km nach Norden und die fehlende Anbindung auf der Seite der Tschechischen Republik. Durch die Tschechische Republik müssten zwischen Grenze und vorhandenem Straßennetz mindestens 2.300 m Neubaustrecke realisiert werden. Eine Neubauplanung wird jedoch durch die Tschechische Republik ausgeschlossen. Zusätzlich wäre ein Ausbau der vorhandenen 267 bis nach Lobendava auf ca. 1.500 m Länge erforderlich. Die Verschiebung des Grenzüberganges um ca. 2,5 km nach Norden führt infolge des geringeren Abstandes zum Grenzübergang Sohland zu einer geringer Verkehrswirksamkeit und Akzeptanz der Trasse.

Korridor NORD L-2 / NORD L-3B

Vorteile:

Bei dieser Variante gelten die gleichen Vorteile wie bei der zuvor beschriebenen Variante.

Nachteile:

Für den Abschnitt NORD L-2 bestehen durch die Anbindung der geplanten S 159, Ortsumgehung Langburkersdorf an die S 156neu in Berthelsdorf im Bezug auf absehbare Verkehrsverlagerungen die gleichen Nachteile wie zuvor beschrieben.

Wie bei Korridor NORD L-2/ NORD L-3A ist der bedeutendste Nachteil die Verschiebung des Grenzüberganges um ca. 2,5 km nach Norden und die fehlende Anbindung auf der Seite der Tschechischen Republik. Durch die Tschechische Republik müssten zwischen Grenze und vorhandenem Straßennetz mindestens 2.200 m Neubaustrecke realisiert werden. Eine Neubauplanung wird jedoch durch die Tschechische Republik ausgeschlossen. Zusätzlich wäre ein Ausbau der vorhandenen 267 bis nach Lobendava auf ca. 1.500 m Länge erforderlich. Die Verschiebung des Grenzüberganges nach Norden wirkt sich wie bei der zuvor beschriebenen Variante negativ auf die Verkehrswirksamkeit aus.

Für den Abschnitt NORD L-3B bestehen aus objektplanerischer Sicht keine weiteren Nachteile.

Korridor NORD L-4 / NORD L-5A

Vorteile:

Positiv zu bewerten ist die gute Anbindung der geplanten S 159, Ortsumgehung Langburkersdorf an die bestehende S 156, Ortsumgehung Neustadt. Die ortsnahe Führung der Ortsumgehung nördlich von Langburkersdorf reduziert die Gesamtlänge für die Verbindung Neustadt – Lobendava, reduziert somit die Fahrzeit und erhöht die Akzeptanz für die Nutzung. Durch nördliche Verschwenkung der geplanten Ortsumgehung im Abschnitt 5A in Richtung Lexberg wird der Abstand zur vorhandenen Bebauung von Langburkersdorf vergrößert, was zu einer Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung für die Anwohner gegenüber einer ortsnahen Variante führt. Unmittelbar am Grenzübergang schwenkt der Trassenkorridor auf die bestehende Straße 266 und besitzt somit Anschluss an das Verkehrswegenetz der Tschechischen Republik.

Nachteile:

Die geplante Ortsumgehung quert im Abschnitt NORD L-4 die vorhandene S 154 und durchschneidet nachfolgend das vorhandene Wohngebiet im nördlichen Teil von Langburkersdorf. Ein zukünftiges Zusammenwachsen des Wohngebietes wird durch den Neubau der Ortsumgehung verhindert. Mit einer Erhöhung der Lärm- und Schadstoffbelastung ist für das Wohngebiet ebenfalls zu rechnen. Dies gilt insbesondere für den Teil des Wohngebietes, das schon durch die bestehende S 154 beeinträchtigt ist. Eine Erhöhung der Lärm- und Schadstoffbelastung ist ebenfalls für das Wohngebiet am Mühlberg zu erwarten, da sich dort die geplante Ortsumgehung, bedingt durch den Geländeanstieg, bis auf weniger als 20 m der Bebauung nähert.

Nachteilig für den Abschnitt NORD L-5A ist der erforderliche starke Anstieg/ Gefälle in der Trassenführung, der infolge der Annäherung an den Lexberg entsteht. Starke Anstiege wirken sich negativ auf den Energieverbrauch und die Emissionsentwicklung aus.

