

Achtung:

Dies ist eine Sammlung von Informationen und Argumenten. Sie ist in dieser Form nicht als Einwendung zu verwenden. Jede Einwendung muss individuell geschrieben sein und die Probleme sowie die individuelle Betroffenheit des Einwendenden durch die unten genannten Problemfelder enthalten.

Persönliche Adresse des Einwendungen Erhebenden

Regierungspräsidium Dresden
Stauffenbergallee 2

01099 Dresden

Pesterwitz/Wurgwitz, 2002-04-..

Einwendungen gegen

gegen laufendes Planfeststellungsverfahren

Planfeststellung für das Bauvorhaben Bundesstraße B173 OU Kesselsdorf, 1. BA und Stadtbahntrasse

Dresden – Kesselsdorf, Abschnitt B von Bau-km 4 + 312, 450 bis Bau-km 7+038,000

hier : Problematik Neue Kohlsdorfer Str. / Altfränkener Dorfstr. (NKS)

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen das oben genannte Verfahren erhebe ich Einwendungen.

Begründung:

1. Varianten

Die Vorzugs- und die meisten anderen Varianten im vorliegenden PFV mit Ausnahme der Variante 3.1/3.2. belasten überproportional den Freitaler Ortsteil Pesterwitz analog dem Planfeststellungsverfahren zur Neuen Kohlsdorfer Straße vom Dezember 2000, dass aufgrund der Einzel- und Sammeleinwendungen hunderter Pesterwitzer Bürger nicht zu realisieren war. **Der demokratische Bürgerwille, der bereits in den oben genannten Planfeststellungsbeschluss eingeflossen ist, wird damit zum wiederholten Male undemokratisch ausgehebelt.**

- Basisvariante:

Die Basisvariante entspricht der Vorzugsvariante aus den Planfeststellungsunterlagen von Dezember 2000, welche auf Grund erheblicher Mängel und Nichtbeachtung vorhandener baurechtlicher Festsetzungen aus vorangegangenen Verfahren auf dem Gebiet der Gemeinde Pesterwitz durch die Planfeststellungsbehörde nicht bestätigt wurde.

Die Basisvariante ist entsprechend der Zielstellung als ungeeignetste Variante abzulehnen.

- Variante 1:

Der so genannte Planungsnullfall beinhaltet keine neuen Netzelemente im Bereich der Ortslagen Pesterwitz/Altfranken und Gompitz

- Variante 2:

Nachteil dieser Variante ist die Trassenführung durch ein Wohngebiet mit der nicht ortsbildverträglichen Einordnung von Lärmschutzwänden und entsprechend hoher Belastung durch Lärm und Abgase für die Anwohner (wie Basisvariante u. Variante 4.2). Die Variante 2 ist gemäß vorliegender Planung aus Pesterwitzer Sicht abzulehnen.

- Variante 3.1:

Die Variante 3.1 verläuft ausschließlich in durch die A 17 vorbelastetem Gebiet. Diese ca. 0.95 km lange Trasse verläuft in einem ehemals landwirtschaftlich genutzten ca. 40 m bis 80 m breiten Streifen. Dieser Streifen ist teilweise bereits durch beidseitige Lärmschutzwälle gekennzeichnet und drängt sich infolge der Flächenverfügbarkeit als Trassenführung der Neuen Kohlsdorfer Straße förmlich auf.

Achtung:

Dies ist eine Sammlung von Informationen und Argumenten. Sie ist in dieser Form nicht als Einwendung zu verwenden. Jede Einwendung muss individuell geschrieben sein und die Probleme sowie die individuelle Betroffenheit des Einwendenden durch die unten genannten Problemfelder enthalten.

Bemerkenswert ist, dass die Variante 3.1 bei einer durch den Planer angegebenen Trassenlänge von 1,0 km mit ca. 1,41 Mio. € Baukosten genauso viel kosten soll wie die mit ca. 1,4 km um ca. 400 m längere Variante 4.1. Die Variante 3.1 weist nach der Variante 2 die geringste Flächenversiegelung auf.

Im Vergleich der Varianten der zwischengemeindlichen Straßenverbindung (außer Variante 3.2) ist die Variante 3.1 die Variante, die am umweltverträglichsten ausgebaut werden kann und die geringste Neubelastung für Anwohner bedeutet. Dennoch stellt auch diese Variante lediglich eine Entlastung für Altfranken und nicht für die Ortslage Pesterwitz dar, wenn auch die Belastung im Vergleich mit den anderen Varianten (außer Variante 3.2) am geringsten ist.

- Variante 3.2:

Diese Variante stellt die eigentliche Ortsumgehung von Pesterwitz dar. Sie ist zwischen der Brücke am Sendeturm und der Otto-Harzer-Straße identisch mit der Variante 3.1. Diese Variante stellt als einzige Variante eine merkliche Entlastung für Pesterwitz dar, da der Durchgangsverkehr aus und in den Dresdener Südwesten diese Trasse annehmen wird.

