

Erläuterungsbericht

Erläuterungsbericht	1
1. Darstellung des Vorhabens.....	3
1.1 Planerische Beschreibung	3
1.2 Straßenbauliche Beschreibung.....	4
1.3 Streckengestaltung.....	7
2. Begründung des Vorhabens	8
2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	8
2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	9
2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan).....	9
2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	9
2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	10
2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	10
3. Varianten und Variantenvergleich	11
3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes.....	11
3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten.....	11
4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme.....	12
4.1 Ausbaustandard	12
4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale	12
4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität	12
4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit.....	12
4.2 Bisherige/ zukünftige Straßennetzgestaltung.....	13
4.3 Linienführung.....	13
4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs	13
4.3.2 Zwangspunkte	14
4.3.3 Linienführung im Lageplan.....	14
4.3.4 Linienführung im Höhenplan	15
4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten	15
4.4 Querschnittsgestaltung.....	15
4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung	15
4.4.2 Fahrbahnbefestigung	16
4.4.3 Böschungsgestaltung.....	16
4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen	17
4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	17
4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten.....	17
4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte	17
4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten.....	17
4.6 Besondere Anlagen	17
4.7 Ingenieurbauwerke	18
4.8 Lärmschutzanlagen	18
4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen	18

4.10 Leitungen	18
4.11 Baugrund/ Erdarbeiten	19
4.12 Entwässerung.....	19
4.13 Straßenausstattung	20
5. Angaben zu den Umweltauswirkungen.....	21
6. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen	22
7. Kosten	23
7.1 Gesamtkosten	23
7.2 Kostenträger.....	23
7.3 Beteiligung Dritter.....	23
7.4 Kreuzungen und Einmündungen	23
8. Verfahren.....	24
9. Durchführung der Baumaßnahme	24
9.1 Bauzeit	24
9.2 Verkehrsführung.....	24
9.3 Baufeld.....	24
9.4 Grunderwerb	24

1. Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Die Straßenbauverwaltung des Freistaates Sachsen plant die Staatsstraße S 177 zwischen Meißen und der Anschlussstelle an die Bundesautobahn A4 (BAB A4) in Wilsdruff verkehrssicher nach den geltenden Richtlinien und bedarfsgerecht gemäß der absehbaren Verkehrsentwicklung abschnittsweise auszubauen.

Träger der Straßenbaulast der S 177 und Vorhabenträger ist der Freistaat Sachsen, vertreten durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Meißen.

Der Abschnitt 1.1 befindet sich auf dem Territorium der Großen Kreisstadt Meißen im Stadtgebiet von Meißen und beinhaltet den Ausbau der S 177 – Plossenaufstieg zwischen Neumarkt und der Einmündung Gellertstraße. Der Abschnitt umfasst den Streckenabschnitt zwischen NK 4846 003, Station 0.025 (Anbindung Neumarkt) und NK 4846 003, Station 0.652 (nach Einmündung Gellertstraße). Die Ausbaulänge des Abschnittes 1.1 beträgt 628 m.

Für den grundhaften Ausbau der S 177, Abschnitt 1.1 ist eine mindestens 2-jährige Vollsperrung zwingend erforderlich. Dies wurde im Rahmen der Untersuchungen zur Bautechnologie ersichtlich. Hierbei sind zusätzlich zu den erforderlichen Lichtraumprofilen der Baumaschinen auch die abzusichernden gesetzlichen Mindestabstände für die Arbeitssicherheit auf Baustellen sowie die Flächeninanspruchnahme für den teilweisen Ersatzneubau des städtischen Mischwasserkanals zu beachten.

Für den Zeitraum des grundhaften Ausbaues der S 177 ist daher – neben großräumigen und ortsnahen Umleitungsführungen – zwingend eine örtliche Umleitungsführung für Rettungsfahrzeuge und ÖPNV sowie Anliegerverkehr notwendig.

Im Rahmen des Vorentwurfes sowie der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen wurden für die Verkehrsführung unter Vollsperrung der S 177 umfangreiche Verkehrsuntersuchungen durchgeführt.

Für die kurzfristige Erreichbarkeit des Wohngebietes Plossen durch Rettungsfahrzeuge vom/ zum Stadtzentrum wurde der Siebeneichener Schloßberg als einzig verkehrlich annehmbare und machbare örtliche Umleitungsstrecke festgestellt. Durch bereichsweisen Ausbau des städtischen Weges (derzeit Fußwegnutzung) als befahrbare Straße können die notwendigen Einsatzzeiten zur Andienung des Wohngebietes Plossen durch Rettungsfahrzeuge abgesichert werden.

Da die Nutzung der Umleitungsstrecke über den Siebeneichener Schloßberg aus Artenschutzgründen aufgrund des Vorkommens der Kleinen Hufeisennase (Fledermausquartier im Siebeneichener Schloss, Jagdhabitate im Umfeld des Schlosses Siebeneichen) lediglich für Rettungsfahrzeuge und den ÖPNV freigegeben werden kann, wurden weitere örtliche Umleitungsstrecken für den Anliegerverkehrs untersucht.

Der gesamte örtliche Umleitungsverkehr soll über die zwei westlich der S 177 gelegenen Streckenzüge **Polenzer Hauptstraße – Buschbadweg (stadteinwärts)** und **Lerchaweg – Querallee (stadtauswärts)** geführt werden. Um die Verkehrsströme von jeweils ca. 1.500 Kfz/24h zu bewältigen, muss Einrichtungsverkehr für die Umleitungsstrecke eingerichtet werden. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreiten sind auf diesen Umleitungsstrecken abschnittsweise Einschränkungen der zulässigen Fahrzeugbreiten auf 2,1 m erforderlich. Lkw-Verkehr, ÖPNV und größere Rettungsfahrzeuge können diese Umleitungsstrecken daher nicht befahren.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und der entsprechenden Stellungnahmen zur Umleitungsführung wurde durch das LASuV, NL Meißen zugesagt, die örtlichen Anliegerumleitungen durch vertiefende Untersuchungen von alternativen Umleitungsführungen zu prüfen und zu bewerten.

Durch das Büro Uhlig & Wehling wurden mögliche Umleitungsführungen für den Anliegerverkehr untersucht.

Im Ergebnis dieser „Machbarkeitsstudie - Prüfung Umleitungsalternativen“ (aufgestellt am 26. Juni 2019) wird die geplante Umleitungsführung aus der Planfeststellung grundsätzlich bestätigt. Der bestätigte **Planfall 10** beinhaltet folgende alternative Streckenführungen im Einrichtungsverkehr für Anlieger des Wohngebietes Plossen (örtliche Umleitung):

- Stadteinwärts: Strecke 2 über **Polenzer Hauptstraße – Buschbadweg – Polenzer Weg**,
- Stadtauswärts: Strecke 8a über **Hirschbergstraße – Lerchaweg – Weg durch Gartenanlage – Behelfsstraße über Feld (mittig, Einrichtungsverkehr) – Querallee**.

Gegenstand dieser Unterlage ist die Untersuchung der örtlichen Umleitungsführung für Anlieger stadteinwärts über die Strecke 2.

Die weiterführenden Untersuchungen zur stadtauswärtigen Umleitungsstrecke entsprechend Strecke 8a der Machbarkeitsstudie erfolgen parallel als eigenständige Planung.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Länge und Querschnitt

Die Länge der gesamten Umleitungsstrecke stadteinwärts über den Buschbad-/ Polenzweg zwischen der Kreuzung S 177 – Dr.-Donner-Straße (Wohngebiet Plossen) und der Kreuzung S 177 – Neumarkt beträgt etwa 9,7 km Länge.

Zum Großteil werden ausreichend dimensionierte vorhandene Straßen für die örtliche Umleitungsführung der Anlieger des Wohngebietes Plossen genutzt und durch verkehrsregelnde Maßnahmen im Richtungsverkehr stadteinwärts eingerichtet.

Im Abschnitt zwischen der Ortslage Polenz und dem Ortseingang Meißen (Bereich Buschbad) ist eine bauliche Ertüchtigung des bislang z.T. nicht für den Umleitungsverkehr geeigneten Weges erforderlich.

Dieser Abschnitt mit einer Länge von etwa 1,2 km wird aufgrund der besonderen umweltfachlichen Bedeutung des Gebietes lediglich im Hocheinbau instandgesetzt (Austausch Asphaltdecke inkl. Rinne). Die Fahrbahnbreite wird gemäß Bestand übernommen, so dass es zu keiner Neuversiegelung kommt.

Folgende Nutzungsansprüche für den Anliegerverkehr sind dabei zu berücksichtigen:

- ganzjährige Befahrbarkeit (inkl. Winterdienst, aber weitgehend ohne Tausalzeinsatz aus Gründen des Gebietsschutzes - FFH-Gebiet "Tribischtäler") für Anliegerverkehr,
- zulässiges Gesamtgewicht 3,5 t und zulässige Fahrzeugbreite bis 2,1 m,
- Fahrbahnbreite im Einrichtungsverkehr:
 - Ansatz der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) aufgrund der örtlich maximal möglichen Geschwindigkeit von ≤ 50 km/h,
 - Regelbreite für oberen Abschnitt von Bau-km 0+146 – 0+427 (bis Beginn LSG „Tribischtäler“) \Rightarrow Fahrbahnbreite nach RAST 06 für Erschließungsstraßen im Einrichtungsverkehr mit mind. 3,0 m (bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit) gemäß Bestand,
 - Regelbreite für Abschnitt durch Wald von Bau-km 0+427 – 1+352 (LSG-, FFH- und SPA-Schutzgebiet) \Rightarrow Unterschreitung der Fahrbahnbreite nach RAST 06 gemäß Bestand mit mind. 2,6 m (entspricht max. Fahrzeugbreite von 2,1 m zzgl. beidseitigem Bewegungsspielraum von $B = 0,25$ m nach RAST 06),
 - Übernahme vorhandener Kurvenaufweitungen sowie auch punktueller Unterschreitungen von Mindestbreiten aufgrund örtlicher Zwänge (z.B. Baumbestand oder Felsvorsprung),

- Austausch vorhandener Rinnen (befestigte Randstreifen) analog Bestand,
- Einbau notwendiger Fahrzeugrückhaltsysteme in unsicheren Bereichen.

Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik

In Richtung der geplanten Umleitungsführung stadteinwärts wird die Umleitung zunächst auf der S 177 Wilsdruffer Straße bis zum Abzweig der Polenzer Hauptstraße geführt. Zur Begrenzung ortsfremden Verkehrs (aus Richtung Süden) wird die anschließende Abzweigung der K 8030 als Einbahnstraße entgegen der Fahrtrichtung von der S 177 ausgeschildert und zusätzlich am Abzweig Polenzer Hauptstraße ein Linksabbiegeverbot aus Richtung Süden aufgestellt.

Die Polenzer Hauptstraße mündet unmittelbar vor Polenz auf die von Süden kommende K 8030. Beide Straßen besitzen einen ähnlich guten Ausbauzustand für eine Kreisstraße mit einer Regelbreite von mind. 5,0m und beidseitigen schmalen Bankettstreifen.

Die Umleitung folgt der K 8030 auch innerörtlich bis zum Abzweig des Buschbadweges. Die K 8030 besitzt auch innerörtlich einen guten Ausbauzustand mit einer Regelbreite von ca. 5,0 m. Neben der Fahrbahn schließen z.T. flache Bankettstreifen und z.T. auch erhabene Grünflächen vor den Grundstückszäunen an.

Der abzweigende Buschbadweg ist im ersten Abschnitt bis zur Bushaltestelle als Erschließungsstraße im Zweirichtungsverkehr mit einer Fahrbahnbreite von ca. 4,5 m (Wohnweg) sehr gut ausgebaut. Anschließend verjüngt sich die Fahrbahnbreite von 4,5 m auf ca. 3,0 m, wobei bis Bau-km 0+146 die Fahrbahn einen guten Erhaltungszustand aufweist (Bereich Leitungsverlegung für die Regenwasser- und Schmutzwasserkanäle). Ab der Bushaltestelle gilt daher eine Beschränkung der Fahrzeugbreite auf 2,0 m (aktuell besser 2,1 m, da 70-80 % aller neuen Pkw breiter als 2,0 m sind).

Der Buschbadweg und auch der Polenzer Weg sind bis etwa Bau-km 0+633 im Zweirichtungsverkehr befahrbar (aus Hohlweg bzw. aus Wirtschaftswegen bei Bau-km 0+427 und 0+624 kommend). Aufgrund des sehr geringfügigen Gegenverkehrs ist ein Ausweichen im Bereich von vorhandenen Einmündungsstellen möglich.

Ab Bau-km 0+146 verschlechtert sich der Fahrbahnzustand des Buschbadweges und des weiterführenden Polenzer Weges erheblich, daher wird als Ertüchtigungsmaßnahme ein durchgehender Deckentausch bis zum Ortseingang Meißen vorgesehen. Die Regelfahrbahnbreite beträgt im Bereich des Buschbadweges (bis Einmündung Hohlweg) sowie den ersten ca. 75 m des Polenzer Weges bis Beginn des ausgeschilderten LSG „Triebischtäler“ bei Bau-km 0+427 ca. 3,0 m. Beidseitig beginnen unmittelbar neben dem Asphalt anbindende Grün- und Böschungsflächen (keine ausgeprägten Bankettstreifen).

Ab Bau-km 0+427 mit Einmündung eines Wirtschaftsweges (Feldweg) verschmälert sich die Fahrbahn noch weiter auf eine mittlere Breite von ca. 2,6 m, wobei ab Bau-km 0+525 jeweils einseitig eine Betonrinne zur Entwässerung sowie als befestigter Randstreifen mit einer Breite von 50 cm anschließt. Diese Regelbreite führt durch das gesamte Waldgebiet bis etwa zum Ortseingang in Meißen bei Bau-km 1+307.

Die Fahrbahn innerhalb des Waldgebietes ist geprägt von z.T. sehr engen Kurven, keinen bzw. nur recht schmalen Randstreifen und z.T. sehr steil ansteigenden (links) bzw. abfallenden (rechts) unmittelbar anschließenden Böschungen. Weiterhin bestehen aufgrund bereichsweise aufragender Felsvorsprünge z.T. keine ausreichenden Haltesichtbeziehungen. Ab Bau-km 0+633 ist der gesamte Polenzer Weg bis zum Ortseingang Meißen als Einbahnstraße bergab ausgeschildert.

Im Anschluss an den Ortseingang bis kurz vor Bauende verzieht sich die Fahrbahn auf die anschließende Regelfahrbahnbreite von ca. 4,7 m. Erst im Anschluss an die Quermulde bei Bau-km 1+352 beginnt wieder eine gut ausgebaute Asphaltfahrbahn.

Die querende Entwässerungsmulde kurz vor Bauende ist voraussichtlich aufgrund der hohen Längsneigung der Straße und der Tiefe der Mulde nur sehr schwer ohne Aufsetzen zu

durchfahren. Daher wird im Rahmen der Ertüchtigung eine Aufnahme und Anpassung der Mulde vorgesehen (Abflachung).

Weiterführend besitzt der Polenzer Weg bis zur S 83 erst den Charakter eines Wohnweges mit einer gut ausgebauten Fahrbahn von ca. 4,5 m Breite zzgl. einseitigem Gehweg und weitet sich vor Querung der Triebisch zu einer Wohnstraße mit einer gut ausgebauten Fahrbahn von mind. 5,0 m Breite zzgl. einseitigem Gehweg auf. In diesem Abschnitt ist die vorhandene Geschwindigkeitsbeschränkung auf maximal 30 km/h auch für den Umleitungszeitraum beizubehalten.

Die abschließende Staatsstraße S 83 ist im Stadtgebiet Meißen gut ausgebaut und mündet am Knoten Neumarkt auf die S 177, wo die Umleitungsstrecke endet.

Geplante Strecken- und Verkehrscharakteristik

Die Ertüchtigung der Umleitungsstrecke durch den Ausbau einzelner Bereiche erfolgt auf Grundlage der Vorgaben der RAS 06.

Die Ausbauquerschnitte sind für den vorgesehenen Anliegerverkehr im Einrichtungsverkehr bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit zu konzipieren. Die Mindestfahrbahnbreite beträgt hierfür im ersten Abschnitt 3,0 m und mit Beginn des Waldgebietes nur 2,6 m in Anlehnung an den Bestand. Punktuelle Einschränkungen aufgrund örtlicher Zwänge (z.B. Erhalt von Straßenbäumen bzw. Felsvorsprünge) sind möglich, um die strengen Vorgaben aus Umweltbelangen eines gleichwertigen Deckentausches ohne Mehrversiegelung einhalten zu können.

Buschbadweg (Bau-km 0+000 – 0+146)

Straßenkategorie:	ES V nach RIN	
Entwurfssituation:	Wohnweg nach RAS 06	(Zweirichtungsverkehr)
Baulänge der Straße:	ca. 146 m	(Verbleib)
Ausbauquerschnitt:	Fahrbahnbreite: ~4,50 m	(Bestand)
Oberbau:	Belastungsklasse Bk0,3	

Buschbadweg / Polenzer Weg (Bau-km 0+146 – 0+427)

Straßenkategorie:	ES V nach RIN	
Entwurfssituation:	Wohnweg nach RAS 06	(wie Einrichtungsverkehr)
Baulänge der Straße:	ca. 281 m	(Deckentausch)
Ausbauquerschnitt:	Fahrbahnbreite: 3,00 m	(analog Bestand)
Oberbau:	Belastungsklasse Bk0,3	

Polenzer Weg (Bau-km 0+427 – 1+352)

Straßenkategorie:	ES V nach RIN	
Entwurfssituation:	Wohnweg nach RAS 06	(ab 0+633 Einrichtungsverkehr)
Baulänge der Straße:	ca. 925 m	(Deckentausch inkl. Rinne)
Ausbauquerschnitt:	Fahrbahnbreite: 2,60 m	(analog Bestand)
	Rinnenbreite: 50cm	(analog Bestand)
Oberbau:	Belastungsklasse Bk0,3	

1.3 Streckengestaltung

Gut ausgebaute Streckenabschnitte – wie die K 8030 – verbleiben und werden bei Bedarf durch zusätzliche Beschilderung sowie z.T. notwendige temporäre Schutzeinrichtungen zur Abgrenzung eines prov. Fußweges hergerichtet.

Die Bereiche des Buschbadweges bzw. des Polenzer Weges, die starke Fahrbahnschäden aufweisen, erhalten einen Deckentausch (inkl. Rinne) unter Beibehaltung der Bestandsgeometrie.

