

Vorplanung „S 177 Verlegung südlich Großerkmannsdorf“

Ihre Zeichen: 21-3941.13/S 177/2300014/r-d

Das Vorhaben betrifft den Ortsteil Rossendorf-Siedlung der Landeshauptstadt. Der Ausbauabschnitt liegt zwischen den Maßnahmen „S 177 OU Wünschendorf/Eschdorf“ und „S 177 OU Großerkmannsdorf/OU Radeberg“. Ziel ist es, eine Nord-Ost-Umfahrung von Dresden auszubauen und eine Verbindungsachse zwischen den Bundesautobahnen A 17 und A 4 zu schaffen, obwohl diese bereits durch ein Autobahndreieck verbunden sind. Durch den BUND wurde der Bau der Autobahn A 17 abgelehnt. Die im Rahmen der damaligen Verfahren geäußerte Befürchtung, dass der Bau der Autobahn A 17 weitere Naturzerstörungen durch zusätzliche Straßenbauvorhaben auslösen wird, bewahrheitet sich wieder mit der jetzt vorgelegten Vorplanung. Die Vorplanung kann als Beweis dienen, dass der Autobahnbau nicht zur Entlastung des vorhandenen Straßennetzes führt, sondern zu erheblichen Mehrbelastungen für Natur, Umwelt und Anwohner.

Im Rahmen der jetzt vorgelegten Planung werden die Varianten 0plus, 1, 2, 3 und 4 verglichen, wobei die Variante 4 die Vorzugstrasse der Straßenbauverwaltung ist. Wir bedauern, dass die erheblichen Konflikte im Planungsraum nicht im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens oder Linienbestimmungsverfahren abgewogen wurden.

Ernsthafte Defizite in der gegenwärtigen Verkehrsführung können wir nicht erkennen. Die angesprochenen baulichen Mängel nördlich der B 6 lassen sich ohne Neutrassierung beheben. Die un stetige Kurvenfolge lässt sich durch Kurvenbegradigungen bei gleichzeitiger Straßenverbreiterung problemlos beseitigen. Der als Unfallschwerpunkt dargestellte Knotenpunkt zwischen der B 6 und der S 177 würde sich bei einer Neutrassierung nur verlagern. Es ist fraglich, ob angesichts der Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h bei der Neutrassierung eine Reduzierung der Schwere der Unfälle zu erwarten ist. Wir können nicht erkennen, dass die gegenwärtige Knotenpunktgestaltung unübersichtlich wäre.

In vielen Fällen stellen Ortsdurchfahrten eine Lärmbelastung für die Anwohner dar. Da aber Straßen historisch als Verbindungen zwischen Städten und Dörfern entstanden sind, lassen sich nicht alle Ortsdurchfahrten bei der Straßenführung vermeiden. Direkt an die vorhandene Staatsstraße S 177 grenzt aber nur ein Gebäude. Dabei handelt es sich um die Gaststätte „Schenkühbel“ an der Kreuzung mit der B 6, die sich auch nach einer Verlegung der S 177 unmittelbar an einer Bundesstraße befinden würde, so dass es sich nur um eine relative Entlastung handeln würde.

Von den fünf vorgelegten Varianten 0plus, 1, 2, 3 und 4 ist aus unserer Sicht die Variante 0plus mit den geringsten Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Wenn überhaupt in diesem Bereich ein Ausbau der S 177 erfolgen muss, ist er aus der Sicht der von uns zu vertretenden Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege als am günstigsten zu beurteilen. Die Trasse 0plus ist die kürzeste Trasse und ruft daher die geringste Neuversiegelung hervor. Eine kurze Trassenführung ist auch mit geringerem

Kraftstoffverbrauch und geringerem Schadstoffausstoß verbunden. Auch der angestrebten kürzen Fahrzeit entspricht die Vorzugsvariante 4, die die längste Trassenführung aufweist, am allerwenigsten.

Gegen die Variante 1 sprechen aus unserer Sicht vor allem folgende Argumente:

1. Durchschneidung des Waldgebietes nördlich der Prießnitz und der Waldparzelle östlich des Napoleonsteins
2. Durchquerung des Feuchtgebietes im Oberlauf der Prießnitz, der mit seinen Hälterteichen einen wichtigen Lebensraum des Otters und anderer bedrohter Arten darstellt
3. Zusätzliche Lärmbelastung für das Wohngrundstück nördlich der B 6 und die Erholungsgrundstücke südlich der B 6

Gegen die Varianten 2 und 3 sprechen aus unserer Sicht vor allem folgende Argumente:

1. Das Waldgebiet nördlich der Prießnitz wird fast mittig auf erheblicher Länge durchschnitten.

2. Das Feuchtgebiet im Oberlauf der Prießnitz, das Lebensraum für den Otter und andere bedrohte Arten ist, wird insbesondere durch den Knotenpunkt mit der B 6 beeinträchtigt.

Die Variante 4 wird zwar von der Straßenbauverwaltung als Vorzugsvariante herausgestellt, doch sprechen folgende Argumente gegen diese Variante:

1. Durchquerung von zwei Vorranggebieten und einem Vorbehaltgebietes sowie eines als Ziel der Raumordnung vorgegebenen Grünzugs
2. Große Freiraumzerschneidung durch die Länge der Trasse
3. Beeinträchtigung der naturnahen Erholung im Wandergebiet um den Napoleonstein

Hinzu kommt die Zerstörung einer Siedlung der Bronzezeit (Lausitzer Kultur)

Aus unserer Sicht wäre die Variante 0 (ohne plus) die günstigste Trasse.

Trotzdem weist auch die Variante 0plus gewisse Vorteile gegenüber den anderen Varianten auf. Dazu gehören die geringste Zerschneidungswirkung und der geringste Flächenverbrauch, da es sich um die kürzeste Trasse handelt. Die Beeinträchtigung von Vorrang- und Vorbehaltgebieten ist hier eher zu akzeptieren, da durch die vorhandene S 177 bereits eine Zerschneidung besteht und es sich nicht wie bei den anderen Varianten um eine vollkommen neue Belastung handelt. Dadurch wird die Erholungseignung der Landschaft hier am geringsten beeinträchtigt.

Aus unserer Sicht erachten wir es auch nicht für notwendig, die S 177 alt in allen Bereichen parallel laufen zu lassen. Einmündungen könnten auch mit Geschwindigkeitsreduzierungen entschärft werden. Somit kann in einigen Bereichen eine Doppelbelastung vermieden werden.

Wenn das Planungsziel allerdings eine verkappte Autobahn ist, stehen diese Gedanken der Sache entgegen.

Es darf allerdings nicht verschwiegen werden, dass die Verschiebung der B 177 neu im Vergleich zur B 177 alt nach Westen die Notwendigkeit hervorruft, ein oder zwei Wohngebäude abzureißen.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden wir uns ausführlicher äußern.