

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
Neustadt, am 15.10.2020

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr
z.H Herrn Dr. Mangold
Postfach 10 03 29
01073 Dresden

Betr: Staatsstraße S159 Neustadt/Sa. und Langburkersdorf, Grenzübergang – Offener Brief!

Sehr geehrter Herr Dr. Mangold,

am 28. Juli teilte mir Frau Brit Jacob-Hahnewald mit, dass mein an Herrn Ministerpräsidenten Kretschmer gerichtetes Schreiben vom 12. Juli 2020 der Zuständigkeit halber an das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr übermittelt worden sei. Sie schreibt „Das SMWA steht Ihnen als Oberste Verkehrsbehörde des Freistaates Sachsen gern als Ansprechpartner zur Verfügung, um sich mit Ihnen zu dieser Infrastrukturmaßnahme zu verständigen.“ Leider gibt es auf mein Schreiben vom 12. Juli 2020 bis heute keine Antwort.

Lassen Sie mich zu Beginn mein Anliegen vortragen, welches ich Ihnen anschließend mit Argumenten und Fakten belegen werde. Ich spreche hier im Namen der „Bürgerinitiative S159 Langburkersdorf“

1. Wir verlangen, dass mit der Öffnung des Grenzübergangs eine Verkehrsentlastung für Neustadt/Sa. und Langburkersdorf einhergeht. Der Transitverkehr darf nicht durch die Ortslagen geleitet werden (siehe Ausführungen im Landesverkehrsplan 2030 auf den Seiten 9, 52, 100, 104).
2. Die Verkehrsentlastung muss durch den Bau der im Landesverkehrsplan 2025 als „geprüftes Neubaufvorhaben Staatsstraßen“ enthaltenen Verlegung der S159 am Karrenberg und eine Verkehrsweiterführung nach Tschechien nördlich von Neustadt durch einen Tunnel oder eine Trasse durch den Hohwald erfolgen.
3. Wir verlangen von Anfang an eine Mitbeteiligung an den Planungsarbeiten entsprechen des „Handbuches für eine gute Bürgerbeteiligung – Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ welches vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur herausgegeben worden ist.
4. Wir verlangen im Namen der Bürgerinnen und Bürgern von Neustadt und deren Kinder und Enkel, den Bau einer zukunftsfähigen Verkehrslösung.

Möglicherweise irritiert Sie die Formulierung „Wir verlangen“. Darf man das?

JA! Wir und unsere Kinder und Enkel leben hier und wir wollen uns eine lebenswerte Umgebung erhalten! Um uns herum wächst die Industrie und nimmt der Verkehr mit all seinen Folgen zu. Wir können nicht zulassen, dass zusätzlicher Transitverkehr in unsere Ortslagen hinein verlegt wird, während an vielen anderen Orten Umgehungstraßen gebaut werden bzw. wurden bzw. in Planung sind!

Das Sächsische Kabinett hat mit dem Landesverkehrsplan 2030 folgende Aussagen eindeutig bekräftigt:
„Der Schutz vor Verkehrslärm gehört zu den Kernelementen einer nachhaltigen Mobilitätspolitik!“
Weiter heißt es:

„Eine Minderung der Verkehrslärmbelastung wird angestrebt, um die Lebensqualität der Betroffenen nachhaltig zu erhöhen. Lärmschutz dient auch dem Schutz unserer Gesundheit und einer guten Lebensqualität. Im Focus ... steht eine Reduzierung der CO²-Emission, weiterer Luftschadstoffe und des Feinstaubes“

Und genau das verlangen wir für Neustadt/Sa., nicht mehr und nicht weniger!

Ich schreibe diesen Brief an Sie, weil aus den Antworten vom 16.06.2020 (SK.23B-4030/3/5-2020/71444) und vom 23.09.2020 (SK.23B-4030/3/5-2020/163931) hervorgeht, dass die Planungen für die Öffnung des Grenzüberganges in Langburkerdorf mit Zuwegung durch den Ort Neustadt/Sa. bzw. Langburkersdorf über die Bestandsstraßen fortgesetzt werden sollen.

Am 11.04.2014 (Aktenzeichen 63-4022/1/7) schrieb Ihr Ministerium an die Stadtverwaltung Neustadt/Sa. zum S159 Ausbau in Langburkersdorf: „Im Ergebnis der ... erfolgten Prüfungen ... ist beabsichtigt, die Planung einzustellen. Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr wird die hierfür erforderliche Anweisung in Kürze erhalten.“

Stattdessen gingen die Planungen weiter und das LASuV legte per 26.03.2019 ein neue Planung mit 10 Trassenvarianten vor.

