



2017/ 308045

WASSERLEITUNGSGENOSSENSCHAFT

Ober- und Mittelherwigsdorf eG

gegründet 1900

Wasserleitungsgenossenschaft, Oberdorfstraße 138, 02763 Mittelherwigsdorf

Landesdirektion Sachsen
09105 Chemnitz

12.05.2017

Wasserleitungsgenossenschaft Ober- und Mittelherwigsdorf eG

Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren B 178n – Verlegung BAB 4 bis Bundesgrenze D/Pl und D/CZ, 3. BA Teil 3 S128(Niederoderwitz) bis B178 alt (Oberseifersdorf/NU Zittau)

1. Tektur

Sehr geehrte Damen und Herren,

für o.g. Bauvorhaben erheben wir Einwendungen.

Im umfangreichem Erörterungsbericht wird die Variante 2 als Vorzugsvariante herausgearbeitet, diese Variante haben wir im vorigen Planfeststellungsverfahren ebenfalls aus Gründen des geringeren Konfliktpotentials vorgeschlagen. Auch akzeptieren wir ihre gute Arbeit im Rahmen der Hydrogeologie und der damit verbundenen Minderung des Konfliktes einer Straßenbaumaßnahme in der Nähe von Trinkwasserschutzzonen. Die Aussage einer wirtschaftlich günstigeren Variante 1 halten wir für falsch.

Nicht nur unser Bauchgefühl zeigt eine völlige Überbewertung der langfristigen Verkehrsprognosen. Im Rahmen einer Stellungnahme wird durch unseren Gutachter, Regio Consult, darauf Stellung genommen, Anlage 1. Unter Berücksichtigung der Baumaßnahmen auf polnischer Seite während der Verkehrszählungen, wird zusätzlich noch eine Erhöhung des LKW Anteils erreicht, siehe Anlage 2, SZ v. 06.04.2017. Somit ist der Normalzustand auf den verkehrswirksamen Abschnitten der B 178 Neu und den daraus abgeleiteten Schlußfolgerungen verfälscht. Von den Befürwortern dieses Straßenbauprojektes wird auf die globale Dringlichkeit dieser Nord – Südverbindung hingewiesen, aber gerade im internationalem Maßstab haben wir in einem relativ geringem Korridor 6 Nord - Südtrassen.

1x polnische Seite, + B 99, + B 178 alt, + B 178 neu, + B96, + A17. Die vorliegende Verkehrsprognose überschätzt das verkehrliche Erfordernis der B 178 Neu.

Für den Abschnitt, der unserer Wasserfassung nahe kommt, 19+900 bis 20+500, verweisen nochmals auf die durchgängige Sammlung des Oberflächenwassers und Ableitung dieser mittels Verrohrung, welche nachweislich dicht auszuführen ist. Es besteht jedoch eine potentielle Gefährdung des Krebsbaches mit diesen Oberflächenwasser. Da der Krebsbach durch unsere Schutzzonen I läuft ist dieser in diesen Bereichen ebenso nachweislich dicht zu gestalten. Damit soll ein möglicher Eintrag des verschmutzten Oberflächenwassers in die Grundwasser führenden Schichten, siehe auch Anlage3, vermieden werden. Insbesondere auch in einer Extremsituation, Unfall etc.

Mit freundlichen Grüßen

Telefon über
(03583) 510430
Telefax über
(03583) 510477

Vorstand
Dr.-Ing. Manfred Wobst
Andreas Kunze
Renate Halang

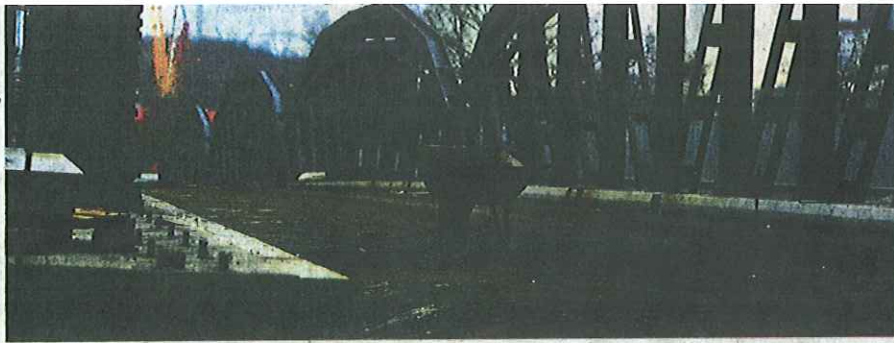
Aufsichtsratsvorsitzender
Harry Fröhlich
Registergericht Dresden
GnR 454

Bankverbindung
Volksbank Löbau-Zittau eG
BLZ 855 901 00
Konto-Nr. 4515437709

Steuernummer
208/135/00753



Anlage 2



Die Sanierungsarbeiten an der Brücke am Kraftwerk Turow dauern weiter an.
Foto: Matthias Weber

S2.6.4.17 Bauverzögerungen beim Nachbarn

Neuer Termin für die Fertigstellung der Brücke in Turow ist erst im Juni. Das wirkt sich auch auf die B 178 und B 99 aus.

VON JAN LANGE & KAYRIN SCHRÖDER

Nach einer fertigen oder zumindest einiger demnächst bald befahrbaren Brücke sieht das Bauwerk unweit des polnischen Kraftwerks Turow nicht aus. Die Fahrbahn ist noch nicht asphaltiert und auch an den Brückenbauteilen muss noch einiges gemacht werden. Dabei sollten die Arbeiten eigentlich Ende 2016 abgeschlossen sein. Die Fertigstellung verzögert sich allerdings, wie die polnische Seite nun offiziell bestätigt. Als Grund nannte Leszek Loch, Direktor des niederschlesischen Straßen- und Schienendienstes in Wrocław, zusätzliche Arbeiten, die ausgeführt werden müssen. Diese dienen der Verstärkung der tragenden Stahlkonstruktion sowie der Pfeiler, teilt er auf SZ-Anfrage mit.

Es ist nicht die erste Verzögerung. Zuerst sollte die Brückensanierung Ende 2015 abgeschlossen werden, später hieß es im Frühjahr 2016 und schließlich Ende 2016. Nun soll die Brücke im Juni wieder für den Verkehr freigegeben werden, wie Loch er-

klärt. Bis dahin sind noch Arbeiten an den Fahrbahnen und Gehwegen auszuführen, zum Beispiel das Auftragen eines Korrosionsschutzes und Pflastern der Böschung. beschreibt der polnische Behördenchef die bis dahin noch anstehenden Aufgaben. Außerdem sei eine Untersuchung der Tragfähigkeit des Bauwerks vorgesehen.

Die Straße von Sieniewka zum Kraftwerk Turow bleibt deshalb bis Mitte des Jahres voll gesperrt. Und der Schwerlastverkehr rollt weiterhin über deutsche Straßen. Nachdem die Straße gesperrt und später auch die Ortsdurchfahrt von Bogatynia für Laster über zwölf Tonnen dicht gemacht wurden, wichen die Brummis auf die Bundesstraßen 99 und 178 aus.

Nach massiven Protesten der B 99-Anwohner ist die Brücke über den Steinbach zwischen Ostritz und Leuba für Schwerlastverkehr ab 20 Tonnen gesperrt worden. Der zuvor stark zugenommene Lkw-Verkehr in Hirschfeld und Ostritz ging danach wieder zurück. Eine erneute Zunahme des Schwerlastverkehrs auf der B 99 ist bei

jüngsten Messungen nicht festgestellt worden, wie Landkreissprecherin Marina Michel auf SZ-Anfrage mitteilt. Demnach gab es Messungen im Oktober und November 2016 sowie im März 2017, jeweils sieben Tage. Von den dabei insgesamt rund 33 000 gezählten Fahrzeugen waren sechs Prozent Lkw, Busse, Kleintransporter und landwirtschaftliche Fahrzeuge. Zwischen den einzelnen Messungen habe es nur geringe Schwankungen gegeben.

Auf der alten B 178 in Oberseifersdorf gab es nach Angaben des Kreises ebenfalls Verkehrsmessungen – im Juni 2016 und im März 2017. Der Pkw-Anteil der rund 50 000 gezählten Fahrzeuge betrug 85 Prozent und der Lkw-Anteil 15 Prozent. „Von 2016 bis 2017 hat es einen leichten Anstieg von Lastern gegeben“, teilt Marina Michel mit.

Wegen des Schwerlastverkehrs auf der B 99 hatten sich die dortigen Anwohner im April vorigen Jahres auch mit einer Petition an den sächsischen Landtag gewandt. Die Eingabe wurde sogar zur Elbpetition erklärt. Dadurch soll das Anliegen schneller

bearbeitet werden. Die Landtagsabgeordnete Franziska Schubert (Bündnis 90/Die Grünen), die Mitglied im Petitionsausschuss ist, hatte nach dem Vor-Ort-Termin in Ostritz im vergangenen November gehofft, dass der Abschlussbericht Ende 2016 vorliegen wird. Nun muss sie etwas enttäuscht mitteilen, dass der Bericht immer noch nicht fertig ist, weil man nach wie vor auf die Zuarbeit der Behörden warte. Bei dem Termin in Ostritz sei den Behördenvertretern aufgetragen worden, gemeinsam mit Polen nach einer Lösung des Verkehrsproblems zu suchen.

Zumindest scheinen sich die Befürchtungen der deutschen Grenzorte, dass die Vollsperrung in Polen noch viele Monate dauern könnte, nicht zu bewahrheiten. Zwar ist geplant, im Anschluss die Straße von Sieniewka zum Kraftwerk zu sanieren, diese Instandsetzung soll aber nur bei halbsperriger Sperrung erfolgen, wie die Polen mitteilen. Der Straßenbau soll im dritten Quartal 2017 beginnen und bis November 2018 dauern.

