

# **Betrachtungen zum geplanten Ausbau der Staatsstraße S 58 westlich von Weixdorf; zwischen Bärnsdorf (S 96) und Weixdorf (BAB 4)**

Quelle: Erläuterungsbericht der Vorplanung

## **1. Vergleich der Variantenuntersuchungen**

Bei unvoreingenommener Wertung der Variantenuntersuchung des Autobahnamtes Sachsen drängt sich der Eindruck auf, dass Vorzüge der Variante 100 heruntergespielt und Nachteile der Vorzugsvariante 300 bagatellisiert werden. (z.B. S.53) Die „zweitbesten“ Variante 100 ist in 13 von 20 vergleichbaren Eigenschaften die günstigere. Zur Herausstellung kommt z. B.: „keine entscheidungsrelevanten Unterschiede“ bei der Verkehrswirksamkeit zwischen den Varianten. (S. 50)

Die planerisch höheren Baukosten der Variante 100 in Höhe von 140.000 € gegenüber Variante 300 berücksichtigen folgende Aspekte nicht:

Beim Ausbau der BAB 13 wird nördlich, genau neben der vorhandenen Autobahnbrücke, ein „Brückenprovisorium“ gebaut. Mit Ausbau der S 58 soll die AS Marsdorf neu gestaltet werden.

Mit dem generellen Errichten eines „Brückenprovisorium“ beim Ausbau der BAB 13 wirkt in keiner Variante des S 58-Ausbau ein Kostenvorteil. Und bei vernetzter Betrachtung des BAB-13- und S-58-Ausbau wird ein wesentlicher Vorteil der Variante 100 offensichtlich. Denn bereits beim Ausbau der BAB 13 kann das endgültige Brückenbauwerk gemäß Linienführung der S 58 aus Variante 100 errichtet werden. Damit entfällt der nochmalige Autobahnbrückenbau ca. 150 m nördlich vom jetzigen Brückenstandort, wie es in der Vorzugsvariante 300 geplant ist. Das „Brückenprovisorium“ beim Ausbau der BAB 13 kann entfallen, wenn Variante 100 umgesetzt wird.

Wegen Vorgenanntem und laut Umweltverträglichkeitsstudie der Vorplanung zum S-58-Ausbau ist die Variante 100 die tatsächliche Vorzugsvariante. Variante 320 (= Varianten 300+20; 20 = Brückenneubau über die Promnitz südlich Bärnsdorf) ist aus landschaftsästhetischen sowie naturschutzfachlichen Gründen nicht mit der in Mitteleuropa einmaligen „Moritzburger Kuppenlandschaft“ vereinbar.

Schließlich bedingt die Verwendung öffentlicher Gelder, gespeist aus Steuern, eine konsequente Ausrichtung an Sparsamkeit und Kosteneffizienz. Die Verknüpfung beider Straßenausbauprojekte generiert Synergien und Kosteneinsparungen, die es zu nutzen gilt.

## **2. Auswahl des Straßenquerschnittes**

Der Straßenausbau der S 58 erfolgt gemäß „Richtlinien für die Anlage von Straßen“ (RAS):

RAS-N – Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes

RAS-L – Teil: Linienführung

RAS-Q – Teil: Querschnitt

Nachstehende Straßenquerschnitte (RQ - Regelquerschnitt = Breitenabmessung der befestigten Fahrbahnen + Mittel- und Randstreifen + Bankette) sind geplant und für folgende Verkehrsbelegungen geeignet:

RQ 9,5      zwischen AS Marsdorf – Bärnsdorf - Breite der Fahrbahnen 6,0 m + 0,25 m Randstreifen + 1,50 m Bankette (gesamt 9,5 m) Leistungsfähigkeit von bis zu 15.000 Kfz

RQ 10,5     zwischen AS Marsdorf – Weixdorf - Breite der Fahrbahnen 7,0 m + 0,25 m Randstreifen + 1,50 m Bankette (gesamt 10,5 m) Leistungsfähigkeit von bis zu 20.000 Kfz

Ergebnis Straßenverkehrszählung 2005 - Strecke AS Marsdorf bis Weixdorf: 2.400 Kfz/Tag. Die Ausbauplanung prognostiziert die Verkehrszunahme von 3.700 - 6.000 Kfz/Tag (S. 6). Auch mit Verdreifachung des Verkehrs wird die Überdimensionierung der geplanten Straßenquerschnitte deutlich!

Wird die vom Baubürgermeister der Stadt Dresden, Jörn Marx, genannte Autobahnanschlussstelle an die BAB 4 am Gewerbegebiet Promigberg (DNN vom 08.10.09) vom Bund genehmigt, ist mit einem Rückgang des Verkehrsaufkommens um mehr als die Hälfte des zur Zeit bestehenden auf der S 58 zu rechnen!

Die S-58-Ausbauplanungen stammen aus dem „Fachlichen Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen“ vom 27.08.1999. Dieser skizzierte die weitere (Neubau-)Streckenführung: Autobahnbrücke Weixdorf – Lausenbach – Schelsberg – Hoher Berg – Seifenbach – Flughafenterminal. Zwischenzeitlich wurden die Planungen zum Bau eines „Güterverkehrszentrum Weixdorf“ aufgegeben und die Landebahn des Flughafens Dresden wurde verlängert. Der skizzierte Streckenneubau der S 58 ist nur mit noch höheren Aufwendungen realisierbar und steht in keinem Verhältnis. Einstige Argumente zur Hochstufung des Verkehrsweges überzeugen nicht weiter. Die Rückstufung zur Kreis-, bzw. Ortsverbindungsstraße sollte die logische Konsequenz sein.

Die prognostizierten 6.000 Kfz/Tag werden folglich voraussichtlich nie erreicht werden. Der bruchstückhafte überdimensionierte Ausbau der S 58 verfügt über keine substantielle Grundlage.

Mit diesem Hintergrund sind die Straßenquerschnitte RQ\* 10,5 (20.000 Kfz/Tag!) zwischen Weixdorf und der AS Marsdorf sowie RQ\* 9,5 (15.000 Kfz/Tag!) zwischen Bärnsdorf und der AS Marsdorf einschließlich der z. T. geplanten massiven Felseinschnitte (bis 4 m) und Dammaufschüttungen (bis 6 m) abzulehnen. Ein Straßenquerschnitt RQ\* 7,5 mit Breite der Fahrbahnen von 5,5 m + 1 m Bannkette (gesamt 7,5 m), mit einer Leistungsfähigkeit von bis zu 3.000 Kfz/Tag plus einem Radweg wäre ein, den Erfordernissen entsprechend, maßvoller und mit den Zielen des Landschafts- und Vogelschutzgebietes „Moritzburger Kleinkuppenlandschaft“ vereinbarer und angemessener Ausbau. (Bewahrung des Landschaftsbildes - Kuppen, Kuppencharakter und Höhenzüge mit Blickbeziehungen!)



Quelle: Erläuterungsbericht der Vorplanung, eigene Darstellung

**Kontaktdaten:**

buengerinitiative\_s58@web.de

Holger Oertel

Tel.: 0177-6022158