- Variante 4.1:

Identisch mit der Basisvariante und der Variante 4.2, schwenkt sie dann über Ackerland in östliche Richtung ab, um dann in Höhe des neuen Fußballplatzes auf die Otto-Harzer-Straße einzumünden. Die Gesamtversiegelungsfläche ist geringer als bei den Varianten 4.2 und Basisvariante aber durch die größere Trassenlänge höher als bei den Varianten 2 und 3.1. Insbesondere wird hier landwirtschaftliche Nutzfläche zerschnitten, die höherwertig einzuschätzen ist als bei Variante 3.1.

Die Trasse liegt im Bereich zwischen dem Altfränkener Oberdorf und der nördlichen Gemeindegrenze von Pesterwitz (Obere Straße) in einer Frischluftschneise (Kaltluftentstehungsflächen). Ein weiterer Nachteil ist der Verlust und die Zerschneidung landschaftsbildender Baumhecken. Vorteil dieser Variante ist, dass die Trasse von Wohnbebauung weiter entfernt ist als z. B. die Basisvariante, Varianten 4.2 und 2 und das Erfordernis von Lärmschutzmaßnahmen geringer ist. Für Pesterwitz bringt diese Variante keine Entlastung und ist deshalb abzulehnen.

- Variante 4.2:

Im Unterschied zur Basisvariante bindet diese Variante nicht auf die Wurgwitzer Straße in Pesterwitz ein, sondern schwenkt am Kinderspielplatz am westlichen Ende der Oberen Straße in östliche Richtung ab, um unmittelbar parallel und neben der Oberen Straße in Pesterwitz auf die Hanisch-Straße einzubinden.

Die Gesamtversiegelungsfläche ist bei dieser Variante und der Basisvariante am höchsten und damit auch die Inanspruchnahme hochwertiger Ackerflächen.

Die Trasse liegt im Bereich zwischen dem Altfränkener Oberdorf und der nördlichen Gemeindegrenze von Pesterwitz (Obere Straße) in einer Frischluftschneise (Kaltluftentstehungsflächen). Ein weiterer Nachteil ist der Verlust und die Zerschneidung landschaftsbildender Baumhecken. Diese Trasse bildet entlang der Dresdener Stadtgrenze zu Freital-Pesterwitz (Obere Straße) einen erheblichen Faktor der Verlärmung und Luftverschmutzung, welche auch durch eine 3 m hohe Lärmschutzwand nur geringfügig zu minimieren ist. Ein erheblicher Nachteil ist auch der unmittelbar tangierende Spielplatz an der Oberen Straße.

Bei Herausarbeitung der Vorzugsvariante Netzfall 4.2B wurden durch die Planer u.a. folgende Unzulänglichkeiten begangen bzw. Sachverhalte nicht berücksichtigt:

-

Im Ortszentrum von Pesterwitz laufen bereits fünf Kreisstraßen radial zusammen. Diese Kreisstraßen nehmen zu einem wesentlichen Anteil regionalen Verkehr der umliegenden Ortsteile aus dem Südwesten der LH Dresden und dem Südwestteil des Weißeritzkreises sowie überregionalen Quell- und Zielverkehr über die neue Anbindung der BAB A 17 und der B 173 auf. Eine direkte Anbindung der neuen K 6240 (NKS) an die B 173 neu am Knotenpunkt 1 (KP 1) in Höhe des Gewerbegebietes Gompitz bewirkt ein zusätzliches Verkehrsaufkommen zwischen der B 173 neu im Bereich der BAB A 17 Anschlussstelle Dresden-Gorbitz und den im Südwesten der LH Dresden gelegenen Stadtteilen Dresden-Plauen, Dresden-Löbtau (Süd), Dresden-Naußlitz und Dresden-Dölzchen, welcher bei der gewählten Linie zwangsläufig durch den Ortskern

Achtung:

Dies ist eine Sammlung von Informationen und Argumenten. Sie ist in dieser Form nicht als Einwendung zu verwenden. Jede Einwendung muss individuell geschrieben sein und die Probleme sowie die individuelle Betroffenheit des Einwendenden durch die unten genannten Problemfelder enthalten.

von Pesterwitz fährt.

- Die Variante 4.2 entspricht vollinhaltlich der **Variante K.3 der Planfeststellungsunterlagen vom Dezember 2000**. Diese Variante K.3 wurde im Variantenvergleich durch Überwiegen derer Nachteile gegenüber den Vorteilen durch die gleichen Planer wie in vorliegender Planfeststellungsunterlage ausgeschlossen. Nachzulesen ist dies mit nachfolgend zitierter Begründung im Erläuterungsbericht der PFU von 12/2000 auf Seite 35.