— Auf ein Wort

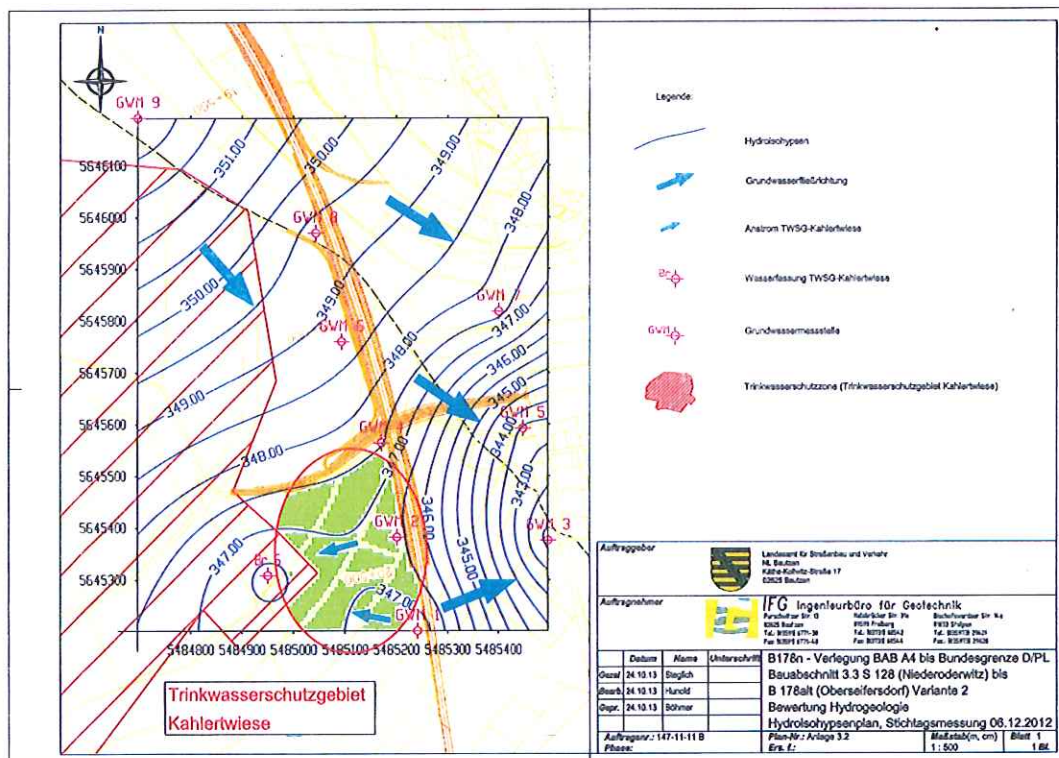
wird nicht re-
halb Jahre ve-
lung nun sch-
2017 geword-
Bausituation
dieser Termi-
erst mal blei-
wir es bei de-
waren. Imme-
Nachrichten.
Sieniewka zu
Anschluss eb-
nur bei halb-
natürlich noch
dass die Schw-
diese Strecke
Letztlich i-
mit dem Fin-
Die Deutsche
mit dem Fert-
se die Eingab-
lastverkehr a-
diese Petition
bearbeitet w-
Jahr seit der
der Abschlus-
schusses lieg-
ist auch in K-
Wenn wir hi-
wir das am E-
barn einförd-

mail: lange.jan@

Spar trotz

Görlitz. Die S-
vergangenem
dient. Das te-
tag mit. Dar-
Stadt Görlitz
auf eine Aus-
wie in der V-
belief sie sich
Euro. Die Er-
im Spätsom-
Sparkasse ab-
rückläufige I-
Negativzins-
tralbank (EZ-
die Sparkasse
meldlich“ ar-

Anlage 3



**Stellungnahme zur Tekturplanung 1 im
Planfeststellungsverfahren B 178n,
Verkehrsuntersuchung der PTV vom 30.4.2014
B 178n Verlegung BAB A4 bis BG, 3. BA Teil 3 -
Prognose 2025**

Auftraggeber:

**Wassergenossenschaft Ober- und Mittelherwigsdorf,
MIKU Agrarprodukte GmbH und Ökohof Dr. Wobst
c/o Oberdorferstr. 138, 02763 Mittelherwigsdorf**

Auftragnehmerin:

RegioConsult.

Verkehrs- und Umweltmanagement

**Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,
Landschafts- und Umweltplanung**

Am Weißenstein 7, 35041 Marburg

Tel. 06421/68 69 00

Fax 06421/68 69 10

info@RegioConsult-Marburg.de

www.RegioConsult-Marburg.de

Bearbeitung:

**Dipl.-Geogr. Wulf Hahn (Projektleitung)
Dr. Ralf Hoppe**

Marburg, im Mai 2017

Gliederung

1.	Einleitung.....	4
1.1	Projektverlauf und Planerische Beschreibung	4
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	6
2	Verkehrsuntersuchung zur B 178 mit Prognose 2025	13
2.1	Aufgabenstellung der Verkehrsprognose 2025	13
2.2	Analyse der gegenwärtigen Verkehrssituation	13
2.3	Untersuchungs- und Planungsraum	16
2.4	Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose.....	17
2.4.1	Bedeutung der Landesverkehrsprognose 2025 und Methodik.....	17
2.4.2	Raumstrukturdaten der Prognose 2025.....	18
2.4.3	Aufbereitung des Netz- und Nachfragemodells	19
2.4.4	Abweichungen von bestehenden Prognosen.....	20
2.5	Prognoseergebnisse 2025.....	20
2.6	Folgen der geringen Verkehrsbelastung für die Querschnittsplanung	26
3.	Zusammenfassung.....	27

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verkehrsentwicklung im Umfeld des BA 3.3 der B 178n.....	14
Tabelle 2: Verkehrsentwicklung im Umfeld des BA 3.3 der B 178n (DTV)	15
Tabelle 3: Raumstrukturdaten Prognose 2025 - Landkreis Görlitz	18
Tabelle 4: Prognosebelastungen 2025	21
Tabelle 5: Vergleich Analyse 2010, Bestand 2015 und Prognosebelastung 2025....	23

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht Gesamtmaßnahme B 178.....	6
Abbildung 2: Straßenkategorien der RIN und Geltungsbereich der RAL.....	8
Abbildung 3: Entwurfsziele/Entwurfsmethodik.....	8
Abbildung 4: Regelquerschnitt nach RAL EKL 1	9
Abbildung 5: Auswahl der Entwurfsklasse.....	10
Abbildung 6: Entwurfsklassen und miteinander verknüpfte Gestaltungsmerkmale...	10
Abbildung 7: EKL, Regelquerschnitt und Überholprinzip	11
Abbildung 8: EKL 2, Regelquerschnitt mit Überholfahrstreifen.....	11
Abbildung 9: Entwurfsklassen und Linienführung	12
Abbildung 10: Lage der SVZ-Zählstellen im Untersuchungsraum	14
Abbildung 11: Analysebelastungen 2010 im Untersuchungsraum (DTVw)	16
Abbildung 12: Untersuchungsraum der Verkehrsuntersuchung	17
Abbildung 13: Prognosebelastungen 2020 im Nullfall in DTVw.....	21
Abbildung 14: Prognosebelastungen 2025 in DTVw	23
Abbildung 15: Landesverkehrsprognose 2025 (DTVw)	25
Abbildung 16: Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 und 2005 DTV.....	26

1. Einleitung

Vom 3. April bis 3. Mai lagen die Unterlagen zur Tekturplanung I im Planfeststellungsverfahren B 178n, Verlegung BAB A 4 bis Bundesgrenze D/PL und D/CZ, 3. Abschnitt, Teil 3, – S 128 (Niederoderwitz) bis B 178alt (Oberseifersdorf/NU Zittau) aus. Für dieses Planergänzungsverfahren wird nachfolgend eine Stellungnahme erarbeitet.

Zielsetzung der Bearbeitung ist es zu überprüfen, ob die Planergänzung für die B178n bezogen auf den verkehrswirtschaftlichen Teilbereich fachlich korrekt durchgeführt wurde. Dazu wird die Verkehrsuntersuchung der PTV „B 178n Verlegung BAB A4 bis BG, 3. BA Teil 3 - Prognose 2025“ vom 30.4.2014 ausgewertet.

Die Verkehrsuntersuchung ist eine Fensteruntersuchung auf Grundlage des Verkehrsmodells der Landesverkehrsprognose 2025.¹

Ergänzend wird die Entwicklung an ausgewählten Dauerzählstellen im Untersuchungsgebiet analysiert, um die Angaben in der Verkehrsuntersuchung auf Plausibilität zu prüfen.

Geprüft werden auch die Aussagen zur vorgesehenen Querschnittswahl. Dabei ist aufgrund der Verkehrsmengen zu untersuchen, ob ggf. auch ein anderer Regelquerschnitt zum Einsatz kommen kann.

Bevor auf die o. g. Untersuchungen im Detail eingegangen wird, wird unter Bezug auf die Tektur von 2017 der Abschnitt planerisch und straßenbaulich beschrieben.

Bereits an dieser Stelle soll darauf hingewiesen werden, dass eine Verkehrsprognose üblicherweise für einen Zeitraum der mindestens zehn Jahre nach der Planfeststellung liegt, erstellt wird. Da die Prognose nur bis 2025 reicht, ist dies hier nicht der Fall.

