



ADFC Dresden e.V.  
Bischofsweg 38, 01099  
Dresden



Regionalverband  
Dresden  
Prießnitzstr. 18, 01099  
Dresden



Dresden/ Oberes Elbtal  
e.V.  
Schützengasse 18,  
01067 Dresden



Landesverein Sächs.  
Heimatschutz e.V.  
Wilsdruffer Str. 11/13,  
01067 Dresden



Regionalverband  
Dresden-Meißen  
Schützengasse 18,  
01067 Dresden

Sächsischer Landtag  
- Petitionsausschuss -  
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1  
01067 Dresden

Dresden, 21. Oktober 2011

### Petition: Abstufung der S 58 zur Kreisstraße

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,  
Sehr geehrte Mitglieder des Petitionsausschusses,  
Sehr geehrte Damen und Herren,

die Petenten ersuchen den Sächsischen Landtag, hilfsweise den Petitionsausschuss des Sächsischen Landtages mit den ihm zustehenden Mitteln und Möglichkeiten gegenüber der Staatsregierung darauf hinzuwirken, dass:

- I. das Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit als zuständige oberste Straßenbaubehörde **die Abstufung der S 58 zur Kreisstraße** wegen der grundsätzlich geänderten Verkehrsbedeutung dieser Straße sowie aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls auf der Grundlage des § 7 Abs. 2, 3 SächsStrG vornimmt,
- II. **keine Neu- und Ausbau- oder sonstigen Ertüchtigungsmaßnahmen** - insbesondere im Streckenabschnitt zwischen Bärnsdorf und Weixdorf – stattfinden, die darauf abzielen,
  - a. die Straße für größere Verkehrsmengen befahrbar zu machen,
  - b. die Straße auf dem Wege der Änderung von Kurvenradien, Verbreiterung der Fahrbahn usw. für größere Geschwindigkeiten zu ertüchtigen,
  - c. die Straße – auch teilweise - neu zu trassieren bzw. eine völlig neue Trasse zu errichten,
- III. die Straße stattdessen weiterhin aufgrund ihrer – derzeit noch - geringen Zerschneidungswirkung und Reliefangepasstheit an **die umgebende überregional bedeutsame Kleinkuppenlandschaft, die gleichzeitig NATURA-2000-Fläche ist, für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen erlebbar macht und dabei in einem sicher befahrbaren Zustand unterhalten wird (Sicherheit vor Geschwindigkeit).**

Mit freundlichen Grüßen,

Konrad Krause

Mitglied des  
Vorstandes

ADFC Dresden e.V.

Gottfried Mann

Mitglied des  
Vorstandes  
BUND, Regional-  
verband Dresden

Ute Bortlik

Mitglied des  
Sprecherrates  
Grüne Liga Dresden/  
Oberes Elbtal e.V.

Prof. Dr. Hans-  
Jürgen Hardtke

Vorsitzender  
Landesverein  
Sächsischer  
Heimatschutz e.V.

Andrea Oertel

Mitglied des  
Vorstandes  
Nabu, Regionalverband  
Dresden-Meißen

## **A. Begründung/ Verfahrensweise:**

Nach den Bestimmungen des Sächsischen Straßengesetzes erfolgt die Einordnung der öffentlichen Straßen in Abhängigkeit ihrer Verkehrsbedeutung sowie aus anderen Gründen des öffentlichen Wohls.

Von den Petenten wird dazu geltend gemacht, dass

- a. sich bei der in Rede stehenden Straße die Verkehrsbedeutung geändert hat, bzw. dass die zum Zeitpunkt der Aufstufung – im Jahr 1994 – erwarteten Wirkungen und Verkehrsbedeutungen nicht eingetreten sind, demzufolge
- b. die „Straße nicht in die ihrer Verkehrsbedeutung entsprechenden Straßenklasse eingeordnet ist“, was eine dementsprechende Umstufung - hier: Abstufung zur Kreisstraße – nach sich zieht (§ 7 Abs. 1, 2 SächsStrG),
- c. zudem im Sinne der untenstehenden Begründung deutlich überwiegende – zwingende - Gründe des öffentlichen Wohls für die Umstufung der derzeitigen Staatsstraße zur Kreisstraße gemäß § 7 Abs. 2 SächsStrG vorliegen.

