

# Ingenieurbüro

Gotthard Augst Dipl.-Ing.(TU)

Klingerstraße 4  
01844 Neustadt in Sachsen

Telefon: 03596 604755

Mobil: 01577 39 150 80

Email: [gotthard.augst@gmx.net](mailto:gotthard.augst@gmx.net)

Neustadt, am 13.07.2020

Landesamt für Straßenbau und Verkehr  
Heinrich-Heine-Straße 23c  
01662 Meißen

Betr: Staatsstraße S159 in Neustadt/Sa / Langburkersdorf  
Ihre Planungen vom 19.01.2014 und 26.3.2019

Offener Brief in Namen der Bürgerinitiative S159 (im Internet veröffentlicht)

Sehr geehrter Herr Wohsmann,

anlässlich einer Mitteilung, dass die Planungs- und Vermessungsarbeiten für die S159 wieder aufgenommen worden sind und eines Hinweises von der Sächsischen Staatskanzlei auf den Landesverkehrsplan 2030, habe ich mich mit den bisherigen Planungen Ihres Amtes hinsichtlich der S159 befasst.

Es geht hier nicht um ein Einzelanliegen einzelner Anlieger, sondern um die Umwelt-, Lärm- und Feinstaub-Problematik, die viele Bürger aus Neustadt/Sa. bzw. Langburkersdorf und den Großraum Neustadt zunehmend stärker betrifft.

In diesem Zusammenhang ist für uns folgendes wissenswert:

- Welche Institution hat Sie beauftragt, Untersuchungen bzgl. S159 zu beginnen bzw. wieder aufzunehmen?
- Was sind die grundlegenden Aufgabenstellungen?
- Wie ist das perspektivische Ziel bzgl. der Nutzung für die S159 in 10...30 Jahren gedacht?
- Wo können während der Planung Unterlagen des LASuV eingesehen und öffentlich diskutiert werden, damit zum Planungsabschluss an Höchstmaß an Akzeptanz erreicht wird? (siehe Bürgerbeteiligung an Infrastrukturprojekten)
- **Wer entscheidet endgültig, wie die S159 geplant und gebaut werden soll?**
- Wann ist frühestens mit einem Baubeginn zu rechnen?

Lassen Sie mich zunächst einige Textstellen aus dem Landesverkehrsplan 2030 (Endfassung mit Kabinettsbeschluss) zitieren, die mit dem Ausbau der S159 im unmittelbaren Zusammenhang stehen:

Seite 29: Steigerung Verkehrsaufkommen 2005-2017

Straßenverkehrszählung A4 Ost	Zählstelle	Burkau	Ludwigsdorf	AD-NordOst
Steigerung des Verkehrsaufkommens insgesamt		+44%	+48%	+17%
Steigerung des Schwerlastaufkommens		+120%	+281%	+62%

Seite 52: Für den grenzüberschreitenden Schwerverkehr ist von **weiteren Zuwächsen** auszugehen, ... **in und aus der Tschechischen Republik um 56 Prozent.**

*(Anmerkung: Auch wenn die Zahlen nicht speziell für Neustadt gelten, wird offensichtlich mit erheblich wachsendem Verkehrsaufkommen gerechnet, auch weil das regionale Schienennetz weitgehend demontiert worden ist.)*

Seite 9: Leitbild 4: Mobilität für Sachsen 2030 ist umweltverträglich und ressourceneffizient!

Eine zukunftsorientierte Mobilitätspolitik hat zum Ziel, **Verkehre zu vermeiden**, auf umweltfreundliche Verkehrsträger und -mittel zu verlagern...

Im Focus ...steht eine **Reduzierung der CO<sup>2</sup>-Emmission, weiterer Luftschadstoffe und des Feinstaubes** ... Eine **Minderung der Verkehrslärmbelastung** wird angestrebt, **um die Lebensqualität der Betroffenen nachhaltig zu erhöhen.**

Seite 104: **Schutz vor Verkehrslärm und Luftschadstoffen**  
**Der Schutz vor Verkehrslärm gehört zu den Kernelementen einer nachhaltigen Mobilitätspolitik!**

Die Akzeptanz der Bevölkerung für den weiteren Ausbau und die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur hängt entscheidend davon ab, **dass die Lärmbelastung reduziert wird. Lärmschutz dient auch dem Schutz unserer Gesundheit und einer guten Lebensqualität.**

*(Anmerkung: Die Messergebnisse des vorliegenden Neustädter Lärmaktionsplanes wiesen schon 2018 Werte größer 65-70dB auf, lagen also bereits 2018 in einem Bereich starker Gesundheitsbelastung. Von Feinstaub ganz zu schweigen. Kein Wort davon im Untersuchungsbericht des LASuV bezüglich der S159!)*

Seite 100: **Bürgerbeteiligung** bei Infrastrukturprojekten

Infrastrukturprojekte nehmen von der Planung bis zur Umsetzung oft längere Zeiträume in Anspruch und immer mehr Menschen wollen in diese Prozesse eingebunden werden...