Am 20. 08.2020 (Aktenzeichen 3.21-4022/521/3-2020) teile mir das LASuV mit, dass der Planungsprozess momentan ausgesetzt ist. Man warte jetzt auf eine neue Aufgabenstellung vom SMWA.

Zu den Fakten

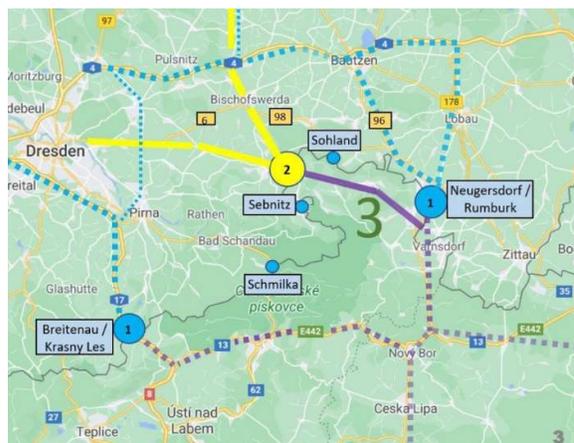
In den LASuV-Planungen vom 26.03.2019 wird anhand vollkommen veralteter Verkehrszahlen aus den Jahren 2010 und 2015 für den Grenzübergang ein tägliches Verkehrsaufkommen von 1000 KFZ mit 40LKW prognostiziert. Es wird der Öffentlichkeit damit ein Mini-Verkehrsaufkommen und die Entlastung der Dorfstraße um ca. 1500 Fahrzeugen suggeriert. Beides ist sachlich falsch!

Hier wird nicht die Strasse S159 zu einem kleinen Grenzübergang in Langburkersdorf geöffnet, sondern hier soll eine perspektivisch wichtige LKW-Transitroute etabliert werden!

In der Bewertung des LASuV für deren Vorzugsvariante heißt es ja dementsprechend wörtlich: „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.“

Betrachtet man die nachfolgenden Karten bzgl. der geografischen Einbindung, wird diese Ziel beeindruckend deutlich.

(Unter <http://www.neustadt-laermfrei.de/> finden Sie in der [Kurzübersicht] die Karten in voller Größe.)



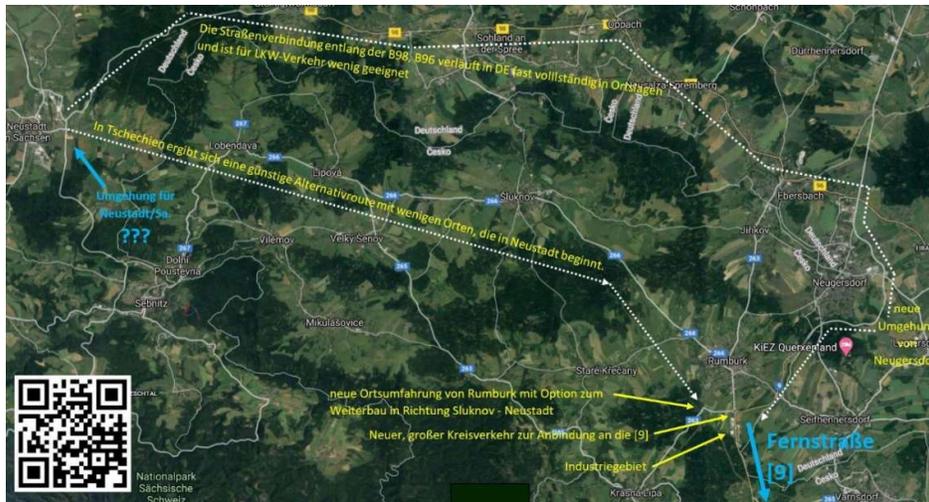
Neustadt liegt in der Mitte zwischen den beiden Grenzübergängen Breitenau-Krasny Les (A13) und Neugersdorf – Rumburk, die für LKWs unbegrenzter Größe zugelassen sind (linkes Bild).

Man muss sich fragen, wie viele LKWs, die heute auf den gelben Routen (rechts Bild) unterwegs sind, künftig die neue Abkürzung über Neustadt/Sa. benutzen werden.

Täglich überqueren im Jahr 2018 ca. 11.000 PKWs die Grenzübergänge Sohland, Sebnitz und Schmilka. Wieviel von den 11.000 PKWs werden künftig durch Neustadt und Langburkersdorf rollen?

