



Verkehrsversuch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Nebenstrecken der BAB 4 und 14

Konzept

Impressum

Auftraggeber: Freistaat Sachsen vertreten durch das Sächsisches Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung

Herausgeber: LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

Autor: Levi Fleischer

Erschienen: Dresden, 02.04.2026

Inhaltsverzeichnis

1	Grundlagen	4
1.1	Motivation	4
1.2	Untersuchungsgebiet	5
1.3	Streckenbeschreibungen - IST-Zustand	8
1.4	Netzeinteilung und Planungsvorhaben	10
1.5	Defizite und Einschränkungen	12
1.6	Aktuelle Zustandsdaten auf Basis der Ausbau- und Erhaltungsstrategie Staatsstraßen 2030	13
2	Untersuchung	16
2.1	Verkehrsstatistik	16
2.2	Störfallbeschreibung	20
2.3	Zustandsbewertung Staatsstraßen	22
2.3.1	Brückenbauwerke	26
2.3.2	Stützbauwerke	31
2.3.3	Beschädigungen im Randbereich und Fahrbahnbreiten	32
2.4	Verkehrssicherheit	35
2.4.1	Unfalldaten / Unfallhäufungen	35
2.4.2	Sicherheitsanalyse ESN	41
2.5	Zusammenfassung	41
3	Maßnahmen	42
4	Wissenschaftliche Begleitung / Verkehrsversuch	46

1 Grundlagen

Autobahnen ermöglichen überregionalen Güter- und Personenverkehr über Landesgrenzen hinweg. Im Freistaat Sachsen dienen sie dabei überwiegend dem Transitverkehr und weisen ein hohes Schwerverkehrsaufkommen auf. Bei auftretenden Verkehrseinschränkungen kommt es regelmäßig dazu, dass der Verkehr gebündelt und unorganisiert ins nachgeordnete Netz abfließt und dort in kürzester Zeit die Kapazitäten der genutzten Straßen überschritten werden. Dies hat enorme Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, den Zustand von Fahrbahnen und Ingenieurbauwerken sowie Belastungen von Anwohnern durch Emissionen, Immissionen und führt zum Verlust von Lebensqualität.

1.1 Motivation

Hintergrund für den Verkehrsversuch und die Untersuchung sind Störfälle auf einem der am stärksten belasteten Abschnitt der Bundesautobahn 4 im Freistaat Sachsen, welche zu einer Fahrstreifen- oder Vollsperrung führen. Der Verkehr verlagert sich auf das nachgeordnete Netz und führt zum Abbruch des Verkehrsflusses, zur Verminderung der Verkehrssicherheit und stellt eine außerordentliche Belastung aller Betroffenen dar. Die Auswirkungen auf die Infrastruktur sowie die generelle Eignung des nachgeordneten Netzes diese Verkehrsströme - insbesondere den Schwerverkehr - aufzunehmen, werden im angebotenen Konzept untersucht und mit einer breiten Datengrundlage belegt.

Aufgabe ist es, die bestehende Infrastruktur mit der Verkehrsbelastung zu untersuchen, den Zustand zu bewerten sowie Defizite in der Verkehrssicherheit darzulegen, um geeignete (kurzfristige) Maßnahmen zu finden, welche mögliche Defizite beheben und geeignet sind, die Infrastruktur langfristig zu erhalten. Diese können unter anderem verkehrsrechtliche Maßnahmen, bauliche Maßnahmen, Verkehrslenkungs- oder Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen sein.

Die folgenden Streckenverläufe sind Bestandteil der Untersuchung (nur Staatsstraßen):

1. BAB 4 AS Berbersdorf – S 34 – nördlich K 8210, K 7710, K 7717/südlich über K 8207, K 8217, K 7717 – B 101 Großschirma – S 195 Siebenlehn – Reinsberg – B 173 Mohorn – Kesselsdorf – BAB 17 AS Dresden-Gorbitz
2. BAB 4 AS Siebenlehn – B 101 Nossen – (BAB 14 AS Nossen-Ost) – S 36 Wilsdruff – B 173 Kesselsdorf – BAB 17 AS Dresden-Gorbitz
3. S 196 zw. S 195 Reinsberg – S 36 Tanneberg

1.2 Untersuchungsgebiet

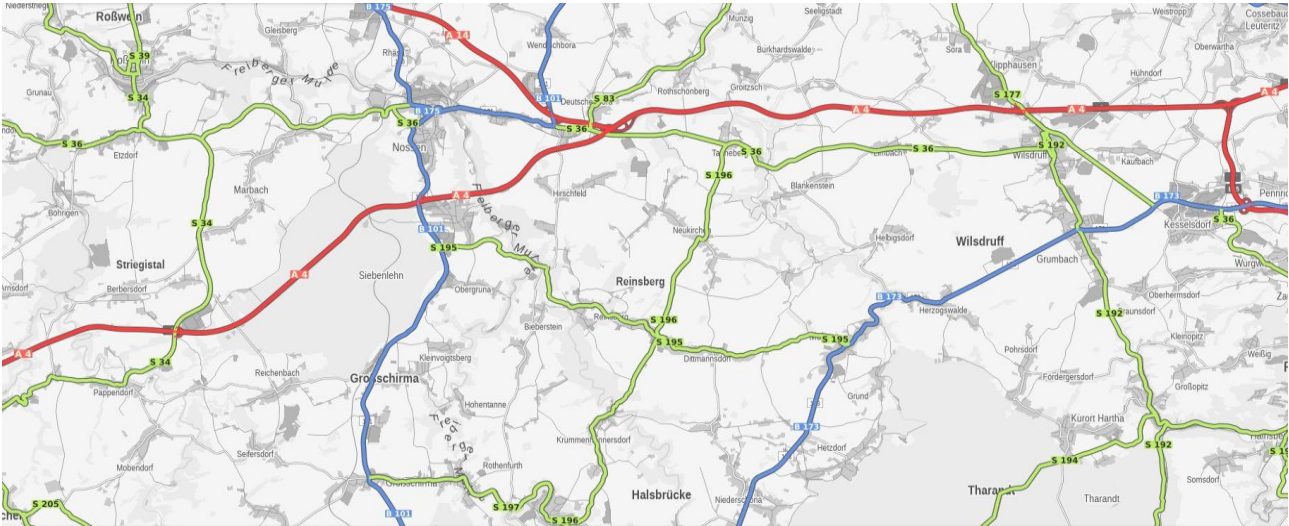


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst das Straßennetz zwischen dem Bereich BAB 4 AS Berbersdorf im Westen und grenzt östlich bis an das Stadtgebiet Wilsdruff. Der Fokus liegt auf dem Gebiet südlich der Bundesautobahnen 4 und 14.

Die folgenden Streckenverläufe wurden als Ausweichrouten entlang der Bundesautobahnen identifiziert und bilden den Schwerpunkt für die Untersuchung (wobei diese nur die Abschnitte der Staatsstraßen umfasst):

1. BAB 4 AS Berbersdorf – S 34 – nördlich K 8210, K 7710, K 7717/südlich über K 8207, K 8217, K 7717 – B 101 Grobschirma – S 195 Siebenlehn – Reinsberg – B 173 Mohorn – Kesselsdorf – BAB 17 AS Dresden-Gorbitz
2. BAB 4 AS Siebenlehn – B 101 Nossen – (BAB 14 AS Nossen-Ost) – S 36 Wilsdruff – B 173 Kesselsdorf – BAB 17 AS Dresden-Gorbitz
3. S 196 zw. S 195 Reinsberg – S 36 Tanneberg

Der Streckenverlauf 2 wird nur im Abschnitt der S 36 vom Knotenpunkt B 101 (BAB 14 AS Nossen Ost) bis zum Knotenpunkt mit der S 177 in Wilsdruff untersucht. Der östliche Abschnitt der S 36 ist kein Bestandteil der Untersuchung. Liegen Defizite in der Infrastruktur und Ausstattung vor, sind die Maßnahmen aufgrund der Funktion als Bedarfsumleitung deutlich begrenzter umsetzbar.

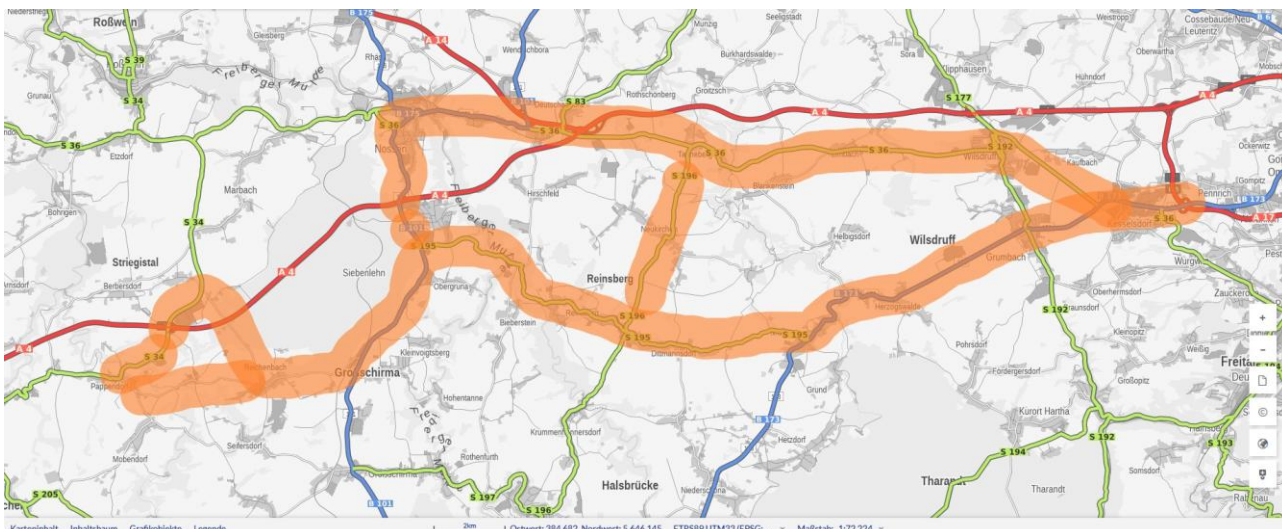


Abbildung 2: Ausweichrouten entlang Bundesautobahnen 4 und 14

Anbei die zu untersuchenden Staatsstraßenabschnitte in tabellarischer Form mit Angabe der Anfangs- und Ende-Netzknotten:

Tabelle 1: Übersicht Straßenabschnitte Staatsstraßen

Straßennummer	Anfangs NK	Ende NK	Streckenlänge [km]
S 34	5045042	4945052	4
S 36	4947064	4946012	14
S 195	4946038	4945022	13
S 196	4946051	4946016	6

1.3 Streckenbeschreibungen - IST-Zustand

Um die Möglichkeit der Aufnahme von zusätzlichem Verkehr gegenüber dem Alltagsverkehrsgeschehen zu prüfen, ist es hilfreich die Straßeninfrastruktur im Verlauf, sowie den Charakter und die Funktion zu beschreiben. Die definierten Netzklassen beschreiben die verkehrliche Bedeutung und den Schwerpunkt der Verkehrsbeziehungen (bspw. Aufnahme überregionale Verkehre).

Der Streckenverlauf der zu untersuchenden Staatsstraßen ist bis auf die S 34 und S 196 (beide Nord-Süd-Verlauf) von Osten nach Westen parallel zur Bundesautobahn 4. Alle Straßen weisen eine geländenahe, räumliche Führung auf. Insbesondere die S 195 sowie die S 196 sind im Verlauf kurvenreich, sowie wechselnd im Höhenverlauf. Beide Straßen enthalten mehrere Engstellen sowie abschnittsweise sehr schmale, nicht dem Regelwerk entsprechende, Fahrbahnbreiten. Die S 36 weist teilweise noch am ehesten einen weniger kurvigen Verlauf auf, besonders im westlichen und östlichen Abschnitt. Das Ortsgebiet Tanneberg bildet mit dem Höhen- und Kurvenverlauf eine gegensätzliche Ausnahme, inklusive fehlender Geh- und Radweginfrastruktur. Fehlende Gehwege sowie Querungsstellen liegen ebenfalls im Ortsteil Deutschenbora vor. Ergänzend verläuft die S 36 im Stadtgebiet Wilsdruff in einem engen Verlauf, mit 90-Grad Kurve und weiteren Engstellen bis zum Knotenpunkt mit der S 177.

Die S 196 bildet im aktuellen Zustand einen Kommunalstraßencharakter ab, mit entsprechend niedrigem Ausbaustandard (vgl. VKT, S. 15). Der nördliche Abschnitt zwischen Tanneberg und Neukirchen weist durch stark ausgefahrene Bankette und bestehende Straßenschäden auf zu geringe Fahrbahnbreiten hin. Der südliche Abschnitt Richtung Reinsberg hat hingegen eine breitere Fahrbahn mit Mittelstreifenmarkierung. Im Bereich Ortseingang Reinsberg (aus nördlicher Richtung kommend) verläuft die S 196 mit starkem Gefälle in die Ortslage. Geh- und Radweginfrastruktur sind nicht vorhanden.

Der betrachtete Abschnitt der S 34 ist als freie Strecke mit Knotenpunkten gut ausgebaut weist aber in den bebauten Gebieten keine Geh- oder Radweginfrastrukturen auf.

Die S 195 ist ab dem Knotenpunkt mit der S 196 bis zur Einmündung in die B 173 Mohorn gekennzeichnet durch sehr schmale Fahrbahnbreiten (ohne Möglichkeit von Begegnungsverkehr für Schwerverkehr), verdeutlicht durch ausgefahrene Bankette sowie bebauten Randgebieten (Stützbauwerke, Geländer, Zäune) oder begrenzt durch Felsen. Insbesondere der Knotenpunkt mit der B 173 in Ortslage Mohorn ist mit einem starken Gefälle bzw. starker Steigung und einem spitzen Winkel ohne Sichtmöglichkeiten (für Schwerverkehr) ausgebildet und somit eine Gefahrenstelle. Abhilfe soll der installierte Verkehrsspiegel schaffen.

Der Abschnitt westlich Reinsberg bis zum Knotenpunkt S 195/K 7794 ist ausgebaut mit neuer Fahrbahn. Auch hier ist der Knotenpunkt zur angrenzenden Bundesstraße 101 eine Gefahrenstelle.

Sämtliche Streckenverläufe durchschneiden Ortschaften. Als Ortsdurchfahrt gelten gemäß § 5 Absatz 1 SächsStrG Teile von Staatsstraßen, welche innerhalb geschlossener Ortslagen liegen und auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dienen.

Insbesondere die S 195 verläuft größtenteils in der Ortslage (Reinsberg mit Ortsteil Dittmannsdorf) und ist beidseitig eng bebaut. Beschilderung mit Schulweg werktags (Z 136-10 mit ZZ Schulbus 1042-36) und Geschwindigkeitsbeschränkungen (Z 274-30 mit ZZ 1012-51 und ZZ 1042-33) aufgrund des Kindergartens

zeigen die Defizite mit fehlenden oder nicht richtlinienkonformen Gehwegen, z. B. im Bereich Reinsberg Höhe Sandweg.

Die S 36 beginnt im untersuchten Abschnitt in der Ortslage Wilsdruff, verläuft durch die Ortslagen Limbach und Tanneberg bis diese in Nossen endet. Unterbrochen durch freie Strecken zwischen den Ortslagen. Entsprechend ist das Verkehrsgeschehen durchweg von Mischverkehr geprägt, wobei die Bedarfe an Infrastruktur nicht gedeckt bzw. nicht richtlinienkonform sind. Neben Gehwegen fehlt Infrastruktur für Radverkehr (Alltagsverkehr) bspw. auf S 36 westlich Wilsdruff bis Tanneberg sowie von Tanneberg bis Nossen (Radverkehrskonzeption Landkreis Sächsische Schweiz Osterzgebirge 2021).

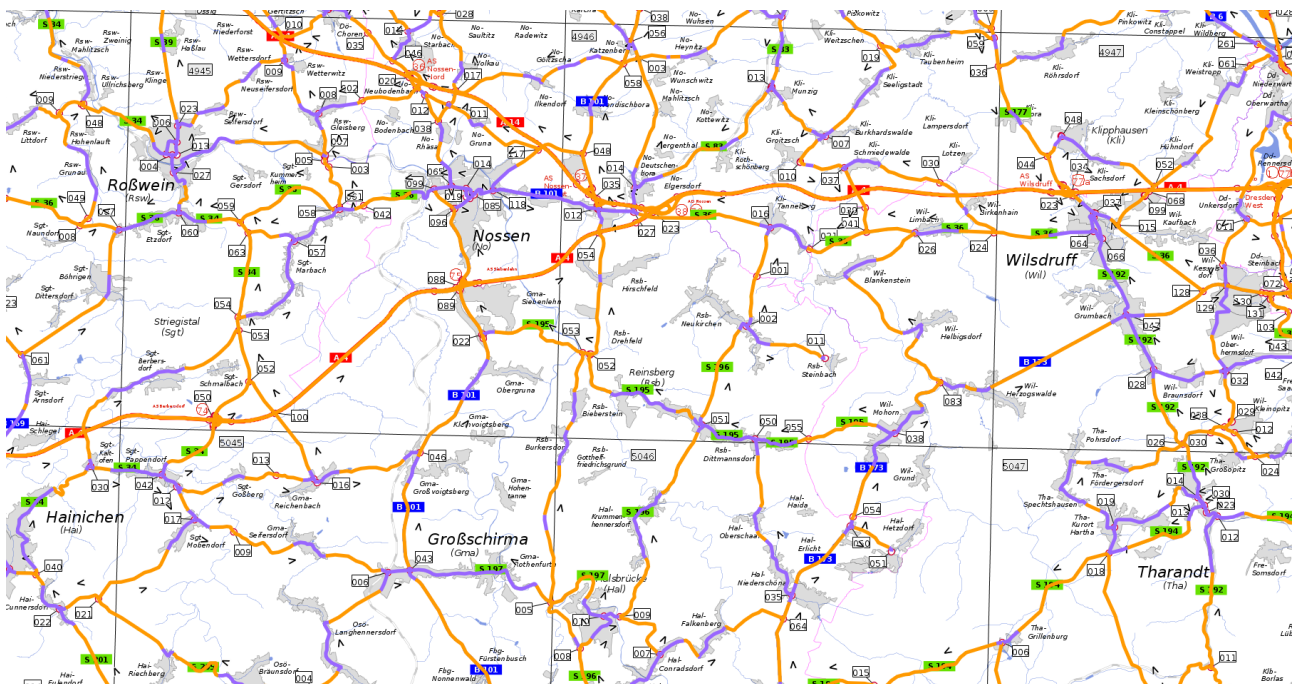


Abbildung 6: Übersicht freie Strecken (orange) und Ortsdurchfahrten (violett)

Weitere Besonderheiten im Streckenverlauf sind die Bedarfsumleitung im östlichen Abschnitt der S 36 von Wilsdruff bis zur Anschlussstelle Dresden-Gorbitz BAB 17. Im Abschnitt zwischen AD Nossen und AS Wilsdruff existiert keine Bedarfsumleitung im nachgeordneten Netz.

