



Einflugschneise Südumfahrung

Nach der Fertigstellung der Autobahn A17 werden nun immer mehr Zubringer und Zubringer-Zubringer ausgebaut (wie die Fast-Autobahn B172a von Pirna, die Brücke über das Bahretal bei Friedrichswalde-Ottendorf, der geplante Ausbau bei Börnersdorf, eine Umgehungsstraße bei Radeberg). Das ist nicht Thema unseres Heftes. Ein geplanter, neuer Zubringer wird jedoch gravierende Folgen für die Sächsische Schweiz haben, nämlich die so genannte Südumfahrung Pirna [1]. Sie stellt die direkte Verbindung her zwischen dem dort vierspurigen A17-Zubringer B172a und Pirna-Krietzschwitz, also der Höhe hinter dem Sonnenstein, unter Umgehung der Ortslage Pirna. Gewiss ist sie eines der größten Straßenbauvorhaben der Region.

Die Südumfahrung umfasst:

- eine autobahnartige Anschlussstelle an die B172 in Pirna-Krietzschwitz,
- eine 927 m lange und bis zu 65 m hohe Brücke über das Gottleubatal,
- einen 315 m langen Tunnel durch den Kohlberg, – eine Brücke (nicht angegebener Länge) über das Seydewitztal,
- eine Anschlussstelle an die S173 (Pirna-Bahratal)
- und natürlich den Anschluss an die B172a.

Die Fertigstellung wird nicht vor 2014 erfolgen.

Damit gibt es dann einen ziemlich ungebremsten Weg von der Autobahn zumindest bis Königstein – der Bau des neuen Parkhauses an der Festung erscheint nun in etwas anderem Licht. (Hoffentlich steht die in diesem Heft thematisierte Verkehrssicherung der B172 hinter Königstein nicht auch noch im Zusammenhang damit!)

Aber die Besucher wollen natürlich nicht nur auf die Festung, sondern weiter hinein in die Sächsische Schweiz. Hier fallen einem auf Anhieb drei ungelöste, ja unlösbare Probleme ein: Die enge Durchfahrt durch Königstein (die Abrissarbeiten in Bahnhofsnähe haben die Not nur gelindert, nicht beseitigt), die extrem enge Durchfahrt am Markt in Bad Schandau, und die fehlenden Parkplätze im Kirnitzschtal. Schön, dass der Stadtverkehr in Pirna an einigen (wie vielen?) Stellen nachlassen wird. Dafür werden Andere nun mehr Probleme haben.

Verkehrsberuhigung im Nationalpark wurde schon oft angemahnt, der lange Streit um den Ausbau der Kirnitzschtalstraße [2] war nur ein Beispiel. Realisiert wurde fast nichts, selbst der Vorschlag der Sperrung dieser Straße für nur einen Tag stößt bei den Wirten der Gaststätten auf erbitterten Widerstand. Der Busverkehr hat sich dort zwar verbessert, doch alle Projekte von Shuttlebussen sind bisher Papier geblieben.



Das neue Parkhaus an der Festung Königstein ist zwar nicht schön, stört aber wenigstens nicht in der Landschaft.

Die Belastung durch den Verkehr ist jedoch mittlerweile so groß geworden, dass eine Initiative „Sanfte Mobilität“ zu Beginn dieses Jahres unter Leitung einer Arbeitsgruppe der TU Dresden ins Leben gerufen wurde. Sie begann mit einer Befragung und sollte sich Gedanken um Entwicklungen und Lösungsansätze machen. Möglicherweise ist diese Initiative nun schon wieder am Ende, denn die Südumfahrung stellt alle bisherigen Überlegungen auf den Kopf und wird ein wesentlich stärkeres Verkehrsaufkommen als erwartet erzeugen: Dann können selbst Gäste aus Prag und Berlin bei klarem Wetter spontan die Schrammsteinaussicht besuchen – sofern sie einen Parkplatz finden.

Während die bisherigen A17-Zubringer eher wirtschaftlichen Charakter haben dürften, also Regionen oder Zentren mit Ballungszentren verbinden, wird die Pirnaer Südumfahrung den Zustrom motorisierter Touristen in die Nationalparkregion deutlich verstärken. Die Trasse ist längst beschlossen, die Planungen sind weit gediehen – uns bleibt die kritische Begleitung der Entwicklung nach 2014.

Dr. Reinhard Wobst

[1] [de.wikipedia.org/wiki/BundesstraÙe_172b und ..._172a](http://de.wikipedia.org/wiki/Bundesstra%C3%9Fe_172b_und_..._172a)

[2] www.ssi-heft.de/17/24_kirnitzschtal.html

Die beeindruckende Visualisierung der Gottleubatalbrücke finden Sie unter

www.gottleubatalbruecke.de/html/ergebnisse.html

Leider wurde unsere Email mit der Bitte um Abdruckgenehmigung von der DEGES nicht beantwortet, daher müssen wir auf die Website verweisen.