



Vorlage Nr.: V0700/10  
Datum:

## Vorlage

### **Beratungsfolge**

Dienstberatung der Oberbürgermeisterin	nicht öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Weixdorf	öffentlich	beratend
Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Wirtschaftsförderung	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau	nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat	öffentlich	beschließend

**Zuständig: GB Stadtentwicklung**

### **Gegenstand:**

Neue Autobahnanschlussstelle an die BAB A 4 in Dresden-Weixdorf zwischen Autobahndreieck Dresden-Nord und Autobahnanschlussstelle Hermsdorf (Arbeitstitel: AS Promigberg)

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Stadtrat bestätigt das Vorhaben, die direkte Anbindung des Gewerbestandortes Promigberg/Interkommunales Gewerbegebiet Dresden-Ottendorf-Okrilla an die Bundesautobahn A 4 durch den Bau einer neuen Autobahnanschlussstelle im Bereich Dresden-Weixdorf am Schnittpunkt Alte Moritzburger Straße (S 58)/BAB A 4 in die Planung aufzunehmen.
2. Der Stadtrat beschließt die Variante V 1.1 laut Begründung zur Vorlage weiterzuverfolgen. Die Plantrasse vom Gewerbestandort Promigberg/Interkommunales Gewerbegebiet Dresden-Ottendorf-Okrilla zur S 59 (Höhe Lausenbachmühle) soll erst aufgegeben werden, wenn die Anlage der neuen Autobahnanschlussstelle durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) genehmigt ist.
3. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, gemeinsam mit dem Autobahnamt Sachsen die weiteren Schritte zur Bewertung der neuen Autobahnanschlussstelle durch das BMVBS nach dessen Vorgaben bzw. Empfehlungen zu veranlassen.

**bereits gefasste Beschlüsse:**

V2076-46-2002

**aufzuhebende Beschlüsse:**

-

**Finanzielle Auswirkungen:**

- HH-Stelle/Finanzposition: noch keine zugewiesen
- einmalige Kosten bzw. Ausgaben: noch nicht ermittelbar; geschätzt 2,45 Mio. EUR
- laufende Kosten bzw. Ausgaben:
- zu erwartende Erträge bzw. Einnahmen zur Ausgabendeckung:
- jährliche Belastung bzw. Folgekosten gem. § 10 KomHVO:

**Begründung:****1. Veranlassung und Aufgabenstellung**

Die Landeshauptstadt Dresden plant gemeinsam mit der Gemeinde Ottendorf-Okrilla ein Interkommunales Gewerbegebiet im unmittelbaren Anschluss an das bestehende Gewerbegebiet „Am Promigberg“. Die dort bereits vorhandenen Gewerbeansiedlungen werden damit in einen größeren, entwicklungsfähigen Gewerbebestandort integriert.

Das Gewerbegebiet Promigberg (bzw. das geplante Interkommunale Gewerbegebiet Dresden-Ottendorf-Okrilla) ist derzeit jedoch nur unzureichend an das Verkehrssystem der Landeshauptstadt Dresden und damit auch unzureichend an das überregionale Verkehrsnetz angebunden.

Die Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz wird gegenwärtig ausschließlich über die Kreisstraße K 6260 (Radeburger Landstraße) gewährleistet, die ihrerseits auf dem Territorium der Landeshauptstadt Dresden an die S 58 (Alte Moritzburger Straße) angebunden ist. Sowohl die K 6260 als auch die S 58 fungieren als historisch gewachsene Straßenzüge gleichzeitig als Erschließungsstraßen für den Ortsteil Dresden-Weixdorf und führen damit zwangsläufig überregionalen Kfz-Verkehr durch die Ortslage Weixdorf bzw. durch dichtbesiedeltes Gebiet.

Mit dem Ziel, insbesondere den mit dem Gewerbegebiet Promigberg im Zusammenhang stehenden Lkw-Verkehr aus den sensiblen Ortslagen herauszulösen, wurden in den Jahren 2001/2002 Varianten untersucht, die eine zweite Anbindung des in Rede stehenden Gewerbebestandes an das überregionale Straßennetz außerhalb der bebauten Weixdorfer Ortslagen zum Gegenstand hatten.