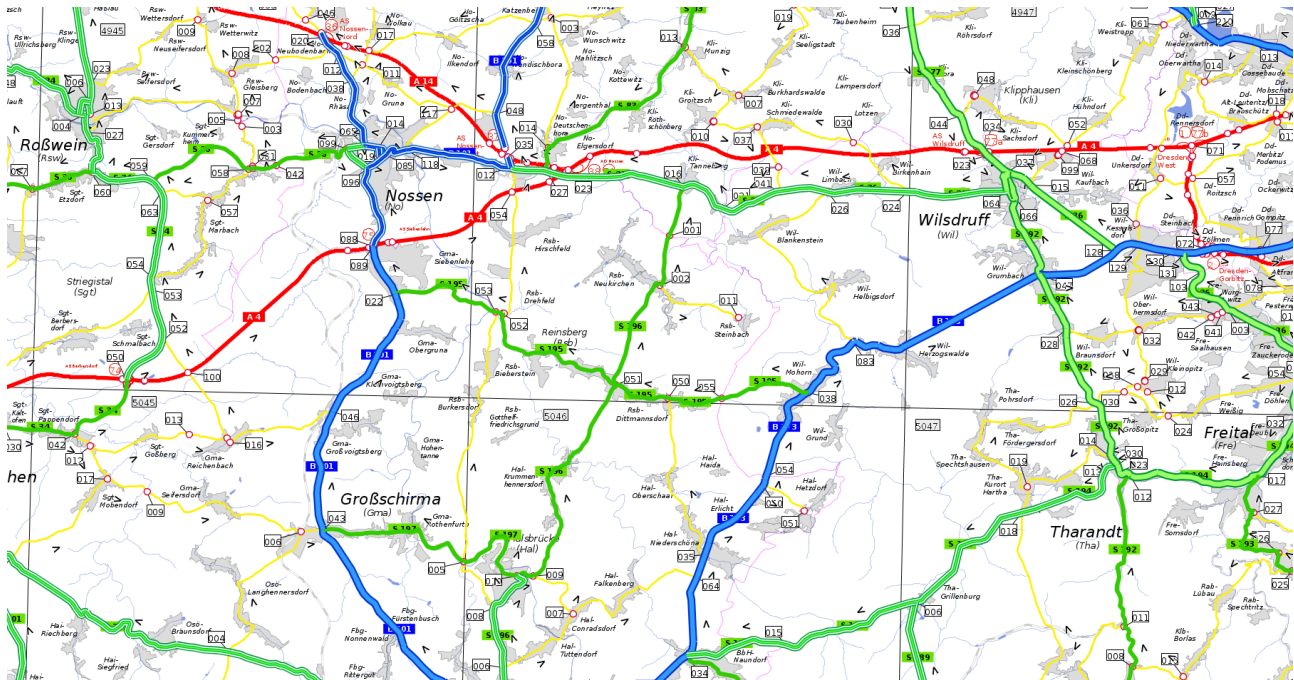


Abbildung 8: Netzklassen des Straßennetzes im Untersuchungsgebiet

Im Untersuchungsgebiet liegen verschiedene Planungsvorhaben, um Defizite zu beheben, welche die zu untersuchenden Streckenverläufe betreffen:

- S 36 Verlegung westlich Wilsdruff

Das Vorhaben umfasst den Neubau der S 36 zwischen Birkenhain und Wilsdruff als Ortsumfahrung. Die Neubaustrecke beginnt 166 m westlich des NK 4946 024 (Knotenpunkt S 36/K 9038) und endet an der S 177 zwischen den NK 4947 023 und NK 4947 037 südlich der AS Wilsdruff. Träger der Straßenbaulast ist der Freistaat Sachsen, vertreten durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV). Das LASuV tritt als Vorhabensträger auf. Die Stadt Wilsdruff ist infolge von Geh- und Radwegen sowie anschließenden Gemeindestraßen am Vorhaben beteiligt.

VKT (S. 14) zeigt die Bedeutung für den BAB-Ausweichverkehr als auch für die Stadt Wilsdruff, als Entlastung, auf. Durch den Neubau ergibt sich die Möglichkeit, die S 36 künftig als Bedarfsumleitung für die A 4 im Abschnitt Nossen-Wilsdruff zu nutzen. Vorausgesetzt, die Defizite auf der S 36 im Bereich Tanneberg und Deutschenbora (fehlende Gehwege und Querungsstellen) werden behoben.

- Ergänzend wird die S 177 im Bereich der AS Wilsdruff ausgebaut. Das Vorhaben trägt die Bezeichnung A 4, Ausbau AS Wilsdruff. Es grenzt im Zuge der S 177 unmittelbar an das Vorhaben S 36, Verlegung westlich Wilsdruff in nördlicher Richtung. Das Vorhaben umfasst den Straßenausbau ohne Auswirkungen auf die Gestaltung der Straßennetzverbindungen.

1.5 Defizite und Einschränkungen

Weitere relevante Stellen im Untersuchungsgebiet werden folgend aufgelistet, um defizitäre Punkte aufzuzeigen sowie die Bewertung der Eignung zusätzlichen Verkehr aufzunehmen, zu stützen.

Diese sind zusätzlich in der Übersichtskarte Bestand (Anlage 1) enthalten:

- Engstellen
 - ✦ S 36: Netzknoten 64: Station 32 Verlauf der Vorfahrtsstraße als Unfallhäufung, eine Begegnung von Fahrzeugen des Schwerverkehrs ist nicht möglich
 - ✦ S 36: 4947037-4947064: Station 103 kurviger Verlauf
 - ✦ S 195: 4946051-4946052: Engstelle bei Station 1342 aufgrund eines eingeschränkt befahrbaren Brückenbauwerkes, ergänzend Engstelle bei Station 1625 aufgrund eines eingeschränkt befahrbaren Brückenbauwerkes
 - ✦ S 195: 4946051-4946052: Engstelle bei 4273 aufgrund eines eingeschränkt befahrbaren Brückenbauwerkes
 - ✦ S 195: 4946038-4946051: schmaler Fahrbahnabschnitt, kurviger Verlauf
 - ✦ S 196: 4946002-4946001-4946016: schmaler Fahrbahnabschnitt
- Gefahrenstellen
 - ✦ S 36: 4946016-4946027: Überholverbot kurviger Verlauf, Schutzplanken mit Unterfahrschutz: Station 1174 – 2193
 - ✦ S 36: 4946021-4946016: Gefälle/Steigung und kurviger Verlauf, Ortschaft, Straßenschäden: Station 76-745
 - ✦ S 36: 4946041-4949021: Doppelkurve mit Schutzplanken rechtsseitig und Leitbake: Station 647-1194
 - ✦ S 36: 4947064-4946024: kurviger Verlauf, Zustand, Überholverbot, Schutzplanken beidseitig: Station 1220 – 2673
 - ✦ S 195: 4946038-4946055: Station 0: kein sicheres Einbiegen aus Richtung S 195 auf B173 in Mohorn möglich (Halt Vorfahrt gewähren/Stoppschild und Verkehrsspiegel sowie Gefälle und sehr großer Abbiegewinkel ohne Sichtbereich für Schwerverkehr)
 - ✦ S 195: 4946053-4946022: kurviger Verlauf, Überholverbot abschnittsweise; Schutzplanken rechtsseitig; Steigung/Gefälle; S-Kurve bei Station 1164-1535
- Tonnagebeschränkungen
 - ✦ S 196: 4946001-4946016: 6 t Begrenzung (Station 1366 aus Richtung Norden kommend)
 - ✦ S 195: Hinweis auf Tonnagebeschränkung von 16 t in Halsbrücke, Beschilderung an Station 1463 in Stationierung auf Abschnitt 4946050-4946051

Die S 36 weist Abschnitte mit Dringlichkeitsklasse 2 über 4, 5, 6 bis hin zu 9 auf. Insbesondere die Ortsdurchfahrt Tanneberg, westlich Wilsdruff, sowie Richtung Nossen (alles Kl. 2) erfordern zwingenden Handlungsbedarf.

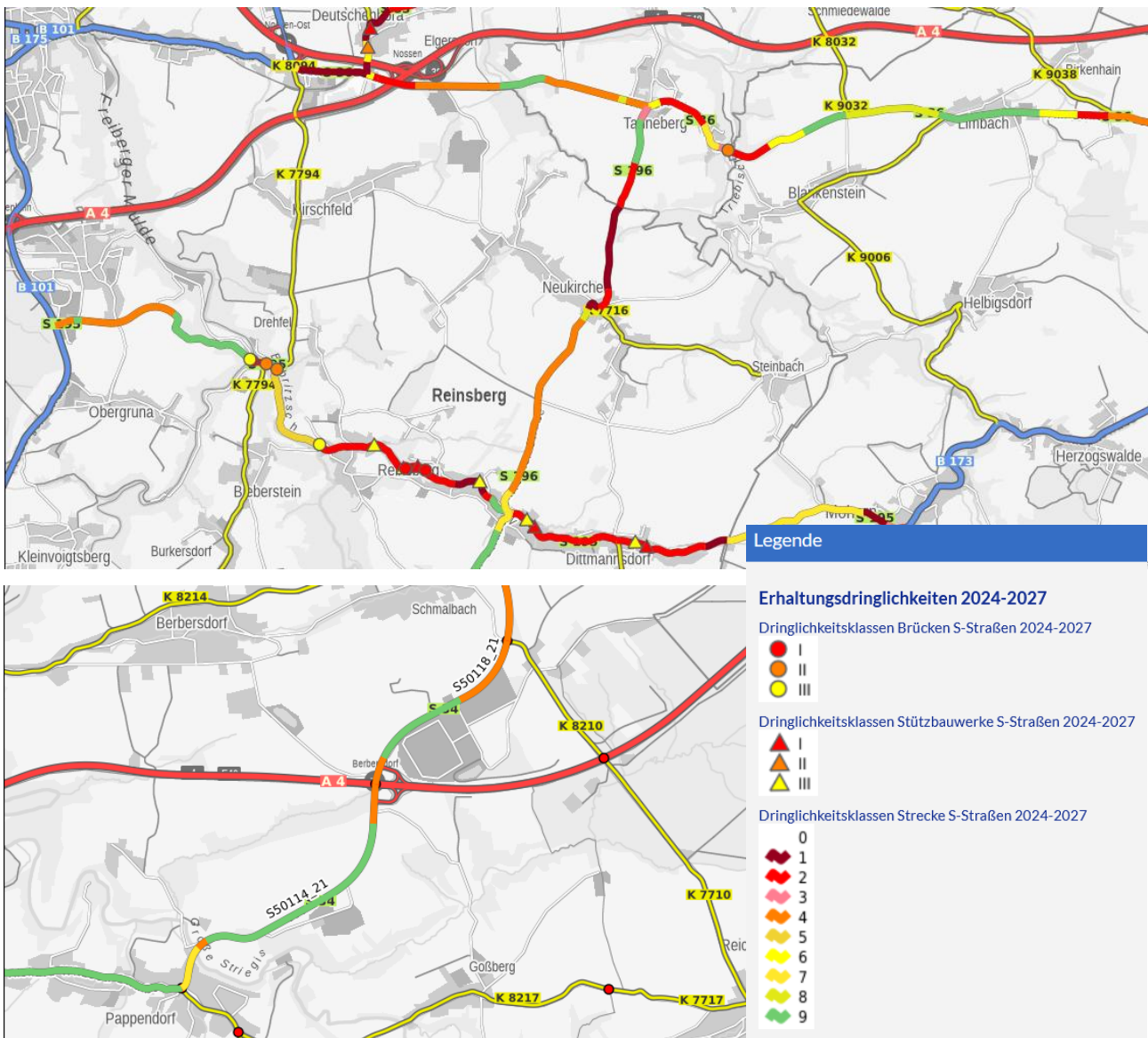


Abbildung 10: S 34, S 195, S 196 Erhaltungsdringlichkeiten 2024-2027

Auf der S 196 ist besonders im nördlichen Abschnitt zwischen Neukirchen und Tanneberg der Handlungsbedarf groß. Der Teil im Landkreis Mittelsachsen liegend, weist die Dringlichkeitsklasse 1 auf, der sich nördlich anschließende Teil die Klasse 2. Der südliche Abschnitt zwischen Neukirchen und Reinsberg weist größtenteils die Klasse 4 auf. Schlussfolgernd liegen im nördlichen Teil erhebliche Mängel vor, welche sofortige Maßnahmen erfordern würden. Um keine weiteren Schäden am Straßenkörper hervorzurufen ist die Belastung des Staatsstraßenabschnittes zu reduzieren.

Die S 195 weist besonders in der Ortsdurchfahrt Reinsberg starke Defizite mit hoher Dringlichkeit zur Erhaltung auf. Dies beschränkt sich dabei nicht nur auf die Strecke, sondern umfasst insbesondere auch Stütz-

und Brückenbauwerke. Neben drei Stützbauwerken an der Ortsdurchfahrt Reinsberg und Dittmannsdorf, liegen zwei Brückenbauwerke mit höchster Dringlichkeitsstufe im Bereich Reinsberg, welche sofortige Maßnahmen zur Erhaltung erfordern. Die Strecke weist ebenfalls im Ortsbereich Dittmannsdorf erhebliche Defizite mit den Dringlichkeitsklassen 1 und 2.

Auffällig ist weiterhin der bereits beschriebene Kreuzungsbereich zur B 173 im Bereich Mohorn sowie der Abschnitt mit starkem Gefälle/starker Steigung in Mohorn. Nur der Abschnitt von Reinsberg westlich über Knotenpunkt mit K 7794 weist eine Dringlichkeitsklasse 9 auf. Hier wurden in den letzten Jahren Erhaltungsmaßnahmen durch die Straßenbauverwaltung durchgeführt.

Die S 34 weist zwei Abschnitte mit Dringlichkeitsklasse 9 auf (kein Handlungsbedarf) sowie 3 Abschnitte mit Dringlichkeitsklasse 4 und ein Abschnitt in der Ortslage Pappendorf mit Dringlichkeitsklasse 6. Die Erhaltungsdringlichkeit ist somit als wenig prioritär anzusehen.

Laut Landesverkehrsplan 2030 (S. 48ff.) hat oberste Priorität die zukunftsorientierte Leistungsfähigkeit des Hauptnetzes. Hier sollen Engpässe beseitigt und die Leistungsfähigkeit gesteigert werden. Der Erhaltungszustand ist nachhaltig zu verbessern. An dieser Stelle zeigt sich der große Handlungsbedarf auf den Untersuchungsstrecken sowie die Diskrepanz zwischen Ziel und Bedarf zur langfristigen Erhaltung der Infrastruktur.

Auf Seite 26 der Ausbau- und Erhaltungsstrategie Staatsstraßen 2030 ist die Zielstellung konkreter. Straßen sollen entsprechend ihrer Funktion Verkehr sicher aufnehmen können, in den Ortslagen sollen Gehwege Fußgängerverkehr aufnehmen (im Bebauungsbereich) und erforderliche Radverkehrsinfrastruktur soll hergestellt werden. Weiterhin soll für Verkehrsteilnehmer erkennbar sein, mit welcher Geschwindigkeit die Straße sicher befahrbar ist.

Wie festgestellt, liegen auf den betrachteten Strecken deutliche Defizite zu den formulierten Zielen vor und es besteht ein großer Handlungsbedarf.

Da Handlungsoptionen aufgrund der eingeschränkten Haushaltslage der Straßenbauverwaltung derzeit nicht absehbar sind, sind zwingend Maßnahmen zu ergreifen, die eine weitere Verschlechterung des Zustands der Verkehrsinfrastruktur vermeiden. Erfolgt dies nicht, ist insbesondere hinsichtlich der Bauwerke unter Umständen mit Streckensperrungen zu rechnen.

2 Untersuchung

Neben den bereits festgestellten Punkten in der reinen Beschreibung der Bestandsstrecken sowie Bewertung in der Ausbau- und Erhaltungsstrategie Staatsstraßen 2030, sind weitere zentrale Punkte zu untersuchen, um mögliche Defizite im Untersuchungsgebiet zu identifizieren, um diese zu beheben und schlussendlich die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Die Einordnung der Störfälle im Vergleich zum üblichen Verkehrsaufkommen wird durch die verkehrstatistischen Datengrundlagen ermöglicht. Ergänzt wird dies durch einen Kurzüberblick über das Verkehrsgeschehen auf dem Abschnitt der BAB 4 im Untersuchungsgebiet im Gesamtkontext der sächsischen Autobahnen.