Die Einhaltung der bestehenden Fahrbahnbreite auch bei Unterschreitung aktueller Regelwerke ist wesentliche Grundlage dieser Planung. Aufgrund der hohen Schutzbedürftigkeit des Planungsgebietes im LSG „Triebischtäler“, FFH-Gebiet „Triebischtäler“ sowie SPA-Gebiet „Linkselbische Bachtäler“ stellt dies die entscheidende Voraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit der geplanten Ertüchtigung dar.

Für das außerhalb des Ertüchtigungsabschnittes aber in Nachbarschaft der Umleitungsstrecke liegende Wochenstubenquartier für die Kleinen Hufeisennase in der alten "Rath-Fabrik" an der S 83 im Triebischtal wurde die Verträglichkeit der Umleitungsführung im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung geprüft.

Für den Deckentausch wird die bestehende Asphaltdecke komplett abgebrochen, das Planum mit Frostschutzmaterial nachreguliert und danach die Asphaltdecke neu in bestehender Breite wieder eingebaut. Vorhandene Rinnenplatten aus Beton werden durch gleichwertige Rinnenplatten bzw. bei Bedarf Betonmuldensteine ersetzt.

Die Ertüchtigung der Fahrbahn erfolgt mit einem Mindestquerschnitt für den anzusetzenden Anliegerverkehr im Einrichtungsverkehr (Fahrbahnbreite 3,00 m bzw. 2,60 m zzgl. 0,50 m Rinne) und ist darauf ausgelegt, grundsätzlich nicht in die seitlichen Bereiche der Straße einzugreifen. Notwendige Kurvenaufweitungen werden nur im Bestand vorgesehen bzw. zum Erhalt bestehender Zwangspunkte wird z.T. sogar darauf verzichtet (z.B. Bäume). Das Gleiche gilt für punktuelle Engstellen, die zum Schutz von bestehenden Straßenbäumen oder aufgrund von Felsvorsprüngen notwendig werden.

Die Entwässerung der Fahrbahn in die unbefestigten Seitenbereiche wird gemäß Bestand beibehalten. Zwischen Bau-km 0+574 – 0+591 werden die Rinnenplatten, welche gleichzeitig als befestigte Randstreifen zum abfallenden Hang dienen, durch eine Betonmulde gleicher Breite ersetzt. Diese Mulde fasst das Oberflächenwasser im Innenkurvenbereich und leitet es in Richtung des bestehenden Straßenablaufes (Bestand: starke Ausspülung neben vorh. Rinne). Der Aufsatz des vorhandenen Ablaufs wird höhenmäßig an die neue Mulde angepasst.

In den unsicheren Kurvenbereichen zwischen Bau-km 0+915 – 1+067 sowie 1+139 – 1+214 wird zum steil abfallenden rechten Böschungsrand ein Fahrzeugrückhaltesystem (N2-W5, z.B. ESP 4.0) eingebaut.

2. Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Vorausgegangene Untersuchungen:

- S 177 Meißen - Wilsdruff; Vorplanung (Gesamtstrecke), aufgestellt 28.03.2006 durch SBA Meißen, abgeschlossen am 28.02.2010 durch SMWA,
- S 177 Ausbau in Meißen, Plossenaufstieg, Machbarkeitsstudie des SBA Meißen-Dresden, aufgestellt 21.04.2011,
- Verkehrsuntersuchung Umleitung vom 20.05.2010, Ingenieurbüro Joedecke und Ingenieurbüro Uhlig & Wehling
- Verkehrsplanerische Untersuchung der bauzeitlichen örtlichen Umleitungsstrecke von 10/2015, Ingenieurbüro Uhlig & Wehling
- Verkehrsplanerische Untersuchung, Prognosehorizont 2020 vom 23.06.2008, Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH
- S 177 Ausbau in Meißen, Plossenaufstieg, Vorplanung (Anhörungsunterlage) des SBA Meißen-Dresden, aufgestellt 17.05.2010,
- Verkehrsplanerische Untersuchung, Prognosehorizont 2025 vom 05.07.2013, Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH
- S 177 Ausbau in Meißen, Plossenaufstieg, Vorentwurf des LASuV NL Meißen, aufgestellt 26.09.2013,
- S 177 Ausbau in Meißen, Plossenaufstieg, Feststellungsentwurf des LASuV NL Meißen, aufgestellt 10.08.2016,
- Verkehrsplanerische Untersuchung, Prognosehorizont 2030 vom 13.09.2018 (inkl. Fortschreibungen), Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH
- Machbarkeitsstudie - Prüfung Umleitungsalternativen vom 26.06.2019, Ingenieurbüro Uhlig & Wehling
- Entwurfsvermessung Umleitungsstrecke stadteinwärts des Ingenieurbüros GEOKART GmbH, Dresden, von 08/2019,
- S 177 Ausbau in Meißen, Plossenaufstieg, örtliche Umleitungsführung stadteinwärts, Vorentwurf des LASuV NL Meißen, vom 10.11.2020

Die planerische Beschreibung des Gesamtbauvorhabens erfolgt in Kapitel 1.1.

Für den Ausbau der S 177 Plossenaufstieg, Abschnitt 1.1 ist neben großräumigen und ortsnahen Umleitungsstrecken auch eine örtliche Umleitungsführung für den Anliegerverkehr des Wohngebietes Plossen erforderlich. In der Planfeststellungsunterlage zum Ausbau der S 177 Plossenaufstieg wurden für die örtliche Umleitungsführung folgende Umleitungsstrecken basierend auf der Verkehrsplanerischen Untersuchung zur bauzeitlichen örtlichen Umleitungsstrecke des Büro Uhlig & Wehling von 10/2015 vorgesehen:

- Stadteinwärts: **Polenzer Hauptstraße – Buschbadweg – Polenzer Weg,**
- Stadtauswärts: **Hirschbergstraße – Lerchaweg – Dreilindenstraße – Querallee.**

Aufgrund des sich aus den Stellungnahmen im Planfeststellungsverfahren abzeichnenden Konfliktpotentials wurde festgelegt, dass die örtliche Umleitungsführung nochmals im Detail zu prüfen und zu bewerten ist. Speziell die Strecke stadtauswärts über den Lerchaweg wurde aufgrund einer partiellen Engstelle zwischen dem Abzweig Friedhof St. Nicolai und der Anbindung Dreilindenstraße (Fahrbahnbreite 3,00 m ohne seitliche Sicherheitsräume) als nicht zumutbar eingeschätzt.

Im Vorfeld des Erörterungstermines wurde daher durch das Büro Uhlig & Wehling eine Machbarkeitsstudie zu möglichen alternativen Umleitungsstrecken aufgestellt (Stand: 26.06.2019). Inhalt dieser verkehrstechnischen Untersuchung war die Aufnahme aller im näheren Umkreis des Wohngebietes Plossen bestehenden Straßen, Wege und sonstigen möglichen Streckenführungen und die Bewertung dieser Trassen als solche sowie auch in Kombination zueinander.

Im Ergebnis dieser Machbarkeitsstudie wurde letztendlich die in den Antragsunterlagen auf Planfeststellung benannte örtliche Umleitungsführung dem Grunde nach bestätigt, wobei durch partielle Anpassungen die Strecke über den Lerchaweg optimiert werden kann (Wegfall der Engstelle).

Als Vorzugsvariante der Machbarkeitsstudie wurde der **Planfall 10** mit einer Aufteilung der Umleitungsführung für Anlieger im Einrichtungsverkehr auf folgende Strecken bestätigt:

- Stadteinwärts: Strecke 2 über **Polenzer Hauptstraße – Buschbadweg – Polenzer Weg**,
- Stadtauswärts: Strecke 8a über **Hirschbergstraße – Lerchaweg – Weg durch Gartenanlage – Behelfsstraße über Feld (mittig, Einrichtungsverkehr) – Querallee**.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Entsprechend der Vorgaben der Anlage 1 des UVP besteht für den Ausbau der S 177 am Plossenaufstieg selbst in Meißen, des Siebeneichener Schlossberges als bauzeitliche Umleitungsstrecke und für die örtliche Umleitungsstrecke über den Lerchaweg keine UVP-Pflicht aus bundesgesetzlicher Vorgaben.

Aufgrund der UVP-Pflicht für den Teil des Vorhabens am Siebeneichener Schlossberg aus den landesgesetzlichen Vorgaben des SächsUVP ist das gesamte Vorhaben – also auch die örtliche Umleitungsführung über den Buschbadweg/ Polenzer Weg – UVP-pflichtig.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Ein besonderer naturschutzrechtlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan) besteht nicht.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

Ausführungen zur verkehrlichen und raumordnerischen Bedeutung sind aufgrund der bauzeitlichen Nutzung als Umleitungsstrecke nicht relevant.

Verkehrsprognose:

Die bestehenden und zu erwartenden Verkehrsverhältnisse wurden durch das Ingenieurbüro VKT, Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH in einer verkehrsplanerischen Untersuchung dargestellt.

Auf der Grundlage des Verkehrsmodells der Landesverkehrsprognose Sachsen und unter Berücksichtigung des aktuellen Sachstandes der Objektplanungen erfolgte im Rahmen der Planfeststellung die Fortschreibung der vorliegenden Verkehrsuntersuchung für den Prognosehorizont 2025 auf den Prognosehorizont 2030 (Fertigstellung Baumaßnahme). Der Umleitungsverkehr wird dabei anhand des Planfalles 2025 aus der fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung bemessen. Hierzu liegt eine Gesamtuntersuchung zur örtlichen und ortsnahen Umleitungsführung in Unterlage 22.2 bei.