1.1 Projektverlauf und Planerische Beschreibung

Aus der Beschreibung des Planungsverlaufs im Erläuterungsbericht 2017 wird deutlich, dass es aufgrund der 2011 erfolgten Erörterung zu einer Planänderung gekommen ist:

¹ Vgl. PTV AG (30.4.2014): B 178n Verlegung BAB A4 bis BG, 3. BA Teil 3 - Prognose 2025, S. 1

„Zu der Maßnahme B178n, Verlegung BAB 4 bis BG D/PL und D/CZ, 3. Bauabschnitt Teil 3 wurde bereits 2009 eine Planfeststellungsunterlage erstellt und ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Auf Grund von Einwendungen in der im Juni 2011 stattgefundenen Erörterung wurde durch die Planfeststellungsbehörde ein erneuter Variantenvergleich veranlasst. Im Ergebnis wurde 2015 ein neuer RE-Entwurf erstellt, welcher vom Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr mit Datum vom 03.06.2015 bestätigt wurde. Daraufhin erfolgte eine Tekturplanung für die genannte Maßnahme. Der Gesehenvermerk des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Aktenzeichen StB 24/72131.13/1178-2430734 trägt das Datum 29.10.2015. [...]

Mit dem vorliegenden Feststellungsentwurf – Tekturplanung I wird die bisherige Planfeststellungsunterlage vollständig ersetzt, d.h. die Altunterlagen besitzen keine Gültigkeit mehr. [...]

Die vorliegenden Unterlagen umfassen den Feststellungsentwurf – Tekturplanung I - für den 3. Bauabschnitt Teil 3 der Gesamtmaßnahme: B178n, Verlegung BAB 4 bis BG D/PL und D/CZ.²

Im Zitat wird auf die regionale bzw. überregionale und großräumige Bedeutung der B 178 hingewiesen aus der die Straßenkategorie LS I resultieren soll:

„Bei der geplanten Baumaßnahme handelt es sich um den Neubau einer Bundesstraße auf einer Länge von 6,030 Kilometern mit einem Querschnitt RQ 15,5. Der B 178n wird, entsprechend ihrer Bedeutung, gemäß der Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) [1] die Verbindungsfunktionsstufe I (großräumige Verbindung) zugeordnet. Aufgrund der Lage außerhalb bebauter Gebiete handelt es sich bei der geplanten Trasse um einen Abschnitt der Straßenkategorie LS I. Der betreffende Abschnitt wird mit dessen Verkehrsfreigabe zur Kraftfahrstraße erklärt. [...]

Bei der B 178n handelt es sich um eine bedeutende Straßenverbindung für den regionalen/ überregionalen Nord-Süd-Verkehr im ostsächsischen Raum mit Anbindung der Mittelzentren Zittau und Löbau an das Autobahnnetz. Des Weiteren dient die B 178 der Verbindung der vorgenannten Mittelzentren mit dem „Oberzentralen Städteverbund Bautzen-Görlitz-Hoyerswerda“.

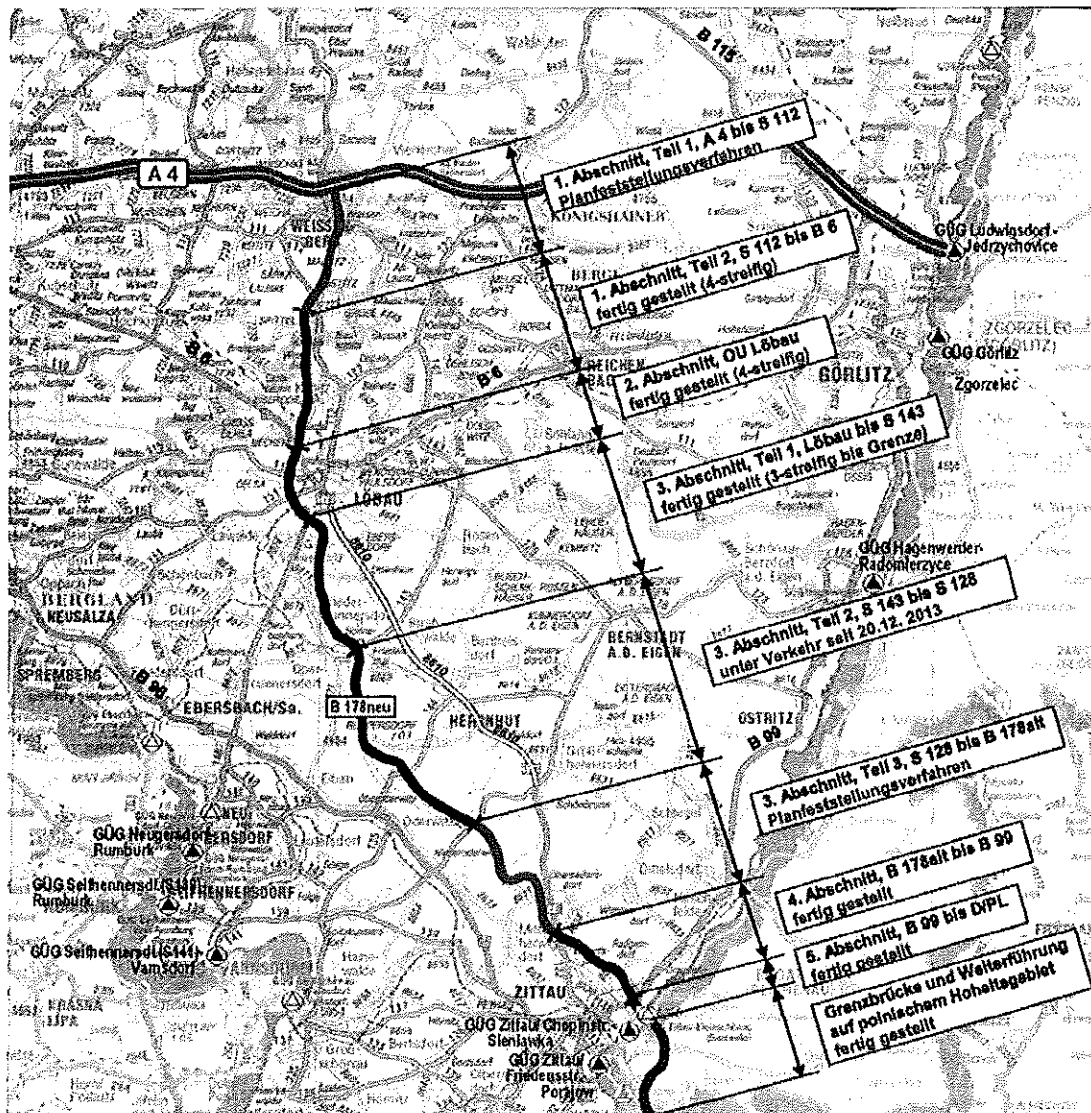
Die Bedeutung der B 178n für den grenzüberschreitenden Verkehr im Dreiländereck resultiert aus deren Fortsetzung auf den Gebieten der Republik Polen und der Tschechischen Republik.³

² Vgl. Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Bautzen (9.2.2017): B178n, Verlegung A4 bis Bundesgrenze D/PL und D/CZ, 3. BA, Teil 3, S 128 (Niederoderwitz) bis B 178alt (Oberseifersdorf / NU Zittau)). Erläuterungsbericht, S. 5.

³ Vgl. Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Bautzen (9.2.2017): B178n, Verlegung A4 bis Bundesgrenze D/PL und D/CZ, 3. BA, Teil 3, S 128 (Niederoderwitz) bis B 178alt (Oberseifersdorf / NU Zittau)). Erläuterungsbericht, S. 6.

In Abbildung 1 sind die Bauabschnitte der B 178n dargestellt. Es ist zu erkennen, dass lediglich noch zwei Abschnitte fertig gestellt werden müssen. Zwischen dem Abschnitt 3.2. und dem Abschnitt 4 wird der Verkehr im Zuge der B 178n derzeit über die bisherige Trasse der B 178 mit den Ortslagen Großhennersdorf und Oberseifersdorf sowie über die S 128 geführt.

Abbildung 1: Übersicht Gesamtmaßnahme B 178



Quelle: Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Bautzen (9.2.2017): B178n, Verlegung A4 bis Bundesgrenze D/PL und D/CZ, 3. BA, Teil 3, S 128 (Niederoderwitz) bis B 178alt (Oberseifersdorf / NU Zittau)). Erläuterungsbericht S. 5

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die straßenbauliche Beschreibung des Erläuterungsberichtes wird im Folgenden zitiert, weil sie für die Beurteilung der Verbindungsfunktionsstufe und der daraus resultierenden Straßenkategorie von Bedeutung ist, die für die Festlegung der Entwurfsgeschwindigkeit und den Querschnitt relevant sind.

„Neubau der B 178 (B 178n) zwischen der Verknüpfung mit der S 128 am Bauende des Bauabschnittes 3 Teilabschnitt 2 bis zum Anschluss an den Bauabschnitt 4 – Nordumgehung Zittau

Die Baulänge beträgt 6.030 m. Auf der Grundlage der Einordnung in die Straßenkategorie LS I ergibt sich für die Planung eine Entwurfsklasse 1 nach RAL [2].

Der geplante Streckenabschnitt erhält entsprechend der künftigen Verkehrsbelastung den einbahnigen Querschnitt RQ 15,5, der aufgrund von Überholfahrstreifen, die alternierend in beiden Fahrtrichtungen angelegt werden, durchgängig drei Fahrstreifen erhält.

2. Verknüpfung der B 178n/ B 178alt / S 132

Die Gesamtlänge der beiden auszubauenden Anschlüsse am Knotenpunkt 1 beträgt etwa 1.020 m. Der untergeordnete Straßenzug erhält einen Querschnitt RQ 11. Im Bereich der plangleichen Anbindungen des Knotenpunktes sind Linksabbiegestreifen vorgesehen.⁴

Die neue Leitgröße im Regelwerk für den Straßenentwurf ist nach Angaben von WIESE die Entwurfsklasse.⁵ Diese lässt sich aus den Straßennetzkategorien ableiten, die für Landstraßen in die Kategorien LS I bis LS IV untergliedert werden (vgl. Abb. 3). Geht man von der Funktion Fernstraße aus, so ist für die B 178n die Entwurfsklasse 1 anzuwenden, bei einer Überregional-Straße die Entwurfsklasse 2.

