

# Medieninformation

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

**Ihr Ansprechpartner**  
Jens Jungmann

**Durchwahl**  
Telefon +49 351 564 80600  
Telefax +49 351 564 80680

presse@smwa.sachsen.de\*

25.09.2018

## SMWA beantragt Ausbau der Autobahn A4 beim Bund

Das sächsische Verkehrsministerium hat den Ausbau der Autobahn A4 zwischen dem Autobahndreieck Nossen und der Anschlussstelle Pulsnitz beim Bund fristgerecht beantragt. Ziel ist die Aufnahme des Ausbaus der A4 in die Straßenbaupläne des Bundes.

Verkehrsminister Martin Dulig: „Fristgerecht und umfangreich haben wir, wie im Mai 2018 dem Landtag versichert, die für eine Bewertung durch den Bund notwendigen Unterlagen erarbeitet und dem Bund übergeben. Dabei kommt es nicht auf Schnelligkeit an. Uns muss es gelingen, den Bund als Eigentümer der Autobahnen davon zu überzeugen, dass diese Maßnahmen in die Verkehrsinfrastruktur dringend notwendig und gerechtfertigt sind. Dass dem so ist, wissen wir hier in Sachsen aus der täglichen Erfahrung!“

Konkret wurde der Ausbau für drei Teilabschnitte beantragt:

- achtstreifiger Ausbau der A4 vom Autobahndreieck Nossen (A14) bis zum Autobahndreieck Dresden-West (A17) mit einer Länge von 18,2 km und geschätzten Gesamtkosten in Höhe von 233,9 Mio. Euro,
- achtstreifiger Ausbau der A4 vom Autobahndreieck Dresden-West (A17) bis zum Autobahndreieck Dresden-Nord (A13) mit einer Länge von 14,2 km und geschätzten Gesamtkosten in Höhe von 487,1 Mio. Euro,
- sechstreifiger Ausbau der A4 vom Autobahndreieck Dresden-Nord (A13) bis zur Anschlussstelle Pulsnitz (S95) mit einer Länge von 15,3 km und Gesamtkosten in Höhe von 145,3 Mio. Euro

Im Bereich zwischen dem Autobahndreieck Dresden West und dem Autobahndreieck Nossen bündelt die A4 die Autobahnen 4, 13, 14 und 17. Bedingt durch die in den vergangenen Jahren stark gestiegene Verkehrsbelastung dieser internationalen Achsen, erreicht dieser Abschnitt in den Spitzenstunden bereits seine Kapazitätsgrenze.

**Hausanschrift:**  
**Sächsisches Staatsministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und  
Verkehr**  
Wilhelm-Buck-Straße 2  
01097 Dresden

[www.smwa.sachsen.de](http://www.smwa.sachsen.de)

Zu erreichen ab Bahnhof  
Dresden-Neustadt mit den  
Straßenbahnlinien 3 und 9, ab  
Dresden-Hauptbahnhof mit den  
Linien 3, 7 und 8. Haltestelle  
Carolaplatz.

\* Kein Zugang für verschlüsselte  
elektronische Dokumente. Zugang  
für qualifiziert elektronisch signierte  
Dokumente nur unter den auf  
[www.lsf.sachsen.de/eSignatur.html](http://www.lsf.sachsen.de/eSignatur.html)  
vermerkten Voraussetzungen.

Der Freistaat Sachsen hat bereits 2014 den achtstreifigen Ausbau zwischen Autobahndreieck Nossen und Autobahndreieck Dresden-Nord für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet. Die Maßnahme wurde als „Kein Bedarf“ eingestuft.

Seitdem ist das Verkehrsaufkommen zwischen dem Autobahndreieck Nossen und dem Autobahndreieck Dresden-Nord sowie auch weiterführend östlich Dresden in Richtung Bundesgrenze D/PL weiter überdurchschnittlich gestiegen und damit auch die Unfall- und Stauhäufigkeit insbesondere durch das hohe Schwerverkehrsaufkommen. In Spitzenzeiten wurden 2017 nördlich Dresden bis zu 135.000 Fahrzeuge/24h gezählt. Der Durchschnitt auf den sächsischen Autobahnabschnitten liegt bei ca. 50.000 Kfz/24h.

Östlich Dresden (A13) liegt das Verkehrsaufkommen zwischen 67.000 Kfz/24h im Bereich des Autobahndreieck Dresden-Nord und 57.000 Kfz/24h im Raum Pulsnitz (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Mo-Fr), die Spitzenwerte erreichen jedoch ebenfalls Werte zwischen 85.000 und 65.000 Kfz/24h. Mit dem nun beantragten Ausbau der A4 von zwei auf drei Spuren vom Autobahndreieck Dresden-Nord bis zur Anschlussstelle Pulsnitz und dem Anschluss an die bereits abschnittsweise dreistreifig ausgebaute S 177 (Ostumfahrung Dresden) entsteht künftig ein leistungsfähiger Ring um Dresden.