Zu berücksichtigen ist für die örtliche Umleitungsführung je Strecke (stadteinwärts und stadtauswärts) jeweils eine prognostizierte Verkehrsstärke von ca. 1.500 Kfz/24h für den Anliegerverkehr des Wohngebietes Plossen.

Für die stadteinwärtige Umleitungsführung über den Buschbadweg/ Polenzer Weg werden folgende Verkehrsbelegungen angegeben:

Strecke	Planungsnullfall 2025				Planfall 9 (2025)			
	DTV _{Mo-Fr}		DTV _{Mo-So}		DTV _{Mo-Fr}		DTV _{Mo-So}	
	[Kfz/24h]	SV [%]	[Kfz/24h]	SV [%]	[Kfz/24h]	SV [%]	[Kfz/24h]	SV [%]
Polenzer Weg	556	0,0	498	0,0	1.812	0,0	1.618	0,0
OD Polenz (östlich Abzweig Buschbad)	1.777	5,0	1.572	4,1	2.959	4,7	2.618	3,9
OD Polenz (westlich Abzweig Buschbad)	808	6,7	710	5,4	963	11,4	841	9,4

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Durch die bauliche Ertüchtigung eines Teilstückes der Umleitungsstrecke in der Waldpassage und die zeitlich befristete Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der gesamten Umleitungsstrecke werden keine bestehenden Umweltbeeinträchtigungen verringert.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Ausnahmeprüfungen nach europäischen Gebiets- oder Artenschutzrecht sind für das Ausbauvorhaben nicht erforderlich. Eine Zusammenfassung zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses ist daher nicht erforderlich.

3. Varianten und Variantenvergleich

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet liegt südlich der Ortslage Meißen im Landkreis Meißen in Sachsen am Osthang des Triebischtals und umfasst den unmittelbaren Bereich zwischen der Ortschaft Polenz und dem Meißner Stadtteil Dobritz (am Buschbad). Die betroffenen Siedlungsgebiete der beiden Ortschaften sind hauptsächlich durch aufgelockerte städtische bzw. dörfliche Bebauungen mit einem hohen Grünanteil, durch Kleingärten und den Friedhof in Polenz geprägt.

Zwischen den Ortslagen befinden sich um Polenz herum auf den Hochflächen überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen, die z.T. bereits im Landschaftsschutzgebiet „Triebischtäler“ liegen.

In den Plandarstellungen wird das Landschaftsschutzgebiet noch unter der Bezeichnung „Meißner Triebischtäler“ aufgeführt. Die dargestellten Gebietsabgrenzungen sowie der Schutzzweck in den angesprochenen Bereichen entsprechen jedoch vollumfänglich der aktuell gültigen Rechtsverordnung zum Landschaftsschutzgebiet „Triebischtäler“ (Verordnung des Landratsamtes Meißen zur Neufassung der Verordnung des LSG Triebischtäler vom 23.06.2020, Sächs.GVBl. Nr. 21 vom 15.07.2020, S. 360).

In den Hangbereichen zum Triebischtal durchquert der Polenzer Weg einen Laubmischwald und nutzt einen Hangeinschnitt eines unbenannten kleinen Nebenlaufes der Triebisch. Wesentliche Teile der Wegeführung liegen im LSG „Triebischtäler“, dem FFH-Gebiet „Triebischtäler“ sowie dem SPA-Gebiet „Linkselbische Bachtäler“. Im weiteren Verlauf der für den Umleitungsverkehr zu nutzenden Bestandsstraße liegt in unmittelbarer Nachbarschaft das Wochenstubenquartier für die Kleine Hufeisennase in der alten "Rath-Fabrik" an der S 83 im Triebischtal als Teil des FFH-Gebietes "Separate Fledermausquartiere und -habitate im Großraum Dresden".

Aus naturräumlicher Sicht liegt das Untersuchungsgebiet im Übergangsbereich des Mittelsächsischen Lösshügellandes zur Dresdener Elbtalweitung, wobei das Gebiet selbst noch zum Lösshügelland zu zählen ist. Dort gehört das Untersuchungsgebiet zur Untereinheit des Meißen-Weistropfer Lösshügellandes mit seinen Plateaurandbereichen zum Triebischtal (Ullendorfer Lösslehmhügelgebiet).

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

Aufgrund der Geringfügigkeit der notwendigen Ertüchtigungsmaßnahmen als Anliegerumleitung wird auf eine Variantenuntersuchung verzichtet.

Die vorgesehene Ertüchtigung beschränkt sich auf den Deckentausch stark geschädigter Fahrbahnbereiche unter grundsätzlicher Beibehaltung der vorhandenen Fahrbahnbreiten.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Als Erschließungsstraße ist der Buschbadweg / Polenzer Weg im Planungsgebiet der Straßenkategorie ES V nach RASSt 06 (Wohnweg) zuzuordnen. Die Ausbaulänge im Rahmen der Ertüchtigung beträgt 1.206 m (Bau-km 0+146 – 1+352).

Die Planung erfolgt nach den Grundsätzen der RASSt 06, da die örtlichen Gegebenheiten eine maximale Geschwindigkeit von nur 50 km/h zulassen. Die Entwurfs Elemente richten sich nach den Grenzwerten der Fahrgeometrie für angebaute Stadtstraßen (Tab. 19 nach RASSt 06), wobei Unterschreitungen aufgrund örtlicher Zwänge zum Erhalt schützenswerter Bereiche (Straßenbäume, Felsvorsprünge) gemäß Bestand akzeptiert werden.

Oberstes Gebot der notwendigen Ertüchtigungsmaßnahmen ist die Vermeidung von Eingriffen in das Wegeumfeld (keine Neuversiegelung).

Die geplante Trasse der Ertüchtigungsmaßnahme orientiert sich in Lage und Höhe am Bestand und es sind nur geringfügige Egalisierungen (einheitliche Regelbreite je Abschnitt, durchgehende Höhentrassierung) vorgesehen.

Der Ausbaubereich wird in 2 Abschnitte mit jeweiligem Regelquerschnitt gegliedert:

- oberer Abschnitt (Bau-km 0+146 – 0+427): Fahrbahnbreite 3,00 m
- unterer Abschnitt (Bau-km 0+427 – 1+352): Fahrbahnbreite 2,60 m (2,10 m + 2x 0,25 m
Bewegungsspielraum)
Rinne / Mulde 0,50 m (ab Bau-km 0+525)

Ausgeprägte Bankettstreifen sind im Bestand nicht vorhanden und können aufgrund örtlicher Zwänge auch nicht angelegt werden.

Im Rahmen des Deckentausches wird die Fahrbahn mit einseitigem Gefälle von 2,5 % ausgebaut (Neigungsrichtung jeweils gemäß Bestand). Die auszutauschenden Betonrinnenplatten werden zur Führung der Entwässerung in Richtung Gelände sowie als befestigte Randstreifen (analog Bankett) mit 6,0 % nach außen geneigt.

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Die Linienführung im Grund- und Aufriss erfolgt analog zum Bestand. Wesentliche Änderungen und Verbesserungen zur Einhaltung der Parameter der RASSt 06 sind nicht möglich.

Durch den Deckentausch der z.T. stark geschädigten Strecke wird die mangelhafte, durch Unebenheiten und zahlreichen Schadstellen gekennzeichnete Fahrbahnbefestigung beseitigt und die Voraussetzung für einen stetigen Verkehrsfluss geschaffen.

Die kurz vor Bauende querende ca. 1,0 m breite Entwässerungsmulde, bei der aufgrund der starken Längsneigung der Straße und der Tiefe der Mulde ein Aufsetzen von Fahrzeugen möglich ist, wird im Zuge der Ertüchtigung aufgenommen und in abgeflachter Form neu hergestellt.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Der Buschbadweg / Polenzer Weg ist bis etwa Bau-km 0+633 im Zweirichtungsverkehr freigegeben. Die wenigen in Richtung Polenz fahrenden Fahrzeuge resultieren hauptsächlich aus der Bewirtschaftung der Flächen auf dem Höhenrücken und kommen aus den einmündenden Wirtschaftswegen (Feldwege an Bau-km 0+427 und 0+624) sowie aus dem Hohlweg (Höhe Friedhof an Bau-km 0+348).

Um die Anzahl der entgegen kommenden Fahrzeuge nach Möglichkeit weiter zu begrenzen, sollte die Ausfahrt aus dem Hohlweg nur nach links (bergab nach Meißen) freigegeben werden.

Aufgrund der in diesem Bereich bereits einspurigen Fahrbahnbreite müssen im Bedarfsfall bergauf fahrende Fahrzeuge (Richtung Polenz) im Bereich von Zufahrtsanbindungen ausweichen. Der bergab fahrende Verkehr ist generell zu bevorzugen.

Ansonsten ist die Fahrbahn mit einer Regelbreite von mind. 2,6 m breit genug, dass straßenzugelassene Pkw mit max. 2,1 m Breite die Straße sicher befahren können. Seitlich stehen die gemäß RSt 06 notwendigen Bewegungsspielräume von je 25 cm zur Verfügung. Dort wo die Bestandsfahrbahnbreite bereits größer ist, wird die Mindestbreite von 3,0 m für Einrichtungsfahrbahnen bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen gemäß RSt 06 vorgesehen.

Notwendige Kurvenaufweitungen werden entsprechend dem Bestand vorgesehen (mindestens für Bemessungsfahrzeug Pkw). In sehr engen Bereichen, wo auch im Bestand keine Aufweitung möglich ist sowie auch Engstellen in der Strecke an besonders nah am Fahrbahnrand stehenden Straßenbäumen werden entsprechend des Bestandes übernommen und es verbleiben hier Engstellen.