Aufgrund der Angaben im Zitat in Kap. 1.1 – „Bei der B 178n handelt es sich um eine bedeutende Straßenverbindung für den regionalen/ überregionalen Nord-Süd-Verkehr im ostsächsischen Raum“ – ist eher von einer Überregional-Straße als von einer großräumigen Verbindung auszugehen. Dies lässt sich auch aus der Verbindung der beiden Mittelzentren Löbau und Zittau an das Autobahnnetz ableiten, denn für die Verbindung von Mittelzentren ist eine überregionale Verbindungsstraße vorgesehen.⁶ Das würde bedeuten, dass auch eine geringere Planungsgeschwindigkeit als die derzeit vorgesehenen 110 km/h möglich ist.⁷

⁴ Vgl. Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Bautzen (9.2.2017): B178n, Verlegung A4 bis Bundesgrenze D/PL und D/CZ, 3. BA, Teil 3, S 128 (Niederoderwitz) bis B 178alt (Oberseifersdorf / NU Zittau)). Erläuterungsbericht, S. 8.

⁵ Vgl. Prof. Dr. Weise (7/2013): Straßenplanung. Neue Richtlinien, Empfehlungen und Tendenzen für die Planung von Verkehrsanlagen, Vortrag beim VSVI-Seminar, Folie 12

⁶ Vgl. Zierke (23.2.2010): RIN und RAL. Welche Konsequenzen ergeben sich für den Entwurf im Bestandsnetz, Vortrag beim VSVI-Seminar 2010, S. Folie 3

⁷ Vgl. Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Bautzen (9.2.2017): B178n, Verlegung A4 bis Bundesgrenze D/PL und D/CZ, 3. BA, Teil 3, S 128 (Niederoderwitz) bis B 178alt (Oberseifersdorf / NU Zittau)). Erläuterungsbericht, S. 10.

Abbildung 2: Straßenkategorien der RIN und Geltungsbereich der RAL

Kategoriengruppe		Autobahnen	Landstraßen	anbaufreie Hauptverkehrsstraßen	angebaute Hauptverkehrsstraßen	Erschließungsstraßen
Verbindungsfunktionsstufe		AS	LS	VS	HS	ES
kontinental	0	AS 0		-	-	-
großräumig	I	AS I	LS I		-	-
überregional	II	AS II	LS II	VS II		-
regional	III	-	LS III	VS III	HS III	
nahräumig	IV	-	LS IV	-	HS IV	ES IV
kleinräumig	V	-	LS V	-	-	ES V

LS I	unproblematisch, Bezeichnung der Kategorie
	problematisch
-	nicht vertretbar oder nicht vorkommend

Quelle: RAL (2012), Tabelle 1

Abbildung 3: Entwurfsziele/Entwurfsmethodik

Entwurfsziele / Entwurfsmethodik		
Straßen-kategorie	Funktion	Entwurfs-klasse
LS I	Fernstraße	EKL 1
LS II	Überregional-Straße	EKL 2
LS III	Regional-Straße	EKL 3
LS IV	Nahbereichs-Straße	EKL 4

Ermittlung der Entwurfsklasse im Regelfall

Quelle: RAL 2012, Tabelle 7

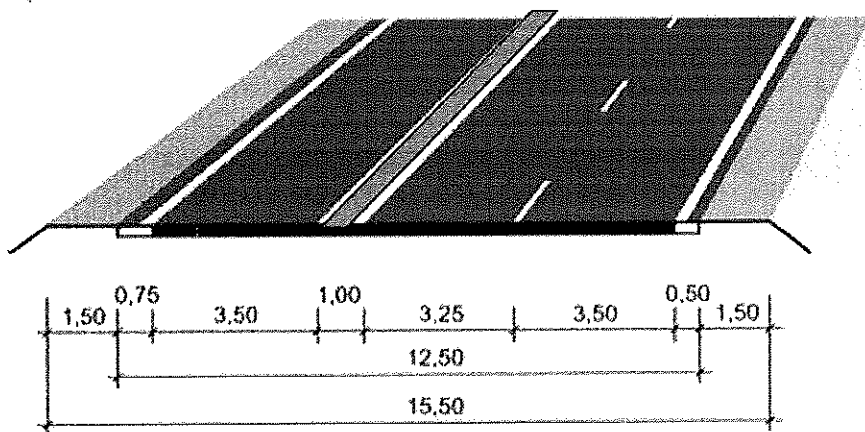
Quelle: Prof. Dr. Weise (7/2013): Straßenplanung. Neue Richtlinien, Empfehlungen und Tendenzen für die Planung von Verkehrsanlagen, Vortrag VSVI-Seminar, Folie 14

Aus der Entwurfsklasse werden die Regelquerschnitte abgeleitet. Für die Entwurfsklasse 1, die im vorliegenden Fall anzuwenden ist, wenn man die B 178n als Fernstraße deklariert, ist ein **Regelquerschnitt 15,5** vorgesehen, der bis zu einem DTV von 20.000 Kfz/24h leistungsfähig ist (vgl. Abb. 4). Dieser sieht die wechselseitige Anordnung von Überholfahrstreifen vor. Durch den verkehrstechnischen Mittelstreifen erhöht sich die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer.

Abbildung 4: Regelquerschnitt nach RAL EKL 1

Richtlinien für die Anlage von Landstraßen RAL (2010)

- Regelquerschnitte nach RAL EKL 1
 - DTV bis 20.000 Kfz/24 h
 - Verkehrstechnischer Mittelstreifen
 - Kraftfahrstraße



Quelle: Zierke (23.2.2010): RIN und RAL welche Konsequenzen ergeben sich für den Entwurf im Bestandsnetz, Vortrag VSVI-Seminar 2010, S. Folie 9

Nach der RAL kann bei sehr geringer Verkehrsnachfrage unter dem Gesichtspunkt der Baulastträgerkosten eine niederrangige Entwurfsklasse geplant werden.⁸ Dies ist dann zu berücksichtigen, wenn der in Abbildung 5 angegebene Wert von 12.000 Kfz/24h (DTV), dies entspricht etwa 13.200 Kfz/24h als DTVw, auf dem hier relevanten Abschnitt der B 178n unterschritten wird. Unter diesem Aspekt sind die Ausführungen in der Verkehrsprognose zu prüfen.

Als logische Konsequenz sind dann eine Planungsgeschwindigkeit von 100 km/h und ein Querschnitt von 11,5+ zu wählen (vgl. Abb. 6).

⁸ Vgl. Prof. Dr. Weise (7/2013): Straßenplanung. Neue Richtlinien, Empfehlungen und Tendenzen für die Planung von Verkehrsanlagen, Vortrag beim VSVI-Seminar, Folie 18

Abbildung 5: Auswahl der Entwurfsklasse

Prüfung einer nieder- oder höherrangigen EKL nach dem DTV

Straßen- kategorie	gesenkte EKL bei [Kfz/24h]	erhöhte EKL bei [Kfz/24h]
LS I	< 12.000	
LS II	< 8.000	> 15.000
LS III		> 13.000
LS IV		> 3.000

Quelle: RAL 2012, Tabelle 8

Quelle: Prof. Dr. Weise (7/2013): Straßenplanung. Neue Richtlinien, Empfehlungen und Tendenzen für die Planung von Verkehrsanlagen, Vortrag VSVI-Seminar, Folie 17

Abbildung 6: Entwurfsklassen und miteinander verknüpfte Gestaltungsmerkmale

Entwurfsziele / Entwurfsmethodik





Entwurfs- klasse	Planungs- geschwindigkeit / Betriebsform	Querschnitt / Überholprinzip	Linienführung	Verkehrs- führung in Knoten
EKL 1	110 		sehr gestreckt 	
EKL 2	100 		gestreckt 	
EKL 3	90 		angepasst 	
EKL 4	70 		sehr angepasst 	

Quelle: Prof. Dr. Weise (7/2013): Straßenplanung. Neue Richtlinien, Empfehlungen und Tendenzen für die Planung von Verkehrsanlagen, Vortrag VSVI-Seminar, Folie 20

Auch wenn man von der – aufgrund der tatsächlichen Verbindungsfunktion – angemessenen Entwurfsklasse 2 ausgeht – wäre der Planung ein **Regelquerschnitt**

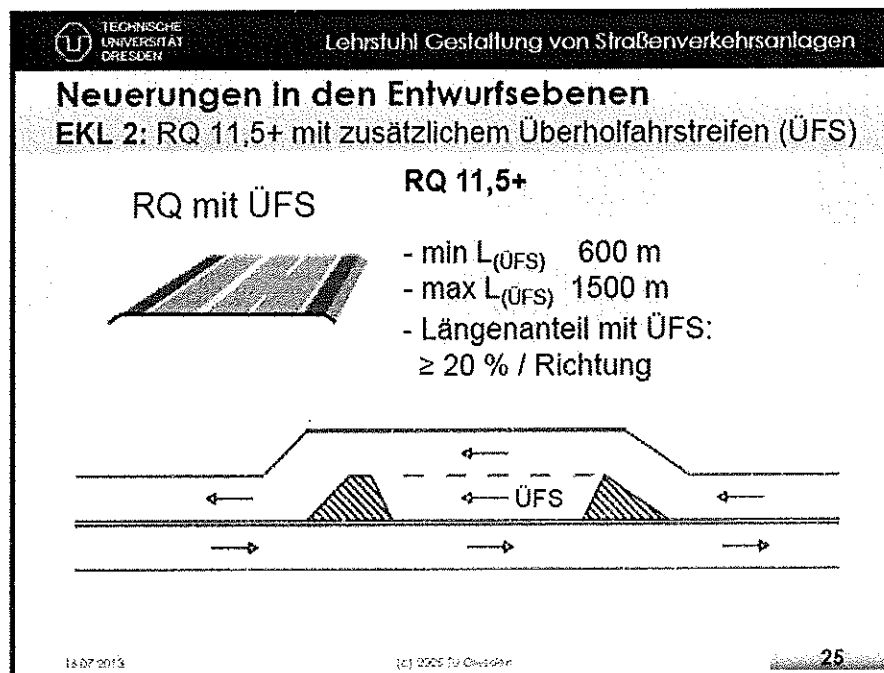
11,5+ mit einzelnen Überholfahrstreifen zugrunde zulegen (vgl. Abb. 7 und 8), der bis zu 17.000 Kfz/24h (DTV) möglich ist.⁹