Im fachlichen Beteiligungsverfahren ausgewählt und dem Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden zur Bestätigung vorgelegt wurde die in der damals geführten Untersuchung als Variante 3 ausgewiesene Lösung. Diese sieht vor, die Anbindung des Gewerbebestandes in östliche Richtung zunächst an die S 59 (Königsbrücker Landstraße), Höhe Lausenbachmühle, herzustellen. Zu einem späteren Zeitpunkt sollte die zweite Anbindung durch eine neue Trasse zwischen Radeburger Landstraße und Alter Moritzburger Straße westlich der

Ortslage Weixdorf hergestellt werden. Der dazu erfolgte Stadtratsbeschluss trägt die Nummer V 2076-46-2002 vom 22.08.2002.

Untersucht wurden seinerzeit keine Varianten, die mit der Neuanlage einer Autobahnanchlussstelle (AS) verbunden gewesen wären. Dies begründet sich daraus, dass zum damaligen Zeitpunkt das Gewerbegebiet Promigberg in seiner Dimensionierung bzw. Bedeutung noch nicht die heute vorgesehene Qualität erreicht hatte und dieses auch noch nicht absehbar gewesen ist. Die theoretische Möglichkeit, das relativ kleine Gewerbegebiet an die Autobahn (BAB A 4) anbinden zu können, war daher kein erfolgversprechender Ansatz.

Die hier benannte Planung mit der durch die Kreuzung der Bahnstrecke parallel zur Königsbrücker Landstraße vorgegebenen Anbindung an die S 59 beinhaltet eine Reihe kostenintensive, bautechnische sowie verkehrstechnische Probleme, welche sich erst im Verlaufe des Planfeststellungsverfahrens herauskristallisiert haben. Diese sind:

- Fällung wertvollen Baumbestandes und entsprechende Ausgleichsmaßnahmen,
- Beeinträchtigung des Lausenbaches durch erhöhten Tausalzanfall durch Ausbau des Knotenpunktes an der S 59 (Problematik zurzeit ungeklärt),
- bautechnische Leistungen, wie Ersatzneubau der Brücke über den Lausenbach, Schaffung von Retentionsflächen für den Oberlauf des Lausenbaches, Stützwandbau,
- Umweltbelange, wie Altlastenbeseitigung, Immissionsschutz (Bau einer Lärmschutzwand), Maßnahme zur Erhaltung des Artenschutzes,
- hohe Belastung der Anwohner der Königsbrücker Landstraße, insbesondere für das Gebäude Lausenbachmühle.

Infolge der notwendigen Sicherung der Querungsstelle über die Eisenbahnstrecke, der begrenzten Ausbaumöglichkeiten durch die topografischen Gegebenheiten (Bebauung, Böschung, Lausenbach) ist eine verkehrstechnisch sichere Gestaltung des Anbindepunktes an die Königsbrücker Landstraße nur unbefriedigend möglich. Die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes wird beeinträchtigt.

Die Erschließungskosten für diese Trasse werden nach aktuellem Stand mit ca. 4,2 Mio. EUR angegeben.

Die ursprüngliche Kostenschätzung (Grunderwerb und Erschließung) belief sich auf rund 2,2 Mio. EUR. Die Kostenerhöhung resultiert insbesondere aus Mehraufwendungen für die Belange des Umweltschutzes und erforderliche Ingenieurbauwerke (Brückenneubau über den Lausenbach, Stütz- und Lärmschutzwandbau, Ersatzbauten im Bereich Lausenbachmühle).

Das Verfahren zur Erlangung des Planungsrechts für diese Trasse ruht zurzeit.

Den Schwierigkeiten dieser Erschließung steht eine geplante anspruchsvolle Entwicklung der Gewerbe- und Industrieansiedlungen gegenüber.