Zitat: "Allerdings ergeben sich hinsichtlich des Anschlusses an die Hanisch-Straße insgesamt mehr Nachteile als Vorteile, die letztlich zum Ausschluss der Variante K.3 führt:

-

- zusätzliche Inanspruchnahme von hochwertigen landwirtschaftlichen Nutzflächen (mindestens ca. 5000 Quadratmeter)
- zusätzliche Flächenversiegelung
- zusätzliche finanzielle Aufwendungen von ca. 800.000 DM
- Beeinträchtigung der bislang unbelasteten Wohnbebauung an der Oberen Straße durch Schall und Schadstoffe
- flächendeckende Beeinträchtigung des gesamten Wohngebietes durch Lärm und Schadstoffe infolge der bereits bestehenden Wurgwitzer Straße südlich und der neuen Kohlsdorfer Straße nördlich der Wohnbebauung
- Installation von zusätzlichen aktiven (z.B. Schallschutzwand) bzw. passiven (z.B. Schallschutzverglasung in Häuserfenstern) Lärmschutzmaßnahmen für die unmittelbar an der Oberen Straße liegenden Wohngebäude infolge des Trassenverlaufes zwischen Spielplatz (Hohe Straße) und Hanisch-Straße...."

2. Zweifel an Verkehrsprognosen

Die dem PFV zugrunde liegenden Verkehrsprognosen sind aufgrund verschiedener Widersprüche anzuzweifeln. Dem PFV fehlt somit eine solide Basis. Zudem wurde das Nebennetz inklusive der objektiven Bedingungen für den Zu- und Abfluss von Verkehrsströmen in den Freitaler Ortsteilen Pesterwitz und Wurgwitz wiederum nicht betrachtet und somit eine Realisierung der geplanten Varianten nicht gegengeprüft.

- Begründung S. 25 Erläuterungsbericht ist nicht schlüssig
- Die Planer berufen sich auf ihre Zählungen vom 24.4.01 bzw. 12.10.00 mit 4200 bzw. 5400 Fz/24h auf der Otto-Harzer-Straße. Wo liegt da die merkliche Verschlechterung, zumal beide Wohngebiete durch die BAB A17 vorbelastet werden (im Gegensatz zum Wohngebiet Obere Straße, dass bisher unbelastet war).

Die AG Neue Kohlsdorfer Straße führte in Pesterwitz eine Verkehrszählung, am Donnerstag, dem 25.10 von 5.30 Uhr bis 9.30 Uhr und von 14.00 bis 18.00, durch. Gezählt wurden alle Ströme an den Knotenpunkten Wurgwitzer Straße/Erich-Hanisch-Straße und Dorfplatz/Dölzschener Straße. **Folgende Ergebnisse wurden erzielt:** (Die Ergebnisse sind als Anzahl der Fahrzeuge für die Frühspitze, die Nachmittagsspitze und als hochgerechnete 24-h Werte dargestellt. Als gleitende Frühspitzenstunde wurde 6.45 Uhr bis 7.45 Uhr und als gleitende Nachmittagsspitzenstunde 16.30 bis 17.30 Uhr ermittelt.)

- Der Vergleich mit den Ergebnissen unserer Zählung vom 12.10.00 zeigt nur für die Erich-Hanisch-Straße eine signifikante Abweichung. In dieser Straße erhöht sich die Verkehrsstärke um etwa 15%. An allen anderen Zählstellen liegen die Veränderungen unter 5%, also im Bereich der statistisch möglichen Schwankungen. Die Erhöhung in der E.-Hanisch-Straße ist möglicherweise auf die Eröffnung des 1. Abschnittes der BAB A17 bis Dresden-Gorbitz zurückzuführen.
- **Damit liegen die Ist-Zählwerte erneut deutlich über den Prognosewerten 2015 (z. B. an der Schule beträgt der Faktor 1,33).**

Die Wahrscheinlichkeit des Eintreffens der Prognosewerte wird nicht nur aus den oben genannten Fakten, sondern noch aus folgenden Gründen angezweifelt:

Achtung:

Dies ist eine Sammlung von Informationen und Argumenten. Sie ist in dieser Form nicht als Einwendung zu verwenden. Jede Einwendung muss individuell geschrieben sein und die Probleme sowie die individuelle Betroffenheit des Einwendenden durch die unten genannten Problemfelder enthalten.