Bereichsweise sind die notwendigen Haltesichtweiten aufgrund der örtlichen Situation mit z.T. engen Kurven und vorspringenden Felshängen nicht gegeben. Im Rahmen des bestandsgleichen Deckentausches können diese Defizite jedoch nicht behoben werden.

In 2 Bereichen befinden sich am rechten Fahrbahnrand besonders steil abfallende Böschungen in Kurvenbereichen. Diese als nicht verkehrssicher einzuschätzenden Bereiche zwischen Bau-km 0+915 – 1+067 sowie 1+139 – 1+214 werden durch zusätzliche Fahrzeugrückhaltesysteme (N2-W5, z.B. ESP 4.0) gesichert.

Aufgrund der Defizite in der Streckencharakteristik in der Waldpassage und aus Gründen des Schutzes der Fledermäuse in ihren umliegenden Habitaten ist hier für den Umleitungszeitraum eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf maximal 20 km/h abschnittsweise einzurichten. Am Beginn der Waldpassage sind in der Fahrbahn Schwellen zur wirksamen Reduzierung der Geschwindigkeit in der Waldpassage während des Umleitungszeitraumes einzubauen. Diese Schwellen sind nach dem Umleitungszeitraum wieder zurückzubauen. Wegen fehlender Flugbewegungen während der Winterruhe der Kleinen Hufeisennase von Oktober bis März können zur Sicherstellung des Winterdienstes in diesem Zeitraum die Fahrbahnschwellen entfernt werden.

4.2 Bisherige/ zukünftige Straßennetzgestaltung

Mit der Realisierung des Bauvorhabens ergeben sich keine Änderungen im umliegenden Straßen- und Wegenetz. Anbindende Straßen und Wege sowie Grundstückszufahrten werden nach den Vorschriften der RSt 06 lage- und höhenmäßig an die neue Trasse angebunden.

4.3 Linienführung

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs

Der Deckentausch des Buschbadweges/ Polenzer Weges beginnt kurz vor dem Ortsausgang von Polenz an einer Tagesnaht bei Bau-km 0+146. Ab hier beginnt eine deutlich ältere Asphaltbefestigung mit ausgeprägten Schadstellen.

Der erste Abschnitt entlang des Buschbadweges wird durch seitliche Grün- und Böschungsflächen mit einer Baumallee flankiert und daran anschließende bewirtschaftete Feldflächen. Kurz vor Einmündung des Hohlweges befindet sich am linken Fahrbahnrand ein Friedhof. Die Straße in diesem Bereich hat eine Regelbreite von 3,0 m ohne nennenswerte Bankettstreifen.

Im Anschluss an die Einmündung des Hohlweges beginnt der Polenzer Weg. Die ersten ca. 75 m bis etwa Bau-km 0+427 entsprechen in etwa dem Charakter des Buschbadweges. Mit Einmündung eines Wirtschaftsweges (Feldweg) und Beginn des ausgeschilderten LSG „Triebischtäler“ bei Bau-km 0+427 beginnt der zweite Abschnitt des Deckentausches mit einer

Regelbreite der Fahrbahn von 2,6 m, an den ab Bau-km 0+525 einseitig am tiefen Fahrbahnrand eine Rinne als befestigter Randstreifen anschließt. Auch hier wird die Fahrbahn unmittelbar von schmalen Grün- und Böschungsflächen sowie bewirtschafteten Feldflächen flankiert.

Nach Einmündung des zweiten Wirtschaftsweges (Feldweg) an Bau-km 0+624 beginnt auch die Ausschilderung als Einbahnstraße bergab ab Bau-km 0+633. Der Polenzer Weg verläuft ab hier durch den besonders schützenswerten Laubmischwald bis zum Ortseingang von Meißen an Bau-km 1+320.

Seitlich schließt meist am linken Fahrbahnrand unmittelbar ein aufgehender bewaldeter Hang an. Am rechten Fahrbahnrand folgt nach einem etwa 0,5-1,0 m breiten Bankettstreifen (unbefestigt, z.T. nur recht weicher Waldboden) eine z.T. sehr steil abfallende Böschung mit einer am Böschungskopf stehenden Baumallee aus großen Laubbäumen.

Zwischen Bau-km 0+990 – 1+062 verläuft die Straße als S-Kurve um einen besonders ausgeprägten Felsvorsprung. Dieser Bereich ist besonders schwer einzusehen (keine Haltesicht um Felsvorsprung) und wird rechts von einer sehr steilen talseitigen Böschung mit nur schmalen Bankettstreifen flankiert. Es wird daher der Einbau eines Fahrzeugrückhaltesystems (N2-W5, z.B. ESP 4.0) zum Schutz der Fahrzeuginsassen vorgesehen.

Ein weiterer unsicherer Bereich folgt im S-Kurvenbereich zwischen Bau-km 1+151 – 1+212. Auch hier ist der unbefestigte Bankettstreifen z.T. nur sehr schmal und die anschließende Böschung fällt besonders steil zum Tal ab. Daher wird ebenfalls der Einbau eines Fahrzeugrückhaltesystems (N2-W5, z.B. ESP 4.0) vorgesehen.

Im unteren Waldabschnitt sind des Weiteren Fahrbahnverdrückungen wegen besonders nah am vorh. Fahrbahnrand stehender Straßenbäume notwendig (Bau-km 1+024 und 1+258). Im Bereich des links anstehenden ausgeprägten Felsvorsprungs wird voraussichtlich eine Unterschreitung der Regelbreite auf 2,4 m notwendig, da sowohl Baum (rechts) als auch Felshang (links) unmittelbar an die Fahrbahn angrenzen.

Unmittelbar vor dem Ortseingang Meißen endet der Regelquerschnitt mit 2,6 m Asphaltdecke und 0,5 m breiter Betonrinne. Die Fahrbahn verzieht sich bis zum Bauende auf eine Regelbreite von 4,7 m (Beginn Wohnweg). In diesem Verziehbereich beginnt die seitliche Bebauung mit Kleingärten links und Wohnhäusern rechts.

Die am Bauende vorhandene querende Pflastermulde ist im Bestand nur schwer zu durchfahren ohne aufzusetzen. Aufgrund der recht steilen Längsneigung der Straße und dem notwendigen Muldenstich zur Führung des gesammelten Wassers beträgt der Höhenunterschied zwischen oberen Rand und Muldentiefe z.T. 12 cm bei einer Muldenbreite von 1,0 m. Befahrbare Mulden dürfen gemäß RAS-Ew nur 1/15 der Muldenbreite tief sein, d.h. somit nur ca. 6,7 cm. Im Zuge des Deckentausches wird daher die Längsneigung der Straße deutlich abgeflacht und der Muldenstich auf das notwendige Maß begrenzt, um so die Befahrbarkeit der Straße zu verbessern.

4.3.2 Zwangspunkte

Zwangspunkte in der Trassenführung ergeben sich aus der Einhaltung der vorhandenen Straßenführung und der Fahrbahnbreiten gemäß Bestand. Eine zusätzliche Beanspruchung des Umfeldes ist aufgrund des besonderen Schutzstatus der Hanglagen des Triebischtales (LSG, FFH, SPA) zu vermeiden.

4.3.3 Linienführung im Lageplan

Aufgrund der begrenzten Maßnahmen im Rahmen des Deckentausches folgt die neue Trasse dem genauen Verlauf des Bestandes mit z.T. sehr engen Kurvenradien.

Die engste Radienfolge befindet sich zwischen Bau-km 0+574 – 0+624 mit Radien von 21 m bzw. 28 m. Ansonsten betragen die Radien ≥ 48 m. Der Mindestradius gemäß RAS 06 von 10 m wird daher durchgehend eingehalten.

Die genaue Abfolge der Trassierungselemente können den Lageplänen (Unterlage 5.4) entnommen werden.

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Die Gradientenfolge im Wesentlichen dem Bestand und wird nur geringfügig egalisiert um Eingriffe in seitliche Bereiche soweit wie möglich zu vermeiden.

Die Gradientenfolge steigt zu Beginn bis kurz vor Einmündung des Hohlwegs mit 3,8-6,7 % an (Hochpunkt bei Bau-km 0+320, Höhe Friedhof). Anschließend fällt die Gradientenfolge bis zum Bauende ab. Die Längsneigung beträgt zum Teil bis zu 18,0 % gemäß Bestand und flacht zum Bauende hin auf etwa 9,2 % ab. Die Höchstlängsneigung gemäß RAST 06 von 8,0% bzw. 12,0 % wird damit z.T. deutlich überschritten.

Um dem Bestand zu folgen, wurden die Tangentenschnittpunkte etwa alle 50 m angeordnet. Die Wannen- und Kuppenradien halten die Vorgaben gemäß RAST 06 durchgehend ein.

Die geplante Gradientenfolge ist den Höhenplänen (Unterlage 6.4) zu entnehmen.

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Die bestehende Trasse besitzt sehr viele z.T. enge Kurven und S-Kurven und passt sich dem Geländeverlauf sehr stark an. Die Straße verläuft dabei von Polenz kommend erst leicht nach Nord-Nordwest und verschwenkt nach dem Hohlweg leicht nach Nord-Nordost bis zum Ortseingang Meißen am Bauende.

Die Haltesichtweiten für angebaute Hauptverkehrsstraßen nach RAST 06 werden gemäß Bestand nicht überall eingehalten. Besonders im Waldgebiet gibt es z.T. starke Einschränkungen der Haltesicht durch Felsvorsprünge, um welche die Straße im Bogen herumläuft.