Folgend durch eine tiefgreifendere Beschreibung und Bewertung des Zustands der Straßeninfrastruktur, der Brückenbauwerke und Stützbauwerke auf den genannten Strecken ergänzend zur Ausbau- und Erhaltungsstrategie Staatsstraßen 2030. Unter Einbezug der Straßenbreiten und Zustände der Bankette und Randbereiche werden Aussagen zur Eignung der Aufnahme von zusätzlichem Ausweichverkehr verursacht durch Störfall auf den Bundesbahnen und Verlagerung von Verkehren ins nachgeordnete Netz getroffen.

Im Fokus stehen die Untersuchungen zur Verkehrssicherheit, mit Schwerpunkt auf bekannten Unfalldaten, der Auswertung von Unfalldaten insbesondere Unfällen mit Beteiligung des Schwerverkehrs sowie potenziellen Gefahrenstellen unter Ergänzung der Ergebnisse der Sicherheitsanalyse 2020 - 2022 nach ESN (FGSV-2).

2.1 Verkehrsstatistik

Mittels Verkehrsdaten wird das charakteristische Verkehrsaufkommen abgebildet und Entwicklungen aufgezeigt. Tendenzen zu Störfällen und Dimensionen zu abfließenden Verkehrsströmen im Störfall auf der Autobahn ins nachgeordnete Netz werden aufgezeigt. Folgend dazu ein Auszug von Zählstellen welche das charakteristische Verkehrsaufkommen auf den Streckenzügen abbilden:

Tabelle 2: Verkehrsdaten im Untersuchungsgebiet

Straßen- und Zählstellenummer	VNK	NNK	Lage der Zählstelle	SVZ 2015		SVZ 2021		SVZ 2025 (Rohdaten)
				DTV _{Mo-So} [Kfz/24 h]	DTV _{SV} [FZ/24 h]	DTV _{Mo-So} [Kfz/24 h]	DTV _{SV} [FZ/24 h]	
BAB 4: DZ 49464105	4946023	4947034	Birkenhain	88.934	16.935	79.154	22.319	86.638 21.693 (01-

								09/25)
S 34: ZS 49458205	5045042	4945050	Südlich AS Berbersdorf	1.048	65	1.348	82	ähnlich
S 34: ZS 49451206	4945050	4945052	Schmalbach	1.834	173	2.042	182	ähnlich bis leicht erhöht
S 36: ZS 49461200	4946026	4946012	Westlich Limbach	1.584	86	4.782 *	423 *	-
S 36: DZ 49464250	4947064	4946026	Östlich Limbach			3.554	150	3.553 198 (01-09/25)
S 195: ZS 49461270	4946051	4945022	Westlich Reinsberg	1.389	103	1.294	100	-
S 195: ZS 49461201	4946038	4946051	Dittmannsdorf	1.513	157	1.689	106	-
S 196: ZS 49461271	4946051	4946016	Südlich Neukirchen	945	92	1.364	90	-

* Beeinflussung durch Baumaßnahme, Sperrung etc.; SVZ-Daten 2025: Tendenzen aus Rohdaten abgeleitet

Die Verkehrsstärken auf den Staatsstraßen sind als eher gering bis sehr gering einzustufen. Im Jahresvergleich ab 2021 liegen die durchschnittlichen Verkehrsstärken auf den Staatsstraßen im Freistaat Sachsen im Bereich 4.500 bis 4.800 Kfz/24 h. 2024 und 2025 (Januar-September) liegen die durchschnittlichen Verkehrsstärken auf einem ähnlichen Niveau mit 4.538 bzw. 4.556 Kfz/24 h.

Tabelle 3: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Staatsstraßen im Jahresvergleich

Jahr	DTV _{Mo-So} [Kfz/24 h]*
01-09/2025	4.556
2024	4.538
2023	4.813
2022	4.734
2021	4.555

*Mittelwert über alle Staatsstraßen ohne Grenzübergänge

Die Ergebnisse der SVZ 2021 zeigen, dass die Zählstellen der S 34, S 195 und S 196 deutlich unter den Durchschnittswerten aller sächsischen Staatsstraßen liegen. Zum Teil weniger als die Hälfte des Durchschnitts. Einzig auffallend ist die S 36, welche entsprechend ihrer Funktion sowie räumliche Nähe zur Autobahn sowie ortsansässigen Gewerbegebieten deutlich stärker belastet ist und einen höheren Schwerverkehrsanteil hat als die anderen Strecken. Sowohl der DTV als auch der SV-Anteil sind dabei jedoch nicht auffällig hoch, eher im Durchschnitt, auch wenn der Zuwachs gegenüber 2015 sehr deutlich ausfällt.

Auffällig ist der Schwerverkehr auf der S 196, welcher gerade im nördlichen Abschnitt zu einem Problem aufgrund der Fahrbahnbreite und Streckenführung werden kann. Die Einhaltung der Tonnagebeschränkung aus Richtung Tanneberg kommend ist fraglich.

An der Dauerzählstelle Birkenhain auf der BAB 4 im Abschnitt zwischen AD Nossen und AS Wilsdruff zeigt sich ein ähnlicher DTV für KFZ im Vergleich zu 2015. Der Schwerverkehr hat jedoch gegenüber 2015 deutlich zugenommen, um 4.758 Fahrzeuge (in 24 h) in 2025. Dieser Zuwachs bzw. der generell sehr hohe Schwerverkehrsanteil (rund 25 %) kann insbesondere bei durchzuführenden Baumaßnahmen im Streckenabschnitt zu Störanfälligkeit für Unfälle führen und der dann einsetzende Ausweichverkehr als großes Problem im nachgeordneten Netz identifiziert werden. Ziel muss es daher sein, den Schwerverkehr in allen Situationen auf der Autobahn zu halten, um Kapazitätsengpässe zu vermeiden und alle einhergehenden Auswirkungen zu unterbinden.

Tabelle 4: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Autobahnen im Jahresvergleich

Jahr	DTV _{Mo-So} [Kfz/24 h]*	DTV _{SV} [FZ/24 h]
01-09/2025	47.208	8.797
2024	47.669	9.308
2023	47.521	9.315
2022	47.795	9.882
2021	43.663	9.895

*Mittelwert über alle Autobahnen ohne Grenzübergänge; 2025: Zahlreiche Ausfälle bei Dauerzählstellen

Bei Betrachtung der durchschnittlichen Verkehrsstärken auf sächsischen Autobahnen zeigt sich, dass der betrachtete Abschnitt mit der Zählstelle Birkenhain deutlich überdurchschnittlich belastet ist. Nahezu die doppelte Verkehrsbelastung fließt über den Abschnitt. Relevant ist ebenso, dass die Verkehrsstärken vom Schwerverkehr mehr als doppelt so hoch wie der Durchschnitt der sächsischen Autobahnen sind.

Für die Ausweichrouten treffen zusammenfassend ein überdurchschnittlich hoch belasteter Autobahnabschnitt auf ein unterdurchschnittlich belastetes nachgeordnetes Straßennetz aufeinander.

Die Störfälle sind in den durchschnittlichen Daten nicht abbildbar, da diese zu selten auftreten, um einen relevanten Ausschlag in den Daten zu erzeugen. Weiterhin kippt die Verkehrsbelastung ab dem Punkt, wo die Kapazität der Strecke/der Knotenpunkte erreicht ist. Ab diesem Punkt sinkt die erfasste Verkehrsbelastung, da der Verkehrsfluss nicht mehr gewährleistet ist.

Zur Einordnung der Verkehrszahlen auf der Autobahn wird eine richtungsfeine Betrachtung der Daten der Dauerzählstelle Birkenhain A4 49464105 herangezogen sowie die maximale Stundenbelastung (01-09/2025) dargestellt:

Tabelle 5: Verkehrsdaten DZ Birkenhain BAB 4

Fahrtrichtung	DTV-KFZ [Kfz/24 h]	DTV-SV [Fz/24 h]	Qmax [Kfz/h]
Dresden	42.376	10.671	4.762 (geschätzt)
Chemnitz	44.262	11.022	5.327 (geschätzt)
Querschnitt	86.638	21.693	9.162 (geschätzt)

Richtungsgetreunt gibt es nur minimale Unterschiede, welche zu vernachlässigen sind. Die stärkste belastete Stunde gibt eine gute Einordnung, in welcher Schnelligkeit Fahrzeuge sich im Störfall stauen. Fließen diese ins nachgeordnete Netz ab, wird das Verkehrsaufkommen innerhalb kürzester Zeit mehr als verdoppelt (je nach Strecke).

Um die Dimensionen zu verdeutlichen, wird der Abschnitt mit der Verkehrsbelastung in den Kontext zu den sächsischen Autobahnen gesetzt (Datenbasis Jahr 2024):

In den Abschnitten mit Dauerzählstellen auf der BAB 4 bildet der Abschnitt mit der DZ Birkenhain den zweitstärksten belasteten Abschnitt bei Betrachtung des DTV für KFZ. Bei Betrachtung des DTV Schwerverkehr ist es der stärkste belastete Abschnitt im Freistaat Sachsen, auf den Autobahnabschnitten mit Dauerzählstellen.

Betrachtet man die Ergebnistabelle der Straßenverkehrszählung 2021, welche das gesamte Straßennetz erfasst, befindet sich der entsprechende Autobahnabschnitt auf Platz 5 der am höchsten belasteten sächsischen Autobahnabschnitte (für KFZ) und auf Platz 2 bei Vergleich des Schwerverkehrs.

Kommt es zu einem Störfall mit Vollsperrung oder starker Einschränkung von Richtungsfahrbahnen und der Verkehr fließt von der Autobahn ab, kann es aufgrund der Verkehrsbelastung auf der Autobahn 4 zwischen Nossen und Wilsdruff zu einem Verkehrskollaps kommen, da der Verkehrsfluss unorganisiert und stark gebündelt ins nachgeordnete Netz abfließt. Das Straßennetz (bis auf S 36, wobei der Zustand laut Ausbau- und Erhaltungsstrategie widerspricht), ist funktionell weder dafür vorgesehen den Verkehr aufzunehmen

noch ist die Infrastruktur dementsprechend ausgebaut (siehe Kapitel 1). Eine offizielle Bedarfsumleitung im genannten Bereich über das nachgeordnete Netz der Bundesstraßen ist nicht ausgewiesen.

In der Analyse von VKT (siehe VKT Anlage 1 – Verkehrsanalyse) wurden die Auswirkungen eines Stauereignisses auf der BAB 4 im Bereich Nossen – Wilsdruff (beide Richtungen) untersucht und die Verkehrsverlagerung ins nachgeordnete Netz simuliert.

Für die S 36 sind bis zu 600 Kfz/h (bzw. 500 % Mehrverkehr) zusätzlich die Folge, auf der S 195 wird ein zusätzlicher Verkehr um bis zu 300 Kfz/h (bzw. 250 % Mehrverkehr) erwartet. Eingeordnet in die bisherigen Untersuchungsergebnisse sind die Strecken weder in ausreichendem Zustand noch baulich ertüchtigt solche Verkehrsmengen aufzunehmen. Unter Sicht der Verkehrssicherheit stellen diese Verkehrsmengen ein erhebliches Risiko dar. In der Realität können die Auswirkungen unter anderen aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils noch extremer ausfallen, da die Annahmen der Simulation nicht bekannt sind. In der Vergangenheit sind beispielsweise stundenlange Störfälle und damit Sperrungen auf der Autobahn aufgetreten.

2.2 Störfallbeschreibung

Eine Störfallbeschreibung mittels der vorhandenen Datengrundlage ist nicht möglich, da einerseits die Störfälle zu selten auftreten, um einen Effekt abzuleiten, andererseits im Staufall bzw. bei stockendem Verkehr und bei Überschreiten der vorhandenen Kapazität die Verkehrsstärken (Kfz/je Zeiteinheit) entsprechend sinken.

Für Wilsdruff und den betrachteten Streckenzug sind Überlastsituationen zu beobachten, die durch Verkehrszustände auf den Bundesautobahnen 4 oder 17 ausgelöst werden und zu Verkehrseinschränkungen führen. Die Folge ist, dass der Verkehr in Teilen oder in Gänze in das nachgeordnete Netz abläuft. Die dabei auftretenden Verkehrsmengen, insbesondere des Schwerverkehrs, überschreiten die Kapazität der Querschnitte und Knotenpunkte im Streckenverlauf. Dies führt zum Überstauen der Knotenpunkte und der sich anschließenden Kanten, insbesondere an den Engstellen oder Abschnitten mit schmalen Fahrbahnbreiten. Dabei sinkt die Durchschnittsgeschwindigkeit sehr stark ab, sodass letztlich deutlich weniger Fahrzeuge als im Normalfall den Querschnitt passieren können, bis hin zum Stillstand im Begegnungsfall. In Einzelfällen treten Rückstaus von mehreren Kilometern Länge auf, insbesondere in Kombination mit üblichem Berufs-/Alltagsverkehr. Nicht nur die Bewältigung des Alltags in den Ortschaften wird damit unmöglich. Es werden Rettungswege blockiert (schmale Fahrbahnen/Engstellen), Schulwege können nicht sicher passiert werden (aufgrund fehlender Infrastruktur besonders in Reinsdorf, Tanneberg etc.), die Infrastruktur wird übermäßig belastet bei aktuell vorliegenden Defiziten und dringenden Handlungsbedarf. Langfristig kann dies zu dauerhaften Sperrungen (bei Brückenbauwerken, Stützbauwerken etc.) führen, was enorme Einschränkungen mit sich bringen würde. Ergänzend werden Anwohner durch Emissionen und Immissionen beeinträchtigt und Gesundheitsrisiken ausgesetzt. Die Lebensqualität wird geschmälert und sensible Ortsbereiche verlieren ihre Funktion. All das widerspricht den formulierten Zielen im Landesverkehrsplan 2030 (S. 81f.), der Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr, die mittel- und langfristige Entlastung von überörtlichem Verkehr und schlussendlich die spürbare Verbesserung von Lebens- und Wohnqualität von betroffenen Anwohnern.

Im Detail stellt der Ausweichverkehr ein Sicherheitsrisiko für die untersuchten Strecken dar. Im Bereich der B 101 zwischen BAB 4 und S 195 an der AS Siebenlehn kann sich ein Rückstau in Kurvenlage bilden. Ebenso auf den kurvigen oder aufgrund des Höhenverlaufs nicht einsehbaren Abschnitten der S 36, der S 195 und der S 196. Ergänzend kommen die zahlreichen Engstellen hinzu, die eine sicheres Begegnen insbesondere von Schwerverkehr unmöglich mache. Generell können die Änderungen der Hauptfahrrelationen an Knotenpunkten ein Sicherheitsrisiko darstellen, da die Bestandsinfrastruktur nicht darauf ausgelegt ist. Weder die Knotenpunkte B 101/S 195 in Siebenlehn, B 173/S 195 in Mohorn oder S 36/S 177 in Wilsdruff sind mit Lichtsignalanlagen und entsprechenden Stauschaltungen ausgestattet noch wurde der Kreisverkehr B 101/S 36 in Nossen mit den Mengen von Ausweichverkehr dimensioniert.

Die reine Anzahl an Störfällen auf dem untersuchten Abschnitt kann mittels TMC-Daten ausgewertet werden, wobei eine Untersuchung für das Jahr 2020 insgesamt 77 Störfälle an 61 unterschiedlichen Tagen auf dem Autobahnbereich zwischen Dreieck Nossen und Dresden ausweist. Diese resultierten in einer Vollsperrung, zwei Fahrstreifensperrungen und drei Sperrungen der gesamten Richtungsfahrbahn. Die durchschnittliche Störfalldauer (basierend auf TMC-Meldungen, von Erstmeldung bis Auflösung) beträgt rund 3 Stunden. Auffällig ist die mit fast 3 Stunden hohe Standardabweichung. Dies bedeutet, dass Störfälle mit einer deutlich längeren Dauer vorliegen (im Jahr 2020 mit einer Dauer von bis zu rund 10 Stunden). An den 61 Störfälltagen weisen 16 Störfälle eine Dauer von mehr als 3 Stunden auf.

Dass die untersuchten Streckenverläufe attraktive Ausweichrouten darstellen, zeigen die Reisezeitvergleiche¹. Unter normalem Verkehrszustand liegen folgende Reisezeitverlängerungen für die folgenden Streckenabschnitte vor:

- AS Nossen-Ost bis AD Dresden-West
 - ✦ BAB 4: 19 Min
 - ✦ S 36: 30 Min (+11 Min)

- AS Siebenlehn bis AD Dresden-West
 - ✦ BAB 4: 21 Min
 - ✦ S 36: 36 Min (+15 Min)
 - ✦ S 195: 43 Min (+22 Min)

Kleinste Verzögerung auf der BAB 4 können dazu führen, dass die Reisezeiten über die Ausweichrouten im nachgeordneten Netz kürzer sind als die Verzögerungen auf der Autobahn hinzunehmen.

¹Verzögerungen auf den Ausweichrouten sind dabei im Vergleich nicht berücksichtigt.

2.3 Zustandsbewertung Staatsstraßen

Die Untersuchung der Zustandsbewertung der Staatsstraßen ist Teil der Ausbau- und Erhaltungsstrategie Staatsstraßen 2030, welche schon ausführlich beschrieben wurde. Dennoch folgt vertiefend eine Untersuchung, um das Straßennetz auf den Ausweichrouten näher zu bewerten.

Basis der vorliegenden Untersuchung ist der Substanzwert der Zustandsbewertung von 2021 (auf Basis der ZTV ZEB-StB und dem AP 9 Arbeitspapiere zur Systematik der Straßenerhaltung). Gegebenenfalls sind die Daten nicht mehr aktuell, die Auswertungen von 2025 liegen zum Erstellungszeitpunkt noch nicht vor. Der Zustand kann sich daher deutlich verschlechtert oder mittels durchgeführter Maßnahmen verbessert haben. Durchgeführte Maßnahmen wurden soweit bekannt geprüft. Die Streckenbilder entstammen den Befahrungsdaten aus 2021 und 2023 der entsprechenden LASuV-Niederlassungen.