In den letzten Jahren hat sich durch erfolgreiche Ansiedlung bedeutender Mikroelektronikunternehmen, wie Infineon, Global Foundries, CNT und X-FAB, sowie durch die positive Entwicklung der bestehenden Unternehmen wie ZMD, im Dresdner Norden ein weltweit renommierter IT-Cluster entwickelt. Zahlreiche ME-Ausrüster und -Dienstleister, die anfangs nur ein Service-Büro in Dresden betrieben hatten, sind inzwischen mit Niederlassungen ansässig. Weiterhin suchten viele ortsansässige Unternehmen, die als Zulieferer oder Kooperationspartner für die Großunternehmen tätig sind, ihren neuen Unternehmensstandort in unmittelbarer Nachbarschaft.

Somit ist der Dresdner Norden inzwischen für seine optimalen Standortbedingungen für die ME-Industrie so bekannt, dass der weitaus größte Teil der Standortanfragen zur Ansiedlung von Unternehmen entweder direkt den Dresdner Norden betreffen, oder sich nach erster

Angebotsorientierung auf diesen fokussiert. Hauptargument neben den Führungsvorteilen zu den Clusterakteuren ist die Nähe zum Flughafen und zur Autobahn. Die gegenwärtige Finanzkrise flacht diese stetig steigende Entwicklungskurve vorübergehend etwas ab. Die vorliegenden Anfragen von Investoren zeigen aber, dass die Investitionsbereitschaft der Unternehmen ungebrochen ist.

Um dem Ansiedlungsdruck weiterer Zuliefer- und Dienstleistungsunternehmen im IT-Bereich gerecht werden zu können, will die Landeshauptstadt Dresden in den nächsten Jahren den Gewerbestandort „Am Promigberg“ weiterentwickeln. Zusätzlich zu den 23 ha Nettofläche des bestehenden kommunalen Gewerbegebietes „Am Promigberg“ werden damit 43 ha für das Interkommunale Gewerbegebiet Dresden-Ottendorf-Okrilla und 4 ha für den 2. Bauabschnitt des Gewerbegebietes „Am Promigberg“ erschlossen. In der Summe bedeutet dies die überregionale Anbindung von 70 ha Nettofläche auf der, unter Anwendung des Schlüssels von 45 AK/ha, ca. 3 150 Arbeitsplätze entstehen bzw. erhalten werden können.

Vor diesem Hintergrund führt die Landeshauptstadt Dresden bereits Gespräche mit der Gemeinde Ottendorf-Okrilla über die gemeinsame Entwicklung des interkommunalen Gewerbegebietes Dresden-Ottendorf-Okrilla.

Diese positiven wirtschaftlichen Entwicklungstendenzen einerseits und die Schwierigkeiten mit der gegenwärtig geplanten Erschließungstrasse für den Gewerbestandort andererseits führten in den Jahren 2007/2008 dazu, die Möglichkeit einer neuen Autobahnanschlussstelle zu prüfen. Das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr kam einer entsprechenden Bitte der Landeshauptstadt Dresden nach und beauftragte das Autobahnamt Sachsen mit einer Variantenuntersuchung zur Herstellung einer neuen Anschlussstelle im Gebiet von Dresden-Weixdorf.

## 2. Variantenuntersuchung (Verkehrsprognose)

Die Aufgabe des Autobahnamtes Sachsen in diesem Kontext war es, eine Verkehrsuntersuchung zu erstellen, die insbesondere detaillierte Aussagen zu den Verkehrswirkungen der neuen Anschlussstelle (Fernverkehrsrelevanz) sowie zur Beeinflussung der Verkehrsflussqualität auf der Autobahn liefert. Darin werden verschiedene Varianten zur Lage der neuen Anschlussstelle mit unterschiedlichen Verknüpfungen des nachgeordneten Straßennetzes hinsichtlich ihrer Verkehrsbelastungs- bzw. Entlastungswirkung untersucht und bewertet. (Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass in der Prognoseberechnung noch ein geringerer Wert für Arbeitskräfte je Hektar (15 AK/ha) dieses Gebietes in Ansatz gebracht wurde.)