Korridor NORD L-4 / NORD L-5B

Vorteile:

Wie bei Korridor NORD L-4/ NORD L-5A ist die gute Anbindung der geplanten S 159, Ortsumgehung Langburkersdorf an die bestehende S 156, Ortsumgehung Neustadt als positiv zu bewerten. Die ortsnahe Führung der Ortsumgehung nördlich von Langburkersdorf reduziert die Gesamtlänge für die Verbindung Neustadt – Lobendava, reduziert gleichzeitig die Fahrzeit und erhöht die Akzeptanz für die Nutzung. Durch die ortsnahe Linienführung im Abschnitt NORD L-5B werden steile Anstiege/ Gefälle vermieden. Eine Nutzung der vorhandenen Trasse der S 159 ist östlich von Langburkersdorf möglich.

Hervorzuheben ist die Nutzung des bestehenden Grenzüberganges zur Tschechischen Republik. Eine Anbindung an das vorhandene Verkehrswegesnetz auf der Seite der Tschechischen Republik ist somit gegeben.

Nachteile:

Für die gewählte Linienführung dieses Korridors ergeben sich für den Abschnitt NORD L-4 die gleichen Nachteile wie für die zuvor beschriebene Variante. Infolge der Durchschneidung des vorhandenen Wohngebietes durch die geplante Ortsumgehung S 159 wird ein zukünftiges Zusammenwachsen des Wohngebietes verhindert. Mit einer Erhöhung der Lärm- und Schadstoffbelastung für das Wohngebiet ist zu rechnen. Dies gilt insbesondere für den Teil des Wohngebietes, das schon durch die bestehende S 154 beeinträchtigt ist. Eine Erhöhung der Lärm- und Schadstoffbelastung ist ebenfalls für das Wohngebiet am Mühlberg zu erwarten, da sich dort die geplante Ortsumgehung bedingt durch den Geländeanstieg bis auf weniger als 20 m der Bebauung nähert.

3.3.2 Korridore südlich Langburkersdorf

Korridor SÜD L-1 / SÜD L-2A / SÜD L-3

Vorteile:

Vorteilhaft für diese Variante ist die gute Anbindung an die S 156 in Neustadt. Durch die räumliche Nähe zur vorhandenen S 159 ist von einer großen Akzeptanz für den regionalen grenzüberschreitenden Verkehr auszugehen. Ebenfalls sehr positiv ist die Nutzung des bestehenden Grenzüberganges zur Tschechischen Republik mit Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz. Durch die Beibehaltung der Lage des Grenzüberganges wird ein ausgewogener

Abstand zu den benachbarten Grenzübergängen Sohland und Sebnitz erzielt und die Verkehrswirksamkeit erhöht.

Nachteile:

Mit einer Erhöhung der verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffbelastung ist in den Wohngebieten der Stadt Neustadt im Bereich der Anbindung der geplanten Ortsumgehung der S 159 an die vorhandene S 156 zu rechnen.

Östlich des Stadtkerns wird die Unterquerung der vorhandenen Eisenbahnlinie Neustadt – Neukirch/Lausitz notwendig. Das erfordert einen erhöhten Aufwand für den Bau der Ortsumgehung im Bezug auf die Errichtung eines Brückenbauwerkes und dem erforderlichen Eingriff in die Landschaft für den Bau von Rampen.

Im Abschnitt SÜD L-2A wird durch die ortsnahe Linienführung nördlich des Inselteiches der Eingriff in das vorhandene Mischgebiet erforderlich. Der Eingriff erfordert den Abriss von Wirtschaftsgebäuden westlich des Inselteiches. Mit dem Bau der Ortsumgehung kann die im Flächennutzungsplan vorgesehene Errichtung einer Sondernutzungsfläche westlich des Inselteiches nicht umgesetzt werden. Durch den ebenfalls geringen Abstand zur vorhandenen Bebauung ist für die Anwohner im südlichen Mischgebiet von Langburkersdorf mit einer verkehrsbedingten Erhöhung der Lärm- und Schadstoffbelastung zu rechnen.

Im Abschnitt SÜD L-3 steigt das Gelände nördlich des Döringsberges stark an. Damit verbunden ist die Herstellung von tiefen Einschnitten zur Einhaltung der maximal zulässigen Steigung.