Die Zustandsbewertung gibt einen Gesamtwert aus, welcher sich aus dem Maximum von Gebrauchs- und Substanzwert zusammensetzt. Für eine Einschätzung der möglichen Schadensursachen ist somit ein Blick auf die Teilwerte wesentlich.

Der Gebrauchswert (TWGEB) spiegelt die Sicherheit wider und umfasst die Zustandswerte, welche für die Beurteilung der sicheren Benutzung der Straße notwendig sind, d. h. Unebenheiten, Spurrinnen, fiktive Wassertiefe und Griffigkeit. Der Substanzwert (TWSUB) umfasst die Zustandswerte, welche für die Beurteilung der Straßensubstanz genutzt werden, soweit die Schäden oberflächlich erkennbar sind, d. h. Unebenheiten, Spurrinnen, Risse oder Oberflächenschäden, Flicker usw. (vgl. FGSV). Der Substanzwert ist ein Indikator, durch zusätzlichen Verkehr (insbesondere Schwerverkehr) nehmen Schäden zu, der Substanzwert verschlechtert sich. Je schlechter der Substanzwert desto schlechter der Baukörper. Je schlechter der Baukörper, desto weniger belastbar ist dieser, weitere Beschädigungen bei gleicher oder noch stärkerer Belastung (durch bspw. Ausweichverkehr) kann zu langfristigen Ausfällen und notwendigen Ersatzmaßnahmen führen. Sollte der Substanzwert eine gewisse Grenze überschreiten sind daher ad hoc Maßnahmen zur Verhinderung von Ausfällen und weiteren Beschädigungen durchzuführen.

Der Substanzwert bildet typische Schadensbilder an der Oberfläche ab. Dies können Beschädigungen wie Risse, Flickstellen, Ausbrüche, Kantenschäden oder offene Arbeitsnähte sein (FGSV, Anhang 7).

Folgende zwei Werte sind laut ZTV (S. 77f.) relevant für die Prüfung und Einführung von Maßnahmen. Der Warnwert liegt bei 3,5 und ist Anlass zu intensiver Beobachtung sowie zur Analyse der Ursachen für den schlechten Zustand und ggf. Planung von geeigneten Maßnahmen. Wobei die Maßnahmen nicht beschrieben sind und von weniger restriktiven Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkung, Tonnagebeschränkung für Schwerverkehr bis hin zu Vollsperrungen bei der Notwendigkeit von Ersatzbauten oder Erneuerungen vorliegen. Die letzteren Maßnahmen sind insbesondere ab dem 4,5 Schwellenwert von 4,5 zu prüfen. Ab Erreichen dieses Zustandes, sind die Einleitung von baulichen oder verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zu prüfen.

Da die Haushaltsslage im Freistaat Sachsen mehr als angespannt ist, sollte berücksichtigt werden, dass Maßnahmen rechtzeitig geprüft und durchgeführt werden, um Zustandsverschlechterung schnellstmöglich aufzuhalten. Andernfalls drohen langfristig Ausfälle bzw. Einschränkungen, welche besonders den Alltagsverkehr betreffen. Zusätzlicher Ausweichverkehr (insbesondere enorme Belastungen durch Schwerverkehr) sind daher zwingend bei Überschreitung des Warnwertes zu verhindern.

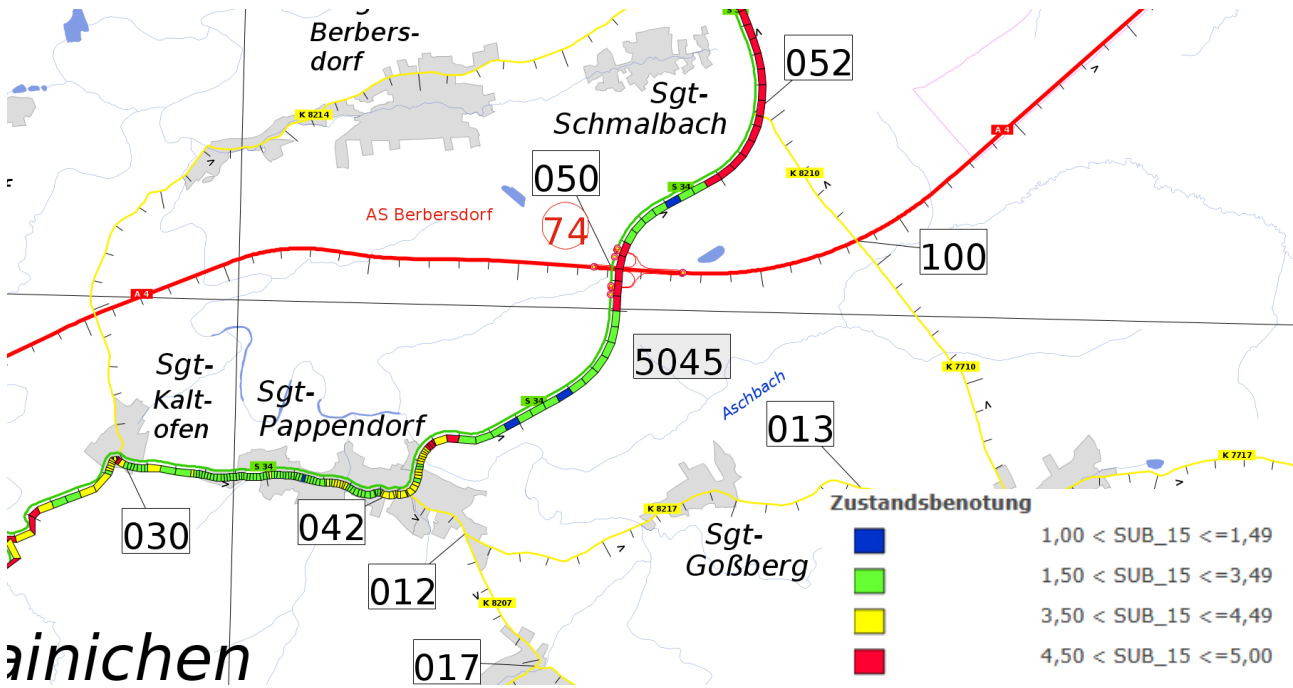


Abbildung 11: S 34 Substanzwert 2021

Auf der S 34 liegt im Bereich der AS Berbersdorf sowie im nördlichen Abschnitt in Kurvenlage und dem Knotenpunkt mit der K 8219 der Substanzwert über dem Schwellenwert von 4,5. Ergänzend ist der Abschnitt in Ortslage Pappendorf sowie der angrenzende Kurvenbereich ebenfalls vom Zustand im Bereich zwischen Warn- und Schwellenwert. Die anderen Abschnitte sind im Zustand 1 bis 3,49.

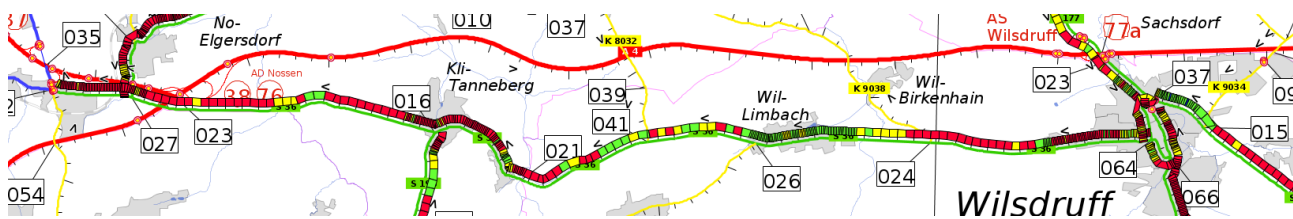


Abbildung 12: S 36 Substanzwert 2021

Der Zustand der S 36 ist durchgängig mangelhaft. Eine Ausnahme bildet der sanierte Abschnitt um Limbach sowie der westlich direkt angrenzende Abschnitt.

Insbesondere der Bereich der Ortsdurchfahrt Tanneberg sowie beidseitig anschließende Abschnitte, sowie die beidseitigen Bereiche um Wilsdruff und Nossen überschreiten den Schwellenwert jedoch zum Teil deutlich. Sofortige Maßnahmen sind durchzuführen. Zur Veranschaulichung der Substanzschäden sowie ausgefahrene Randbereiche im Bankett folgend Streckenbilder:

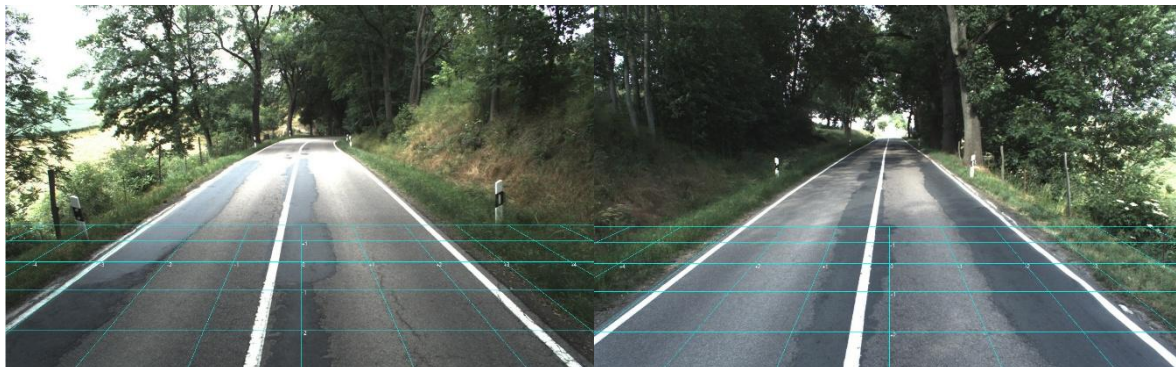


Abbildung 13: S 36 im Abschnitt 4946041 bis 4946021 in Hin- und Gegenrichtung bei Station 727

Weitere Beispiele mit Ausfahrungen im rechten Bankettbereich sowie Substanzmängel im gesamten Fahrbahnbereich und eine Engstelle aufgrund eines Brückenbauwerkes sowie Schäden im rechten Randbereich sind bei den folgenden Streckenbildern erkennbar:

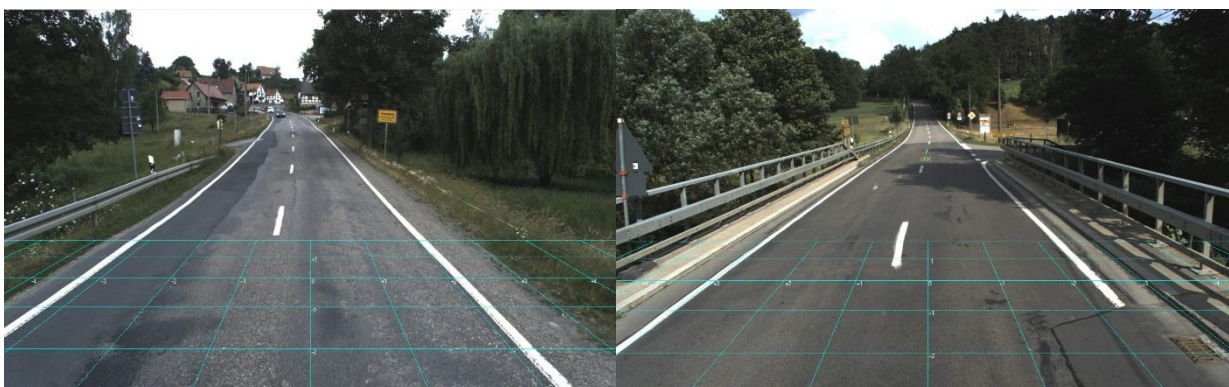
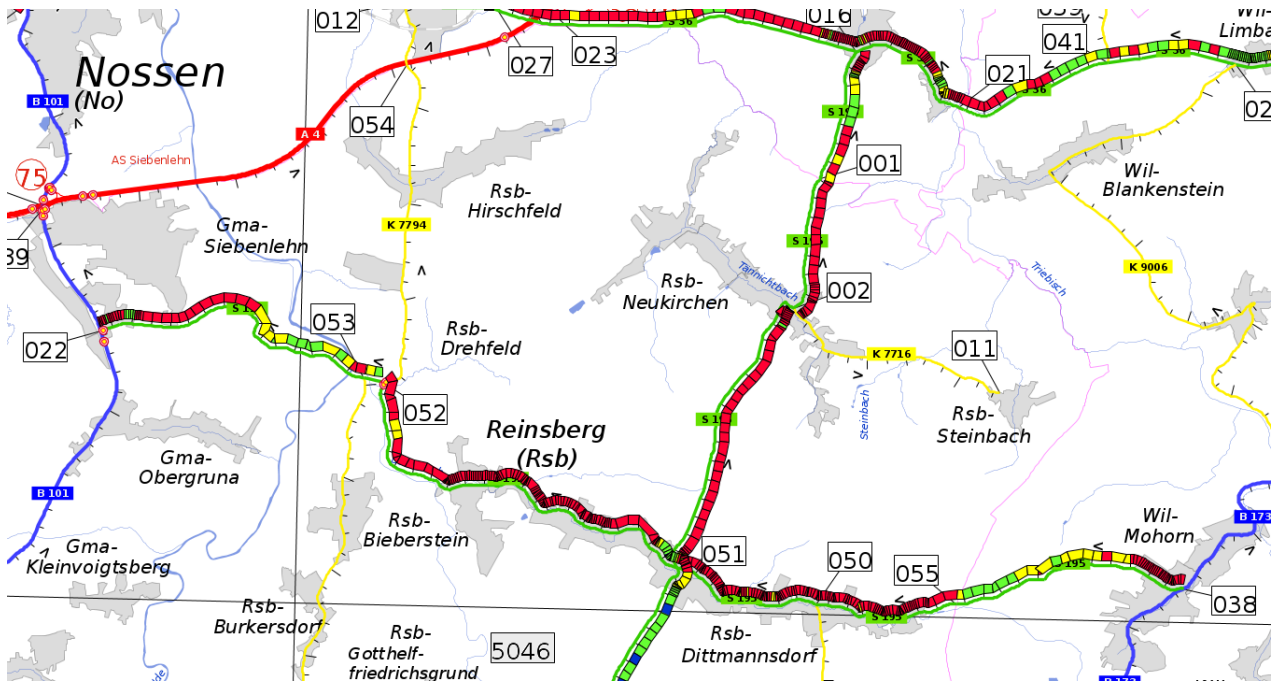


Abbildung 14: S 36 im Abschnitt 4946021 bis 4946016 in Hinrichtung Station 45 und Gegenrichtung Station 21

Bei Abgleich mit den Streckenbildern 2025 wurden Maßnahmen (neuer Fahrbahnbelag) auf dem linken Fahrstreifen (in Stationierung) durchgeführt.



Abbildung 15: S 36 Streckenbilder nach Durchführung von Maßnahmen von Streckenbefahrung 2025



Die S 196 ist ebenfalls weitestgehend durchgängig durch einen sehr schlechten Fahrbahnzustand geprägt. Auf nahezu allen Abschnitten zwischen Dittmannsdorf und Tanneberg liegt der Substanzwert über 4,5. Nur im nördlichen Abschnitt sind wenige Abschnitte vom Zustand unter 4,5.

Beispielhafte Schäden anhand Streckenbilder:



Abbildung 17: S 196 im nördlichen Abschnitt 4946001 bis 4946016 in Station 414 mit starken Beschädigungen im rechten Randbereich, im südlichen Abschnitt 4946051 bis 4946002 in Station 1926 mit Schäden an Fahrbahn sowie ausgefahrene Bankette

Die S 195 ist vom Zustand her eher als mangelhaft darzustellen. Insbesondere beide Knotenpunkte mit den angrenzenden Bundesstraßen B 173 und B 101 sowie die vollständige Ortsdurchfahrt Dittmannsdorf sind auffällig. Westlich Reinsberg ab dem Knotenpunkt mit der S 196 bis Mitte des angrenzenden westlichen Abschnittes Richtung Siebenlehn liegt der Zustand zum Teil unter 3,49, insbesondere der Abschnitt in

Reinsberg ist in gutem Zustand, da die Fahrbahn 2023, inklusive der Wiederherstellung der Bankette, erneuert wurde.

Im Fokus steht die Ortsdurchfahrt Dittmannsdorf mit nahezu durchgängigem Substanzwert von schlechter 4,5. Hier sind zwingend Maßnahmen zum Erhalt und zur Sicherung der Aufrechterhaltung des Alltagsverkehrs durchzuführen. Die freien Strecken sind aufgrund der schmalen Fahrbahnbreiten insbesondere in den Banketten ausgefahren und weisen im Randbereich Schäden auf. Teilweise wurde versucht durch Befestigung mit Asphalt dem entgegenzuwirken.



Abbildung 18: S 195 im östlichen Abschnitt 4946038 bis 4946055 in Station 2266 mit stark beschädigten Randbereichen sowie Ausbesserungen, im Abschnitt Dittmannsdorf 4946050 bis 4946051 in Station 855 mit massiven Substanzschäden und ausgefahrenen Randbereichen

Zusammenfassend ist die Substanz nahezu durchgängig auf allen Ausweichstrecken als mangelhaft bis sehr mangelhaft einzuschätzen. Die Zustände dürften aufgrund des alten Datenstands von 2021 noch deutlich schlechter sein. Einzelne wenige Abschnitte sind in einem sehr guten Zustand, wobei diese im Verhältnis in Unterzahl sind. Die mangelhaften Abschnitte führen dabei zu einer Minderung der Leistungsfähigkeit der gesamten Strecken und stellen Sicherheitsrisiken dar. Insbesondere die Schäden durch Abbrüche an den Fahrbahnrändern oder durch Befahrung schadhafte Bankettbereiche (begründet in den schmalen Fahrbahnbreiten) können durch zusätzlichen Ausweichverkehr (insbesondere entgegen der üblichen Richtung und Relation des Alltagsverkehrs) mit Begegnungsfällen deutlich zunehmen. Der bestehenden Infrastruktur droht langfristige Einschränkungen. Ergänzend kann argumentiert werden, dass durchgeführte Maßnahmen langfristig erhalten bleiben sollen, durch die Verhinderung unüblich starker Belastungen durch bspw. Ausweichverkehr.