Die durchgeführte verkehrsplanerische Untersuchung (Anlage 1 - CD) hatte fünf Varianten bzw. Netzfälle zum Gegenstand (Anlage 2). Diese Varianten wurden mit Untervarianten bezüglich der Erreichbarkeit der Anschlussstelle vom Gewerbegebiet aus versehen. Dabei ist zu beachten, dass die vorhandenen Straßentrassen (insbesondere die Radeburger Landstraße) weiter zur Verfügung stehen, das heißt, kein Rückbau vorgesehen ist und auch nicht von einer Sperrung ausgegangen wurde.

### Variante 1 (V 1):

Neubau einer AS Dresden-Weixdorf im Schnittpunkt der Alten Moritzburger Straße (S 58) mit der BAB A 4 bei gleichzeitigem Weiterbetrieb der AS Marsdorf.

- **V 1.1:** Anbindung des Gewerbegebietes an AS über Plantrasse westlich Ortslage Weixdorf zwischen Radeburger Landstraße und Alte Moritzburger Straße;
- **V 1.2:** Anbindung des Gewerbegebietes an AS über Plantrasse vom Gewerbegebiet zur Königsbrücker Landstraße (S 59) in Höhe Lausenbachmühle;

- **V 1.3:** Anbindung des Gewerbegebietes an AS über Plantrasse westlich Ortslage Weixdorf zwischen Radeburger Landstraße und Alte Moritzburger Straße sowie über Plantrasse vom Gewerbegebiet zur Königsbrücker Landstraße (S 59) in Höhe Lausenbachmühle.

**Variante 2 (V 2):**

Neubau einer AS Dresden-Weixdorf im Schnittpunkt der Alten Moritzburger Straße (S 58) mit der BAB A 4 bei gleichzeitiger Aufgabe der AS Marsdorf.

- Untervarianten wie bei V1

**Variante 3 (V 3):**

Neubau einer AS Dresden-Promigberg im Schnittpunkt der Radeburger Landstraße (K 6260) mit der BAB A 4.

- **V 3.1:** Anbindung des Gewerbegebietes an AS mit Plantrasse vom Gewerbegebiet zur Königsbrücker Landstraße (S 59) in Höhe Lausenbacher Mühle;
- **V 3.2:** Anbindung des Gewerbegebietes an AS ohne Plantrasse vom Gewerbegebiet zur Königsbrücker Landstraße (S 59) in Höhe Lausenbacher Mühle.

**Variante 4 (V4):**

Neubau einer AS Dresden-Promigberg in Höhe der Stadtgrenze zu Ottendorf-Okrilla.

- **V 4.1:** Anbindung des Gewerbegebietes an AS mit Plantrasse vom Gewerbegebiet zur Königsbrücker Landstraße (S 59) in Höhe Lausenbachmühle;
- **V 4.2:** Anbindung des Gewerbegebietes an AS ohne Plantrasse vom Gewerbegebiet zur Königsbrücker Landstraße (S 59) in Höhe Lausenbachmühle.

**Variante 5 (V 5):**

Keine neue AS, stattdessen Anbindung des Gewerbegebietes über die vorhandene AS Marsdorf unter Anlage der Plantrasse westlich Ortslage Weixdorf zwischen Radeburger Landstraße und Alte Moritzburger Straße.

Aus den untersuchten Varianten wurden zu einem relativ frühen Bearbeitungszeitpunkt bereits die Varianten V 2 und V 5 aus städtischer Sicht ausgeschieden.

Die Variante 2 war vor dem Hintergrund untersucht worden, dass die AS Marsdorf geschlossen wird. Dieses ist mittlerweile aber anders entschieden worden; die AS Marsdorf bleibt als Anschlussstelle an die A 13 erhalten. Somit entfällt das Weiterverfolgen dieser Variante.