Die Sichtweiten des einmündenden Hohlweges werden aufgrund des annähernd geradlinigen Verlaufes des Buschbadweges/ Polenzer Weges eingehalten.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Grundlage bilden die Vorgaben der RAST 06 für innerörtliche Straßen, da die mögliche Fahrgeschwindigkeit der Strecke durch örtliche Gegebenheiten nicht mehr als 50 km/h beträgt. Trotz der bis Bau-km 0+633 im Zweirichtungsverkehr zugelassenen Befahrbarkeit wird die Straße durchgehend nur als einstreifige Richtungsfahrbahn (Abschnitt 6.1.1.6, Tab. 11) mit der Möglichkeit des Ausweichens im Bereich von Wegeinmündungen eingeordnet. Der Anteil der Richtung Polenz fahrenden Fahrzeuge ist dabei verschwindend gering (aus Wirtschaftswegen bzw. Hohlweg kommend).

Die Mindestfahrbahnbreite gemäß RAST 06 beträgt dabei bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit 3,0 m. Diese Regelbreite wird gemäß Bestand bis kurz nach Einmündung des Hohlweges bei Bau-km 0+427 vorgesehen.

Anschließend verschmälert sich die Fahrbahn auf durchschnittlich 2,6 m zzgl. eines einseitigen 50 cm breiten befestigten Randstreifens (Rinne bzw. Bankett). Diese Breite lässt eine Befahrung für Pkw mit einer maximalen Fahrzeugbreite bis 2,1 m zu (Ausschilderung ab Bau-km 0+100). Zuzüglich der beidseitig notwendigen Bewegungsspielräume gemäß RAST 06 (Abschnitt 4.1, Tab. 11) von $B = 0,25$ m ergibt sich eine Mindestfahrbahnbreite von 2,6 m, die der Bestandsbreite entspricht. Bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen beträgt $B = 0,15$ m für Pkw. Dies ergibt für Engstellen, wie an Bau-km 1+024 (Verdrückung wegen Straßenbaum und Felsvorsprung), eine Mindestfahrbahnbreite von 2,4 m.

Kurvenaufweitungen werden gemäß Bestand wieder ausgebildet. In Engstellen, wo diese im Bestand nicht umsetzbar waren, wird auch mit dem Deckentausch keine Aufweitung vorgesehen.

Die Fahrbahn entwässert mit einseitigen Gefälle von 2,5 % in die unbefestigten Randbereiche. Die ab Bau-km 0+525 am tiefen Fahrbahnrand wieder herzustellenden Betonrinnen entwässern mit 6 % in die Seitenbereiche.

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Als Belastungsklasse nach RStO 2012 wird für die Erschließungsstraße die unterste Kategorie Bk0,3 gewählt.

Die geplanten Querschnitte sind den Regelquerschnitten in Unterlage 14.8 zu entnehmen.

Nach den "Richtlinien zur Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012", RStO 12, kommt folgender Befestigungsaufbau für den Deckentausch des Buschbadwegs/ Polenzer Wegs zur Anwendung:

Fahrbahn	4 cm	Asphaltbetondeckschicht AC 11 D N, 50/70
	10 cm	Asphalttragschicht AC 22 T N, 70/100
	<u>100 MPa</u>	<u>Planum (OK Frostschuttschicht nachregulieren)</u>
	14 cm	Gesamtdicke

Die bestehende Asphaltdecke ist aufzunehmen und einer Verwertung bzw. Entsorgung (Festlegung nach baugrundtechnischen Untersuchungen im weiteren Planungsverlauf) zuzuführen. Anschließend wird die vorhandene Frostschuttschicht mit Frostschutzmaterial 0/32 nachreguliert und die neue Asphaltdecke in gleicher Fahrbahnbreite wie Bestand eingebaut.

An den Bauenden wird im Übergang zur bestehenden Fahrbahn die vorhandene Asphaltdecke unmittelbar vor Asphalteinbau geradlinig zurückgeschnitten und die Frostschuttschicht im Übergang nachverdichtet.

Der Asphalteinbau der Deckschicht hat ohne Ausbildung einer Längsnaht in der vollen Breite unter Vollsperrung zu erfolgen (voraussichtlich Nutzung von Gehwegfertigern auf Grund der sehr schmalen Fahrbahnbreite). Alle Randeinfassungen (Rinne, z.T. Mulde) sind vor dem Asphalteinbau herzustellen. Der Fugenspalt zwischen Rinne und Fahrbahn ist nachträglich zu vergießen.

Die auszutauschenden Rinnensteine ab Bau-km 0+525 (QS 50x25x10 cm) sind als befestigte Randstreifen (Bankett) in 20 cm Unterbeton C 20/25 zu betten. Zwischen Bau-km 0+574 und 0+590 werden die Rinnensteine durch Muldensteine in Anbindung an einen bestehenden Straßenablauf ersetzt.

4.4.3 Böschungsgestaltung

Im ersten Abschnitt verläuft die Straße zwischen Grün- und Feldflächen mit nur geringfügigen Böschungen zum Höhenausgleich.

Im Waldgebiet besitzt die Straße den Charakter einer Bergstraße und verläuft im Wesentlichen hangparallel, so dass talseitig Dammböschungen und bergseitig Einschnittsböschungen vorhanden sind.

Die Anpassungsbereiche beschränken sich für den bestandsnahen Deckentausch auf etwa 30 cm Breite, wobei durch leichte Egalisierungen der Gradienten und des Fahrbahnrandes unter Einhaltung einer Maximalneigung von 1:1,5 auch z.T. etwas breitere Anpassungen notwendig werden. Diese sind aus örtlich gewonnenem bzw. ortstypischen (z.B. Waldboden) zu modellieren. Auf die Befestigung genormter Bankette aus Schotterrasen wird verzichtet, da dies nicht zur Örtlichkeit passt und einen Eingriff in das Wegeumfeld darstellen würde.

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Gemäß Bestand befinden sich vor allem im Waldgebiet z.T. sehr nah am Fahrbahnrand stehende große Straßenbäume. Diese sind während der Ertüchtigungsmaßnahmen vor Beschädigung zu schützen und bestimmen z.T. auch die Lage des neuen Fahrbahnrandes (Verdrückungen der Fahrbahn an Bau-km 0+024 und 1+258).

Des Weiteren sind diese Bäume beim Einbringen von Schutzplankenpfoten so zu berücksichtigen (Regelpfostenabstand = 4,0 m), dass der stammnahe Wurzelraum ausgespart bleibt.

Als Hindernis im Seitenraum gilt auch der zwischen Bau-km 0+990 – 1+062 am linken Fahrbahnrand befindliche Felsvorsprung. Gemäß Bestand verläuft die Straße um diesen Hang als Kurve herum.

Die aufzunehmende Beschilderung wird unter Beachtung der einzuhaltenden seitlichen Sicherheitsräume abschließend wieder aufgestellt.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten

Bestandteil der Planung ist der vorhandene Knotenpunkt Buschbadweg / Hohlweg, welcher in seiner Lage und Vorfahrtsregelung nicht verändert wird.

Der Knotenpunkt ist als dreiarmer, vorfahrtgeregelter Knotenpunkt ausgebildet.

4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

Der im Bestand als sandgeschlämmte Schotterdecke anbindende Hohlweg wird über eine Breite von ca. 1,0 m mittels Frostschutzmaterial lage- und höhenmäßig an die neue Decke des Buschbadweges angepasst. Die Ränder der Einmündung orientieren sich dabei an dem Bestand.

Während des Umleitungsfalles sollte ein Abbiegen von Fahrzeugen aus dem Hohlweg nach Polenz (entgegen Umleitungsführung) nach Möglichkeit mittels Beschilderung unterbunden werden.

4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten

Alle vorhandenen Grundstückszufahrten und Feldwege werden an die Verkehrsanlage angeschlossen. Gemäß Bestand wird dabei die derzeitige Befestigungsart übernommen.

Für den Feldweg bei Bau-km 0+427 erfolgt ein Decktausch aus Asphalt (Bk0,3 nach RStO 12). Der Feldweg an Bau-km 0+624 wird aus örtlich gewonnenem oder ortstypischen Material analog zu den Anpassungen von Grün- und Böschungsflächen an die neue Decke angepasst.

Die Ausweichstelle vor dem Ortseingang in Meißen wird wie der Hohlweg mit Frostschutzmaterial lage- und höhenmäßig an die neue Decke des Polenzer Weges angepasst.

Die anschließende Platzzufahrt zum erhält einen 1m breiten Anpassungsbereich aus Asphalt mit anschließender ungebundener Anpassung der Platzbefestigung aus Frostschutzmaterial.

4.6 Besondere Anlagen

In dem geplanten Bauabschnitt sind keine besonderen Anlagen, wie Rast- oder Parkplätze vorgesehen.

4.7 Ingenieurbauwerke

Im Ertüchtigungsbereich befinden sich bis auf abseits der Fahrbahn stehende Grundstücksmauern und Gebäude keine Ingenieurbauwerke. Für die Ertüchtigung werden auch keine neuen Ingenieurbauwerke hergestellt.