2.3.1 Brückenbauwerke

Brückenbauwerke sind die Stützen des Straßennetzes und können je nach Zustand über die Leistungsfähigkeit oder über weitreichende Verkehrseinschränkungen entscheiden. Im nachgeordneten Straßennetz des Freistaats Sachsen entspricht der bauliche Zustand sowie die Charakteristik (Breite, etc.) nicht immer der Zielstellung in der Ausbau- und Erhaltungsstrategie Staatsstraßen 2030. Diese lautet, dass bis 2030 möglichst kein Brückenbauwerk des Staatsstraßennetzes im schlechtesten Zustandsnotenbereich $\geq 3,5$ liegen soll (S. 42). Weiterhin können Brückenbauwerke je nach baulicher Charakteristik als Engstelle

fungieren und zusätzlich die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit verringern. Dies entscheidet zusätzlich über die Eignung einer Strecke um Ausweichverkehr aufzunehmen.

Die Bewertung erfolgt nach Erfassung des Zustandes im Rahmen einer Bauwerksprüfung entsprechend der Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF). Je Bauwerk werden einzelne Schäden und Mängel hinsichtlich der Auswirkung auf Dauerhaftigkeit, Verkehrs- und Standsicherheit bewertet und daraus eine Zustandsnote berechnet. Neben der Zustandsnote wird eine weitere Kennzahl zur Bewertung des Bauwerkzustandes herangezogen, die Substanzkennzahl. Diese erfasst die eigentliche Bausubstanz ohne Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und dient der Ermittlung der Erhaltungskosten (Ausbau- und Erhaltungsstrategie Staatsstraßen 2030, S. 42).

Die Verkehrssicherheit ist dabei ein Maß für die Anforderungen an Sicherheit und Ordnung hinsichtlich der gefahrlosen und bestimmungsgemäßen Nutzung. Sie umfasst die Sicherheit für Verkehrsteilnehmer und Fahrzeuge als auch für Personen und Sachen um Bauwerksumfeld. Die Standsicherheit kennzeichnet die Eigenschaft der schadlosen Aufnahme der planmäßigen Beanspruchung eines Bauwerkes bzw. einzelner Bauwerksteile. Die Dauerhaftigkeit ist ein Maß für die Widerstandsfähigkeit des Bauwerkes gegenüber Einwirkungen, mit dem Ziel einer langen Nutzungsdauer unter Aufrechterhaltung der Stand- und Verkehrssicherheit bei planmäßiger Nutzung und Bauwerksunterhaltung (RI-EBW-PRÜF, S. 6).

Die Zustandsnoten definieren sich in sechs unterschiedliche Bereiche, welche aus den drei unterschiedlichen Schadensauswirkungen berechnet werden. Je nach Notenbereich variieren die Schadensauswirkungen und geben den Unterhaltsaufwand vor (vgl. RI-EBW-Prüf 2017, S. 13f.).

In der Ausbau- und Erhaltungsstrategie Staatsstraßen 2030 werden drei Dringlichkeitsreihungen je nach Bauzustandsnotenbereich aufgestellt. In der höchsten Dringlichkeitsreihung eins fallen alle Bauzustandsnotenbereiche zwischen 3,5 bis 4,0 in die zweite Dringlichkeitsreihung alle Brücken mit Zustandsnotenbereich 3,0 bis 3,4. Alle anderen sind in Dringlichkeitsreihung drei. Die Ausnahme bilden Brückenbauwerke welche von Schwerlasttransporten betroffen sein können.

Auf den untersuchten Streckenverläufen liegen folgende Anzahlen an Brückenbauwerke:

Tabelle 6: Anzahl Brückenbauwerke auf Ausweichrouten

Straßennummer	Anzahl Brückenbauwerke
S 34	2
S 36	10
S 195	8
S 196	0

Insbesondere die S 36 als auch die S 195 weisen zahlreiche Brückenbauwerke auf. Anbei folgt die detaillierte Betrachtung inklusive Ortsangabe, Art des Brückenbauwerks, Alter, Stadium, Angaben zur Verortung sowie Zustandsnote und Substanzkennzahl mit Stand März 2026.

Um die Eignung der Aufnahme von Ausweichverkehr zu untersuchen, sind sowohl die Zustandsnote als auch die Substanzkennzahl ausschlaggebend. Die Zustandsnote, welche zum Teil die Verkehrssicherheit abbildet, ist von besonderer Bedeutung, da bei Ausweichverkehr das Verkehrsaufkommen in kürzester Zeit drastisch steigen kann und somit eine gefahrlose und bestimmungsgemäße Nutzung zwingend notwendig ist.

Tabelle 7: Übersicht Brückenbauwerke auf Streckenverläufe mit Zustandsbewertung

Bauwerksnr.	Ort	Art Brückenbauwerk	Status	VNK	NNK	Station	Baujahr	Straße	Zustandsnote	Substanzkennzahl
4946650	Reinsberg	Gewölbe-/Bogenbrücke ohne Aufbeton	Bauwerk unter Verkehr, Erneuerung/Ersatzneubau in Planung	4946051	4946052	1345	1870	S 195	3,7	3,5
4946651	Reinsberg	Gewölbe-/Bogenbrücke ohne Aufbeton	Bauwerk unter Verkehr, Erneuerung/Ersatzneubau in Planung	4946051	4946052	1622	1870	S 195	3,5	3,5
4946657	Reinsberg, OT Bieberstein	Gewölbe-/Bogenbrücke ohne Aufbeton	Bauwerk unter Verkehr	4946053	4945022	133	1890	S 195	3,3	3,3
4946656	Reinsberg, OT Bieberstein	Plattenbrücke	Bauwerk unter Verkehr	4946052	4946053	136	1975	S 195	3	3
4946502	Tanneberg	Gewölbe- bzw. Bogenbrücke	Bauwerk unter Verkehr	4946021	4946016	11	1861	S 36	2,9	2,4
4946654	Reinsberg	Gewölbe-/Bogenbrücke ohne Aufbeton	Bauwerk unter Verkehr	4946051	4946052	4273	1870	S 195	2,8	2,8
4946653	Reinsberg	Plattenbrücke	Bauwerk unter Verkehr	4946051	4946052	2924	1951	S 195	2,7	2,7
4946658	Reinsberg, OT Bieberstein	Gewölbe-/Bogenbrücke ohne Aufbeton	Bauwerk unter Verkehr	4946053	4945022	167	1956	S 195	2,5	2,5
4946501	Limbach	Plattenbrücke	Bauwerk unter Verkehr	4946026	4946041	76	1996	S 36	2,3	2,3
4946501	Limbach	Plattenbrücke	Bauwerk unter Verkehr	4946026	4946041		1996	S 36	2,3	2,3
4947505	Wilsdruff	Plattenbrücke	Bauwerk unter Verkehr	4947037	4947064	96	1996	S 36	2,3	2
5045543	Striegistal, OT Pappendorf	Balkenbrücke / Mittelträger / Trapezplatte	Bauwerk unter Verkehr	5045042	4945050	288	2005	S 34	2,3	2
5045543	Striegistal, OT Pappendorf	Balkenbrücke / Mittelträger / Trapezplatte	Bauwerk unter Verkehr	5045042	4945050		2005	S 34	2,3	2
4947504	Wilsdruff	Plattenbrücke	Bauwerk unter Verkehr	4947128	4947015	2486	2008	S 36	2,2	2,2
4946503	Tanneberg	Brücke als offener Rahmen	Bauwerk unter Verkehr	4946016	4946027	1860	2010	S 36	2	1,9
4946652	Reinsberg	Brücke als offener Rahmen	Bauwerk unter Verkehr	4946051	4946052	2371	2014	S 195	2	2
4946500	Limbach	Plattenbrücke	Bauwerk unter Verkehr	4946024	4946026	819	1996	S 36	1,8	1,8
4946500	Limbach	Plattenbrücke	Bauwerk unter Verkehr	4946024	4946026		1996	S 36	1,8	1,8
4946960	Tanneberg	Brücke als geschlossener Rahmen	Bauwerk unter Verkehr	4946041	4946021	941	2012	S 36	1,7	1,7
4946961	Tanneberg	Brücke als geschlossener Rahmen	Bauwerk unter Verkehr	4946041	4946021	1603	2011	S 36	1,4	1,2



S 36 BW4946502



S 195 BW 4946650



S 195 BW 4946651



S 195 BW 4946656



S 195 BW 4946657

Insgesamt sind fünf Brückenbauwerke auffällig, wobei drei Brückenbauwerke aufgrund der schlechten Zustandsnote besonders hervorstechen. Alle drei Brückenbauwerke befinden sich auf der S 195 in Reinsberg, ein Bauwerk im Ortsteil Bieberstein. Das Brückenbauwerk 4946650 hat mit einer Zustandsnote 3,7 den schlechtesten Zustand, gefolgt von dem Brückenbauwerk 4946651 mit einer Zustandsnote 3,5. Beide weisen eine Substanzkennzahl von 3,5 auf. Das dritte Bauwerk im Ortsteil Bieberstein ist mit einer Zustandsnote und Substanzkennzahl von 3,3 bewertet. Weiterhin auffällig ist das Brückenbauwerk 4946656 ebenfalls im Ortsteil Bieberstein auf der S 195 mit einer 3,0 als Bewertung. Mit einer Bewertung von 2,9 in der Zustandsnote und einer Substanzkennzahl von 2,4 ist das Brückenbauwerk 4946502 in Tanneberg auf der S 36 in einem noch ausreichenden Zustand (an der untersten Grenze des Notenbereichs).

Nach RI-EBW-PRÜF (S. 14f.) sind Bauwerke mit einer Zustandsnote von 2,5 bis 2,9 in einem ausreichenden Zustand, mit gegebener Standsicherheit aber einer Beeinträchtigung entweder der Verkehrssicherheit und/oder der Dauerhaftigkeit mindestens einer Bauteilgruppe. Es sind Schadensausbreitungen oder Folgeschäden zu erwarten, welche mittelfristig zu erheblichen Standsicherheits- und/oder Verkehrssicherheitsbeeinträchtigungen oder erhöhtem Verschleiß führen. Neben dem Erfordernis laufender Unterhaltung wird eine kurzfristige bis mittelfristige Instandsetzung vorgeschrieben. Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit durch Schadensbeseitigung oder Warnhinweise können kurzfristig erforderlich sein.

Der Notenbereich 3,0 bis 3,4 beschreibt einen nicht ausreichenden Zustand des Bauwerks. Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit sind beeinträchtigt, die Dauerhaftigkeit kann nicht mehr gegeben sein. Folgeschäden oder Ausbreitung der Schäden können kurzfristig dazu führen, dass Stand- und/oder Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben sind. Umgehende Instandsetzung sowie laufende Unterhaltung sind erforderlich. Umgehend sind Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit oder Nutzungseinschränkungen erforderlich.

Ab einer Zustandsnote von 3,5 ist der Zustand als ungenügend bewertet. Die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit sind erheblich beeinträchtigt oder nicht mehr gegeben, die Dauerhaftigkeit kann nicht mehr gegeben sein. Durch Schadensausbreitung oder Folgeschäden kann es kurzfristig zum Verlust der Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit kommen, ein irreparabler Bauwerksverfall kann sich einstellen. Eine umgehende Instandsetzung bzw. Erneuerung neben laufender Unterhaltung sind erforderlich. Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit oder Nutzungseinschränkungen sind sofort erforderlich.

Entsprechend sind die Bauwerke 4946650 und 4946651 bereits jetzt in einem ungenügenden Zustand, weswegen ein Ersatzneubau bzw. eine Erneuerung in Planung sind. Bis dahin sollten sofortige Maßnahmen getroffen werden, um die Verkehrssicherheit für den Alltagsverkehr aufrecht zu erhalten. Eine zusätzliche Aufnahme von Ausweichverkehr ist in diesem Zustand nicht möglich, da Nutzungseinschränkungen bereits für den üblichen Verkehr sofort erforderlich sind.

Eine ähnliche Bewertung bezüglich Ausweichverkehr betrifft die Bauwerke 4946657 und 4946656 auf der S 195 mit einer Zustandsnote von 3,3 bzw. 3,0. Aufgrund des nicht ausreichenden Zustands liegt bereits eine Beeinträchtigung des Alltagsverkehrs vor, welchen die Bauwerke nur noch bedingt aufnehmen können.

Zusätzlicher Verkehr (insbesondere Schwerverkehr) sollte dringlichst vermieden werden, um Folgeschäden zu verhindern und dem Verlust von Stand- und/oder Verkehrssicherheit zu vermeiden.

Das Bauwerk 4946502 in Tanneberg auf der S 36 wird als noch in ausreichendem Zustand bewertet, liegt jedoch an der untersten Grenze des Notenbereichs. Kurzfristige Maßnahmen zur Verhinderung der Verschlechterung des Zustands sind notwendig, da eine kurz- bis mittelfristige Instandsetzung erforderlich ist. Ergänzend sollte das Ziel sein, die Stand- und Verkehrssicherheit so lang wie möglich ohne Beeinträchtigung zu ermöglichen.

Aus finanzieller Sicht führen die schlechten Zustände zu einem hohen finanziellen Bedarf, insbesondere für Ersatzneubauten. Dennoch sollten diese zeitnah durchgeführt werden, um übermäßigen Finanzbedarf an Erhaltungskosten (ohne weitgehende Verbesserung der Zustände) zu verhindern (Bsp. BW 4946502 auf S 36). Durchgeführten Maßnahmen an den Brückenbauwerken (Unterhaltung, Instandsetzung, Erneuerung) sollten durch Nutzungsbeschränkungen der Straßen geprüft werden, um übermäßige Belastungen (durch Ausweichverkehr) zu verhindern und die Infrastruktur langfristig zu sichern. Insbesondere da die finanzielle Haushaltslage langfristig angespannt bleiben wird und nicht ausreichen finanzielle Mittel zur Er- und Unterhaltung des gesamten Bedarfs am sächsischen Staatsstraßennetz vorliegen werden. Die Erhaltung der Verkehrssicherheit sollte höchste Priorität haben.

Das gesamte betrachtete nachgeordnete Netz ist aus Sicht der Zustandsbewertung der Brückenbauwerke nicht für Ausweichverkehr geeignet, da bereits Beeinträchtigungen für den Alltagsverkehr in der Verkehrs- und/oder Standsicherheit vorliegen oder diese kurzfristig erwartbar sind.

Die Brücken- und Stützbauwerke sind der Anlage 1 und 2 zu entnehmen.

2.3.2 Stützbauwerke

Stützbauwerke sind ebenfalls ein wichtiger Bestandteil der Straße und können bei defizitärem Zustand zu weiterreichenden Verkehrseinschränkungen führen. Laut Ausbau- und Erhaltungsstrategie (S. 40) sind die Zustandstendenz im Freistaat Sachsen ähnlich der Brückenbauwerke.

Die formulierte Zielstellung für den Ausbau und die Erhaltung unterscheiden sich je nach Netzklasse. Für S1 (Kernnetz) und S2 (Erweitertes Kernnetz) sollen möglichst keine Bauwerke im schlechtesten Zustandsnotenbereich sein, für die Netzklasse S3 (Sonstiges Netz) soll die Anzahl um 50 % der Stützbauwerke im schlechtesten Zustandsbereich angestrebt werden (Ausbau- und Erhaltungsstrategie Staatsstraßen 2030, S. 42). Die Dringlichkeitsreihung (für Maßnahmen zum Erhalt oder notwendigen Instandsetzungen/Ersatzbauten) ist in Abhängigkeit des Bauzustandsnotenbereiches, bei 3,5 bis 4,0 als Dringlichkeitsreihung I angegeben. 3,0 bis 3,4 in Dringlichkeitsreihung II und besser 2,9 in Reihe III. Die Zustandserfassung und -bewertung ist ebenfalls in der RI-EBW-PRÜF geregelt, die Zustandsnoten und Substanzkennzahlen sind im Notenbereich und Notenbeschreibung mit den Brückenbauwerken identisch.

Wie im Kapitel zur Ausbau- und Erhaltungsstrategie Staatsstraßen 2030 des Freistaat Sachsen aufgeführt, befinden sich drei Stützbauwerke auf den untersuchten Strecken, welche in der Dringlichkeitsreihung I eingeordnet sind. Der Datenstand ist jedoch veraltet, Maßnahmen wurden durchgeführt. Daher folgt eine aktuelle Auflistung der relevanten Stützbauwerke auf den untersuchten Streckenverläufen, wobei nur die

Stützbauwerke ab nicht ausreichendem Zustand aufgeführt werden (bis auf eine Ausnahme). Alle Bauwerke befinden sich auf der S 195:

Tabelle 8: Auszug Stützbauwerke auf Strecke S 195 mit Zustandsbewertung

Bauwerksnr.	Ort	VNK	NNK	Station	Baujahr	Straße	ZN
4946689	Reinsberg, OT Dittmannsdorf	4946055	4946050	1108-1144	1900	S 195	3,8
4946642	Mohorn	4946038	4946055	92-145	1910	S 195	3,2
4946680	Reinsberg, OT Dittmannsdorf	4946050	4946051	1168-1211	1950	S 195	3
4946738	Reinsberg	4946051	4946052	1461-1495	2002	S 195	2,9

Unabhängig davon, dass die S 195 in der Netzklasse S3 (sonstiges Netz) geführt wird, und damit laut Zielstellung der Dringlichkeit der Maßnahme für den Freistaat Sachsen eine geringere Priorität hat, ist die Zustandsbewertung für die Verkehrssicherheit als auch die Leistungsfähigkeit äußerst wichtig. Je nach Zustand können Maßnahmen erforderlich sein, welche weitreichende Verkehrsbeschränkungen als Folge haben. Insbesondere für die Anlieger in den Ortschaften (Alltagsverkehr) ist dies von hoher Priorität, um deren Mobilität zu sichern.