Somit sind die in § 7 Abs. 2 SächsStrG aufgeführten Tatbestandsvoraussetzungen für eine Umstufung vollumfänglich erfüllt und die die Abstufung der Staatsstraße ist durch die oberste Straßenbaubehörde vorzunehmen. Gleichfalls sind die erforderlichen Verfahrensschritte einzuleiten, damit auch der Wechsel des Trägers der Straßenbaulast mit den entsprechenden Finanzierungsfolgen ohne weiteren zeitlichen Verzug zugunsten des Landeshaushaltes eintreten kann.

Vor sämtlichen Neu- und Ausbauerwägungen wären zudem auf Grundlage der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, RIN - einer methodischen Planungshilfe für die integrierte Verkehrsplanung, die Eingang in Bedarfspläne, Verkehrsentwicklungspläne sowie Raumordnungs- und Landesentwicklungsprogramme finden sollten – die verkehrsträgerübergreifende Feststellung, welche Funktion die Straße S 58 im Straßennetz tatsächlich noch besitzt, zu treffen. Dabei ist i. eine Bündelung auf schnelle Straßen, ii. eine Umfahrung ökologisch sensibler Gebiete, sowie iii. ein weiterer räumlicher Umgriff bei der Routenmodellierung und –bewertung einzustellen.

Aktuell findet die Erarbeitung des Landesverkehrsplans statt. Im Zuge dessen sind u.a. die Landkreise aufgefordert, Netzkonzepte zu erstellen. Hier bietet sich eine gute Möglichkeit, die entsprechende Neubewertung der Bedeutung der Staatsstraße S 58 vorzunehmen. Bereits im Zuge dieses Verfahrens sollen die von den Petenten geltend gemachten Umweltbelange stärker berücksichtigt und auf diesem Wege das von den Petenten vorgebrachte Begehren erfüllt werden.

**Aus den dargestellten Gründen wird daher der Landtag mittels dieser Petition gebeten, die Staatsregierung zu veranlassen, die von den Petenten begehrten Maßnahmen zu realisieren.**

**Zur weiteren Untersetzung ihres Anliegens stellen die Petenten die wichtigsten inhaltlich-fachlichen Gründe zusammenfassend wie folgt dar:**

Die Petenten

- a. machen deutlich, dass die in den 1990er Jahren geplanten Straßenbaumaßnahmen im Kontext mit weiteren **erhofften Entwicklungen** standen, die **so bislang nicht eingetreten sind und auch absehbar nicht eintreten** werden. Damit wird u.a. auch der erfolgten Darstellung im Fachlichen Entwicklungsplan Verkehr (FEV) die Grundlage entzogen.
- b. geben zu bedenken, dass die **Umstufung** zur Kreisstraße nicht nur sachlich geboten, sondern auch **auf Grundlage des § 7 SächsStrG gesetzlich gefordert** ist.
- c. weisen nachdrücklich darauf hin, dass die **Landschaft um Marsdorf und Bärnsdorf aufgrund ihrer besonderen Naturlandschaft eine herausgehobene überregionale Bedeutung** besitzt.
- d. weisen darauf hin, dass heute lediglich ca. 2.000 Kfz pro Tag die Strecke zwischen den Autobahnen, westlich der A13 ca. 1.400 nutzen. Die geplante Herstellung eines Staatsstraßenstandards (RQ 10,5) im Neubau wäre dagegen für bis zu 20.000 Kfz pro Tag ausgelegt. Dies verdeutlicht die **politische, wirtschaftliche und finanzielle Unnötigkeit eines solchen Bauvorhabens**.
- e. machen geltend, dass die in Rede stehende Straße aktuell *tatsächlich* ausweislich des aktuellen Regionalplans Oberes Elbtal/ Osterzgebirge (Karte 1, Raumstruktur) *nicht* „dem weiträumigen Durchgangsverkehr innerhalb des Freistaates Sachsen, der durch mehrere Stadt- und Landkreise verläuft, sowie der Verbindung der Mittel- und Unterebenen [nun: Grundzentren] untereinander und zwischen diesen und den höherrangigen Zentren“ dient. **Für den weiträumigen Durchgangsverkehr stehen die S 177 bzw. die Autobahnen zur Verfügung. Die Trasse der S 58 stellt weder eine regionale noch eine überregionale Verbindungsachse dar.** Die bisherige Planungshilfe RAS-N – Planungsgrundlage des FEV - ist fachlich überholt und durch die RIN ersetzt. Die Tatsache der Verbindung mit dem bestehenden Staatsstraßennetz kann nicht als ernstgemeinte Begründung dafür herhalten, dass durch die S 58 eine wichtige überregionale Verbindungsfunktion aufrechterhalten wird.