Korridor SÜD L-1 / SÜD L-2B / SÜD L-3

Vorteile:

Wie bei der vorherigen Variante bereits beschrieben, besteht eine gute Anbindung der geplanten Ortsumgehung an die S 156 in Neustadt. Durch die räumliche Nähe zur vorhandenen S 159 und die Beibehaltung des Abstandes zu den benachbarten Grenzübergängen ist von einer großen Akzeptanz für den regionalen grenzüberschreitenden Verkehr auszugehen. Durch die Linienführung südlich des Inselteiches wird ein größerer Abstand zur vorhandenen Bebauung von Langburkersdorf erzielt. Es wird kein Eingriff in vorhandene Bebauung notwendig. Ebenfalls sehr positiv ist die Nutzung des bestehenden Grenzüberganges zur Tschechischen Republik mit Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz.

Nachteile:

Mit einer Erhöhung der verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffbelastung ist in den Wohngebieten der Stadt Neustadt im Bereich der Anbindung der geplanten Ortsumgehung der S 159 an die vorhandene S 156 zu rechnen.

Östlich des Stadtkerns wird die Unterquerung der vorhandenen Eisenbahnlinie Neustadt – Neukirch/Lausitz notwendig. Diese erfordert einen erhöhten Aufwand für den Bau der Ortsumgehung im Bezug auf die Errichtung eines Brückenbauwerkes und dem erforderlichen Eingriff in die Landschaft.

Im Abschnitt SÜD L-3 steigt das Gelände nördlich des Döringsberges stark an. Damit verbunden ist die Herstellung von tiefen Einschnitten zur Einhaltung der maximal zulässigen Steigung.

Korridor SÜD L-4A / SÜD L-5 / SÜD L-3

Vorteile:

Bei der Linienführung dieses Korridors ist der große Abstand zur Bebauung von Langburkersdorf von Vorteil. Infolge der großräumigen Umfahrung kommt es durch den Bau der S 159, Ortsumgehung zu keiner Erhöhung der Lärm- und Schadstoffbelastung für die Anwohner von Langburkersdorf. Die Nutzung des bestehenden Grenzüberganges zur Tschechischen Republik mit Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz ist von maßgeblicher Bedeutung. Der Abstand zu den benachbarten Grenzübergängen Sohland und Sebnitz bleibt erhalten, so dass eine hohe Verkehrswirksamkeit für den Grenzübergang Langburkersdorf erreicht und eine Verlagerung des Verkehrs auf benachbarte Grenzübergänge vermieden wird.

Nachteile:

Im Süden von Neustadt wird durch die Anbindung der geplanten Ortsumgehung an die S 156 das bestehende Wohngebiet durchschnitten. Der geringe Abstand zur Wohnbebauung hat verkehrsbedingt eine Erhöhung der Lärm- und Schadstoffbelastung für die Anwohner des Wohngebietes zur Folge.

Im weiteren Verlauf durchquert der Korridor im Abschnitt SÜD L-4A das geplante und vorhandene Gewerbegebiet „Industrie- und Gewerbepark Neustadt/ Langburkersdorf“. Für den Bau der Ortsumgehung müssen hier bestehende Industriebauten abgerissen werden. Der Abriss von Gebäuden, die Teilung des Gewerbegebietes und die damit verbundene Reduzierung der Fläche wirken sich negativ auf die Entwicklung des Gewerbegebietes aus.

Im Abschnitt SÜD L-4A steigt das Gelände nördlich des Hirtenberges stark an. Gleiches gilt für den Abschnitt SÜD L-3 im Bereich des Döringsberges. Damit verbunden ist die Herstellung von tiefen Einschnitten zur Einhaltung der maximal zulässigen Steigung.

Korridor SÜD L-4B / SÜD L-5 / SÜD L-3

Vorteile:

Vorteile ergeben sich für die Linienführung dieses Korridors durch den großen Abstand zur bestehenden Bebauung von Langburkersdorf. Eine Steigerung der verkehrsbedingten Immissionsbelastung wird für Langburkersdorf vermieden.

Günstig ist auch die Nutzung des vorhandenen Grenzüberganges östlich von Langburkersdorf mit Anschluss an das vorhandene Straßennetz der Tschechischen Republik. Die Beibehaltung der Abstände zu den benachbarten Grenzübergängen wirkt sich gleichermaßen positiv auf die Akzeptanz und Verkehrswirksamkeit aus wie bei der zuvor beschriebenen Variante.