Die Variante 5 stellt keine netzstrukturell neue Lösung für die Landeshauptstadt Dresden dar. Verbessert wird die Ausbauqualität bzw. die Leistungsfähigkeit der S 58 als Autobahnzubringer zur AS Marsdorf. Die räumliche Anbindung des Gewerbegebietes bzw. die Fernerreichbarkeit ändert sich dadurch aber nicht.

In der beigefügten tabellarischen Übersicht (Anlage 3) sind aus der oben genannten verkehrsplanerischen Untersuchung auszugswise die Belastungs-/Entlastungsdaten für ausgewählte Abschnitte des dargestellten Straßennetzes zusammengestellt. Grün unterlegt sind die höchsten Entlastungseffekte, rot unterlegt deutliche Verkehrszunahmen gegenüber der Verkehrsprognose 2020.

### 3. Bewertung der Varianten

Die vorgelegte Verkehrsuntersuchung ist von folgenden Fachämtern der Landeshauptstadt Dresden bewertet worden:

- Ortschaft Weixdorf,
- Amt für Wirtschaftsförderung,
- Stadtplanungsamt (federführend),
- Straßen- und Tiefbauamt,
- Umweltamt.

Nachfolgend genannte Fachämter haben sich mit den niedergeschriebenen Aussagen eingebracht:

#### **Ortschaft Weixdorf (Verwaltungsstelle)**

Die Verwaltungsstelle favorisiert die Variante mit der größten Entlastungswirkung für die Ortschaft, insbesondere der Alten Moritzburger Straße und der Radeburger Landstraße. Es wird deshalb für die Variante 4 gestimmt. Zur Prüfung empfohlen wird außerdem eine Kombination aus Variante 1 und 3.

#### **Geschäftsbereich Wirtschaft (Amt für Wirtschaftsförderung; Umweltamt)**

Zur Sicherung der überregionalen Anbindung des Gewerbegebietes „Am Promigberg“, dessen Erweiterung und die des geplanten Interkommunalen Gewerbegebietes Dresden- Ottendorf-Okrilla, ist eine verkehrsgünstige überregionale Anbindung zwingend erforderlich.

Zur Umsetzung der oben benannten Ziele ergibt sich aus Sicht des Geschäftsbereiches Wirtschaft die Variante 1 als Vorzugsvariante.

#### **Geschäftsbereich Stadtentwicklung (Straßen- und Tiefbauamt; Stadtplanungsamt)**

Aus Sicht des Straßenbaulasträgers wird festgestellt, dass sich die bisher favorisierte Lösung (östliche Anbindung des Gewerbebestandes an die S 59 (Lausenbachmühle)) aus den vorhandenen geometrischen, bautechnischen und umwelttechnischen Bedingungen bzw. aus Sicht von Verkehrstechnik, -sicherheit und aus Umweltaspekten heraus, als unbefriedigende Lösung erwiesen hat. Insbesondere die Verknüpfung der Lichtsignalanlage des Knotenpunktes mit dem Bahnübergang bedingt einen sehr hohen technischen Aufwand zur Gewährleistung des doppelt gesicherten Signalisierungsablaufes; überdies führten Belange des Artenschutzes, des Schutzes vor Überschwemmungen, Schallschutz und weiteres zu einer deutlichen Kostenerhöhung dieser Lösung. Die Baukosten würden demnach bereits 4,2 Mio. EUR für diese 510 m lange Trasse betragen.

Aus Sicht der Gebietsentwicklung wird darauf verwiesen, dass es Anliegen der Variantenauswahl sein muss, einerseits die Ortslagen vom Kfz-Verkehr zu entlasten und andererseits eine gute Anbindung des Gewerbebestandes zu sichern. Dabei sind die Varianten kritisch zu bewerten, die den Gewerbeverkehr in Richtung Königsbrücker Landstraße (Lausenbachmühle) oder über die Moritzburger/Wilschdorfer Kleinkuppenlandschaft lenkt. Der Variante 3 wird daher unter diesem Aspekt der Vorzug gegeben.