**B. Hintergrund und Darstellung ausgewählter Aspekte:**

1. Geschichte der Umstufung und Klassifizierung der Straße

Nach § 53 des Straßengesetzes für den Freistaat Sachsen (Sächsisches Straßengesetz - SächsStrG) vom 21. Januar 1993 (Sächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt SächsGVBl. - Nr. 7 vom 15. Februar 1993) wurden - wie im vorliegenden Fall - die bisherigen Bezirksstraßen als Landstraße II. Ordnung, zur Kreisstraße umgewidmet.

Nach dem damals geltenden § 56 SächsStrG konnte die Oberste Straßenbaubehörde nach Anhörung bis zum 31. Dezember 1993 eine Umklassifizierung zwischen Staats- und Kreisstraßen vornehmen. Die Aufstufung der Kreisstraße K 344 zur Staatsstraße S 125 erfolgte nach § 56 SächsStrG zum 1. Januar 1994 nach Anhörung und auf Antrag des damaligen Landkreises Dresden (Kreistagsbeschluss Nr. 285-34/ 93 vom 29. November 1993).

Grund für die Aufstufung war die Neueinschätzung der Verkehrsbedeutung nach der damaligen Instandsetzung der Anschlussstelle Marsdorf. Die Bekanntmachung erfolgte im Sächsischen Amtsblatt Nr. 8 vom 10. Februar 1994. In Folge der Umstufungen nach § 56

SächsStrG waren in Sachsen teilweise neue Straßenzüge entstanden. Die Nummerierungen wurden 1994 angepasst, die S 125 wurde umbenannt in S 58.

## 2. FEV/ Landesverkehrsplan

Bislang ist der Straßenverlauf im noch gültigen Fachlichen Entwicklungsplan Verkehr (FEV) aus dem Jahr 1999 gem. Z 3.8 zusätzlich als „für den Neubau von Staatsstraßen jeweils freizuhaltender Trassenverlauf“ gemäß der Zielkarte als Vorranggebiet ausgewiesen.

Zur Begründung (zu G 3.3 und Z 3.8 bis Z 3.10) wird im FEV ausgeführt:

„Durch die ausgewiesenen Neubaumaßnahmen im Staatsstraßennetz des Freistaates Sachsen werden die Mittelzentren mit den jeweiligen Oberzentren funktionsgerecht verbunden. Der Ländliche Raum wird in das Verkehrssystem Sachsens integriert. Damit wird sichergestellt, dass sich die ländlichen Gebiete als Lebens- und Wirtschaftsräume mit eigenständiger Bedeutung entwickeln. Umweltverträglichkeitsstudien haben gezeigt, dass die geplanten Neubauvorhaben mit den Raumnutzungsansprüchen des Umweltschutzes weitgehend zu vereinbaren sind.“

Weiterhin haben Staatsstraßen gem. FEV folgende Bedeutung:

„Staatsstraßen dienen dem weiträumigen Durchgangsverkehr innerhalb des Freistaates Sachsen, der durch mehrere Stadt- und Landkreise verläuft, sowie der Verbindung der Mittel- und Unterzentren untereinander und zwischen diesen und den höherrangigen Zentren (Verbindungsstufe II und III a nach RAS-N). Sie bilden untereinander und mit den Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz.“