Darüber hinaus wird ein weiterer Antrag zum Ausbau der A4 von der Anschlussstelle Pulsnitz bis zur Anschlussstelle Bautzen vorbereitet. Aktuell erreichen die Verkehrsmengen in Richtung Bautzen/Görlitz nicht annähernd die Mindestzahlen, die als Richtwert für einen sechsstreifigen Ausbau gelten (mindestens 60.000 Kfz/24h). In Richtung Bundesgrenze nach Polen nimmt das Gesamtverkehrsaufkommen weiterhin stetig ab, die Lkw-Anteile steigen jedoch weiter. Im Bereich von Görlitz wiesen die Zählungen 2017 ein Gesamtaufkommen von ca. 26.000 Kfz/24h - jedoch mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 42 Prozent - aus. Gemäß Bundes- und Landesverkehrsprognosen werden weitere erhebliche Steigerungen vor allem im Güterverkehr erwartet.

„Dies müssen wir zum Anlass nehmen, auch für diesen Abschnitt einen weiteren Ausbau schon jetzt in Betracht zu ziehen. Allein mit einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene werden wir die A4 in diesem Bereich und damit nicht zuletzt die Vielzahl der täglichen Pendler nicht entlasten können. Deshalb erarbeiten wir nun einen vierten Antrag“, so Dulig.

Derzeit besteht für den Freistaat Sachsen für alle drei nun beantragten Teilabschnitte kein Planungsrecht, da die Vorhaben nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 eingeordnet sind. Der Bund wird die Vorhaben analog dem Bewertungsverfahren zur Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 bewerten. Bei entsprechendem Nutzen-Kosten-Verhältnis (mind. >1) ist eine nachträgliche Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan 2030 bzw. die Zustimmung zur Aufnahme der Planungen durch den Bund möglich.

Der Ausbau der A4 auf acht bzw. sechs Fahrstreifen ist eine mittel- bis langfristige Aufgabe. Denn nicht nur sämtliche Anschlussstellen in dem Abschnitt müssten neu gebaut werden, da diese ebenfalls um eine Spur

versetzt werden müssten. Auch Brücken über die A4 oder über andere Straßen oder Flussbereiche müssten neu- oder umgebaut werden, da die bisherigen Brückenpfeiler der gewünschten breiteren Autobahn im Weg stehen würden.

Eine teilweise Entlastung insbesondere der A4 erhofft sich der Freistaat bereits durch die Fertigstellung der Niederschlesischen Eisenbahnmagistrale. Der Abschnitt Horka – Staatsgrenze D/PL ist Ende 2016 mit der neu errichteten Neißebrücke wieder in Betrieb gegangen. Die Inbetriebnahme der Gesamtstrecke soll Anfang Dezember 2018 erfolgen und zur Entlastung insbesondere der A4 vom Schwerlastverkehr beitragen.

Eine weitere langfristige Möglichkeit ist der multimodale Verkehr (Transport von Gütern mit mindestens zwei verschiedenen Verkehrsträgern). Ein Modell des multimodalen Verkehrs ist die Rollende Landstraße (RoLa), wie sie in der Zeit vor Fertigstellung der A17 zum Einsatz kam. Sowohl mit der polnischen als auch mit der tschechischen Seite steht das Wirtschaftsministerium in Gesprächen, wie z. B. eine Rollende Landstraße zu einer weiteren Entlastung der Autobahnen führen kann. Im Wirtschaftsministerium fand bereits die Auftaktveranstaltung einer Arbeitsgruppe Rollende Landstraße statt. Gemeinsam mit Partnern der Deutschen Bahn und dem Speditionsgewerbe sollen Parameter wie die Ausstattung von Verladestationen, die Beschaffenheit der Güterwagen und der Reisekomfort für die Lkw-Fahrer ausgelotet werden, damit eine Rollende Landstraße funktioniert. Außerdem muss die Strecke ausreichend lang sein. Nur so wird sich der Umstieg auf die Schiene für die Speditionen betriebswirtschaftlich und zeitlich lohnen.

Hintergrund:

Für den Antrag nach §6 Fernstraßenausbaugesetz mussten umfangreiche Unterlagen analog den Bewertungsunterlagen zum Bundesverkehrswegeplan durch Einbindung externer Gutachter erstellt werden. Die jeweiligen Projektdossiers umfassen:

- Beschreibung und Begründung wie z. B. die Bestandsanalyse, die Ziele, Alternativen, verkehrliche und raumordnerische Bedeutung, zu erwartende Umweltauswirkungen
- detaillierte Kostenermittlung: Zur Ermittlung der Kosten nach AKVS (Anweisung zur Kostenermittlung und Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen) war eine grobe Einschätzung des technischen Aufwandes erforderlich (z. B. Umbau von Anschlussstellen, Abstimmung mit der Landeshauptstadt Dresden insbesondere am Autobahndreieck Dresden-Nord). Hinzu kommt die detaillierte Betrachtung von Ingenieurbauwerken und Lärmschutzmaßnahmen. Ergänzend sind die ermittelten Gesamtkosten entsprechend dem Prinzip der Bewertung zum BVWP aufzuteilen in Erhaltungs- und Neubaukosten.
- Umweltauswirkungen: Beschreibung der möglichen betroffenen Schutzgebiete und die Auswirkungen der Baumaßnahme darauf
- Planunterlagen (Lagepläne, Höhenpläne, Pläne zu den Umweltindikatoren mit Schutzgebieten und geschätzten Schutzmaßnahmen z. B. Lärmschutzwänden)