- Vergleich der Zählwerte mit den Prognosewerten vom 02.02.01 bzw. 02.07.01. Diese Prognosewerte beinhalten jeweils die BAB A17 bis zur Anschlussstelle Dresden-Gorbitz, die Kesselsdorfer Straße und wesentliche Straßen des Nebennetzes. Die Prognose liefert für den südlichen Teil der Otto-Harzer-Straße (E.-Hanisch-Straße) 3500 Kfz/24h. Unsere Zählung vom 25.10.01, also nach Eröffnung des ersten Teilstückes der BAB A17 liefert 6213 Kfz/24h. Damit beträgt die Erhöhung gegenüber der Prognose ca. 77%.
- Ein weiteres Beispiel verdeutlicht die Problematik Prognose im Nebennetz. Die AG Neue Kohlsdorfer Straße hat auf der Zöllmener Straße in Freital-Wurgwitz am 13.12.01 eine zweistündige Verkehrszählung von 16.00 bis 18.00 durchgeführt. Zu diesem Zeitpunkt war die S36 in Freital noch normal befahrbar, es gab keine Baustellen. Die Nachmittagsspitze lag zwischen 16.30 und 17.30 Uhr. Der hochgerechnete 24h-Wert liegt bei 4025 Kfz. gegenüber der Prognose vom 02.02.01 für diese Straße (1000 Kfz/24h) sind das 4-mal so viele Fahrzeuge, gegenüber der Prognose vom 02.07.01 immer noch doppelt so viele Fahrzeuge.
- Hochinteressant ist der Vergleich der Prognosewerte für den Prognosehorizont 2015 aus dem Planfeststellungsverfahren des Jahres 2000 (Prognose 29.11.00 mit der Prognose im aktuellen Planfeststellungsverfahren(20.12.01).

Straße	Prognose 2015 (29.11.00) Alte NKS-Planung von 2000	Prognose 2015 (20.12.00) Neue Planung NKS bei gleicher Trassen- führung
B173neu	25000	21500
Dresdner Straße	3500	5000
Dorfplatz	5000	6000
Dölzschener Straße	1500	2500

Erkenntnisse:

- Die im Abstand eines Jahres erstellten Prognosewerte für den gleichen Zeitpunkt weichen bis zu über 60 % voneinander ab.
- Der prognostizierte Verkehr auf der Hauptstraße (B173) nimmt in der neuen Prognose um 14% ab
- Der prognostizierte Verkehr im Nebennetz nimmt in der neuen Prognose absolut überdimensional zu
- Die Aufteilung der Verkehrsströme am Knoten 4 war in den Prognosewerten von 2000 plausibel. Dort wurden für die Neue Kohlsdorfer Straße 4500 Fahrzeuge und für die Kohlsdorfer Str./Pennricher Straße 2500 (im weiteren Verlauf 2000) Fahrzeuge prognostiziert
- Es ist absolut unverständlich, wie sich die prognostizierten Verkehrsverhältnisse zweier ein Jahr auseinander liegender Prognosen für den gleichen Prognosezeitpunkt mit dem gleichen Prognosemodell so drastisch verändern können. Das lässt nur die Schlussfolgerung zu, dass auch die aktuellen Prognosewerte anzuzweifeln sind.
 - Anhand dieser ausgewählten Beispiele wird deutlich, dass die Prognose im Nebennetz augenscheinlich nicht den realen Bedingungen entspricht (und das bei einem Zeithorizont der Prognose von weniger als einem Jahr, also klar überschaubaren Bedingungen).

1. **Auswirkungen auf den Ortsteil Pesterwitz**

Der Ortsteil kann den zu erwartenden Verkehrsstrom eines nunmehr geplanten „Zubringers“ zur B 173 und BAB A 17“ nicht aufnehmen. Bereits eine Begehung offenen Auges an einem normalen Wochentag zeigt objektive Schwierigkeiten. Hier nur eine Auswahl:

- Ungenügend ausgebautes Straßennetz: So lässt der aktuelle Ausbauzustand von 2 Knotenpunkten keine Durchfahrt von Lastzügen zu. Die Neue Kohlsdorfer Straße wird aber für

Achtung:

Dies ist eine Sammlung von Informationen und Argumenten. Sie ist in dieser Form nicht als Einwendung zu verwenden. Jede Einwendung muss individuell geschrieben sein und die Probleme sowie die individuelle Betroffenheit des Einwendenden durch die unten genannten Problemfelder enthalten.

Schwerlastverkehr ausgebaut. Besonders brisant wird die Situation dadurch, dass sich beide Knotenpunkte am Schulweg für Grundschüler befinden.