## 3. Aktuelle Ausbauplanungen der S58

Das Autobahnamt erstellte im Rahmen einer Vorplanung 2008 drei mögliche Ausbauvarianten zwischen Weixdorf und Bärnsdorf und legte sich auf eine Vorzugsvariante V320 fest (Aufstellungsdatum des Erläuterungsberichts: 27.5.2008). Diese rund 3,2 km lange Variante sieht eine Verlegung der S58 Richtung Norden im Bereich der Abfahrt Marsdorf sowie eine Südumfahrung der Ortschaft Bärnsdorf mit Brückenbauwerk über die Promnitz vor. Alle drei Varianten sehen eine erhebliche Verbreiterung der heutigen 4 bis 5 m breiten Straße auf insgesamt 10 m (RQ 9,5 westlich A13) und 11 m (RQ 10,5 zwischen A13 und A4) vor sowie Einschnitte von 3 bis 4 m und Dammschüttungen von 3 bis 6 m vor. Die Planungsunterlagen der Vorplanung wurden dem SMWA im Dezember 2009 bzw. Dezember 2010 übergeben. **„Eine Entscheidung über die Linienführung bzw. die Fortführung der Planung ist noch nicht getroffen worden.“** (Schreiben des Autobahnamts Sachsen vom 13. September 2011). Heute nutzen lediglich ca. 2.000 Kfz pro Tag die Strecke zwischen den Autobahnen, westlich der A13 ca. 1.400. Die geplante Herstellung eines Staatsstraßenstandards (RQ 10,5) im Neubau wäre dagegen für bis zu 20.000 Kfz pro Tag ausgelegt.

Parallel wurden von der Landeshauptstadt Dresden, begleitet vom Autobahnamt Sachsen, seit dem Jahr 2008 Planungsüberlegungen vorgenommen, die eine neue Autobahnabfahrt an der A4 zur Anbindung des Gewerbegebietes Promigberg Weixdorf vorsieht. Hierzu erteilte der Stadtrat Dresden im März 2011 einen Planungsauftrag zur näheren Untersuchung einer Vorzugsvariante im Kreuzungspunkt S58 und A4. Im verkehrlichen Gutachten vom 23.6.2008 im Auftrag des Autobahnamtes heißt es zu dieser Vorzugsvariante: **„Mit der neuen AS bei Weixdorf am Kreuzungspunkt A4/S58 wird die S58 als Abkürzung zwischen der A4 Richtung Bautzen und der A13 Richtung Berlin genutzt. Die Verkehrsmengen werden sich deutlich erhöhen. Die S58 stellt eine Alternative zum Routenverlauf über das AD Dresden-Nord dar.** Des Weiteren führt die AS an dieser Stelle zu einer Verschlechterung der Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt

S59/S58 in Weixdorf. Dieser kann auf Grund seiner baulichen Gegebenheiten nur durch Eingriffe in Gebäude erweitert bzw. den Anforderungen entsprechend ausgebaut werden.“ IVAS 2008, S. 18. Ein Abriss von Gebäuden in Weixdorf oder Bärnsdorf ist angesichts der geringen Bedeutung der Straße absolut unverhältnismäßig und nicht vermittelbar.

Diese Planungen zu einer neuen Autobahnabfahrt, die in der Vorplanung der S 58 keine Erwähnung fanden, würden zusätzlichen Verkehr in das LSG und SPA „Moritzburger Kleinkuppenlandschaft“ sowie in Teilbereiche der Ortschaft Weixdorf lenken und kommen somit zu völlig anderen Verkehrsbelegungen als die vom Auftraggeber parallel aufgestellte Vorplanung. Eine solche gezielte Verkehrslenkung in das Schutzgebiet ist jedoch nicht mit den Schutzzwecken der Schutzgebiete vereinbar. Alternativvarianten des Baus einer neuen Autobahnabfahrt in Weixdorf (Netzfall 2 und 3) kommen im verkehrlichen Gutachten hingegen nur zu einer marginalen Erhöhung der Verkehrsmenge, sogar unter der verschärfenden Voraussetzung einer erheblichen Erweiterung des Gewerbegebietes Promigberg. Folge: die Umsetzung der Alternativen würde einen grundlegenden Ausbau der heutigen S58 und ehemaligen Kreisstraße 344 nicht mehr notwendig machen und die Vorplanung zum Ausbau der S58 ist hinfällig.