Abbildung 7: EKL, Regelquerschnitt und Überholprinzip

<div> <div> TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN </div> <div> Lehrstuhl Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen </div> </div>		
Neuerungen in den Entwurfsebenen		
EKL, Regelquerschnitt und Überholprinzip		
Entwurfsklasse / Regelquer- schnitt	Überholprinzip	RQ-Symbol
EKL 1 / RQ 15,5	durchgängig alternierende Überholfahrstreifen	
EKL 2 / RQ 11,5+	einzelne Überholfahrstreifen ggf. notwendige Überholverbote	
EKL 3 / RQ 11	keine planmäßigen Überholsichtweiten	
EKL 4 / RQ 9	Überholen unerwünscht	
<div> <div>18.07.2013</div> <div>(c) 2005 TU Dresden</div> <div>22</div> </div>		

Quelle: Prof. Dr. Weise (7/2013): Straßenplanung. Neue Richtlinien, Empfehlungen und Tendenzen für die Planung von Verkehrsanlagen, Vortrag VSVI-Seminar, Folie 22

Abbildung 8: EKL 2, Regelquerschnitt mit Überholfahrstreifen







Quelle: Prof. Dr. Weise (7/2013): Straßenplanung. Neue Richtlinien, Empfehlungen und Tendenzen für die Planung von Verkehrsanlagen, Vortrag VSVI-Seminar, Folie 25

⁹ Vgl. Zierke (23.2.2010): RIN und RAL welche Konsequenzen ergeben sich für den Entwurf im Bestandsnetz, Vortrag beim VSVI-Seminar 2010, S. Folie 10

Die Wahl der Entwurfsklasse hat nicht nur Auswirkungen auf den Regelquerschnitt, sondern auch auf die Linienführung (vgl. Abb. 9). Das bedeutet, dass die Wahl der Entwurfsklasse grundsätzlich auch die Möglichkeit bietet, die Betroffenheit von Schutzgebieten deutlich zu verringern.

Abbildung 9: Entwurfsklassen und Linienführung

Entwurfs- klasse	Linienführung	Empfohlene Radien R [m]	Längsneigung max s [%]	Kuppen min HK [m]
EKL 1	sehr gestreckt 	> 500	4,5	8.000
EKL 2	gestreckt 	400 - 900	5,5	6.000
EKL 3	angepasst 	300 - 600	6,5	5.000
EKL 4	sehr angepasst 	200 - 400	8,0	3.000

Die Radien und Halbmesser in den EKL 2 bis EKL 4 dürfen bis zu 15% unterschritten werden

Quelle: Prof. Dr. Weise (7/2013): Straßenplanung. Neue Richtlinien, Empfehlungen und Tendenzen für die Planung von Verkehrsanlagen, Vortrag VSVI-Seminar, Folie 34

Dadurch können die folgenden Planungs- und Entwurfsziele:

- natürliche Lebensgrundlagen schonen
- geringe Inanspruchnahme wertvoller Flächen
- Abstand zu umweltsensiblen Bereichen
- gute Geländeanpassung
- kostengünstig herstellen, erhalten und betreiben

besser bzw. überhaupt umgesetzt werden können.

Trotzdem bleibt die raumordnerische Funktion, hohe Verkehrssicherheit und angemessene Qualität des Verkehrsablaufs gewährleistet.¹⁰

¹⁰ Vgl. Lippold (21.4.2010): Die neue RAL (Entwurf 2010) – Was ändert sich beim Entwurf von Landstraßen, VSVI – Vortrag, S. 6

2 Verkehrsuntersuchung zur B 178 mit Prognose 2025

Im Rahmen der Tekturplanung 1 wurde eine **neue Verkehrsprognose** der PTV AG von April 2014 vorgelegt, zu der im Folgenden Stellung genommen wird.

2.1 Aufgabenstellung der Verkehrsprognose 2025

Die PTV nennt in der Aufgabenstellung die Bearbeitung folgender Themen:

- „► *Analyse der vorhandenen Verkehrssituation*
- *Erstellung eines Fensterausschnittes aus der Landesverkehrsprognose*
- *Differenzierung des Verkehrsmodells*
- *Ermittlung der Verkehrsbelastungen für den Analysehorizont 2010*
- *Ermittlung der Verkehrsbelastungen für den Prognosehorizont 2025*
- *Bereitstellung der erforderlichen Verkehrsdaten*
- *Verkehrstechnische Untersuchung*
- *Aufbereitung und Übergabe der Ergebnisse.“¹¹*

2.2 Analyse der gegenwärtigen Verkehrssituation

Die Analyse der Verkehrssituation erfolgt in der Verkehrsuntersuchung auf der Grundlage der Erhebungsergebnisse der Straßenverkehrszählung 2010. Die Lage der betrachteten Zählstellen ist in Abbildung 10 dargestellt. In Tabelle 1 sind die Ergebnisse der SVZ 2010 als DTVw-Werte sowie die Veränderung im Vergleich zur SVZ 2005 dargestellt, ohne das jedoch die Werte für 2005 genannt werden.

Deutlich erkennbar ist der Rückgang der Verkehrsbelastung auf der B 178 zwischen 2005 und 2010 (-11 bis -14 %).

In den Prognosenußfällen aller bisher vorgelegten Prognosen für die B 178 wurde dagegen immer von einer deutlichen Verkehrszunahme ausgegangen.

¹¹ Vgl. PTV AG (30.4.2014): B 178n Verlegung BAB A4 bis BG, 3. BA Teil 3 - Prognose 2025, S. 5

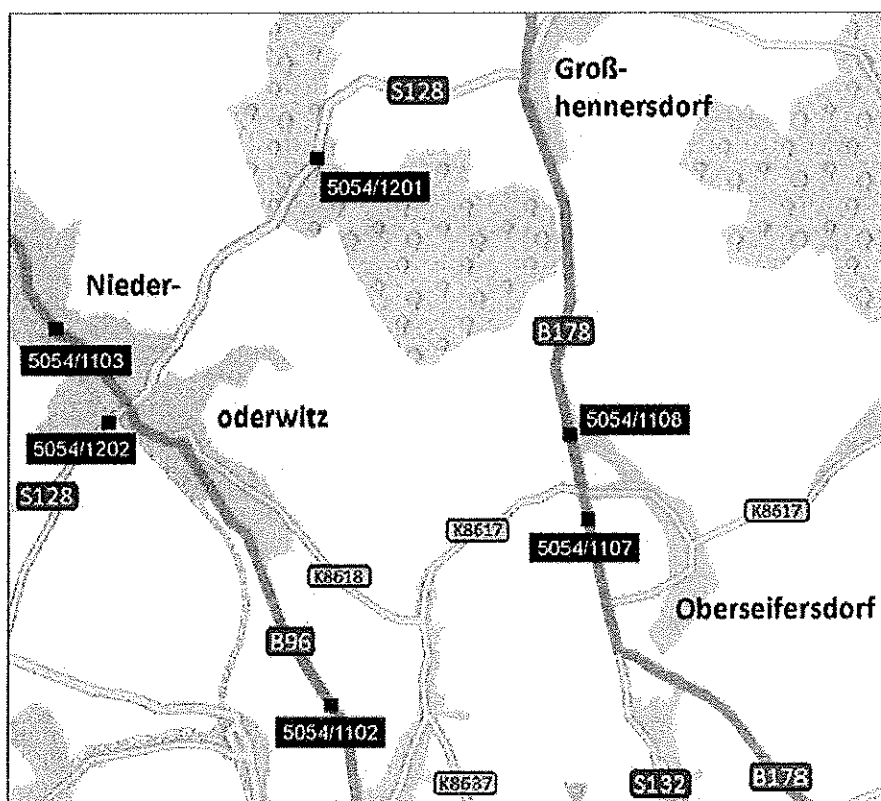
Tabelle 1: Verkehrsentwicklung im Umfeld des BA 3.3 der B 178n

Zählstelle	Straße	Kfz-W [Kfz/24h]	Kfz-W 2005 > 2010	SV-W [%]	SV-W 2005 > 2010
5054/1108	B178	7.857	-11%	6,9	+5%
5054/1107	B178	7.804	-14%	6,3	-14%
5054/1103	B96	8.204	- 4%	5,8	+20%
5054/1102	B96	7.397	+16%	6,7	+50%
5054/1201	S128	1.529	-	8,5	-
5054/1202	S128	3.512	+16%	9,2	+85%

Kfz-W / SV-W: DTVw bzw. Anteil Schwerverkehr am DTVw (>3,5 t)

2005 > 2010: Entwicklung der Werte 2005 zu 2010

Quelle: PTV AG (30.4.2014): B 178n Verlegung BAB A4 bis BG, 3. BA Teil 3 - Prognose 2025, S. 6

Abbildung 10: Lage der SVZ-Zählstellen im Untersuchungsraum

Quelle: PTV AG (30.4.2014): B 178n Verlegung BAB A4 bis BG, 3. BA Teil 3 - Prognose 2025, S. 6

Auch wenn man die längerfristige Entwicklung an den beiden hier relevanten Zählstellen der B 178 betrachtet (vgl. Tab. 2), so ist erkennbar, dass es statt der erwarteten Verkehrszunahme zu einem deutlichen Rückgang des Verkehrsaufkommens gekommen ist. So hat an der Zählstelle 5054/1108 der

Verkehr von 2000 bis 2015 um -1.219 Kfz/24h (-14,8 %) und um -291 Lkw/24h (-27,3 %) abgenommen. Auch an der Zählstelle 5054/1107 ist der Verkehr in diesem Zeitraum um -731 Kfz/24h (-9,1 %) und -226 LKW/24h (-23,5 %) zurückgegangen. Zwar hat der LKW-Verkehr von 2010 bis 2015 an den beiden Zählstellen zugenommen, diese Zunahme war aber nicht so hoch, dass der deutliche Rückgang in den Vorjahren kompensiert werden konnte. Obwohl ein Großteil der B 178n inzwischen fertiggestellt ist, ist es im Langzeitvergleich **zu keiner Verkehrszunahme** gekommen.