- Schwerpunkte der Belastung
- - Kinderspielplatz am Ende der Oberen Straße/Am Hang;
 - Kindergarten an der E.-Hanisch-Str.;
 - Grundschule an der Wurgwitzer Str.;
 - Zerschneidung des Friedhofes durch die Wurgwitzer Str.;
 - Altersgerechtes Wohnen am Dorfplatz;
 - Alten- und Pflegeheim an der Dresdener Straße;
 - Kulturelles Zentrum des Ortsteiles Pesterwitz am Dorfplatz, u. a. Ca. 80 Meter langer einspuriger Engpass auf der Dresdner Straße, der jetzt schon zu unübersehbaren Verkehrsbehinderungen führt.
- Die Belange älterer Menschen (Altenpflegeheim und altersgerechtes Wohnen im Ortskern) werden ebenso missachtet wie die Belange der Kirche.
- Besondere Gefährdung der Grundschüler und Probleme bei der Gestaltung des Unterrichtes durch weiter anwachsenden Verkehrslärm (schon jetzt lässt der Lärm bei offenem Fenster keinen Unterricht zu).
- Zudem führt eine vom RP Dresden in Auftrag gegebene Studie „Untersuchung zum nachgeordneten Straßennetz für den Neubau der BAB A17“ eindeutig aus: „Es besteht die Gefahr, dass versucht wird, die A17 ... über das dafür überhaupt nicht geeignete Nebennetz in Pesterwitz, Altfranken und Kohlsdorf zu erreichen. Für die zu erwartenden erheblichen Verkehrsbelastungen ist dieses Netzwerk weder tragfähig noch parameterseitig geeignet. Außerdem wird dies zu unerträglichen Belastungen der anliegenden und durchfahrenen Wohngebiete und der Umwelt führen“. Die bestehenden Straßenquerschnitte im Zuge der Ortsdurchfahrt Pesterwitz sind für LKW-Verkehr nicht dimensioniert und deshalb sind einige Kreisstraßen auch mit Verkehrslastbeschränkung (12 t) ausgeschildert.
- Die vorgeschlagene Vorfahrtsänderung am Knotenpunkt Wurgwitzer Straße/Erich-Hanisch-Straße bringt
 - erhöhtes Gefahrenpotential, kein Begegnungsverkehr Lkw (Bus) – Lkw möglich, Begegnungsfall Bus – Pkw ebenso absolut unmöglich!!!
 - Gefährdung der Fußgänger (viele Schulkinder), welche die Wurgwitzer oder die E.-Hanisch-Straße queren
- Jetzt ist kein Schwerlastverkehr zugelassen, mit der Planung 8%. Dieser Fakt ist mit der angegebenen Funktion der Neuen Kohlsdorfer Straße (kleinräumige Verknüpfung der Ortslagen südlich der BAB A17 mit den nördlich davon liegenden Ortslagen und deren Anbindung an die B173 und BAB A17) nicht erklärbar. Im Ist-Zustand ist auch kein Schwerlastverkehr (Erich-Hanisch-Straße ist für Fahrzeuge über 3,5 t, die nachfolgende Otto-Harzer-Straße sogar für Fahrzeuge über 2,8t gesperrt) zugelassen.
- Es existiert noch kein bestätigtes Umleitungskonzept für Sperrungen der A17 im Bereich der Autobahnanschlussstellen DD-Gorbitz bis DD-Süd. Die Neue Kohlsdorfer Straße wird dann als ein Ventil bei der dann zu erwartenden Überlastung der B173/Kesselsdorfer Straße wirken. Der geplante Querschnitt der B 173 neu (RQ 20 nach RAS-Q) ist für eine Verkehrsbelastung von ca. 20000 Kfz/24h konzipiert. In den Früh- und Nachmittagspitzenbelegungen, in welchen die Aufnahmefähigkeit der B 173 neu erheblich überschritten wird, wird die neue K 6240(NKS) als Abflussventil dieses Verkehrsstaugeschehens fungieren.

In noch weit größerem Umfang wird diese Ventilwirkung in Anspruch genommen werden, wenn die BAB A 17 zwischen den Anschlussstellen DD-Gorbitz und DD-Süd für Inspektions- bzw. Revisions- und Wartungsarbeiten an und in den vielen Ingenieurbauwerken (drei Tunnel und zwei Brücken) gesperrt werden muss (siehe Tunnel BAB A 4 Königshainer Berge, versehen mit einem entsprechenden Multiplikator).

2. Umwelt

Achtung:

Dies ist eine Sammlung von Informationen und Argumenten. Sie ist in dieser Form nicht als Einwendung zu verwenden. Jede Einwendung muss individuell geschrieben sein und die Probleme sowie die individuelle Betroffenheit des Einwendenden durch die unten genannten Problemfelder enthalten.

Die meisten der vorgeschlagenen Varianten haben aufgrund des vorgesehenen Verkehrs erhebliche Verschlechterungen der Umwelt und damit der Lebensqualität zur Folge, die sich selbst bei den anzuzweifelnden vorliegenden Prognosen hart an derzeit gültigen Grenzwerten und über den europäischen Normen bewegen. Die konzipierte Vorzugsvariante widerspricht offensichtlich den Vorgaben der Bundesregierung, die in ihrem Verkehrsbericht 2000 eindeutig den Bau von Ortsumgehungsstraßen fordert und nicht die Verlagerung von steigenden Verkehrsströmen in Ortszentren.