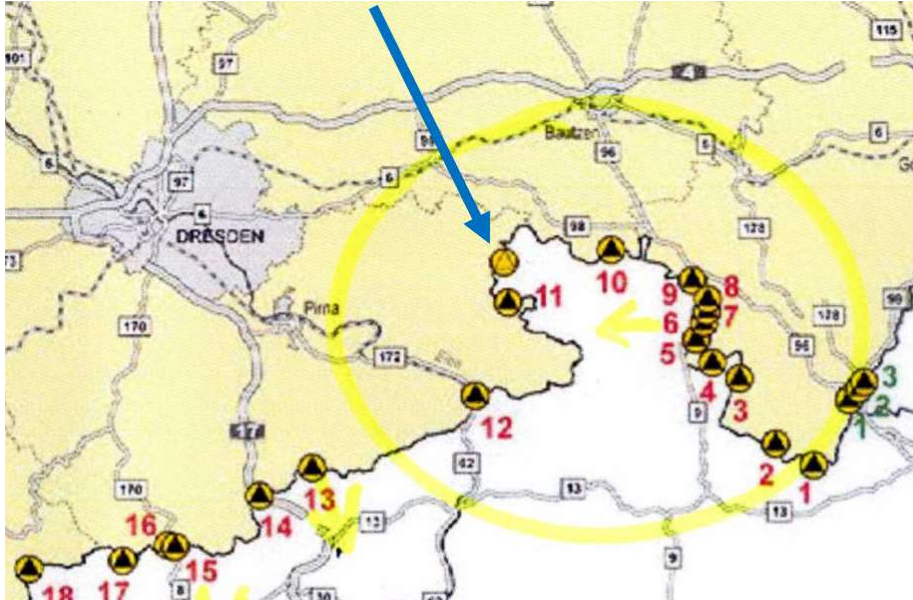
Im Verkehrssektor **soll die Beteiligung der Öffentlichkeit und speziell der in der betroffenen Region lebenden Bürger ausgebaut werden**... Als zielführend angesehen wird ein Beteiligungsverfahren in Anlehnung an das „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung – Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“

**Hieraus ergibt sich eine konkrete Frage:**

**Wie ist der derzeit geplanter Ausbau der S159 in der Ortslage Neustadt/Sa. / Langburkersdorf – also das Hineinlegen von zusätzlichem (Transit)-Verkehr - mit den vom Kabinett beschlossenen Prämissen des Landesverkehrsplanes 2030 zu vereinbaren?**

Lassen Sie mich noch einige Details und Fakten hinzufügen:

In der Anlage 18 des Landesverkehrsplans 2030 ist zwischen den Grenzübergängen 10 (Sohland) und 11 (Sebnitz) der geplante Übergang Neustadt/Langburkersdorf-Lobendava ohne Bezeichnung eingezeichnet. Von allen auf der Karte sichtbaren Übergängen sind nur die Übergänge 6 (Neugersdorf-Rumburk), 13 (Breitenau-Krasny Les) und 15 (Altenberg-Ciovec) für LKWs ohne Beschränkung befahrbar. Es ist deshalb naheliegend, dass der Übergang Neustadt aufgrund seiner guten Anbindung (A13 – Ruhland – Bernsdorf - B97 -Kamenz – A4 – B6 – Bischofswerda – Neustadt) mit leistungsfähigen Straßen **für den LKW-Transitverkehr nach Tschechien hin zur E9 geplant wird**. Dieser Transitverkehr wird dann zusätzlich durch Neustadt/ Langburkersdorf rollen!



In der Untersuchung des LASuV vom 26.3.2019 wird auf Seite 28 für die Vorzugsvariante L-4/L-5B (siehe Karte ganz unten) mit einem einzigen Satz geschlossen: „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.**“

Es ist irreführend, den Neustädter/ Langburkersdorfer Bürgern einen „kleinen“ Grenzübergang mit „etwas“ Verkehr bzw. mit Entlastung der Dorfstraße nachweisen zu wollen, wenn sich die Prognose in der LASuV-Untersuchung vom 26.03.2019 auf veraltete Verkehrszählungen von 2010 bzw. 2015 bezieht und Verkehrsumlagerungen aus anderen Grenzübergängen bzw. den zu erwartenden, überregionalen Transitverkehr nicht berücksichtigt werden.