Tabelle 2: Verkehrsentwicklung im Umfeld des BA 3.3 der B 178n (DTV)

		2000		2005		2010		2015		Veränderung 2000 zu 2015		Veränderung in % 2000 zu 2015	
	Zähl- stelle	Kfz/24h	Lkw	Kfz/24h	Lkw	Kfz/24h	Lkw	Kfz/24h	Lkw	Kfz/24h	Lkw	Kfz/24h	Lkw
B 178 südl. Großhennersdorf	5054/ 1108	8.219	1.068	8.200	402	7.486	449	7.000	777	-1.219	-291	-14,8%	-27,3%
B 178 Oberseifersdorf	5054/ 1107	8.031	964	8.400	454	7.375	398	7.300	737	-731	-226	-9,1%	-23,5%

Quellen: Verkehrsmengenkarte Sachsen 2000, 2010, Angaben der BAST

Anmerkung: Die Zahlen in Tabelle 1 und 2 sind nicht direkt vergleichbar, da in Tabelle 2 die DTV-Werte angegeben werden.

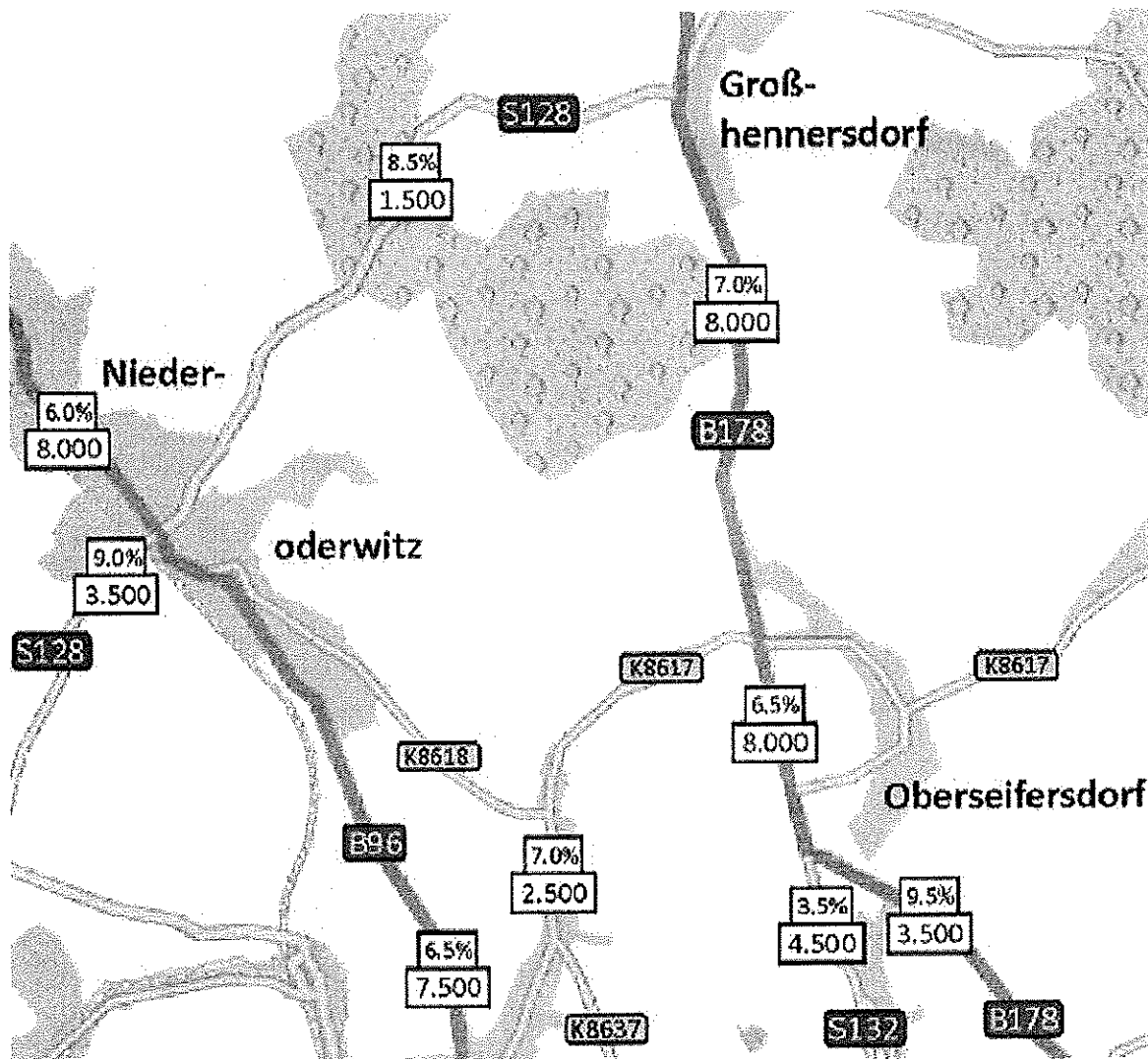
Mit Einführung der Maut auf Bundesstraßen für alle LKW ab 7,5 t ab 1.7.2018 könnte das LKW-Aufkommen weiter zurückgehen, da davon auszugehen ist, dass die Strecke derzeit auch von Mautflüchtlern genutzt wird.

Das Ergebnis der Analyseberechnung der Verkehrsuntersuchung ist in Abbildung 11 dargestellt. Beim Vergleich mit Tabelle 1 ist erkennbar, dass die Verkehrsmengen etwas höher sind, als 2010 gezählt.

In der Verkehrsuntersuchung wird darauf hingewiesen, dass ein direkter Vergleich zwischen Analyse und Prognose nicht sinnvoll ist. Begründet wird dies damit, dass im Prognosenetzmodell teilweise grundlegende Änderungen in der Straßennetzstruktur gegenüber der Analyse enthalten sind, die sich auf die Routenwahl auswirken können.¹²

¹² Vgl. PTV AG (30.4.2014): B 178n Verlegung BAB A4 bis BG, 3. BA Teil 3 - Prognose 2025, S. 8

Abbildung 11: Analysebelastungen 2010 im Untersuchungsraum (DTVw)



Quelle: PTV AG (30.4.2014): B 178n Verlegung BAB A4 bis BG, 3. BA Teil 3 - Prognose 2025, S. 7

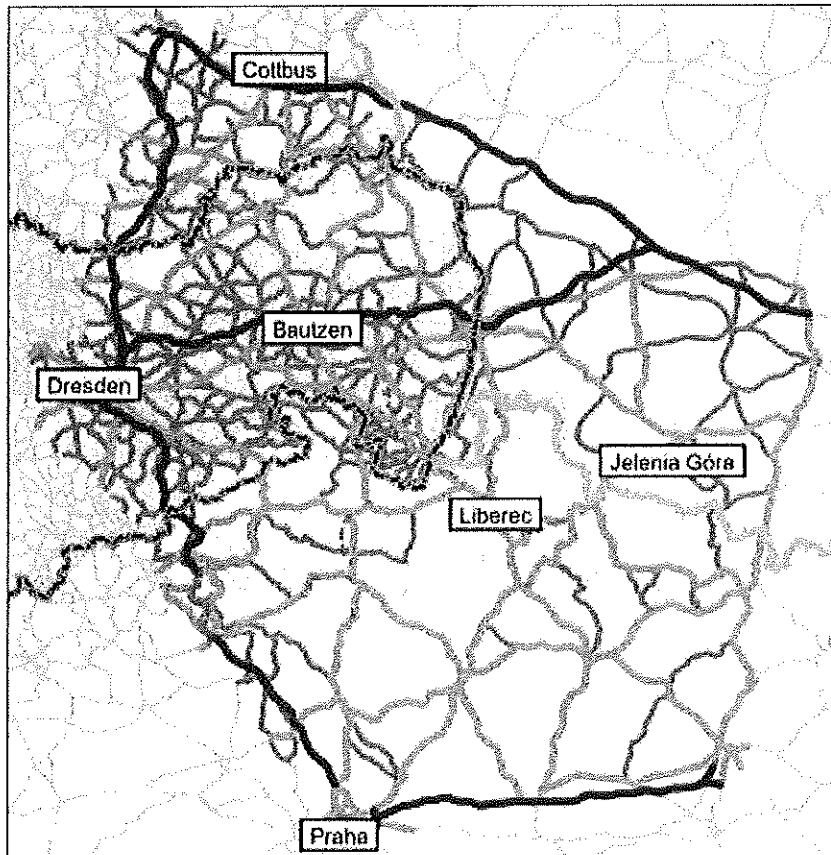
2.3 Untersuchungs- und Planungsraum

In Abbildung 12 ist der Untersuchungsraum im Straßennetzmodell der Landesverkehrsprognose dargestellt. Das Straßennetz für die Prognose umfasst also alle bis 2025 in dem dargestellten Gebiet als realisiert angenommenen Maßnahmen.