#### 4. Ausgewählte Aussagen zur Wertigkeit des Marsdorfer-Bärnsdorfer Kleinkuppengebietes

Die Landschaft um Marsdorf und Bärnsdorf ist aufgrund ihrer besonderen Naturausstattung bereits schon seit Jahrzehnten begehrter Forschungsgegenstand der TU Dresden sowie weiterer Forschungseinrichtungen und der Freizeitforschung. Der über die Grenzen Deutschlands bekannte Dresdner Geograph Ernst Neef beschrieb die Landschaft folgendermaßen: „Dresdens Umgebung weist aber auch eine Kostbarkeit auf, die einmalig in Mitteleuropa ist, die glazial überformte Felsplatte mit rundhöckerartigen Erhebungen und zahlreichen Glazialwannen im Gebiet der Moritzburger Teichlandschaft, die schon 1836 den Schweden SEFSTRÖM zum Vergleich mit seiner schwedischen Heimat veranlaßte. Weniger bekannt ist, daß sich dieses eigenartige Relief mit drumlinartigen Hügelschwärmen noch weiter nach Osten fortsetzt, wo es freilich auf den durchlässigen tertiären Sanden und Kiesen um Marsdorf keine Teiche mehr anzulegen gestattet.“ (NEEF 1962). Mannsfeld beschrieb im Zusammenhang mit einer geplanten Großmülldeponie das Gebiet der Autobahngabel Bautzen/Berlin und der Straße zwischen Bärnsdorf und Weixdorf als Bestandteil der charakteristischen Moritzburger Kleinkuppenlandschaft, „deren genetische, morphographische, hydrographische und pedologische Besonderheiten mit der Flächenkombination Wald – Grünland/Ackerland – Wasser in diesem Raum in kleinflächigem Wechsel geradezu modelhaft studiert werden konnten und der sich infolge seiner relativ isolierten Lage auch in bezug auf seine Tier- und insbesondere Vogelwelt noch seinen natürlichen Reichtum weitgehend erhalten hatte. Die Entwicklung verdeutlicht, daß Planungen und Durchführung derartiger Projekte nicht immer nach Maßstäben erfolgen, wie sie von einer ganzheitlichen, landschaftsbezogenen Territorialplanung (Landschaftsplanung) erwartet werden müßten.“ (Mannsfeld 1981, S. 189) Zeitgleich mit Verfassung dieses Textes wurde die Errichtung der Großmülldeponie verworfen, der Ministerrat der DDR konstatierte: „..., daß das ‚Marsdorfer Dreieck‘ nicht mehr als Deponiestandort vorgesehen ist. Der Wert des Gebietes ist anerkannt.“ (Hummitzsch et al. 2001).

Aufgrund der besonderen Reliefgegebenheiten konnte in den 1960er und 1970er Jahren nur eine begrenzte Ausräumung der Landschaft erfolgen. Infolgedessen finden wir heute dort einen nach wie vor vergleichsweise hohe Vielfalt an, so u.a. äußerst seltene Tierarten des gehölzreichen Offenlandes. Das Vogelschutzgebiet Moritzburger Kleinkuppenlandschaft ist eines der bedeutendsten Brutgebiete für Baumfalke, Kiebitz, Ortolan und Wespenbussard (Regierungspräsidium Dresden 2006). Aufgrund seiner Diversität (=Artenvielfalt) an Brutvögeln der Feldflur ist die Gesamtbewertung des lebensraumtypischen Arteninventars für den Lebensraumkomplex (LRK) VC007 (Kleinkuppengebiet um Marsdorf) als sehr gut eingestuft worden. Zudem besitzen einzelne Arten im Vergleich zu anderen LRK der Feldflur hohe Abundanzwerte (= Anzahl der Brutpaare) (Managementplan SPA Moritzburger Kleinkuppenlandschaft 2011).



