

Gründe für einen Neubau der B6 in Dresden-Cossebaude:

- momentane Situation unhaltbar, da Überlastung durch Schwerlastverkehr, dies führt zu Erschütterungen und Risse in den anliegenden Gebäuden und zu Spurrillen und damit Lärmbelästigung durch die höherstehenden Schleusendeckel daher Neubau B6neu um B6 zu entlasten und Reduzierung des Lärms (ergänzt durch aktuelle Lärmesswerte)
- generell führt hohes Verkehrsaufkommen zu Lärmbelästigung, hohen Ausstoß von Abgasen, zu erhöhter Feinstaubbelastung (Stickstoffdioxidbelastung bis zu $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$, Stand 2014) und zur Einschränkung der Lebensqualität (Bspw. Schlafstörungen bei Anwohnern)
- Gefährdung der Fußgänger bei Versuch Straßenüberquerung durch ständigen Verkehrsfluss
- zu Hauptverkehrszeiten Stau und Stillstand auf B6
- Cossebaude, die Anwohner und Besitzer der Geschäfte profitieren nicht vom Durchgangsverkehr, bei Verkehrszählung von Cossebaude waren rund 57 % Durchgangsverkehr
- Durchgangsverkehr insbesondere Schwerlastverkehr (8-10% Anteil Stand 2012) aus Wohngebieten raus verlegen, führt zu Steigerung der Lebensqualität da Trennung überregionalen von örtlichen Verkehr
- überlastetes Verkehrsaufkommen (14.300 DTV im August 2015), unter anderem aufgrund A4 Anschlussstelle Altstadt, Nähe zu Dresden und Niederwarthaer Brücke ist ein Neubau der B6 unumgänglich, dies hätte eine Verringerung des Verkehrsaufkommen auf der B6 zu Folge, was zu Zeitersparnissen führt und die Umweltbelastungen senkt, da Stop & Go verhindert wird
- in Zukunft ist mit weiterem alarmierenden Anstieg des Verkehrs zurechnen, insbesondere durch Anbindung von Coswig und Riesa (Prognose für 2025 ohne Neubau von 19.000 DTV)
- bei Neubau Möglichkeit zum Bau von Lärmschutzmaßnahmen, weiterer Lärmschutz bereits durch bestehende Eisenbahntrasse vorhanden
- durch B6neu bessere Erschließung Gewerbegebiet, kann zur Neuansiedlungen führen
- ein Wegfall der Gartenflächen würde zur Renaturierung von Brachflächen als Ausgleichsflächen führen
- bei B6neu würde „Grüner Weg“, als hauptfrequentierter Weg nach Mobschatz und zu den Schulen in Cossebaude (über die „Bahnhofsstraße“), über eine Brücke verlaufen, damit würde die Eisenbahnschranke entfallen, was zu einem flüssigeren Verkehrsablauf führen würde und die Sicherheit erhöht sowie die jetzt schon angespannte Verkehrssituation entspannt
- die B6neu würde den Schwerlastverkehr auf der B6 um rund 95% reduzieren (Stand August 2015: 800 LKW am Tag)
- B6neu entlastet B6, damit Verbesserung des ÖPNV (Linie 94) durch pünktlichere, exaktere Fahrzeiten was einen Anreiz darstellt den ÖPNV mehr zu nutzen
- durch Bau B6neu Schaffung Ausweichroute für Einsatzfahrzeuge der Polizei, Feuerwehr und des Rettungs- und Katastrophendienst es
- bisher bevorzugt Förderung der rechtseibischen Verkehrswege, damit Benachteiligung der Gebiete links der Elbe, Förderung würde zu Gesamtlösung und Aufteilung des Verkehrs auf beiden Gebieten führen, damit Stärkung des Gemeinwohls
- mit Neubau B6 verbesserte Anbindung der Region Meißen an A 4
- mit Verlegung B6, Rückgewinnung von Lebens- und Wohnqualität im Ortsbereich Cossebaude

- Sächsische Kabinett hat B6neu Verlegung Dresden-Cossebaude im Landesverkehrswegeplan 2025 als vordringlichen Bedarf eingestuft
- B6neu als Grundlage um künftig alle Bundesstraßen außerhalb des 26er Rings führen zu können, was zugleich eine zentrale Forderung des Luftreinhalteplans für die Stadt Dresden darstellt