Im weiteren Verlauf der für den Umleitungsverkehr ohne bauliche Maßnahmen zu nutzenden Bestandsstraße findet sich die Brücke des Pohlenzer Weges über die Triebisch. Das bestehende Brückenbauwerk soll unverändert für den Umleitungsverkehr genutzt werden. Zur Schadensbegrenzung für die Kleine Hufeisennase ist jedoch vor Beginn des Umleitungszeitraumes eine Verkleidung der Geländer der Triebischbrücke mit fliedermausdichtem Gewebe anzubringen und am Ende des Umleitungszeitraumes zurückzubauen. Darüber hinaus ist das Durchflugsprofil der Triebischbrücke während des Umleitungszeitraumes von Gehölz- und Staudenaufwuchs freizuhalten.

4.8 Lärmschutzanlagen

Durch das Umweltplanungsbüro Deuse wurden auf Grundlage der aktuellen Verkehrsprognose für die Umleitungsstrecken (siehe Kapitel 2.4) auf Basis der RLS 19 die schalltechnischen Auswirkungen der vorgesehenen Umleitungsstrecken beurteilt (siehe Unterlage 17.1.2).

Lärmschutzanspruch besteht nach einer Regelung der Landesdirektion Sachsen, wenn folgende drei Kriterien zutreffen

1. der Lärm um mehr als 3 dB(A) zunimmt,
2. die Zumutbarkeitsschwellen nach der Rechtsprechung 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten werden und
3. die Bauzeit länger als 2 Jahre dauert.

Wenn alle drei Punkte erfüllt sind, ist für die betroffenen Anwesen zu prüfen, wie die konkrete Situation bei den Gebäuden ist. Besteht schon ausreichend Lärmschutz (z.B. Lärmschutzfenster, Lärmschutzwand), um die Lärmzunahme auszugleichen, so ist nichts zu veranlassen.

Ist das nicht der Fall, können ein temporärer aktiver Lärmschutz oder die Erstattung von Kosten für passive Schutzmaßnahmen geprüft und ggf. angeordnet werden.

Die ortsnahe Umleitungsstrecke stadteinwärts verläuft, abgehend von der S 177, über die Polenzer Hauptstraße (K 8030), den Buschbadweg/ Polenzer Weg und mündet in die S 83.

Es ist von einer Bauzeit von mehr als zwei Jahren auszugehen.

An der Umleitungsstrecke Buschbadweg/ Polenzer Weg nimmt der Lärm um mehr als 3 dB(A) zu. Mit Hilfe der Grenzwertisophone, die den Abstand von der Straßenmitte bis zu der Stelle charakterisiert, an der die Zumutbarkeitsschwellenwerte unterschritten werden, stellt man fest, dass diese sich, innerhalb der Straße befindet. Damit besteht kein Lärmschutzanspruch für die gesamte geplante Umleitungsstrecke während der Bauzeit am Plossenaufstieg.

Die Kriterien für einen Lärmschutzanspruch bei Umleitungsstrecken werden nicht überschritten. Damit sind keine Lärmschutzanlagen erforderlich.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Durch den Baubereich verläuft keine Buslinie. Im Bereich des Buschbadweges befindet sich jedoch eine Bushaltestelle mit Wendemöglichkeit etwa an Bau-km 0+080.

4.10 Leitungen

Im Rahmen der Bestandsvermessung wurden vorhandene Leitungen und Kabel aufgenommen (siehe Lagepläne in Unterlage 5.4).

Diese beschränken sich auf die innerörtlichen Bereiche in Polenz bzw. Meißen und liegen somit überwiegend außerhalb des unmittelbaren Baubereiches.

Im Rahmen der Genehmigungsplanung wird der Leitungsbestand nochmals von den betroffenen Medienträgern abgefordert. In diesem Zuge werden auch Forderungen und Hinweise der Medienträger zur konkreten Baumaßnahme eingeholt.

Leitungsbestand im Baubereich:

Bau-km oder von – bis	Leistungsart	Versorgungs- unternehmen	Maßnahmen
0+000 – 0+142	RW-Kanal (Polenz)	Gemeinde Klipphausen	Verbleib
0+000 – 0+145	SW-Kanal (Polenz)	Gemeinde Klipphausen	Verbleib
0+178 (Querung)	Telekom-Erdkabel (Polenz)	Deutsche Telekom	Verbleib
0+281 (Querung)	Gas-Leitung (Polenz)	ENSO NETZ GmbH	Verbleib
0+295 (Querung)	Trinkwasser-Leitung (Polenz)	Gemeinde Klipphausen	Verbleib
0+000 – 0+349	Öffentl. Beleuchtung (Lichtmasten, Polenz)	Gemeinde Klipphausen	Sicherung
1+344 – 1+377	RW-Kanal (Meißen)	Stadt Meißen	Verbleib

Zusätzlich befindet sich an Bau-km 0+591 ein vorhandener Straßenablauf. Dieser wird belassen und nur der Aufsatz an die leicht geänderte Muldentiefe der Straße angepasst.

4.11 Baugrund/ Erdarbeiten

Für den Deckentausch des Buschbadwegs/ Polenzer Wegs werden nach Erfordernis Baugrundaufschlüsse im weiteren Planungsverlauf ausgelöst.

Die Erdarbeiten beschränken sich auf die Nachprofilierung der vorhandenen Frostschutzschicht der Straße und die seitlichen Anpassungsarbeiten der Grün- und Böschungsflächen mit örtlich gewonnenem bzw. ortstypischen Boden.

4.12 Entwässerung

Die Entwässerung des Buschbadwegs/ Polenzer Wegs im Bestand erfolgt im Wesentlichen unregelmäßig in die unbefestigten Seitenbereiche. Lediglich an Bau-km 0+591 befindet sich ein Straßenablauf mit ungeklärter Vorflut.

Zur Befestigung der Seitenbereiche am tieferen Fahrbahnrand und gleichzeitig als Wasserführung nach außen schließt ab Bau-km 0+525 einseitig eine Rinne aus Betonrinnensteinen (Breite 50 cm) gemäß Bestand an.

Im Rahmen des Deckentausches werden keine Änderungen am bestehenden Entwässerungskonzept vorgenommen. Lediglich die Rinne im Innenkurvenbereich zwischen Bau-km 574 – 0+591 wird zur besseren Wasserführung zum Ablauf in eine Betonmulde gleicher Breite umgewandelt. Die Aufsatzhöhe des Ablaufes wird bei Bedarf angepasst.

Die Fahrbahn erhält im Zuge des Ausbaues eine einseitige Querneigung von 2,5 %. Die Rinne entwässert mit einer Regelneigung von 6,0 % nach außen.

Für den Umleitungszeitraum ergeben sich aufgrund der höheren Verkehrsbelegung höhere Ansprüche an die Verkehrssicherheit im Winterhalbjahr. Der in diesem Zeitraum durchzuführende Winterdienst ist in der Waldpassage weitgehend ohne Einsatz von Auftaumitteln durchzuführen. Tausalz darf in der Waldpassage nur bei Extremwetterlagen ausnahmsweise und nur kurzzeitig eingesetzt werden, wenn die Befahrbarkeit der Umleitungsstrecke nicht mit anderen Mitteln sichergestellt werden kann

4.13 Straßenausstattung

Beschilderung und Markierung erfolgen entsprechend den gültigen Vorschriften.

Die vorhandene verkehrsregelnde Beschilderung wird bei Bedarf aufgenommen und in gleicher Art wieder hergestellt. Es sind keine Änderungen an der Verkehrsführung erforderlich.

Für den Umleitungsfall wird temporär folgende zusätzliche Beschilderung notwendig:

- K 8030: Einbahnstraßenregelung von Polenz in Richtung S 177,
- Knoten S 177 – Polenzer Hauptstraße: Linksabbiegeverbot von der S 177 aus südlicher Richtung kommend,
- Knoten Buschbadweg – Hohlweg: ggf. Rechtsabbiegeverbot aus Hohlweg kommend nach Polenz (entgegen Umleitungsführung),
- K 8030 innerorts: Abgrenzung eines prov. Fußweges mittels temporärer Schutzeinrichtung (rechter FBR) inklusive Engstellenlichtsignalanlage,
- Buschbadweg bis Bushaltestelle: Abgrenzung eines prov. Fußweges mittels vorh. Hochbord bzw. temporärer Schutzeinrichtung (linker FBR),

In den beiden als unsicher einzuschätzenden Bereichen mit steil abfallenden Böschungen in Kurven zwischen Bau-km 0+915 – 1+067 und 1+139 – 1+214 wird am rechten Fahrbahnrand ein zusätzliches Fahrzeugrückhaltesystem (N2-W5, z.B. ESP 4.0) eingebaut.

Im Waldbereich zwischen Bau-km 0+790 – 1+300 werden bei Erfordernis zum steil abfallenden Hang Leitpfosten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eingebaut (Erhöhung der Wahrnehmung des Fahrbahnrandes).

Die vorh. Straßenbeleuchtung in Polenz bis zum Hohlweg wird bei Erfordernis bauzeitlich gesichert (z.B. Mastabspannung), verbleibt ansonsten jedoch wie gehabt.

5. Angaben zu den Umweltauswirkungen

Das Vorhaben beinhaltet lediglich eine Ertüchtigung und geringfügige Egalisierungen der vorhandenen Wegeführung im Bestand. Zwar wird zeitlich befristet auf mindestens 2 Jahre mit einer deutlichen Zunahme des Fahrverkehrs zu rechnen sein, der besonders störend wirkende LKW-Anteil wird dabei jedoch von einer Nutzung ausgeschlossen. Vorhabensbedingte Baumfällungen sind nicht erforderlich. Während der Winterzeit soll für den Winterdienst weitgehend kein Tausalzeinsatz erfolgen. Das bestehende Entwässerungssystem soll beibehalten werden und es sind keine Mehrversiegelungen vorgesehen.