Wenn nur ein Drittel der Neugersdorf-LKWs und nur 3% der A13-LKWs sowie nur 20% der PKWs zu uns kommen, dann rollen täglich ca. 300 LKWs und ca. 2.000 PKWs zusätzlich (!) durch Neustadt/Sa.

Schließlich erkennt man, dass auf tschechischer Seite eine großzügige Ortsumfahrung um Rumburk mit Anschluß an die CZ-Fernstraße [9] und mit einer begonnenen Verlängerungsoption in Richtung Neustadt/Sa. gebaut worden ist. Wozu wohl? Für einen „kleinen Grenzverkehr“ wohl kaum.

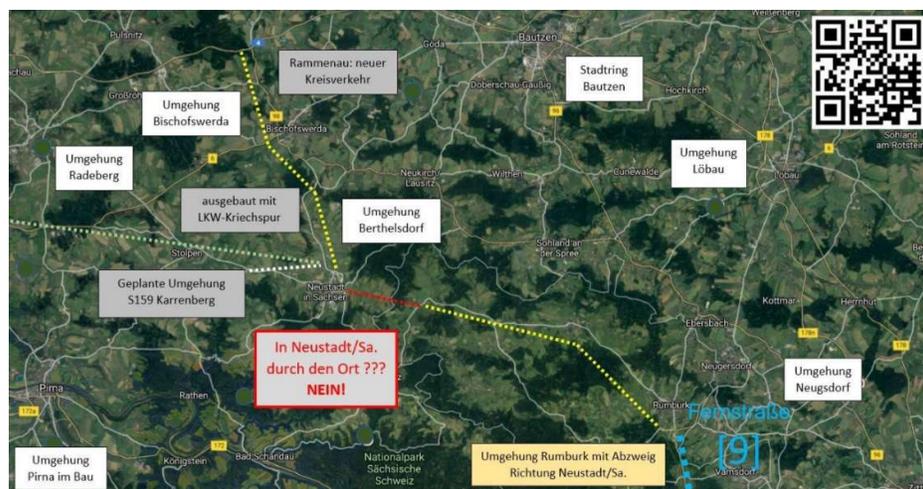


In diesem Zusammenhang sei noch auf das Deutsch-Tschechische Projekt um Neugersdorf hingewiesen. In gemeinsamer Abstimmung DE-CZ wurde vor einigen Jahre eine großzügige Ortsumfahrung um Neugersdorf mit Verbindung zur Ortsumfahrung von Rumburk und dem Anschluß an die CZ-Fernstraße [9] gebaut.

Der Grenzübergang in Neustadt/Sa. ist ein ganz ähnliches Projekt mit einem erheblichen Unterschied: Es entsteht die kürzeste Verbindung des tschechischen Fernstraßennetzes über die [9] zur Autobahn A4 in Burkau und nach Dresden, und es entsteht eine gut befahrbare Alternative zur B6, B98, B96 von Dresden nach Zittau zur Weiterfahrt nach Polen.

Auf deutscher Seite wurde außerdem eine ideale Verbindung auch zur A13 vorbereitet: Ortsumfahrung Straßgräbchen/Bernsdorf, Ortsumfahrung Kamenz, Kreisverkehr Rammenau, LKW-Kriechspur vor B6, Ortsumfahrung Bischofswerda, LKW-Kriechspur vor Neustadt, Ortsfahung Berthelsdorf ...

Wir sind umgeben von Ortsumfahrungen: Bischofswerda, Kamenz, Radeberg, Pirna, Wittichenau, Löbau, Bautzen, Neugersdorf, Zittau. Weitere 40 Ortsumfahrungen sind im Landesverkehrsplan 2030 enthalten!



Aufgrund dieser Fakten lehnen wir die Durchleitung des Transitverkehrs durch die Ortslagen Neustadt/Sa. und Langburkersdorf grundsätzlich ab und verlangen den Bau einer zukunftsfähigen Ortsumfahrung nördlich von Neustadt/Sa. und Langburkersdorf.