- Bei der Bewertung der Varianten für die neue Kohlsdorfer Straße ist das Schutzgut Mensch/Wohnen entsprechend der folgenden Planungsgrundsätze nicht ausreichend berücksichtigt worden.
- Bei raumbedeutsamen Planungen sind gemäß **§ 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)** die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.
- Ein weiteres Anwachsen der Lärmbelastung der Bevölkerung insbesondere durch den Straßenverkehr soll in den Bereichen, die überwiegend dem Wohnen und der Erholung dienen, verhindert werden (**Ziel 18.3.3.1 des Landesentwicklungsplanes Sachsen**).
- Auf den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Einwirkungen durch Lärm und Erschütterungen soll durch Maßnahmen des Schallschutzes in erster Linie an der Quelle, mit Hilfe der örtlichen und überörtlichen Planung und, soweit nötig, durch Vorkehrungen am Einwirkungsort hingewirkt werden. Der Verkehrsvermeidung kommt eine besondere Bedeutung zu (**Grundsatz 18.3.3 des Landesentwicklungsplanes Sachsen**).
- Straßen- und Schienenverkehrswege sind so zu planen, dass von Ihnen ausgehende Lärmbelastungen auf Wohngebiete und andere schutzbedürftige Gebiete, gegebenenfalls unter Berücksichtigung ausreichender sonstiger Schutzmaßnahmen, vermieden werden. Verkehrswege sind, soweit möglich, zu bündeln und die Belastungen auf möglichst wenige Bereiche zu reduzieren (**Ziel 18.3.3.3 des Landesentwicklungsplanes Sachsen**).
- Somit sind die Konflikte hinsichtlich der Schutzgüter Biotop / Tiere / Pflanzen / Landschaftsbild bei den Varianten 3.1 / 3.2 sehr stark überbewertet worden (K 23, K 25, K 27, K 28, K 29). Diese Schutzgüter werden durch den Verlauf der A 17 bereits so stark vorbelastet, dass ihr Vorhandensein zum Teil (Biotop und Tiere) in Frage zu stellen ist. Durch einen parallelen Verlauf einer Straße mit einer wesentlich geringeren Verkehrsbelegung als die A 17 ist die Beeinträchtigung dieser Schutzgüter wesentlich geringer zu bewerten als in einem bisher intakten Naturraum.
- Demgegenüber werden die Schutzgüter Mensch / Wohnen unterbewertet:
In den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VlärmschR 97-, die mit der Bekanntmachung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit vom 24.07.1997 in Sachsen für Staatsstraßen eingeführt und den kommunalen Baulastträgern zur Anwendung empfohlen wurde, wird im Teil B - Lärmschutz durch Planung - die Vermeidung von Lärm als geltender Vorsorgegrundsatz gemäß § 50 BImSchG als Planungsgrundsatz nochmals bestätigt. Weiterhin wird in der Richtlinie unter Nr. IV. 7 Absatz 2 darauf hingewiesen, dass für den Lärmschutz durch Planung **nicht die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung** (16. BImSchV) heranzuziehen sind, **sondern diese möglichst unterschritten werden sollen**. Es wird auf die in der DIN 18005, Beiblatt 1, Ausgabe 1987, enthaltenen Orientierungswerte (z.B. allgemeine Wohngebiete tags 55 dB(A), nachts 45 dB(A)) hingewiesen, die für die Ausweisung der durch den Lärm betroffenen Gebiete zur Abwägung der Planungsvarianten herangezogen werden können. In der Umweltverträglichkeitsuntersuchung wurde dagegen nur auf die Grenzwerte der 16. BImSchV am Tag abgestellt. Dadurch werden die Zahlen für die Betroffenen, insbesondere bei mehrreihiger Bebauung wie z.B. in Pesterwitz, nicht ausreichend erfasst.
- Außerdem werden schrittweise bis zum Jahr 2010 deutlich verschärfte Grenzwerte für Luftschadstoffe in Kraft treten. Die 22. BImSchV setzt die Grenzwerte für Partikel und NO₂ in nationales Recht um. Die Verabschiedung der 22. BImSchV steht unmittelbar bevor. Danach treten im Jahr 2005 die Grenzwerte für Partikel und im Jahr 2010 die Grenzwerte für NO₂ in Kraft. Diese Werte

Achtung:

Dies ist eine Sammlung von Informationen und Argumenten. Sie ist in dieser Form nicht als Einwendung zu verwenden. Jede Einwendung muss individuell geschrieben sein und die Probleme sowie die individuelle Betroffenheit des Einwendenden durch die unten genannten Problemfelder enthalten.

sind nach meiner Auffassung unbedingt zur Umsetzung des Vorsorgeprinzips nach § 50 BImSchG bei der Abwägung von Varianten heranzuziehen. Das ist in der vorliegenden Umweltverträglichkeitsuntersuchung nicht erfolgt.