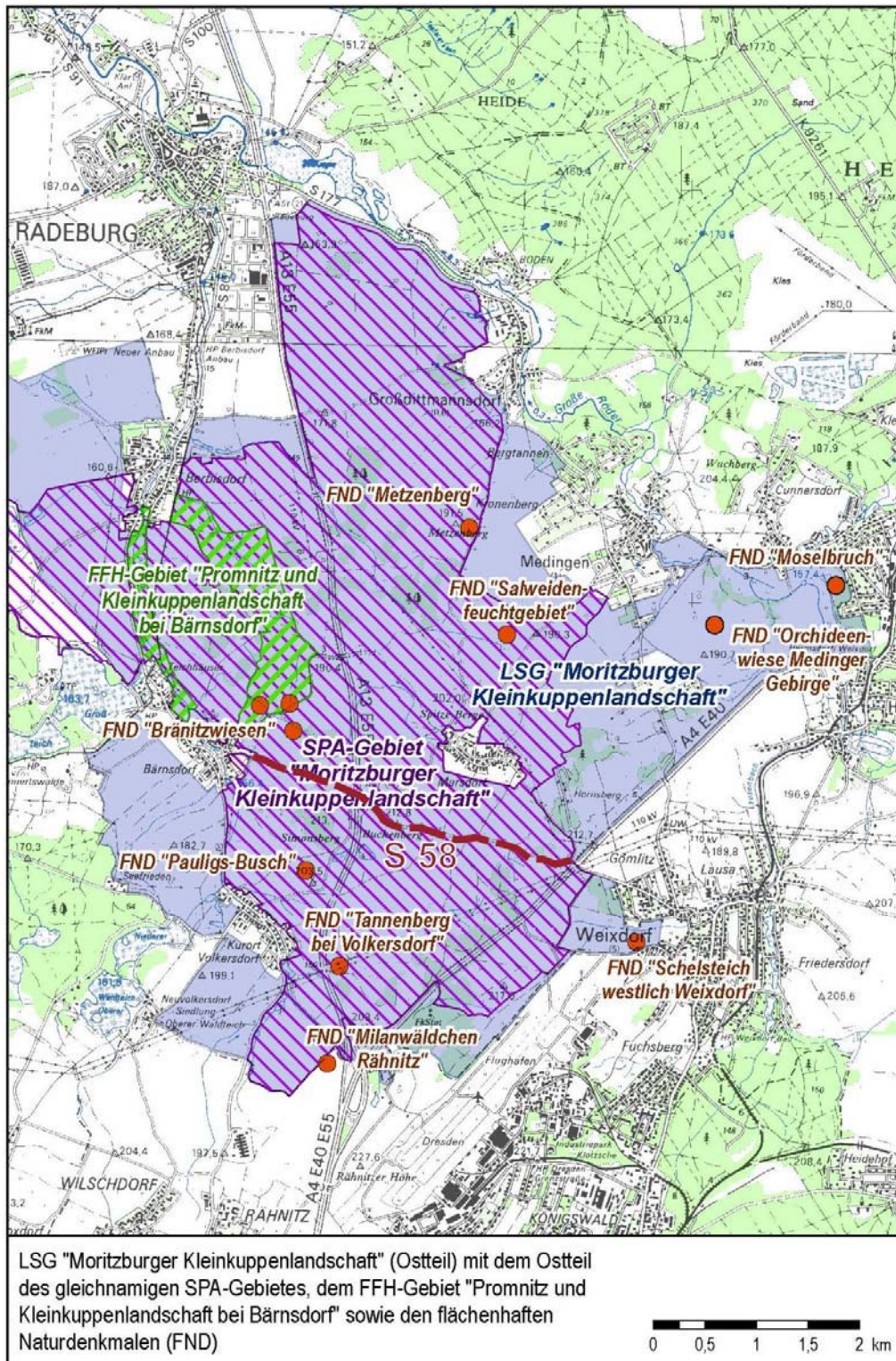


Abb.: aktueller Verlauf der S 58 und Lage der verschiedenen Schutzgebiete nördlich von Dresden

Das Bärnsdorf-Volkersdorfer Kuppengebiet hat eine besondere Bedeutung für die Entomofauna in Sachsen (Lorenz 2004). Doch insbesondere Laufkäfer sind durch Straßenbauvorhaben gefährdet (genetische Verarmung und lokales Aussterben durch Verinselung). Durch den nach Norden geöffneten Trichter der Bundesautobahnen wird die Artenmannigfaltigkeit (Artenausbreitung) begünstigt. Die heute schmale und wenig befahrene S 58 wirkt nicht als erhebliche Barriere. Der geplante massive Ausbau der S 58 wäre die erste Ost-West-verlaufende Barriere im LSG und Europäischen Vogelschutzgebiet.