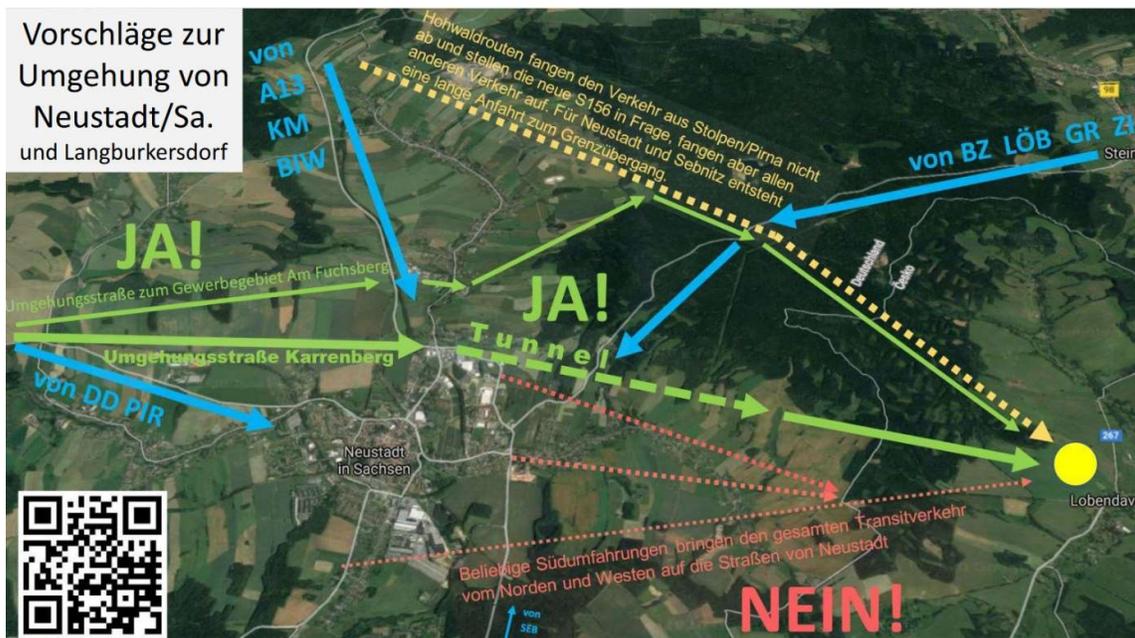
Unser Lösungsvorschlag für Neustadt/Sa. ist wie folgt zu beschreiben:

Verlegung der S159 von dem Abzweig Polenz/Rückersdorf zum Kreisverkehr S156 / Andreas-Schubert-Straße / Bischofswerdaer Straße (Diese Verlegung ist bereits im Landesverkehrsplan 2025 als „geprüftes Neubauvorhaben Staatsstraßen“ enthalten.)

Anschließend von der Andreas-Schubert-Straße abzweigend ein Straßentunnel. Entweder direkt bis nach Lobendau, wobei Tunnelein- und Ausgang etwa auf der gleichen Höhe liegen, oder als ansteigender, kürzerer Tunnel bis hinter die Biotope und die Wohnbebauung in Langburkersdorf und dann als offene Trasse.

Alternativ dazu wäre die Verlegung der S159 durch das Gewerbegebiet „Am Fuchsberg“ denkbar, um den Abstand von Neustadt/Sa. noch zu vergrößern. Die Überquerung der Bischofswerdaer Straße im Bereich der abgerissenen Milchviehanlage sollte per Brücke erfolgen, so wie in CZ bei Horni Jindrichov / Rumburk. Von dort könnte eine offene Trasse durch den Hohwald errichtet werden. Bei dem jetzt grassierenden Waldsterben und der dringenden Notwendigkeit des Umbaus der Wälder, dürfte eine Durchquerung des Hohwaldes auf weniger naturschutzrelevante Widerstände treffen, als in der Vergangenheit.

Jegliche Südumgehung von Neustadt/Sa. würde zwangsläufig dazu führen, dass der Transitverkehr vom Westen, Norden und Nord-Osten durch Neustadt/Sa. rollen wird. Das darf nicht sein!



Wir verlangen außerdem, dass wir ab sofort regelmäßig formell und informell in die Planungsarbeiten der mit dem Projekt befassten Institutionen einbezogen werden, so wie es im „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung – Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgeschlagen wird. Einen entsprechenden Wunsch habe ich bereits an Herrn Wohsmann vom LASuV ausgesprochen. Wir möchten frühzeitig mit Vorschlägen und Hinweisen Einfluss nehmen und nicht später gegen aufwändige, fertige Planungen Einspruch erheben.

Ich hoffe auf Ihre zeitnahe Rückäußerung. Gern kann ich bzw. können wir von der Bürgerinitiative auch zu einer zusätzlichen, gemeinsamen Konsultation zu Ihnen kommen.

Mit freundlichen Grüßen