Nachteile:

Als nachteilig ist der geringe Abstand des Korridors zum vorhandenen Wohngebiet im Süden von Neustadt zu bewerten. Der Abstand beträgt hier weniger als 10 m. Der Neubau der S 159, Ortsumgehung Langburkersdorf führt hier zu einer Erhöhung der Lärm- und Schadstoffbelastung.

Wie bereits für den Abschnitt SÜD L-4A beschrieben durchquert der Korridor des Abschnittes SÜD L-4B ebenfalls das geplante und vorhandene Gewerbegebiet „Industrie- und Gewerbepark Neustadt/ Langburkersdorf“. Für den Bau der Ortsumgehung müssen hier im gleichen Maße bestehende Industriebauten abgerissen werden. Der Abriss von Gebäuden, die Teilung des Gewerbegebietes und die damit verbundene Reduzierung der Fläche wirken sich negativ auf die Entwicklung des Gewerbegebietes aus.

Im Abschnitt SÜD L-4B steigt das Gelände südlich des Hirtenberges stark an. Gleiches gilt für den Abschnitt SÜD L-3 im Bereich des Döringsberges. Damit verbunden ist die Herstellung von tiefen Einschnitten zur Einhaltung der maximal zulässigen Steigung.

3.3.3 Zusammenfassende Bewertung aus objektplanerischer Sicht

Vorzugsvariante: Korridor NORD L-4 / NORD L-5B

Begründung:

Dem Korridor, bestehend aus den Abschnitten NORD L-4/ NORD L-5B, ist aus objektplanerischer Sicht der Vorrang zu geben.

Mit der Führung des Korridors unmittelbar nördlich von Langburkersdorf wird eine kurze Verbindung zwischen Neustadt i. Sa. und Lobendava unter Nutzung des vorhandenen Grenzüberganges hergestellt. Durch die ortsnahe Lage und die günstige Anbindung an die bestehende Ortsumgehung von Neustadt wird das Ziel einer leistungsfähigen Straßenverbindung für den überregionalen und überwiegend regionalen grenzüberschreitenden Verkehr erreicht. Hiervon profitieren sowohl die Stadt Neustadt als auch Langburkersdorf.

Östlich von Langburkersdorf ist auf einem kurzen Abschnitt die Verwendung der vorhandenen Trasse möglich. Dies reduziert den Aufwand für den Neubau. Nur durch die generelle Beibehaltung der Lage des Grenzüberganges wird ein Anschluss an das Verkehrswegenetz der Tschechischen Republik möglich, da seitens der Tschechischen Republik ausschließlich ein Ausbau der Verbindung Grenzübergang Langburkersdorf – Lobendava auf der bestehenden Trasse der Straße 266 vorgesehen ist. Ein weiterer Vorteil der Beibehaltung des Standortes des Grenzüberganges ist die Erhaltung der etwa gleich großen Abstände zu den vorhandenen Grenzübergängen. Dies erhöht die Akzeptanz und die Verkehrswirksamkeit für diese Trasse und den Grenzübergang.

Die harmonische und ortsnahe Linienführung des Korridors lässt den Bau der Ortsumgehung mit geringen Steigungen zu. Dies wirkt sich günstig auf den Energieverbrauch und die verkehrsbedingten Emissionen aus.

Ein weiterer Vorteil ist die Vermeidung von Eingriffen in bestehende Baugebiete oder in ausgewiesene Bau- und Gewerbegebiete.

Im Vergleich zu einem Ausbau der S 159 auf bestehender Trasse bietet jedoch keiner der Korridore Vorteile. Sowohl bei einem Ausbau als auch bei der Vorzugsvariante kommt es zur verkehrsbedingten Erhöhung der Immissionsbelastung in den Wohn- und Mischgebieten von Langburkersdorf. Es erfolgt lediglich eine Verlagerung der Belastung von den Anwohnern in den kurzen angebauten Bereichen der S 159alt auf die gesamten Anwohner des nördlichen Ortsrandes.

Seitens der Tschechischen Republik ist ausschließlich ein Ausbau auf bestehender Trasse unter Beibehaltung des Grenzüberganges vorgesehen. Es können deshalb auf deutscher Seite nur Trassenkorridore zur Anwendung kommen, die ebenfalls den vorhandenen Grenzübergang Langburkersdorf nutzen. Alle weiteren Varianten, bei denen die Trassenkorridore vom bestehenden Grenzübergang abweichen, sind mangels Anschluss an das Verkehrswegenetz der Tschechischen Republik nicht umsetzbar.