Aus verkehrsplanerischer Betrachtung heraus ist festzustellen, dass die Anbindung des Kfz-Verkehrs zu den Trassen des Fernverkehrs, besonders zu den BAB A 4 und A 13, aus diesem Gewerbebestandort gegenwärtig über das vorhandene Straßennetz und damit durch dichtbesiedelte Ortslagen von Weixdorf erfolgt.

Die zurzeit im Planfeststellungsverfahren befindliche Erschließungsvariante des Gewerbegebietes Promigberg gemäß des oben genannten Stadtratsbeschlusses (erster Teil) hat sich im Verlaufe der vertiefenden Bearbeitung als bautechnisch und naturschutzrechtlich äußerst kompliziert entwickelt.

Für beide Sachverhalte könnte die direkte Zuordnung eines Autobahnanschlusses durch Neuanlage eines solchen eine Lösung sein. Als vorteilhaft werden die Varianten V 1.1 und V 3.2 angesehen, die einerseits den schwierigen und kostenintensiven Neubau der Trasse zur Lausenbachmühle nicht mehr notwendig machen und andererseits eine gute Erreichbarkeit des Gewerbegebietes über die Bundesautobahn herstellen würden.

Im Vergleich der prognostischen Verkehrsbe- und -entlastung weisen beide genannte Varianten Vor- und Nachteile auf. Während bei der Variante V 1.1 die Entlastungswirkung für die Radeburger Landstraße südlich der BAB A4 sehr hoch ist (- 3.300 Kfz/24 h), steigen die Belastungen auf der Alten Moritzburger Straße östlich der BAB A 4 um 1.000 Kfz/24h an. Bei Realisierung der Variante 3.2 würde sich eine Belastungszunahme der Radeburger Straße um 900 Kfz/24 h einstellen, in den Ortslagen Weixdorf insgesamt aber Entlastungen ergeben (vgl. Anlage 3).

### **Autobahnamt Sachsen/Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWAV)**

Aufgrund der unmittelbaren Berührung des Themas mit Zuständigkeiten des Freistaates Sachsen wurde von Beginn der Planungsarbeiten an eine enge Kooperation und Abstimmung mit dem SMWAV, insbesondere mit dem Autobahnamt Sachsen hergestellt.

Das Autobahnamt Sachsen gab im Rahmen der Variantenbetrachtung zu bedenken, dass die Variante 4 (V 4) aus autobahntechnischer Sicht als nicht realisierbar bzw. als kaum aussichtsreich hinsichtlich einer Genehmigung der Umsetzung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eingestuft werden muss. Dies begründet sich daraus, dass der Abstand der neuen Anschlussstelle nach V4 zur vorhandenen AS Hermsdorf bei nur ca. 1 000 m liegt. Im Standard für die Abstände von Autobahnanschlüssen muss dieser 2 000 m betragen (vgl. Richtlinie für die Anlage von Autobahnen). Sondergenehmigungen sind unter Einhaltung von definierten Sicherheitsmaßnahmen (Geschwindigkeitsbegrenzung) möglich; diese werden nach vorliegenden Erkenntnissen jedoch auch nur bei deutlich mehr als 1 000 m Abstand zur nächsten Autobahnverzweigung oder -anschlussstelle in Ansatz gebracht.

Zu Bedenken ist laut Autobahnamt Sachsen auch, dass bei einem Autobahnanschluss an eine vorhandene überregionale Trasse (Beispiel: V 1 und V 3) von einer Mitfinanzierung durch den Bund gemäß Bundesfernstraßengesetz § 12 (Kreuzungen und Einmündungen öffentlicher Straßen) ausgegangen werden kann, sofern die Maßnahme durch das BMVBS unterstützt wird. Für einen Autobahnanschluss ohne überregionale Verknüpfung (Beispiel: V 4) gäbe es keine Mitfinanzierung. Hier würde bei Genehmigung der Anschlussstelle der Besteller auch als alleiniger Finanzierungsträger in Frage kommen.