Gleichzeitig wird gerade im Gebiet mit Mitteln des Freistaates Sachsen eines von drei Pilotprojekten zum Biotopverbund in Sachsen durchgeführt.

„Bei einer weiteren Zerschneidung oder Verstärkung der bestehenden Fragmentierung des Vorkommensgebietes des Ortolans durch Neubau oder Ausbau von Straßen ist eine Schädigung der Population zu erwarten. Die bestehende Verbindungsstraße zwischen Bärnsdorf, Marsdorf und Weixdorf führt bereits durch das Ortolan-Teilsiedlungsgebiet „Spitzenberg-Kahlenberg-Tannenberg-Buckenberg“ und „Mittagsberg“. Eine mit einem möglichen Ausbau verbundene Zunahme des Verkehrs auf dieser Straße würde sich auf diese Gebiete nachteilig auswirken.“ (Hänel 2004)

Die LSG-Verordnung benennt insbesondere folgende Schutzzwecke (Auswahl lt. § 3 der LSG-VO):

- die Bewahrung eines in Europa seltenen, glazial überformten Kuppenreliefs mit einem landschaftsgenetisch wertvollen und landschaftlich reizvollen kleinflächigen Wechsel von Vollformen und wannenförmigen Hohlformen;
- die Erhaltung repräsentativer Tiergemeinschaften des gehölzreichen Offenlandes mit vielfältigen Wechselbeziehungen zu angrenzenden Wald-, Teich-, Dorf- und Stadtlandschaften;
- die Aufrechterhaltung und weitere Aufwertung des Biotopverbundes zwischen der Laußnitzer Heide, der Dresdner Heide, dem Friedewald und Moritzburger Teichgebiet und dem Elbtal;
- die Bewahrung des geomorphologisch außerordentlich bewegten und harmonischen Landschaftsbildes;
- die Erhaltung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Gebietes für die landschaftsbezogene stadtnahe Erholung...

#### Literatur:

Amtsblatt Landkreis Meißen (1998): Verordnung des Landkreises Meißen zur Festsetzung des Landschaftsschutzgebietes „Moritzburger Kleinkuppenlandschaft“ vom 29.10.1998. – Ausgabe 24 vom 27.11.1998: 3-6.

Hänel, K. (2004): Zur Populationsstruktur und Habitatpräferenz des Ortolans (*Emberiza hortulana*). Untersuchungen in der Moritzburger Kuppenlandschaft/Sachsen. – Mitt. Ver. Sächs. Ornithol. 9 (3):

Hummitzsch, P.; Schimkat, J. & R. Bässler (2001): 50 Jahre Fachgruppe Ornithologie und Naturschutz Radebeul. – Arbeitsgr. Naturschutzinst. Dresden (Hrsg.): 19 S.

Lorenz, J. (2004): Die Moritzburger Kleinkuppenlandschaft und das Bahretal – zwei weitere Gebiete mit besonderer Bedeutung für die Entomofauna in Sachsen. – Mitt. Sächs. Ent. 68.

Mannsfeld, K. (1981): Landeskulturelle Auswirkungen moderner Agrarproduktion an Beispielen aus dem Westlausitzer Hügelland. – Wiss. Abh. Geograph. Gesellsch. d. DDR 15.

Neef, E. (1962): Der Reichtum der Dresdner Landschaft. – Geograph. Ber. 24 (3).

Regierungspräsidium Dresden (2006): Verordnung zur Bestimmung des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moritzburger Kleinkuppenlandschaft“ vom 19.10.2006. – Sächs. Amtsbl., Sonderdr. 4 vom 08.12.2006.