Laut offizieller Verkehrszählungen, die nicht in der LASuV-Untersuchung erwähnt werden, überquerten in Neugersdorf, Seiffhennersdorf, Sohland, Sebnitz und Schmilka von Jan-Dez 2019 täglich 17.639 Kraftfahrzeuge die Grenzen. Wie viele allein davon werden künftig über Neustadt/ Langburkersdorf fahren ?

Weil die Bedeutung eines leistungsfähigen, neuen Grenzüberganges unbestreitbar ist, **schlage ich einen Straßentunnel nördlich von Langburkersdorf und eine Verbindung von S159 / Abzweig Polenz-Rückersdorf zum Kreisverkehr S156 / Bischofswerdaer Straße vor.**

Auf diese Weise kann ein leistungsfähiger Grenzübergang errichtet und die Stadt Neustadt/Sa. und Langburkersdorf von Verkehr und Verkehrslärm entsprechend der Maxime im Kabinettsbeschluss entlastet werden.

Welche Möglichkeiten sehen Sie, wie man dieses Vorhaben als grenzüberschreitendes Modell-Projekt zwischen Deutschland und Tschechien aus EU-Mitteln finanzieren könnte?

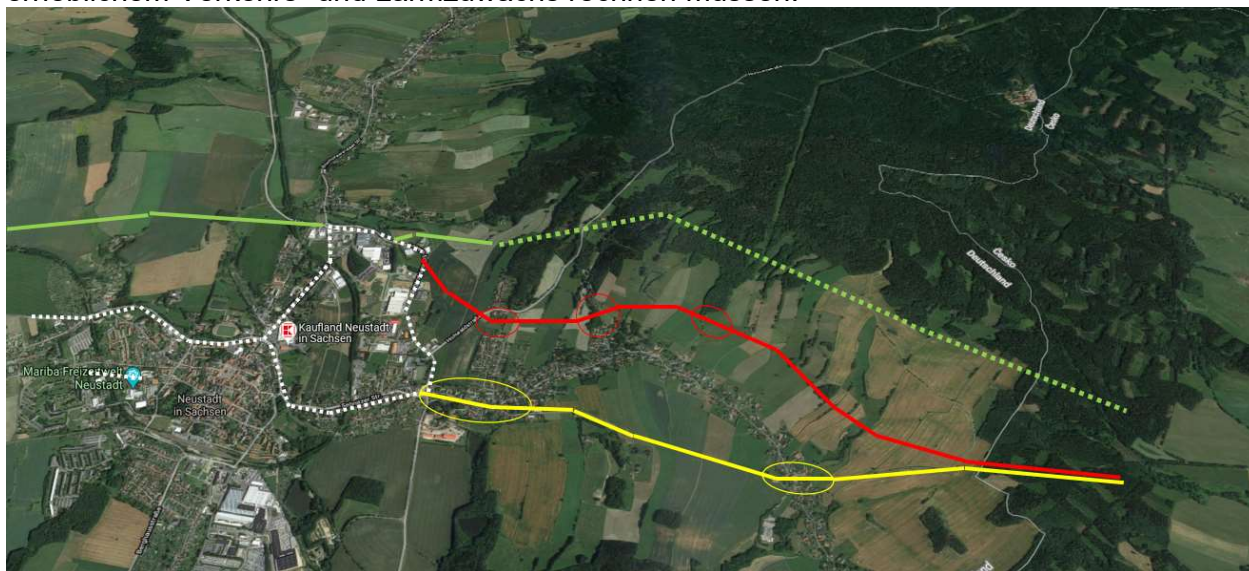
Es handelt sich hier nicht um die Ertüchtigung einer kleinen Dorfstraße in Langburkersdorf, getragen von dem LASuV, sondern um eine zukünftig bedeutsame Transitverbindung! Man braucht nur auf die Landkarte zu schauen. Das sollte man vor Augen haben!

In der Karte:

GELB geplanter Ausbau der S159 teilweise als Ortsdurchfahrt durch Langburkersdorf  
ROT Nordumfahrung=Vorzugsvariante L-4/L-5B laut LASuV : nicht unstrittig!

**GRÜN Tunnelvariante = Alternativvorschlag**

WEISS die Strecken in Neustadt, die bei den Varianten ROT und GELB mit erheblichem Verkehrs- und Lärmzuwachs rechnen müssen.



Abschließend noch eine persönliche Frage:

Was müssen wir Bürger tun, damit wir Sie zeitnah zu einer Vor-Ort-Begehung und einem anschließenden Bürgerverspräch in Neustadt/Sa. begrüßen können?

Mit Hochachtung