Auf Bitte der Landeshauptstadt Dresden wurde im Auftrage des Autobahnamtes Sachsen ergänzend zur „Verkehrsplanerischen Untersuchung“ (Anlage 1) eine Bewertung der Fernverkehrsrelevanz (Fernverkehrswirksamkeit) einer AS an der BAB A 4 bei Weixdorf für die vorgenannten untersuchten Varianten (Anlage 4) durchgeführt.

Daraus ergibt sich, dass der Anteil der Fernverkehrsfahrten von/zur neuen AS in den einzelnen Netzfällen zwischen 15 % und 21 % schwankt. Verkehrsverlagerungen von den bereits in der Nachbarschaft vorhandenen AS Dresden-Flughafen bzw. AS Hermsdorf sowie AS Marsdorf zu einer potenziell neuen AS Promigberg sind bei allen Varianten nur gering. Die Verkehrswirksamkeit ist daher nur kleinräumig und im Allgemeinen regional, d. h. vor allem auf die Anbindung des Interkommunalen Gewerbegebietes Dresden-Ottendorf-Okrilla beschränkt.

Da es im Umfeld der neuen AS Promigberg auch keine anderen Ziele/Quellen gibt, die einer erhöhten Fernerreichbarkeit bedürfen (z. B. Messestandort, großer Freizeitpark etc.), schränkt sich die Bedeutung dieser neuen AS weiter ein.

Aus konsultativen Gesprächen mit dem Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr ergeben sich Vorteile für die Variante V1.1, weil

- die Variante V 1 mit einer Staatsstraße verbunden wäre,
- die Abstände zum Autobahndreieck Dresden-Nord und zur Anschlussstelle Hermsdorf ausreichend sind,
- es bereits Planansätze für eine Anschlussstelle mit der S 58 in der Vergangenheit gegeben hat.

#### 4. Kosten

Die Kosten für eine der hier in Rede stehenden neuen Autobahnanschlussstellen wurden noch nicht exakt ermittelt, liegen Erfahrungen des Autobahnamtes Sachsen zufolge bei etwa 4 Mio. EUR (Herstellungskosten + Grunderwerb). Bei einer Genehmigung der Autobahnanschlussstelle durch das BMVBS und einer entsprechenden Mitfinanzierung müssten also nur anteilig diese Kosten durch die Landeshauptstadt Dresden vorgehalten werden.

Die Landeshauptstadt Dresden schätzt in diesem Falle ihre finanzielle Beteiligung auf ca. 2,0 Mio. EUR ein.

Bei Verwirklichung einer AS-Variante mit gleichzeitiger Anlage der Entlastungstrasse zwischen Radeburger Landstraße und Alter Moritzburger Straße (vgl. Beschluss des Stadtrates Nr. V 2076-46-2002 vom 22.08.2002) würden diese Kosten in Höhe von ca. 0,44 Mio. EUR eingeplant werden.

Über die Planungskosten ist zu gegebener Zeit eine Planungsvereinbarung zwischen der Landeshauptstadt Dresden und dem Autobahnamt Sachsen zu schließen, die die Beteiligung der Landeshauptstadt Dresden an diesen Kosten vorsieht. Auch diese Kostenanteile der Landeshauptstadt Dresden können derzeit noch nicht exakt beziffert werden. Es ist, Erfahrungswerten folgend, von einer Größenordnung der Beteiligung der Stadt Dresden mit ca. 100.000,00 EUR zu rechnen.

Insgesamt belaufen sich die geschätzten Kosten einer Autobahnanschlussstelle mit Entlastungstrasse östlich Ortslage Weixdorf auf ca. 2,45 Mio EUR.

#### 5. Fazit

Im Ergebnis der Bewertung des oben Aufgeführten verbleiben lediglich die Varianten **V 1** und **V 3** im entscheidungsrelevanten Rahmen.



Vorgeschlagen wird das Weiterverfolgen der Variante 1, Untervariante 1.1. Sofern die Umsetzung dieser Variante durch das BMVBS bestätigt wird, wird auf die bisher vorgesehene Anbindung des Gewerbegebietes (Plantrasse zur S 59 (Lausenbachmühle)) verzichtet.