Der Planungsraum enthält nach den Angaben in der Verkehrsuntersuchung dagegen nur das Gebiet zwischen B 96, B 178 und der S 128.¹³

¹³ Vgl. PTV AG (30.4.2014): B 178n Verlegung BAB A4 bis BG, 3. BA Teil 3 - Prognose 2025, S. 9

Abbildung 12: Untersuchungsraum der Verkehrsuntersuchung



Quelle: PTV AG (30.4.2014): B 178n Verlegung BAB A4 bis BG, 3. BA Teil 3 - Prognose 2025, S. 9

2.4 Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose

2.4.1 Bedeutung der Landesverkehrsprognose 2025 und Methodik

Zu den Rahmenbedingungen wird in der Verkehrsprognose ausgeführt, dass mit Schreiben des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) vom 05.06.2012 (AZ: PGLVP-3803.40-2), die „Landesverkehrsprognose Sachsen 2025 - Teil Straßenverkehr“ als Rahmenprognose des Freistaates Sachsen für die Erarbeitung von Objektprognosen eingeführt wurde. Dies bedeutet nach Angaben der PTV, dass die Ergebnisse der Landesverkehrsprognose im Rahmen von Fensteruntersuchungen weiter zu differenzieren und zu präzisieren sind.¹⁴

Bezogen auf den Netzzustand für den Prognosehorizont 2025 werden im Straßennetzmodell der LVP SN 2025 alle Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs und des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht der BVWP 2003 sowie alle bis zum

¹⁴ Vgl. PTV AG (30.4.2014): B 178n Verlegung BAB A4 bis BG, 3. BA Teil 3 - Prognose 2025, S. 9

Prognosehorizont 2025 vorgesehenen Maßnahmen im Staatsstraßennetz berücksichtigt. Zur Ermittlung der Verkehrsbelastungen wird ausgeführt:

„Die Verkehrsbelastungen im Straßennetz werden durch Umlegung der Nachfragematrizen für den Pkw- und Lkw-Verkehr auf das Straßennetzmodell ermittelt. Durch das Umlegungsverfahren wird die Wegewahl der Verkehrsteilnehmer simuliert. Dabei werden für den Pkw- und Lkw-Verkehr gesonderte Nachfragesegmente bzw. Verkehrssysteme berücksichtigt. Diese Unterscheidung ermöglicht zum einen eine differenzierte Parametrisierung des Netzmodells für den Pkw- und Lkw-Verkehr und zum anderen die Ausweisung des Anteils der Verkehrsmittel am durchschnittlichen werktäglichen Verkehr.“¹⁵

Diese Angaben zu den Rahmenbedingungen und zur Methodik entsprechen der üblichen Vorgehensweise.

2.4.2 Raumstrukturdaten der Prognose 2025

Hinsichtlich der Entwicklung der Strukturdaten werden in der Verkehrsprognose die in Tabelle 3 dargestellten Angaben zugrunde gelegt.

Tabelle 3: Raumstrukturdaten Prognose 2025 - Landkreis Görlitz

Strukturdaten	Landkreis Görlitz		Veränderung
	2010	2025	
Einwohner	276.921	232.091	-16%
Erwerbstätige	125.541	101.135	-19%
Pkw/1.000 EW	565	675	+20%

Quelle: PTV AG (30.4.2014): B 178n Verlegung BAB A4 bis BG, 3. BA Teil 3 - Prognose 2025, S. 14

Nach der 6. regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung wird im Landkreis Görlitz nun ein etwas langsamerer Rückgang erwartet, sodass die für 2025 erwartete Bevölkerungszahl erst im Jahr 2030 erreicht wird.¹⁶ Dadurch könnte sich das Verkehrsaufkommen tendenziell erhöhen.

Nicht nachvollziehbar ist dagegen die Angabe der Zahl der Erwerbstätigen für 2010. Sie betrug nach den Angaben der amtlichen Statistik 2010 nur 114.300¹⁷.

¹⁵ Vgl. PTV AG (30.4.2014): B 178n Verlegung BAB A4 bis BG, 3. BA Teil 3 - Prognose 2025, S. 12

¹⁶ Vgl. Statistisches Landesamt Sachsen (2015): 6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen 2015 bis 2030. Ausgewählte Ergebnisse für Landkreis Görlitz, S. 12

¹⁷ Vgl. Statistisches Landesamt Sachsen (2015): Erwerbstätige im Freistaat Sachsen, A VI 6 - j/15, S. 24

Fehlerhaft sind auch die Angaben zur PKW-Dichte. Diese beträgt zum 1.1.2016 lediglich 545 PKW/1.000 Einwohner¹⁸ und ist damit fünf Jahre nach dem Analysejahr um 20 PKW/1.000 Einwohner geringer als in der Verkehrsuntersuchung für 2010 angenommen. Der für 2025 angenommene Wert von 675 PKW/1.000 Einwohner in Tab. 4 des PTV-Gutachtens wird auch nicht annähernd erreicht werden. Die PKW-Verfügbarkeit ist damit im Jahr 2025 wesentlich geringer als in der Prognose angenommen. Dadurch wird sich das lokale Verkehrsaufkommen trotz langsamer zurückgehender Bevölkerungszahl verringern.

Da die PTV auf S. 13 der VU selbst angibt.

"Neben den angeführten Strukturdaten fungiert auch der Pkw-Bestand als Input für die Prognose der spezifischen Verkehrsaufkommen und damit des Personenverkehrs"¹⁹

mit diesen Werten des PKW-Bestandes als Input der Verkehrsprognose gerechnet zu haben, kommt es zu einer Überschätzung des Verkehrsaufkommens (vgl. Tab. 4 in der VU).

2.4.3 Aufbereitung des Netz- und Nachfragemodells

Dazu wird in der Verkehrsuntersuchung ausgeführt:

„Für die vorliegende Verkehrsuntersuchung wurde das Netzmodell speziell im Umfeld des Planungsraumes verfeinert. Dazu war es u.a. erforderlich, die Verkehrsbezirke im Planungsraum auf Grundlage der Einwohnerzahlen in eine ausreichende Anzahl von innergemeindlichen Verkehrsbezirken zu unterteilen. Dieses beinhaltet auch die dezentrale Abbildung der singulären Verkehrserzeuger im Planungsgebiet, speziell das Gewerbegebiet Oberseifersdorf, welches sich in unmittelbarer Nähe der B178n befindet.

Die Verkehrsnetzbelastungen wurden ermittelt, indem die erzeugten Verkehrsstrommatrizen mittels eines Routensuch- und Wahlverfahrens auf das Netzmodell umgelegt wurden. Das Routensuch- und Wahlverfahren simuliert dabei das Wegewahlverhalten der Verkehrsteilnehmer, wobei neben dem Zeitfaktor auch die Wegekosten berücksichtigt werden.“²⁰

Nähere Angaben dazu, von welchen Verkehrsmengen ausgegangen wurde, gibt es in der Verkehrsuntersuchung nicht. Eine Verkehrserzeugungsrechnung ist für das

¹⁸ Vgl. https://www.statistik.sachsen.de/download/100_Berichte-H/H_I_2_j16_SN.pdf, S. 8

¹⁹ Vgl. PTV AG (30.4.2014): B 178n Verlegung BAB A4 bis BG, 3. BA Teil 3 - Prognose 2025, S. 13

²⁰ Vgl. PTV AG (30.4.2014): B 178n Verlegung BAB A4 bis BG, 3. BA Teil 3 - Prognose 2025, S. 14, 15

Gewerbegebiet Oberseifersdorf nicht dokumentiert. Ob ein verhaltensbasiertes Verkehrsmodell verwendet wurde oder eine reine MIV-Umlegung durchgeführt wurde, ist der Darstellung nicht zu entnehmen.

2.4.4 Abweichungen von bestehenden Prognosen

Als Ursache für die Abweichungen zur Prognose 2020 wird u.a. darauf hingewiesen, dass das dieser Prognose zugrunde liegende Netzmodell 2020 noch eine wesentlich höhere Anzahl von Maßnahmen enthalten hat. Des Weiteren wird auf die Unterschiede der Netzmodelle von Objektprognosen und Landesprognosen hingewiesen (bspw. Detaillierung des Netzmodells, Berücksichtigung von Gewerbegebieten bei Objektprognosen). Weiter wird als mögliche Ursache für die Abweichungen von der Bedarfsplanprognose 2003 genannt, dass es durch die Unterschätzung des lokalen Verkehrs zu einer Abweichung um etwa 10 % kommen könne.²¹

Umso wichtiger wäre es gewesen eine Verkehrserzeugungsrechnung für das Gewerbegebiet Oberseifersdorf und weitere im Planungsraum wichtige Verkehrserzeuger vorzulegen und auch die Verkehrsverteilung sowie die Verkehrsaufteilung (Modal Split) neu zu rechnen.