- Die Planung steht auch im Widerspruch zu den Bemühungen der Sächsischen Staatsregierung zusammen mit den Gemeinden mit der Durchführung des § 47a Bundes-Immissionsschutzgesetz – Lärminderungspläne - durch eine kontinuierliche Planung vor allem gesundheitsschädigende Straßenverkehrsgeräusche in den Gemeinden zu vermindern. Nach Untersuchungen des Sächsischen Landesamtes für Umwelt und Geologie sind tags ca. 11 % und nachts ca. 14 % der Einwohner in Sachsen Straßenverkehrsgeräuschen ausgesetzt, die bei einer langanhaltenden Einwirkung das Risiko von Herz-Kreislauferkrankungen erhöhen. Wie in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung ausgewiesen, gehören bereits jetzt die Straßen im Ortskern von Pesterwitz und teilweise in Altfranken dazu. Es muss Ziel der Straßenplanung in Sachsen sein, dass diese gesundheitsrelevanten Belastungen durch Straßenverkehrslärm abgebaut werden. Das könnte mit den Varianten 3.1 / 3.2 weitgehend sowohl für Pesterwitz als auch für Altfranken erreicht werden. Stattdessen soll mit der Vorzugsvariante 4.2 die Belastung in Pesterwitz auf lange Sicht noch erhöht werden.
- Der Aussage einer Verringerung der Verkehrsbelastung für Pesterwitz kann nicht gefolgt werden. Dabei ist u.a. auch die allgemeine Zunahme des Verkehrs nicht berücksichtigt. Im Verkehrsbericht 2000 der Bundesregierung wird ein Anstieg der Verkehrsleistungen auf der Straße von 750 Mrd. Personenkilometer 1997 auf 915 Mrd. Personenkilometer im Jahr 2015 für ein „Laisser-faire-Szenario“ (keine verkehrspolitischen Maßnahmen zur Veränderung des Status quo 1997/1998) prognostiziert.
- Die Vorzugsvariante 4.2 ist mit folgenden schweren Konflikten behaftet, die in der zusammenfassenden Bewertung der Varianten auf Seite 163 der Unterlage 15.6 nicht zum Ausdruck kommen:
 - Neuverlärmung bisher ruhiger Wohngebiete mit mehr als 40 WE; Das ist außer bei den Basisvarianten 1 / 2 mit Abstand die Variante mit der höchsten Neuverlärmung von Wohngebieten.
 - Mit der vorgesehenen Lärmschutzwand kann keine Verminderung der Lärmbelastung für die Wohneinheiten in den oberen Stockwerken der Mehrfamilienhäuser erreicht werden. Der Spielplatz und die Außenwohnbereiche können aufgrund der Entfernung zwischen Lärmschutzwand und Einwirkorten nur unzureichend geschützt werden (die Abschirmwirkung ist nur unmittelbar hinter der Lärmschutzwand gegeben und nimmt mit zunehmender Entfernung stark ab).
 - Der gesamte Ortskern von Pesterwitz wird durch den Verkehr mit gesundheitsschädigendem Lärm und Luftschadstoffen weiterhin auf lange Sicht belastet. Die Belastungen werden infolge der Zunahme des Durchgangsverkehrs weiter zunehmen. Der Verkehr aus Richtung Freital und dem Süden der Landeshauptstadt Dresden wird über die neue Kohlsdorfer Straße und mit der Variante 4.2 durch den Ortskern von Pesterwitz direkt an den KP 1 der B 173 angebunden.
 - Die Variante zerschneidet quer das gesamte Kaltluftentstehungsgebiet zwischen der B 173 und Pesterwitz und verursacht damit großflächig eine Anreicherung der Kaltflussabluftbahn mit Schadstoffen.
 - Zudem sind Neuverlärmungen wie beim Basisnetzfall und in der Variante 4.2 in derzeit vergleichsweise ruhigen Gebieten mit Wohn- und Erholungsfunktion (Am Hang bzw. Obere Straße in Pesterwitz) beim Variantenvergleich (als Nachteil) höher zu gewichten gegenüber einer zusätzlichen Verlärmung eines bereits vorbelasteten Gebietes durch die BAB A 17 wie bei Variante 3.1.
 - Es wurde seitens der Planer keine Istwertbestimmung der Lärmsituation speziell im Bereich Spielplatz und Oberer Straße durchgeführt.
 - trotz Lärmschutzmaßnahmen und zu niedriger Verkehrsprognose werden die Lärmschutzgrenzwerte an einigen Gebäuden überschritten
 - Es erfolgen keine Aussagen zum Lärmschutz während der Bauphase. In dieser Zeit gelten geringere Grenzwerte. Es ist völlig unklar, wie diese Grenzwerte eingehalten werden sollen.
- 3. Es ist zu erwarten, dass durch die o.g. Planung der gesamte Ortskern von Pesterwitz mit besonders schutzwürdigen Einrichtungen (Grundschule, Alten- und Pflegeheim, Wohnanlage für

Achtung:

Dies ist eine Sammlung von Informationen und Argumenten. Sie ist in dieser Form nicht als Einwendung zu verwenden. Jede Einwendung muss individuell geschrieben sein und die Probleme sowie die individuelle Betroffenheit des Einwendenden durch die unten genannten Problemfelder enthalten.

altersgerechtes Wohnen) und angrenzende Wohngebiete erheblich durch gesundheitsschädliche Geräusche und Luftschadstoffe und bei Gebäuden unmittelbar an den betroffenen Straßen (Wurgwitzer Straße, Schulstraße, Dresdener Straße) auch durch Erschütterungen durch den Schwerlastverkehr belastet werden.