Das Bauwerk 4946689 im Ortsteil Dittmannsdorf weist eine Zustandsnote von 3,8 auf und damit einen ungenügenden Zustand. Eine umgehende Instandsetzung bzw. Erneuerung ist erforderlich, Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit sind sofort erforderlich. Die Bauwerke 4946642 und 4946680 in Mohorn bzw. ebenfalls im Ortsteil Dittmannsdorf, sind mit einer Zustandsnote von 3,2 bzw. 3,0 in einem nicht ausreichenden Zustand, eine Instandsetzung ist erforderlich, Schadensbeseitigungen oder Nutzungseinschränkungen sind umgehend erforderlich. Ähnlich der Brückenbauwerke zeigt sich, dass durch die vorhandenen Stützbauwerke und deren Zustand schon eine Belastung durch den Alltagsverkehr vorliegt bzw. dieser eingeschränkt werden muss, um die Verkehrssicherheit nachhaltig zu gewährleisten. Zusätzlicher Ausweichverkehr ist grundsätzlich zu vermeiden.

Ergänzend sollten Maßnahmen geprüft werden, um das Bauwerk 4946738 in Reinsberg zu entlasten und den Zustand nicht weiter zu verschlechtern, da eine Schadensausbreitung oder Folgeschäden mittelfristig zu erheblichen Standsicherheits- oder Verkehrssicherheitsbeeinträchtigungen führen können.

2.3.3 Beschädigungen im Randbereich und Fahrbahnbreiten

Um Straßen sicher als Umleitungsstrecke oder als Ausweichstrecke nutzen zu können, müssen diese nicht nur einen entsprechenden Zustand aufweisen, sondern auch einen ausreichend dimensioniertes Lichtraumprofil mit entsprechenden Fahrbahnbreiten, um sowohl generell leistungsfähig zu sein als auch sichere Begegnungsmöglichkeiten (insbesondere für Schwerverkehr) zu gewährleisten. Daher folgt ein kurzer Exkurs zu den vorliegenden Fahrbahnbreiten auf den untersuchten Ausweichstrecken.

Entsprechend der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) sind die jeweiligen Entwurfsklassen der Straßen ausschlaggebend für den entsprechenden Regelquerschnitt, welcher die Fahrbahnbreiten bestimmt. Die S 34 und S 36 sind als Entwurfsklasse 3 definiert, die S 195 und S 196 als Entwurfsklasse 4.

Für die Entwurfsklasse 3 ist der Regelquerschnitt 11 und für die Entwurfsklasse 4 der Regelquerschnitt 9 entsprechend RAL vorgesehen. Für den RQ 11 ergibt sich so eine Fahrstreifenbreite von jeweils 3,50 m, insgesamt 7 m mit jeweils 0,50 m Randbereichen und 1,50 m breiten Banketten beidseitig.

Der Regelquerschnitt 9 ergibt sich aus einer 5 m breiten Fahrbahn, aufgrund eines einbahnigen Querschnitts ohne Markierung zur Trennung beider Fahrtrichtungen. Es schließen sich jeweils ein 0,50 m Randbereich und Bankette von 1,50 m Breite an.

Somit kann geprüft werden, inwiefern der Bestand von einer regelkonformen Ausführung abweicht und Defizite vorliegen. Es ist jedoch zu beachten, dass die Richtlinie nur für die Abschnitte der anbaufreien Straßen außerhalb bebauter Gebiete behandelt. Gerade die Ortslagen an den untersuchten Staatsstraßen weisen eine typische sächsische Ortsstruktur auf. Ein ehemaliger befestigter schmaler Weg für Pferdefuhrwerke, neben einem Bach schlängelt sich entsprechend der natürlichen Gegebenheiten entlang. Beidseitig sind Höfe und einzelne Häuser angegliedert. Durch die Massenmobilisierung wurden die Straßen entsprechend breiter und der räumliche Konkurrenzkonflikt zwischen angrenzenden Grundstücken, Bachverlauf, natürlichen Gegebenheiten (Fels, Sumpf etc.) immer stärker.

Für die Untersuchung wurde der als mittlere Streifen definierte Fahrstreifen 100 ausgewertet. Dieser beschreibt den Bereich zwischen den beiden Randstreifen oder zwischen vorliegenden Bordsteinen oder Rinnen, also den Bereich, der im Begegnungsfall von Fahrzeugen befahren wird. Die Fahrbahnbreiten sind farblich so dargestellt, dass je heller die Farbe desto schmaler die Fahrbahn. Je dunkler der Farbton, desto breiter die Fahrbahn.

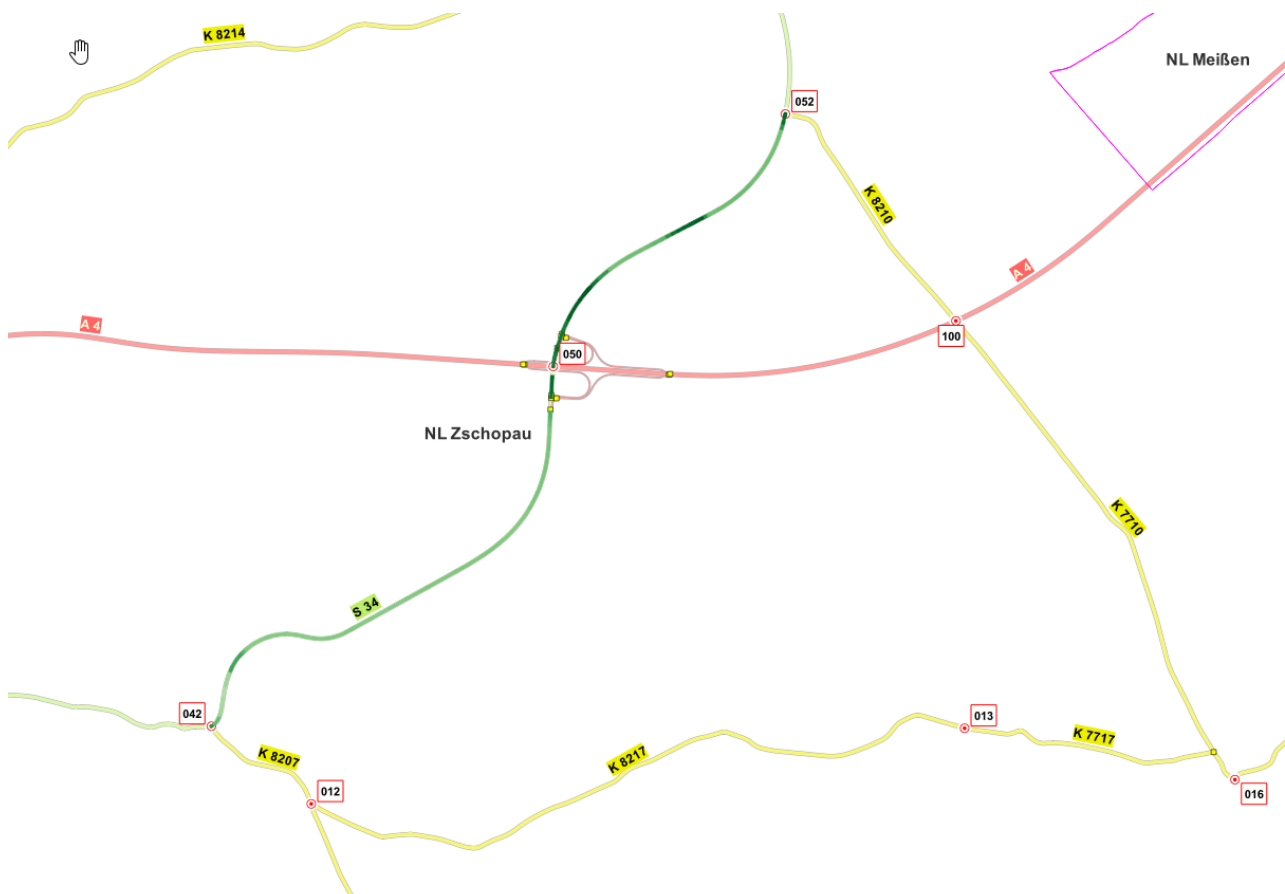


Abbildung 19: S 34 Fahrbahnbreiten

Die S 34 hat eine Fahrbahnbreite zwischen 5,40 und 9,90 m. Der Großteil ist zwischen 6 und 7 m breit, knapp 900 m Länge weisen eine Fahrbahnbreite von über 7 m auf.



Abbildung 20: S 36 Fahrbahnbreiten

Die S 36 weist Fahrbahnbreiten von 5,43 bis 13,06 m auf. Knapp 3,5 km Länge sind unter 6 m Breite, rund 13 km zwischen 6 und 7 m Breite.



Abbildung 21: S 195 und S 196 Fahrbahnbreiten

Die S 195 weist Fahrbahnbreiten zwischen 3,6 und 7,40 m auf. 6,5 km Länge sind zwischen 4 und 5 m breit. 3,5 km Länge haben eine Fahrbahnbreite zwischen 5 und 6 Meter. Weitere 3 km Länge sind über 6 m breit.

Die S 196 ist, wie bereits beschrieben, mit Abstand am schmalsten und hat auf einer Länge von rund 1,5 km eine Fahrbahnbreite zwischen 3 und 4 Meter. Knapp 90 m Länge sind unter 3 m Breite. Auf rund 3 km Länge beträgt die Fahrbahnbreite zwischen 4 und 5 Meter, die restliche knapp 1,5 km sind über 5 bis über 7 Meter breit.

Wenige Engstellen sind ausreichend, um den Verkehrsfluss und damit die Verkehrssicherheit deutlich zu verringern. Bei einem hohen Schwerverkehrsanteil kann der Verkehrsfluss komplett zum Stillstand kommen. Verstärkt, wenn der Streckenverlauf sehr kurvig und/oder schwer einsehbar ist.

Es wurde bereits festgestellt, dass auf allen Streckenverläufen Engstellen vorliegen. Die Untersuchung der Fahrbahnbreiten zeigt, dass auf der S 196 nahezu kein sicherer Begegnungsfall im Alltagsverkehr möglich ist (da abschnittsweise zusätzlich Gräben beidseitig vorhanden sind), bei Ausweichverkehr mit Schwerverkehr ist ein Verkehrskollaps möglich.

Die S 195 ist an vielen Stellen ebenfalls mit deutlich zu schmaler Fahrbahn ausgebaut, sodass auch hier ein Begegnungsverkehr zwischen Schwerverkehr zu riskanten Verkehrssituationen führen kann.

Die S 36 weist ähnliche Engstellen mit Fahrbahnbreiten unter 6 m auf, insbesondere westlich und östlich der Ortschaft Tanneberg. Die Auswirkungen konnten bereits bei der Zustandsbewertung der Staatsstraßen aufgezeigt werden. Ausgefahrene Bankettbereiche, beschädigte Randstreifen sind unter anderem die Folge von zu schmalen Fahrbahnbreiten. Auch dieser Punkt widerspricht der Eignung der Strecken Ausweichverkehr aufzunehmen.

2.4 Verkehrssicherheit

Der Freistaat Sachsen hat das Ziel, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer weiter zu erhöhen. Langfristig möchte der Freistaat Maßnahmen treffen, um die Zahl der Verkehrstoten auf null zu senken und so die Vision Zero (Landesverkehrsplan 2030, S. 87) zu erfüllen. Weitere für die Untersuchung relevante formulierte Ziele sind der Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer, die Minderung des Gefahrenpotenzials schwerer Nutzfahrzeuge und die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Landstraßen.

Verkehrssicherheit kann nur dann gewährleistet sein, wenn die Infrastruktur in gutem Zustand ist und baulich als auch vom Charakter her, den Verkehrsteilnehmer das Verkehrsverhalten aufzeigt, beispielsweise die angepassten Geschwindigkeiten spiegelt. Dass im Untersuchungsgebiet von Straßentyp und Netzfunktion dem vorliegenden Charakter ein Defizit vorliegt, wurde bereits festgestellt. Ob die Folge eine mangelhafte Verkehrssicherheit ist und sich die Auswirkungen von Ausweichverkehr auf die Verkehrssicherheit abbilden, wird folgend durch die Analyse der Unfalldaten und Betrachtung der Sicherheitsanalyse von Straßennetzen untersucht:

2.4.1 Unfalldaten / Unfallhäufungen

Die vorliegenden Unfalldaten bilden die 3-Jahresscheiben von (2023 bis 2025) ab, mit Symbolik der allgemeingültigen Unfalltypenkarte. Dabei wird jeweils die Unfalltypenkarte für alle Verkehrsbeteiligungen und ergänzend nur für den Schwerverkehr dargestellt.

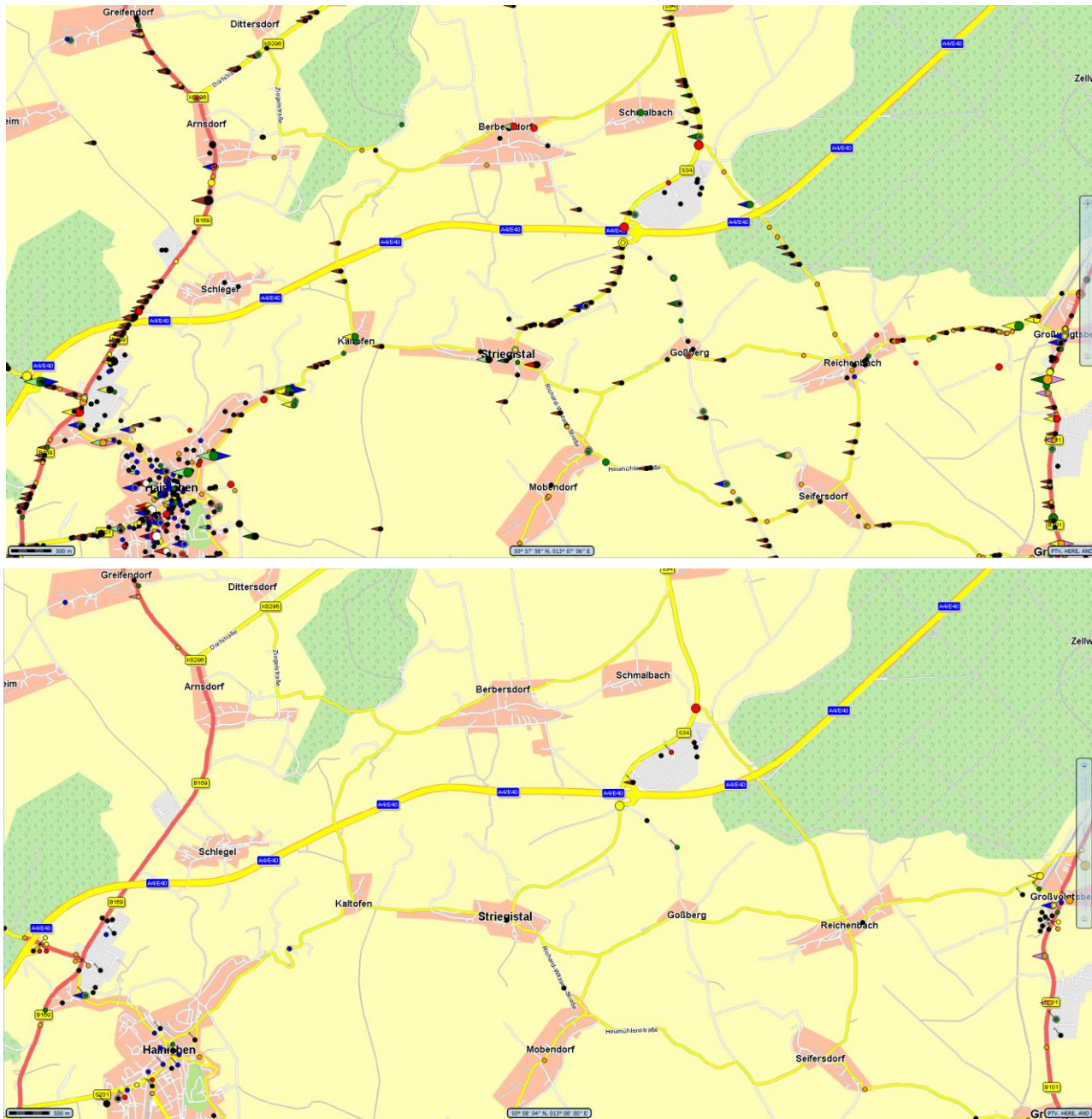


Abbildung 22: S 34 3-Jahresunfalltypenkarte KFZ und SV-Beteiligung

Das Unfallgeschehen auf den betrachteten Abschnitt der S 34 ist im gewählten Zeitraum nicht auffällig. Es liegen keine relevanten Unterschiede zwischen den Verkehrsbeteiligungen vor. Die einzige Auffälligkeit sind mehrere Wildunfälle, welche jedoch für freie Streckenabschnitte im ländlichen Gebiet typisch sind.