Begründung:

Trotzdem die Variante 3 (3.2) folgende Vorteile aufweist:

- die Anschlussstelle liegt unmittelbar am Gewerbegebiet und stellt somit die räumlich und zeitlich kürzeste Verbindung zum überregionalen Hauptverkehrsstraßennetz dar;
- die Eingriffe in den Naturraum erscheinen hier gering;
- die Entlastungswirkung der Ortslagen Weixdorf (Basis: Verkehrsprognose 2020) ist signifikant

bietet die Variante V 1.1 vor dem Hintergrund der insgesamt geringen Fernverkehrsrelevanz noch die besten Aussichten auf die Genehmigung der AS seitens des BMVBS. Dieses leitet sich daraus ab, dass

- die Variante V 1.1 mit der Staatsstraße S 58, also mit dem überregionalen Straßennetz verbunden ist,
- die Abstände zum Autobahndreieck Dresden-Nord und zur Anschlussstelle Hermsdorf ausreichend sind, um die technische Anlage der AS ohne Weiteres zu ermöglichen,
- es bereits Planansätze für eine Anschlussstelle mit der S 58 in der Vergangenheit gegeben hat.

Durch die Herstellung der Verbindungstrasse zwischen der potenziellen AS an der S 58 über zum Interkommunalen Gewerbegebiet gemäß Variante V 1.1 wird es in den Ortslagen Weixdorf ebenfalls zu einer Entlastung kommen, wenn diese auch in Teilen nicht so deutlich ausfällt wie bei der Variante V 3.2. Demgegenüber ist vorteilhaft, dass die Radeburger Landstraße mit ihrer anliegenden Wohnbebauung südlich der BAB A 4 eine sehr deutliche Entlastung erfährt.

Die Vorteile der Untervariante V 1.1 liegen wie bei den anderen Varianten, die von einer Aufgabe der Plantrasse zur Königsbrücker Landstraße (S 59) ausgehen, zusätzlich in Folgendem:

- Kostenersparnis durch Verzicht auf die Anbindung des Gewerbegebietes über die Plantrasse zur Königsbrücker Landstraße (S 59), die sich im Verlaufe der vertiefenden Planung/des Planfeststellungsverfahrens als deutlich komplizierter und kostenintensiver erweist, als erwartet werden konnte,
- damit Verzicht auf das Führen von Gewerbe-(Lkw-)verkehr bzw. Nichtentstehen von zusätzlicher Verkehrsbelastung im Bereich der Lausenbachmühle,
- Kostenersparnis durch Verzicht auf die optional vorgehaltene neue Trasse westlich der Radeburger Straße.

Nachteilig ist, dass in jedem Falle Grunderwerb getätigt werden muss.

## 6. Weiteres Vorgehen

Sofern der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden seinen Willen nach der Anlage der neuen AS Dresden-Promigberg (Arbeitstitel) bekundet und dieses per Stadtratsbeschluss dokumentiert ist, wird das Autobahnamt Sachsen gemeinsam mit der Landeshauptstadt Dresden das weitere Prozedere zur Bewertung der neuen Autobahnanschlussstelle durch das BMVBS nach neuem Bewertungskatalog/Bewertungsverfahren klären.

### Anlagenverzeichnis:

1. CD:           Anlage 1 - A 4 Errichtung einer Anschlussstelle bei Weixdorf, verkehrsplanerische Untersuchung vom 23.06.2008, IVAS
  
2. CD:           Anlage 2 - Übersichtsplan; Erschließung interkommunales Gewerbegebiet Dresden - Ottendorf-Okrilla mittels Autobahnanschluss-Varianten
  
- Anlage 3 - Belastungswerte Prognose 2020 (Kfz/24 h - DTV<sub>Mo-Fr</sub>; Differenznetz
  
- Anlage 4 - A 4 Errichtung einer Anschlussstelle bei Weixdorf; verkehrsplanerische Untersuchung zur Fernverkehrswirksamkeit; Präsentation zur Beratung am 25.05.2010

Helma Orosz