4. Eine zusätzliche Belastung ist durch stauenden Verkehr zu befürchten. Die laut Prognose zu erwartende Verkehrsmenge kann über die enge Schulstraße und Dresdner Straße in Pesterwitz nicht abfließen. Insbesondere der durch die Planung in das gesamte Ortszentrum gelenkte Schwerverkehr führt zu Staus und unverträglichen Einwirkungen.

(Ende der Argumentation)

Deshalb ist gegen dieses Vorhaben entschiedener Protest anzubringen, zumal mit den meisten der im oben genannten Planfeststellungsvorhaben **vorgeschlagenen Varianten** die Stadt **Dresden ihre Ortsteile zu Lasten der zu Freital gehörenden Ortsteile besser stellt**. Während diese vor dem zu erwartenden riesigen **Verkehrszuwachs** geschützt werden, wird dieser geradezu **zwangsweise in den Raum Freital geführt und dort zum Chaos mit höchsten Belastungen für Gesundheit und Umwelt führen**.

II. Forderungen

Als davon betroffener Bürger **fordere ich deshalb:**

Ich fordere den Bau der Variante 3.2.. und die Planfeststellung der Variante 3.1 als ersten BA. Die komplette Variante 3.2. wird innerhalb von drei Jahren gebaut.

Weiterhin fordere ich:

1. In den Planfeststellungsbeschluss (PFB) wird aufgenommen, dass auf Kosten des Baulastträgers bei Vorliegen des prognostizierten Lkw-Anteiles eine Messung der Erschütterung für alle in Pesterwitz betroffenen Gebiete (Wurgwitzer Straße, Schule, Dorfplatz, Schulstraße, Dresdner Straße, Dölzschner Straße) durchgeführt wird.
2. Der PFB soll festlegen, dass bei Feststellung erheblicher Erschütterungen ein Wertausgleich durch den Baulastträger für diese Beeinträchtigung unseres Eigentums zu leisten ist.
3. Die Verkehrsprognosewerte sind unplausibel. Ich fordere die Aufnahme der Feststellung in den Planfeststellungsbeschluss (PFB), dass, nachdem sich nach Inbetriebnahme der Neuen Kohlsdorfer Straße plausible Verkehrsverhältnisse eingestellt (ca. 3-6 Monate nach Inbetriebnahme) haben, auf Kosten des Baulastträgers eine den Richtlinien entsprechende Verkehrszählung an der Neue Kohlsdorfer Straße und in der Ortslage Pesterwitz erfolgt.
4. Ich fordere die Aufnahme der Feststellung in den Planfeststellungsbeschluss (PFB), dass bei deutlicher Überschreitung der Prognosewerte die Neue Kohlsdorfer Straße für den Durchgangsverkehr gesperrt wird und diese Sperrung durch nachträgliche bauliche Maßnahmen auf Kosten des Baulastträgers (Schikanen u. ä.) wirksam unterstützt wird.
5. Ich fordere die Aufnahme der Feststellung in den Planfeststellungsbeschluss (PFB), dass für den Fall, dass die Schadstoff- und Lärmbelastungswerte merklich über den Werten des Gutachten liegen, der Baulastträger für gesundheitliche Schäden haftbar gemacht wird.

Achtung:

Dies ist eine Sammlung von Informationen und Argumenten. Sie ist in dieser Form nicht als Einwendung zu verwenden. Jede Einwendung muss individuell geschrieben sein und die Probleme sowie die individuelle Betroffenheit des Einwendenden durch die unten genannten Problemfelder enthalten.

6. Für betroffene Mietwohnungen soll der PFB festlegen, dass durch die Bauausführung entstehende Belastungen (durch eine Mietminderung geltend gemacht) in voller Höhe an den Baulastträger weitergegeben werden.
7. Der PFB soll festlegen, dass der langfristig zu erwartende Wertverlust der Anwesen (Gebäude und Grundstück) durch einen unabhängigen und vom Baulastträger zu bezahlenden Gutachter bestimmt wird. Dieser Wertverlust ist nach Vorliegen des Gutachtens durch den Baulastträger auszugleichen.
8. Der PFB soll festlegen, dass der langfristig zu erwartende Einnahmeverlust durch Nichtvermietbarkeit bzw. Vermietbarkeit mit geringerer Miete im vollen Umfang durch den Baulastträger auszugleichen ist.
9. Ich fordere die Aufnahme der Feststellung in den Planfeststellungsbeschluss (PFB), dass die Neue Kohlsdorfer Straße weder direkt noch indirekt in die Wegweisung für Umleitungsverkehr und Autobahnzubringerverkehr einbezogen wird.

Mit freundlichen Grüßen

Name, Vorname, Unterschrift !