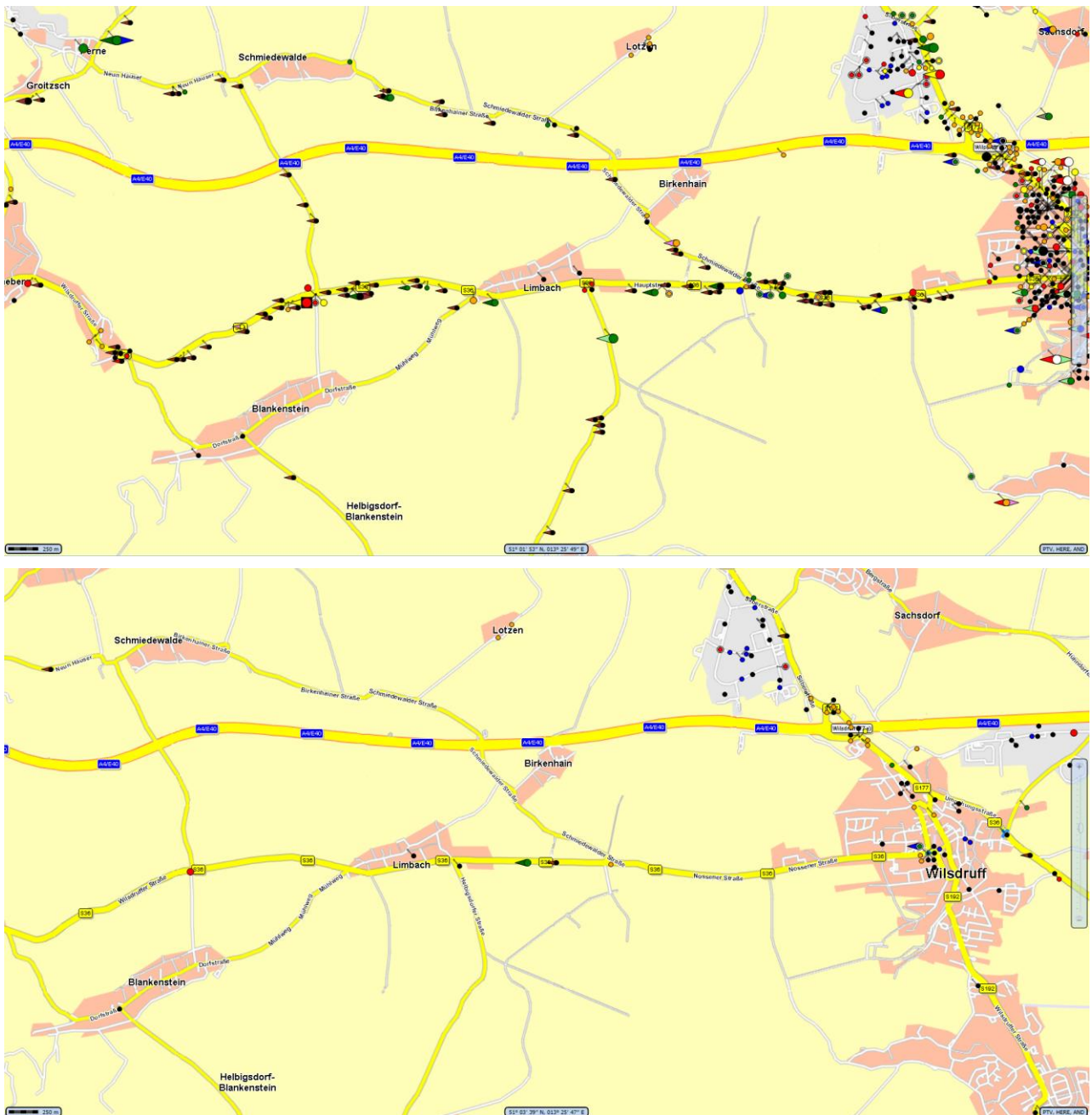


Abbildung 23: S 36 3-Jahresunfalltypenkarte KFZ und SV-Beteiligung

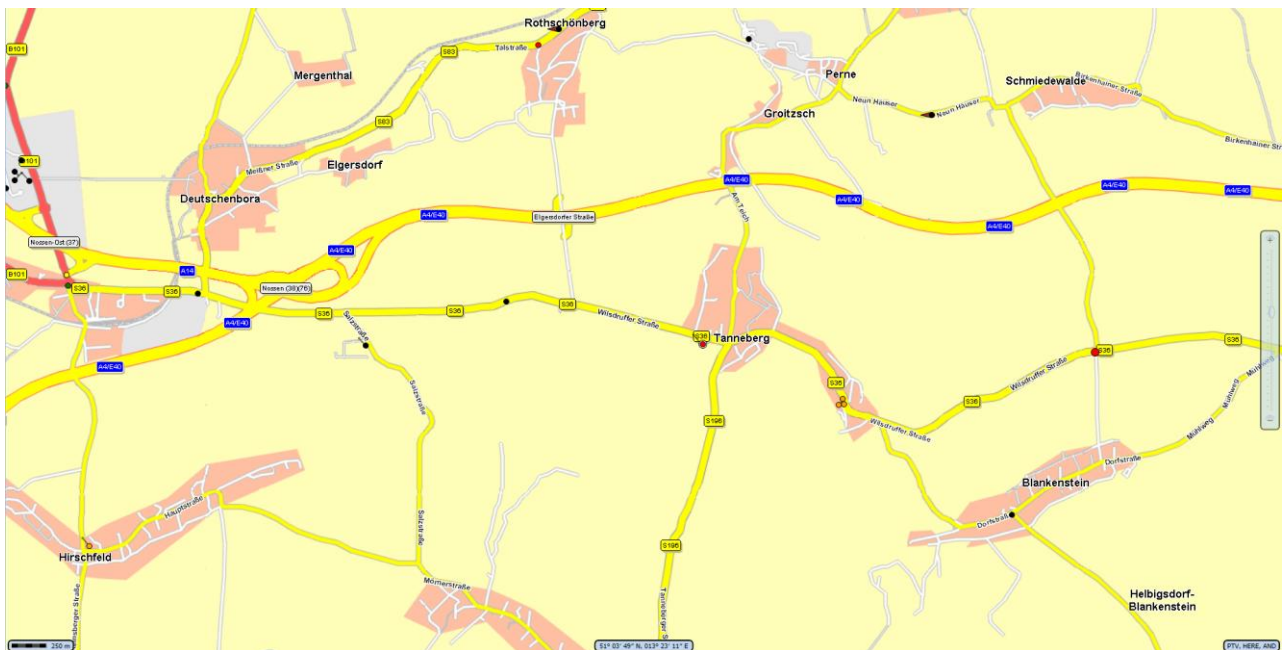


Abbildung 24: S 36 3-Jahresunfalltypenkarte KFZ und SV-Beteiligung Bereich Tanneberg

Das Unfallgeschehen auf der S 36 ist dominiert durch Wildunfälle, vereinzelt Längsunfällen sowie wenigen Einbiegen- und Kreuzen-Unfällen an Knotenpunkten. Im Stadtgebiet Wilsdruff im östlichen Abschnitt der S 36 liegt aufgrund der Verkehrsführung eine Unfallhäufung vor, mit auffällig zahlreichen sonstigen Unfällen von LKW. Dieser Unfallhäufung hat sich die Landesunfallkommission angenommen und Maßnahmen vorgeschlagen. Ein Unfall mit Todesfolge in Höhe des Abzweigs K 9032 ist festzustellen.

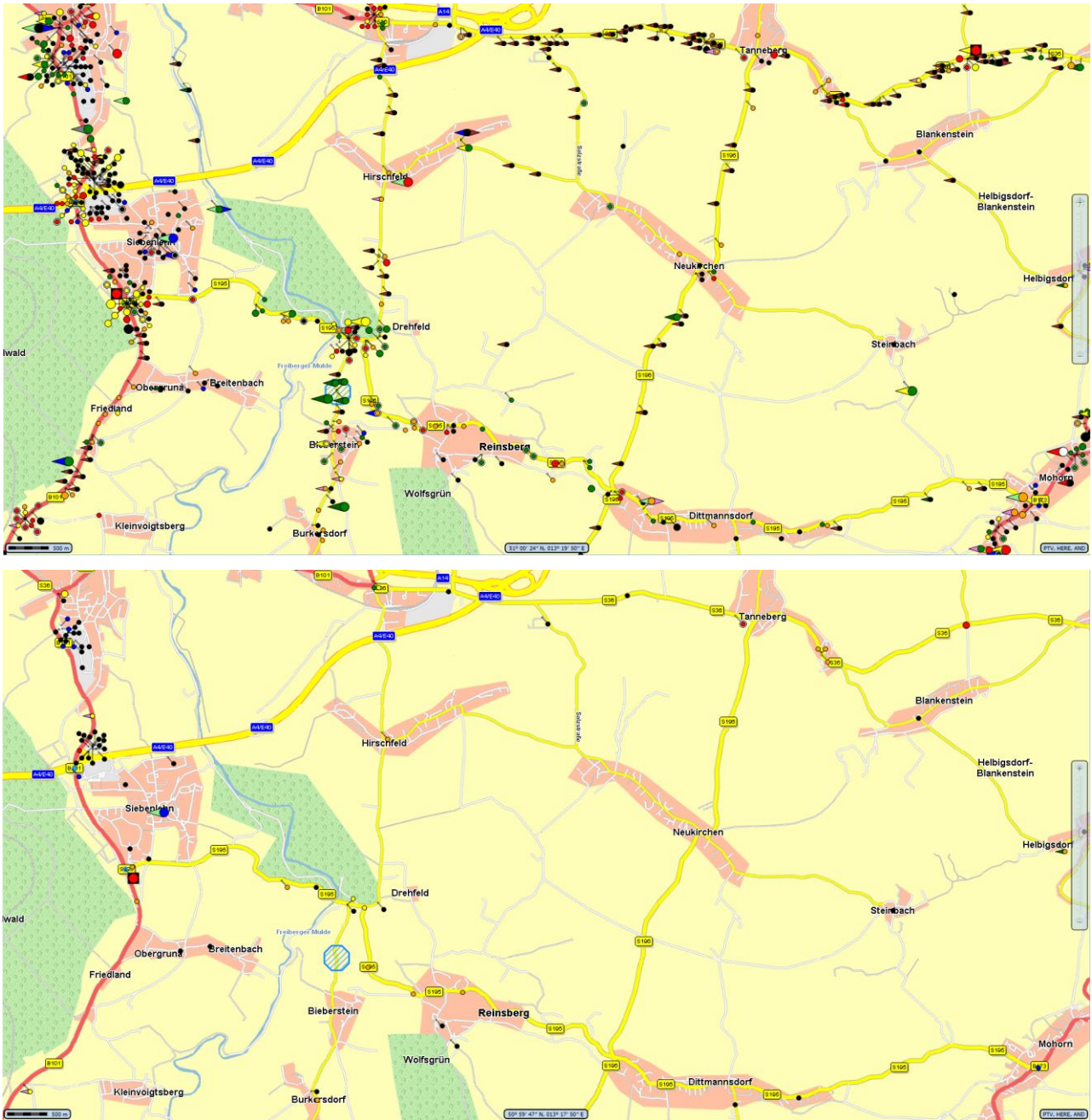


Abbildung 25: S 195 und S 196 3-Jahresunfalltypenkarte KFZ und SV-Beteiligung

Die S 196 weist aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens generell wenige Unfälle auf. Wildunfälle entlang der Strecke dominieren das Unfallgeschehen, sind jedoch typisch für den ländlichen Verlauf.

Für die S 195 kann kein typisches Unfallgeschehen festgestellt werden, neben Unfällen im Längsverkehr, Fahrnfällen entlang der Strecke, sowie Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle an Knotenpunkten, ist das Unfallgeschehen am Knotenpunkt mit der B 101 auffällig. Diese erfüllt die Kriterien einer Unfallhäufung, zeigt jedoch keine Auswirkungen für den gesamten Streckenzug an.

Die Unfallhäufung am Knotenpunkt B 101/S 195 weist einen Unfall mit Todesfolge unter Beteiligung eines LKWs auf, wobei der LKW nicht als Verursacher festgestellt wurde. Das Unfallgeschehen am Knotenpunkt ist nicht auffällig für eine defizitäre Infrastruktur oder für fahrzeugartenspezifische Mängel.



Abbildung 26: S 195 Unfallhäufung am Knotenpunkt mit B 101

Generell ist das Unfallgeschehen auf den untersuchten Staatsstraßen der Ausweichstrecken bis auf die zu den aufgeführten Unfallhäufungen wenig auffällig. Jedoch stellt dies keine Eignung der Strecken dar, um Ausweichverkehr problemlos aufnehmen zu können ohne verkehrssicherheitsrelevante Defizite hervorzurufen. Durch Ausweichverkehr (besonders mit hohem SV-Anteil) können sich Hauptfahrbeziehungen entgegen der geplanten und dimensionierten Relation verändern. Dies stellt insbesondere ein Sicherheitsrisiko an (nicht signalisierten) Knotenpunkten dar. Dies wäre bspw. am Knotenpunkt B 101/S 195 der Fall. Die Hauptrelation würde dann über den Abbieger verlaufen.

Ergänzend konnte nicht festgestellt werden, dass Unfälle sich im Störfall häufen, da keine Angaben dazu vorliegen. Welche Unfälle im Störfall und bspw. durch Ausweichverkehr entstanden sind, kann nicht analysiert werden, da die Datenerhebung eine solche Unterscheidung nicht vorsieht.

Um jedoch schwächere Verkehrsteilnehmer zu schützen (insbesondere in den Ortschaften), die Minderung des Gefahrenpotenzials schwerer Nutzfahrzeuge umzusetzen sowie die Verkehrssicherheit auf Landstraßen zu erhöhen (siehe Ziele des Freistaat Sachsen im LVP 2030), sollte zwingend zusätzlicher Ausweichverkehr auf allen untersuchten Straßen vermieden werden. Ein extrem schnell ansteigendes Verkehrsaufkommen auf Strecken, welche baulich und im Zustand defizitär sind, stellt zwangsweise ein Risiko im Hinblick auf die Verkehrssicherheit dar.

2.4.2 Sicherheitsanalyse ESN

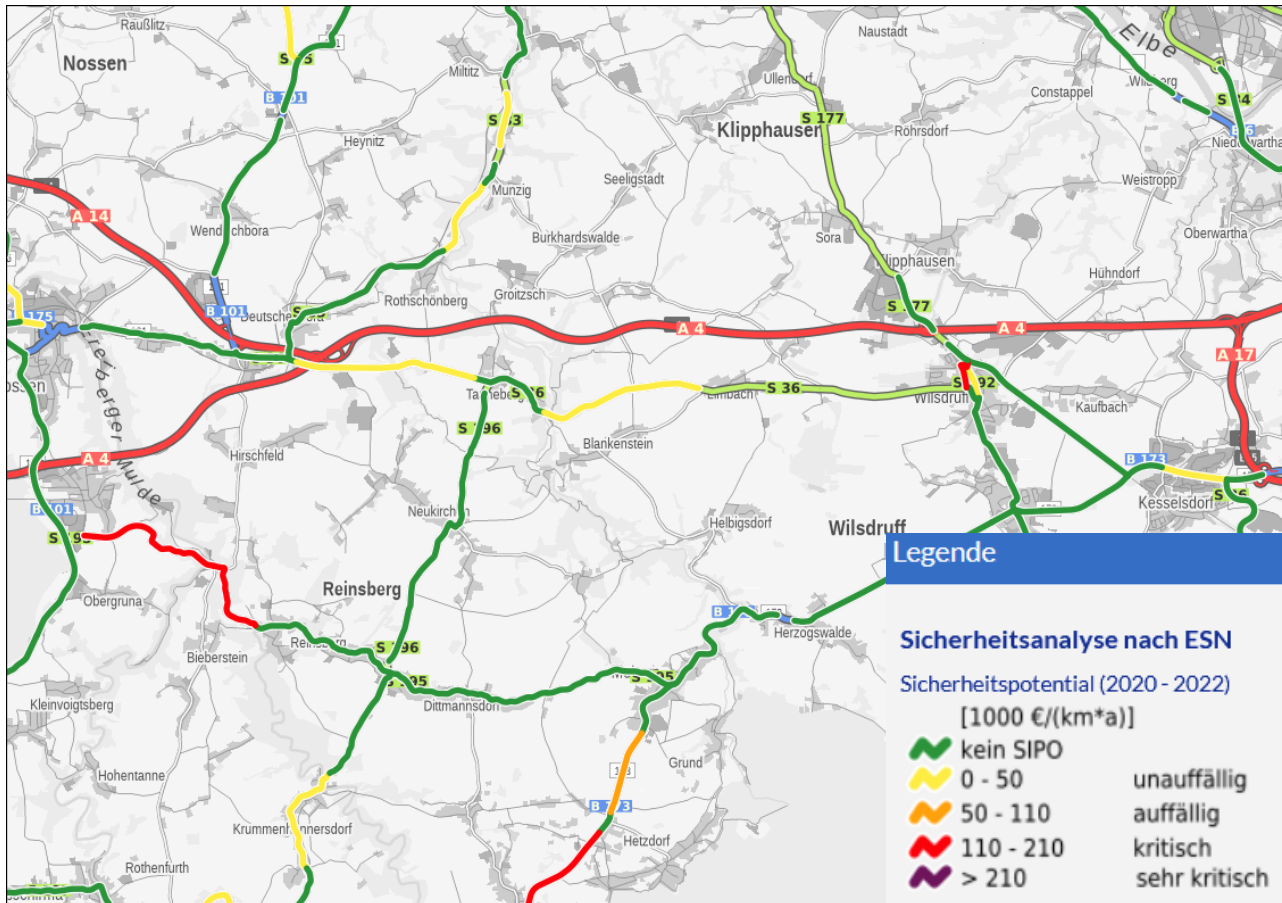


Abbildung 27: Sicherheitsanalyse nach ESN 2020-2022

Die Sicherheitsanalyse ist entsprechend der Unfalldaten nur in den Abschnitten der beschriebenen Unfallhäufungen (KP B101/S 195 und S 36 Wilsdruff) auffällig und als kritisch einzustufen. Die Sicherheitsanalyse hat als Ziel, Mängel in der Straßenführung, Straßengestaltung und des Straßenzustandes zu identifizieren, anhand der Bewertung des Sicherheitspotential, also den vermeidbaren Unfallkosten auf der jeweiligen Streckenlänge des Abschnitts (Ausbau- und Erhaltungsstrategie Staatsstraßen 2030, S. 17).