Aufgrund dieser Verhältnisse kann davon ausgegangen werden, dass:

- mit diesem Vorhaben keine Eingriffe in Natur und Landschaft nach § 14 BNatSchG verbunden sein werden,
- vorhabensbedingt für die umliegenden NATURA 2000-Schutzgebiete mit Ausnahme des FFH-Gebietes "Separate Fledermausquartiere und -habitate im Großraum Dresden" mögliche erhebliche Beeinträchtigungen der maßgeblichen Erhaltungsziele sicher ohne weitere Prüfungen ausgeschlossen werden können und somit von einer Verträglichkeit des Vorhabens ausgegangen werden kann (§ 34 BNatSchG),
- vorhabensbedingt für das FFH-Gebiet "Separate Fledermausquartiere und -habitate im Großraum Dresden" (hier das Wochenstubenquartier für die Kleine Hufeisennase in der alten "Rath-Fabrik" an der S 83 im Triebischtal) im Ergebnis der durchgeführten FFH-Verträglichkeitsprüfung mögliche erhebliche Beeinträchtigungen der maßgeblichen Erhaltungsziele durch vorgesehene Schadensbegrenzungsmaßnahmen (Geschwindigkeitsbegrenzung in der Waldpassage abschnittsweise auf 20km/h, Einbau von Fahrbahnschwellen am Beginn der Waldpassage, Verkleidung der Geländers der Triebischbrücke mit fledermausdichtem Gewebe, Freihaltung des Durchflugsprofils der Triebischbrücke von Gehölz- und Staudenaufwuchs während des Umleitungszeitraumes, Monitoring der Quartiernutzung mindestens 2 Jahre vor und während des Umleitungszeitraumes) sicher ausgeschlossen werden können und somit von einer Verträglichkeit des Vorhabens ausgegangen werden kann (§ 34 BNatSchG),
- vorhabensbedingt für das umliegende Landschaftsschutzgebiet keine Befreiung von den Ver- und Gebote der Schutzgebietsverordnung notwendig werden,
- auch ohne weitere Prüfung unter Verweis auf die Ergebnisse der durchgeführten FFH-Verträglichkeitsprüfung der Eintritt artenschutzrechtlicher Verbote des § 44 Absatz 1 BNatSchG ausgeschlossen werden kann.

Aufgrund dieser Bewertung konnte mit Ausnahme der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet "Separate Fledermausquartiere und -habitate im Großraum Dresden" auf die Erarbeitung gesonderter Fachbeiträge zur Eingriffsregelung, zum Gebiets- und Artenschutz verzichtet werden.

Daneben sind aus den vorhabensbedingten Wirkungen keine erheblichen und nachhaltigen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG zu erwarten.

6. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen

Aufgrund der Feststellungen im Kapitel 5 sind Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nicht erforderlich.

Die Konzeption des Vorhabens berücksichtigt bereits umfassende Maßgaben zur Vermeidung und Minderung anlage- und baubedingter Wirkungen (Vermeidung eines anlage- und baubedingten Flächenbedarfs außerhalb der bereits vorhandenen Verkehrsanlage und Vermeidung baubedingter Baumfällungen).

Des Weiteren sind die folgenden Maßgaben zur Vermeidung und Minderung betriebsbedingter Wirkungen und zur Schadensbegrenzung Bestandteil der Vorhabenskonzeption:

- Winterdienst in der Waldpassage weitgehend ohne Einsatz von Auftaumitteln,
- Geschwindigkeitsbeschränkung während des Umleitungszeitraumes in der Waldpassage auf maximal 20 km/h,
- Einbau von Fahrbahnschwellen am Beginn der Waldpassage zur wirksamen Reduzierung der Geschwindigkeit in der Waldpassage während des Umleitungszeitraumes (im Winterzeitraum von Oktober bis März können die Fahrbahnschwellen zur Sicherstellung des Winterdienstes abmontiert werden),
- Verkleidung der Geländers der Triebischbrücke mit fledermausdichtem Gewebe,
- Freihaltung des Durchflugsprofils der Triebischbrücke von Gehölz- und Staudenaufwuchs während des Umleitungszeitraumes,
- Monitoring der Quartiernutzung mindestens 2 Jahre vor und während des Umleitungszeitraumes.

Im Bereich der heute schon ausgebauten Bestandstraße des Polenzweges im Triebischtal ist die vorhandene Geschwindigkeitsbeschränkung auf maximal 30 km/h auch für den Umleitungszeitraum beizubehalten.

Um sicherzustellen, dass bei der Ertüchtigung (anlage- und baubedingt) und Umleitungsnutzung (betriebsbedingt) tatsächlich auch keine umweltrelevanten Sachverhalte entstehen, ist für die Baudurchführung und den Umleitungszeitraum eine Umweltbaubegleitung einzusetzen.

7. Kosten

7.1 Gesamtkosten

Für das vorliegende Bauvorhaben wurde mit dem Vorentwurf vom 10.11.2020 eine Kostenberechnung nach AKVS aufgestellt.

Die Gesamtkosten Stand Vorentwurf gliedern sich wie folgt:

Baulastträger, Bezeichnung	Anteil [%]	Bau [€]	GE [€]	Kost [€]
Hauptteil 1.01: Ertüchtigung des Buschbadwegs / Polenzer Wegs				
Freistaat Sachsen	100,00	535.000	---	535.000

7.2 Kostenträger

Kostenträger der Maßnahme ist der Freistaat Sachsen, vertreten durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Meißen.

7.3 Beteiligung Dritter

Für die Gesamtmaßnahme „S 177 – Ausbau in Meißen, Abschnitt 1.1 Plossenaufstieg“ erfolgt eine Kostenteilung zwischen dem Freistaat Sachsen und der Stadt Meißen nach den Grundsätzen der ODR, Teil III entsprechend der anteiligen Breiten nach dem Ausbau.

Die Stadt Meißen trägt auf Grundlage der „Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten – Ortsdurchfahrtsrichtlinien (ODR)“ die Kosten für:

- den durchgängigen Gehweg
- den gemeinsamen Geh-/Radweg hälftig
- die Straßenbeleuchtung

sowie

- den prozentualen Anteil gem. ODR an Stützbauwerken, straßenbegleitender Begrünung, Grunderwerb, Gebäudeabbruch, Baustelleneinrichtung und Verkehrssicherung, Zufahrten und Zugängen.

Die Kosten für die Ertüchtigungsmaßnahmen der örtlichen Umleitungsstrecken gehen in die Gesamtkostenermittlung ein und werden prozentual auf die Teilabschnitte der S 177 aufgeteilt.

Die durchgehende Strecke der S 177 im Bauabschnitt 1.1 teilt sich auf Grund unterschiedlicher Regelquerschnitte in 2 Teilabschnitte mit folgenden Kostenteilungsschlüsseln (Stand 09/2013):

- Teilabschnitt 1: Bau-km 0+000 – 0+410 86,0 % Freistaat/ 14,0 % Stadt Meißen,
- Teilabschnitt 2: Bau-km 0+410 – 0+625,5 70,8 % Freistaat/ 29,2 % Stadt Meißen.

Die genaue Ermittlung der Kostenteilung befindet sich im Vorentwurf der Gesamtmaßnahme in Unterlage 13.

Eine Fortschreibung der Kostenteilung erfolgt im weiteren Planungsverlauf unter Einbeziehung der Rückläufe aus dem Planfeststellungsverfahren (Tekturen).

7.4 Kreuzungen und Einmündungen

Im Baubereich befinden sich keine im Zuge einer Kostenteilung zu berücksichtigenden Knotenpunkte.

8. Verfahren

Zur Erlangung des Baurechts wird für das Gesamtvorhaben „S 177 – Ausbau in Meißen, Abschnitt 1.1 Plossenaufstieg“ ein Planfeststellungsverfahren nach dem Sächsischen Straßengesetz (SächsStrG) § 39 (1) durchgeführt.

9. Durchführung der Baumaßnahme

9.1 Bauzeit

Für die Durchführung der Ertüchtigungsmaßnahme (Deckentausch) werden insgesamt bis zu 2 Monate Bauzeit veranschlagt. Mit fortschreitender Planungstiefe wird diese geschätzte Bauzeit weiter untersetzt und spezifiziert.

Die Maßnahme muss im Vorfeld der Baumaßnahme am Plossenaufstieg in Meißen fertiggestellt sein, um als Umleitung für den Anwohnerverkehr des Wohngebietes Plossen stadteinwärts nach Meißen zur Verfügung zu stehen.

9.2 Verkehrsführung

Für den Deckentausch wird aufgrund der stark begrenzten Platzverhältnisse eine Vollsperrung zwingend erforderlich.

Das Baufeld kann über die K 8030 und die S 83 umfahren werden.

9.3 Baufeld

Die Zufahrt zur Baustelle ist über die Straßen des öffentlichen Verkehrsnetzes über die K 8030 und die S 83 von beiden Seiten möglich.

Das abgegrenzte Baufeld in der Waldpassage umfasst nur die vorhandene Verkehrsanlage. Die Einhaltung dieser Baufeldgrenze ist während der Baudurchführung sicherzustellen.

9.4 Grunderwerb

Da die Instandsetzungsmaßnahme (bestandsgleicher Deckentausch) im öffentlichen Verkehrsraum stattfindet, ist kein Grunderwerb erforderlich.