2.5 Zusammenfassung

Defizite und Auffälligkeiten wurden beginnend mit der Netzfunktion über Streckenverlauf hin zu Zuständen von Straßenoberfläche, Brücken- und Stützbauwerke über fehlende Infrastruktur für schwächere Verkehrsteilnehmer als auch die Auswirkungen von Ausweichverkehr in sensiblen Gebieten wie Ortslagen untersucht. Mittels Verkehrsdaten wurde die Verkehrsbelastung eingeordnet und die Dimensionen des Ausweichverkehrs aufgezeigt. Defizite, wie fehlende leistungsfähige Bedarfsumleitungen im untersuchten Streckenverlauf sowie weitere Besonderheiten (Engstellen, Gefahrenstellen) wurden aufgezeigt. Die Ergebnisse der Untersuchung liefern ein klares Fazit: Keine der untersuchten Strecken weist eine Eignung auf, um als Ausweichstrecke der Autobahn zusätzlichen Verkehr aufnehmen zu können.

3 Maßnahmen

Im dritten Teil des Konzepts werden die Bestandteile des Verkehrsversuchs, also wirksame Maßnahmen um mögliche Defizite zu beheben auf Basis der Untersuchungsergebnisse vorgeschlagen und beschrieben. Weiterhin werden Maßnahmen aufgezeigt, welche wirksam den Ausweichverkehr ins nachgeordnete Netz reduzieren.

Übergeordnete, langfristige Maßnahmen, welche über die Zuständigkeit von Bundesländern hinausgeht, können auf die Reduzierung von Schwerverkehr auf Autobahnen abzielen. Dies kann zu einer Abnahme von Störfällen, als auch die schnellere Auflösung von Stauereignissen zur Folge haben. Grundlegend sind die Störfälle mit länger andauernden Verkehrseinschränkungen (und Fahrstreifen- oder Vollsperrungen) erst die Auslöser für Ausweichverkehr.

Die VKT-Studie (2026) „BAB A4-Ausweichverkehre im Raum Klipphausen, Wilsdruff, Nossen und Reinsberg“ zeigt unter anderem einen umfangreichen Maßnahmenkatalog auf, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen und eine Vereinheitlichung der Geschwindigkeitsregelung, Fahrverbote für Schwerverkehr oder Sofortmaßnahmen bei Stau als temporäres werktägliches Abfahrtsverbot, welche geeignet sind um Ausweichverkehr zu verringern bzw. die negativen Auswirkungen zu verringern. Weiterhin stellt VKT fest, dass für eine dauerhafte wirksame Unterbindung von Ausweichverkehr eine überregionale Betrachtung notwendig sei. Daher konzentriert sich die vorliegende Untersuchung auf wesentliche, übergeordnete Maßnahmen mit überregionaler Wirkung und dem Ziel hoher Wirksamkeit.

Bei der Zustandsuntersuchung der Bauwerke als auch der Straßensubstanz hat sich herausgestellt, dass im Streckenverlauf neben Engstellen und schmalen Fahrbahnen (ohne Ausweichstellen) auch eine Vielzahl an Brückenbauwerken und Stützbauwerken in nicht mehr ausreichendem Zustand sind. Dies trifft insbesondere auf der S 195 zu. Insbesondere der zusätzliche Schwerverkehr wirkt problematisch und kann zu weitreichenden Beschränkungen führen. Maßnahmen zur Erhaltung der Verkehrssicherheit und Standsicherheit sowie Dauerhaftigkeit sind zwingend notwendig.

Eine geeignete Maßnahme für die S 195/S 196 ist daher eine Tonnagebeschränkung auf 7,5 t mit Zeichen 262 und Zusatzzeichen 1026-35 („Lieferverkehr frei“) für die jeweiligen Abschnitte. Alternativ wäre auch das Zeichen 253 mit Zusatzzeichen 1053-33 eine Möglichkeit, um Linienverkehr zu gewähren. Nach Abstimmung mit dem Auftraggeber und den zuständigen Straßenverkehrsbehörden wurde sich auf Zeichen 253 mit Zusatzzeichen 1053-33 und Zusatzzeichen 1026-35 geeinigt. Eine Allgemeinverfügung für Ausnahmen wird für ortsansässige Unternehmen sowie Land- und Forstwirtschaft erstellt. Um einen einheitlichen Umgang mit einer vollständigen Unterbindung des Schwerverkehrs (Durchgangsverkehr) zu finden, sollten jeweils die gesamten Abschnitte beschränkt werden. Andernfalls kann die Wirkung nicht garantiert werden und es kann zu Bündelungseffekten auf den nicht beschränkten Routen kommen. Im ungünstigsten Fall würden neue Ausweichrouten über kommunale Straßennetze gesucht, dies muss zwingend verhindert werden.

Um die genannten Bündelungseffekte zu verhindern, wenn bspw. nur die S 195 beschränkt wäre, würde sich sämtlicher Schwerverkehr auf der S 36 bündeln. Dies würde ein enormes Sicherheitsrisiko darstellen und die Lebensqualität der anliegenden Ortschaften äußerst verschlechtern. Mit den vereinbarten Zielen des Freistaat Sachsen:

- Vision Zero, Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer,
- Minderung des Gefahrenpotenzial schwerer Nutzfahrzeuge und
- Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Landstraßen

sollte die Tonnagebeschränkung auf 7,5 t mit Zeichen 262 und Zusatzzeichen 1026-35 („Lieferverkehr frei“) bzw. oben genannte Beschilderungsalternativen auf die S 36 ausgedehnt werden. Der Abschnitt zwischen Kreisverkehr mit B 101 und Knotenpunkt mit S 83 sollte zwingend mit einer Vorabinformation beschildert werden, um eine sichere Wendemöglichkeit durch den Kreisverkehr zu ermöglichen. Nach Abstimmung soll auch die S 36 mit Zeichen 253 mit Zusatzzeichen 1053-33 und Zusatzzeichen 1026-35 beschildert werden.

Ergänzend ist dies mit dem schlechten Zustand der Straßensubstanz sowie dem aufgeführten Brückenbauwerk und der fehlenden Infrastruktur an Geh- und Radwegen sowie Querungsstellen in den Ortschaften Deutschenbora und Tanneberg zu begründen.

Bis der Ausbau westlich Wilsdruff der S 36 realisiert wurde, muss zwingend der Ausweichverkehr unterbunden werden, da Defizite in der Kapazität aufgrund der Engstellen und des Straßenzustandes vorliegen. Der Streckenverlauf stellt im jetzigen Zustand keine leistungsfähige Bedarfsumleitung dar (siehe Unfallhäufung in Wilsdruff) und sollte nicht als diese genutzt werden. Die Anwohner sind andernfalls übermäßigen Immissionen als auch Emissionen ausgesetzt, was nicht nur deren Gesundheit, sondern auch deren Lebensqualität deutlich negativ beeinflusst.

Um die Wirksamkeit der Tonnagebeschränkung zu erhöhen und überhaupt erst einführen zu können, sind behördenübergreifende Abstimmungen notwendig. Auf den Bundesautobahnen sollten Hinweistafeln über die bestehenden Tonnagebeschränkungen im nachgeordneten Netz informieren. Hierzu bieten sich als Standorte auf der BAB 4 die Vorfelder der AS Berbersdorf und der AS Siebenlehn und auf der BAB 14 das Vorfeld der AS Nossen Ost an. Es sind frühzeitige Hinweise mit statischer Beschilderung (entweder nur im Bedarfsfall des Störfalls als LED-Tafeln oder als dauerhafte Tafeln) aufzustellen. Eine Verhinderung von Ausweichverkehr sollte auf der ursprünglichen Route beginnen.

In Anlage 2 und 3 ist die Maßnahme einer Tonnagebeschränkung mit einer allgemeinen Standortprüfung mit Ergänzung der Beschilderung auf den Autobahnen abgebildet. Eine Detailabstimmung zu den exakten Standorten mit den entsprechenden Behörden steht aus.

Folgende Standorte in den jeweiligen Abschnitten sollten mit einer Beschilderung ausgestattet werden:

S 36:

- (Vorabhinweis auf B 101: 4946012C-4946035: Station 40 entgegen Stationierung)
- Vorabhinweis: 4946027 – 4946012B: Station 942 entgegen Stationierung
- (auf S 83 4946014-4946027 Station 645 in Stationierungsrichtung
- 4946016-4946027: Station 3733 entgegen Stationierung
- 4946016-4946027: Station 2720 (nach Abzweig Salzstr.) entgegen Stationierung
- 4946021-4946016: Station 1352 entgegen Stationierung
- 4946041-4946021: Station 1648 entgegen Stationierung

- (S177: 4947023-4947037: Station 499 in Stationierungsrichtung)
- 4947015-4947037: Station 630 in Stationierungsrichtung

S 195:

- (B101: 4945022-4945089: Station 80 entgegen Stationierung)
- (B101: 4945022-4945089: Station 1328 entgegen Stationierungsrichtung)
- 5045059-4945022: Station 3686 in Stationierungsrichtung
- 4946053-4945022: Station 3015 entgegen Stationierung
- 4946053-4945022: Station 2230 entgegen Stationierung (Abstimmung mit VZ Vorgeschriebene Fahrtrichtung SV)
- 4946051-4946052: Station 4310 entgegen Stationierung
- (B173: 5046054-4946038: Station 2611 in Stationierung)
- 4946038-4946083: Station 64 entgegen Stationierung

S 196:

- 4946002-4946001: Station 10 in Stationierungsrichtung (Erweiterung um gesamte S 196 auf dem Abschnitt zu begrenzen – sonst nur Richtung Nord-Süd)
- 4946001-4946016: Station 1360 in Stationierungsrichtung (für S 36)

Hinweistafeln auf Bundesautobahnen über Tonnagebegrenzung im nachgeordneten Netz:

BAB 4:

- 4945088-4946023 Station 5638 in Stationierung
- 4945050-4945088 Station 6886 in Stationierung + ggf. Wiederholung

BAB 14:

- 4946035-4945020 Station 440 entgegen Stationierung

Die Maßnahmen müssen zwingend über Sperrinfosys in die Mobilithek eingespielt werden, um Anbieter von Navigationsgeräten und Routenservices über die Beschränkung zu informieren.

Eine mögliche Umleitung für Schwerverkehr ist im nachgeordneten Netz über die B 101 in Richtung Freiberg sowie über B 173 in Richtung Dresden Gorbitz und umgekehrt denkbar. Aufgrund der geplanten Baumaßnahmen auf diesen Bundesstraßen und die Gefahr der Überlastung der Knotenpunkte in Freiberg würde dies lediglich einer räumlichen Problemverlagerung gleichkommen und ist somit nicht zu empfehlen.

VKT zeigt einen weiteren Vorschlag einer Bedarfsumleitung in dem untersuchten Autobahnabschnitt auf. Dieser führt über die B 101 nach Meißen und weiter über die B 6 Richtung AS Dresden-Altstadt. Dies würde jedoch unter anderem in Dresden Niederwartha aufgrund einer Langzeitbaustelle und in Dresden-

Cossebaude zu erheblichen straßenräumlichen Konflikten führen und somit ebenfalls einer räumlichen Problemverlagerung gleichkommen. Auch diese ist somit nicht zu empfehlen.

Aus den genannten Gründen wird für den Schwerverkehr keine Umleitungsstrecke im Zuge des Verkehrsversuchs definiert. Ziel ist es, den ausweichenden Schwerverkehr auf den Autobahnen zu halten.

Die Maßnahmen erheben kein Anspruch auf Vollständigkeit und sollten regelmäßig auf ihre Wirksamkeit geprüft werden. Möglicherweise sind weitere Maßnahmen zu ergänzen oder anzupassen.

4 Wissenschaftliche Begleitung / Verkehrsversuch

Die Maßnahmen sind abzustimmen und mittels eines Verkehrsversuchs anzuordnen. Die LIST GmbH begleitet den Verkehrsversuch wissenschaftlich mittels SDR-Messung, um Änderungen im Verkehrsaufkommen sowie der Zusammensetzung (SV-Anteil) zu erfassen, mittels Befragungen (bspw. Online-Umfrage), um die Untersuchungsfragen zu klären sowie durch die Erfassung von Reisezeiten. Eine Einordnung und Dimensionierung von Störfällen auf der BAB 4 im untersuchten Abschnitt, wird als Grundlage der Begleitung mittels der Auswertung von TMC- und DZ-Daten durchgeführt. Weiterhin beinhaltet die wissenschaftliche Begleitung des Verkehrsversuches Mechanismen zur Akzeptanz- und Relevanzprüfung.

Drei übergreifende Untersuchungsfragen/-thesen sind zu bewerten. Die Maßnahmen führen zu:

1. Verringerung zusätzlicher Ausweichverkehre im Störfall von den Bundesautobahnen ins nachgeordnete Netz.
2. Wahrung und Herstellung der Verkehrssicherheit auf genannten Strecken mit langfristiger Sicherung der Infrastruktur.
3. Positive Einschätzung aller Verkehrsteilnehmer und Anwohner an den Untersuchungsstrecken.

Quellenverzeichnis

FGSV-1: Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien zur Zustandserfassung und -bewertung von Straßen, ZTV ZEB-StB, 2006, korrigierter und geänderter Nachdruck 2018.

FGSV-2: Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen, Köln, 2003.

FGSV-3: Richtlinie für die Anlage von Landstraßen, 2012.

ISUP: Erarbeitung einer Radverkehrskonzeption für den Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH, Dresden, 2021.

RI-EBW-Prüf: Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 in Richtlinien für die Erhaltung von Ingenieurbauten RI-ERH-ING, 2017.

SMWA: Ausbau- und Erhaltungsstrategie Staatsstraßen 2030, Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Dresden, 2018.

SMWA: Landesverkehrsplan 2030, Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Dresden, 2019.

SSP: Funktionale Gliederung des Netzes der Bundes- und Staatsstraßen in Sachsen - Netzkonzeption 2030 (NK2030), SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH, Köln, 2020.

VKT: Ergebnisbericht BAB A4-Ausweichverkehre im Raum Klipphausen, Wilsdruff, Nossen und Reinberg, Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GbmH, Dresden, 2026.

Sämtliche Abbildungen und Auszüge entspringen der Straßendatenbank oder dem Geoportal mit den jeweiligen Datenbereitstellern.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet	5
Abbildung 2: Ausweichrouten entlang Bundesautobahnen 4 und 14	6
Abbildung 3: S 34 und S 196	7
Abbildung 4: S 36	7
Abbildung 5: S 195	7
Abbildung 6: Übersicht freie Strecken (orange) und Ortsdurchfahrten (violett)	9
Abbildung 7: Bedarfsumleitungen im Untersuchungsgebiet	10
Abbildung 8: Netzklassen des Straßennetzes im Untersuchungsgebiet	11
Abbildung 9: S 36 Erhaltungsdringlichkeiten 2024-2027	13
Abbildung 10: S 34, S 195, S 196 Erhaltungsdringlichkeiten 2024-2027	14
Abbildung 11: S 34 Substanzwert 2021	23
Abbildung 12: S 36 Substanzwert 2021	23
Abbildung 13: S 36 im Abschnitt 4946041 bis 4946021 in Hin- und Gegenrichtung bei Station 727	24
Abbildung 14: S 36 im Abschnitt 4946021 bis 4946016	24
Abbildung 15: S 36 Streckenbilder nach Durchführung von Maßnahmen von Streckenbefahrung 2025	24
Abbildung 16: S 195 und S 196 Substanzwert 2021	25
Abbildung 17: S 196 im nördlichen Abschnitt 4946001 bis 4946016	25
Abbildung 18: S 195 im östlichen Abschnitt 4946038 bis 4946055	26
Abbildung 19: S 34 Fahrbahnbreiten	33
Abbildung 20: S 36 Fahrbahnbreiten	34
Abbildung 21: S 195 und S 196 Fahrbahnbreiten	34
Abbildung 22: S 34 3-Jahresunfalltypenkarte KFZ und SV-Beteiligung	36
Abbildung 23: S 36 3-Jahresunfalltypenkarte KFZ und SV-Beteiligung	37
Abbildung 24: S 36 3-Jahresunfalltypenkarte KFZ und SV-Beteiligung Bereich Tanneberg	38

Abbildung 25: S 195 und S 196 3-Jahresunfalltypenkarte KFZ und SV-Beteiligung.....	39
Abbildung 26: S 195 Unfallhäufung am Knotenpunkt mit B 101.....	40
Abbildung 27: Sicherheitsanalyse nach ESN 2020-2022	41

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht Straßenabschnitte Staatsstraßen	6
Tabelle 2: Verkehrsdaten im Untersuchungsgebiet	16
Tabelle 3: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Staatsstraßen im Jahresvergleich	17
Tabelle 4: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Autobahnen im Jahresvergleich	18
Tabelle 5: Verkehrsdaten DZ Birkenhain BAB 4.....	19
Tabelle 6: Anzahl Brückenbauwerke auf Ausweichrouten.....	27
Tabelle 7: Übersicht Brückenbauwerke auf Streckenverläufe mit Zustandsbewertung.....	29
Tabelle 8: Auszug Stützbauwerke auf Strecke S 195 mit Zustandsbewertung.....	32