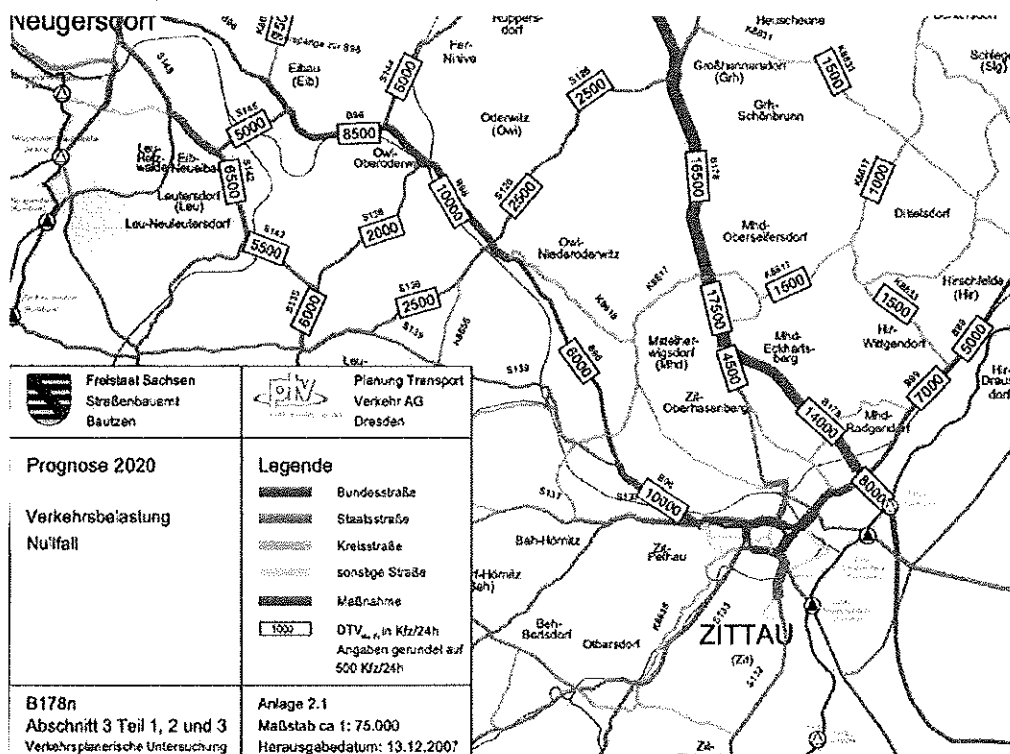
2.5 Prognoseergebnisse 2025

Üblicherweise werden die Prognoseergebnisse im Prognosejahr immer für den Nullfall und den Prognosefall ausgewiesen. Dies geschieht in der vorgelegten Verkehrsuntersuchung nicht.

In der Verkehrsprognose 2020 ist im Nullfall auf der B 178n eine Verkehrsbelastung von 16.500 bis 17.500 Kfz/24h ausgewiesen worden (vgl. Abb. 13).²²

²¹ Vgl. PTV AG (30.4.2014): B 178n Verlegung BAB A4 bis BG, 3. BA Teil 3 - Prognose 2025, S. 15f.

²² Vgl. PTV AG (13.12.2007): B 178n Abschnitt 3, Teil 1, 2 und 3, Anlage 2

Abbildung 13: Prognosebelastungen 2020 im Nullfall in DTVw

Quelle: PTV AG (13.12.2007): B 178n Abschnitt 3, Teil 1, 2 und 3, Ausschnitt aus Anlage 2

Die Verkehrsbelastung im Jahr 2015 von lediglich 8.000 Kfz/24h trotz fast vollständiger Realisierung der B 178n zeigt, welche gravierenden Mängel die Verkehrsuntersuchung der PTV von 2020 aufgewiesen hat.

Die Prognoseergebnisse werden also nur für den Prognosefall im Jahr 2025 ausgewiesen (vgl. Tab. 4). Erkennbar ist, dass die Belastungen auf der B 178n nun um 4.000 Kfz/24h geringer prognostiziert werden als in der Prognose 2020 angegeben. Im Vergleich zur Prognose 2020 geht der Verkehr in der aktuellen Prognose auf der B 178n um -20,5 bis -32,3 % zurück sowie um -33,3 % auf der B 178 alt.

Tabelle 4: Prognosebelastungen 2025

	2020 - DTVw Kfz/24h	2025 - DTVw Kfz/24h	Veränderung in %
B178n - nördlich S128	19.500	15.500	-20,5%
B178n - zwischen S128 und S132	18.000	14.000	-22,2%
B178n - südlich S132	15.500	10.500	-32,3%
B178alt	4.500	3.000	-33,3%
S132	7.000	6.500	-7,1%
S128 - Ri. Niederoderwitz	7.000	6.000	-14,3%

S128 - Ri. Großhennersdorf	2.000	1.500	-25,0%
----------------------------	-------	-------	--------

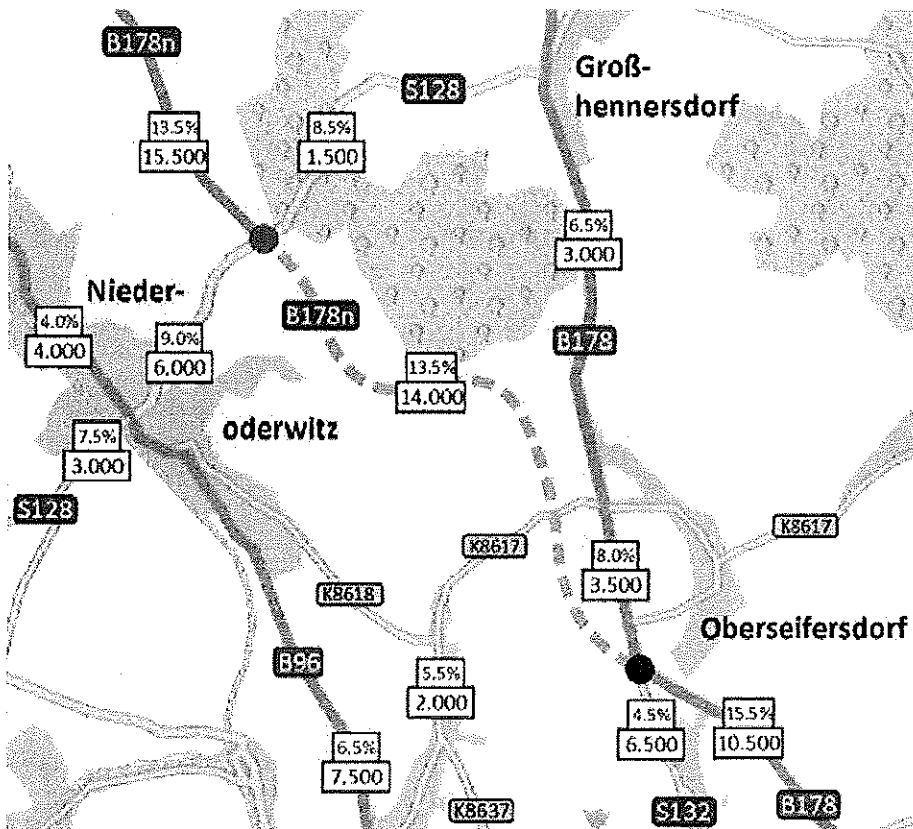
Quelle: PTV AG (30.4.2014): B 178n Verlegung BAB A4 bis BG, 3. BA Teil 3 - Prognose 2025, S. 17, ergänzt um die prozentuale Veränderung.

Aber auch die deutlich geringere prognostizierte Verkehrsbelastung, die auf dem neu zu bauenden Abschnitt 3.3 nun nur noch 14.000 Kfz/24h bei einem SV-Anteil von 13,5 % betragen soll, ist nicht zu erwarten. Denn seit 2010 ist es bis 2015 auf der B 178 alt, obwohl bis auf zwei Abschnitte in diesem Zeitraum alle Abschnitte der B 178n fertiggestellt worden sind (vgl. Abb. 1), zu keiner Verkehrszunahme gekommen (vgl. Tab. 5). Die Verkehrsbelastung beträgt immer noch nur etwa 8.000 Kfz/24h (DTVw). Das bedeutet, dass sich der Verkehr im hier zu betrachtenden Abschnitt, bei dem der Verkehr auf der B 178 neu und alt als Querschnittsbelastung zu addieren sind, innerhalb von nur 10 Jahren mehr als verdoppeln müsste (vgl. Tab. 5).

Tabelle 5: Vergleich Analyse 2010, Bestand 2015 und Prognosebelastung 2025

Bezug	Kfz/24h in DTVw
B 178 alt 2010	8.000
B 178 alt 2015 nach SVZ 2015 umgerechnet in DTVw mit Faktor 1,1	8.030
B 178 2025 alt (3.000 bis 3.500 Kfz/24h), B 178 neu (14.000 Kfz/24h)	17.000 bis 17.500
Zunahme 2015 bis 2025	212,5% bis 218.8%

Quelle: PTV AG (30.4.2014): B 178n Verlegung BAB A4 bis BG, 3. BA Teil 3 - Prognose 2025, S. 7, S. 17, SVZ 2015

Abbildung 14: Prognosebelastungen 2025 in DTVw

Quelle: PTV AG (30.4.2014): B 178n Verlegung BAB A4 bis BG, 3. BA Teil 3 - Prognose 2025, S. 17

Eine solche Verkehrszunahme wäre auch in prosperierenden Wirtschaftsregionen nicht zu erwarten. In einer Region ohne Wachstumsimpulse, wie der Oberlausitz ist sie nicht einmal ansatzweise plausibel.

Sie lässt sich auch nicht durch kleinräumige oder großräumige Verlagerungen erklären. So wird zum Beispiel für die B 96 im Jahr 2025 ein gleichbleibendes Verkehrsaufkommen wie 2010 erwartet (vgl. Abb. 14). Die Zunahme auf dem Abschnitt der B 178n kann also nicht durch Verlagerungen von der B 96 erklärt werden.

Großräumige Verlagerungen von Verkehren beispielsweise von der Achse Prag – Dresden – Berlin auf die Achse Prag – Zittau – Cottbus – Berlin sind wegen der Umwegigkeit der Strecke und der zukünftig auch auf Bundesstraßen anfallenden Mautgebühren nicht zu erwarten.

Der Aussage in der Verkehrsuntersuchung:

„Die in den bisherigen Verkehrsuntersuchungen getroffenen Aussagen zur Verkehrswirksamkeit der B178n, zur raumordnerischen Wirksamkeit und zu den Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz haben dennoch weiterhin Gültigkeit.“²³

ist weder nachvollziehbar noch belastbar.

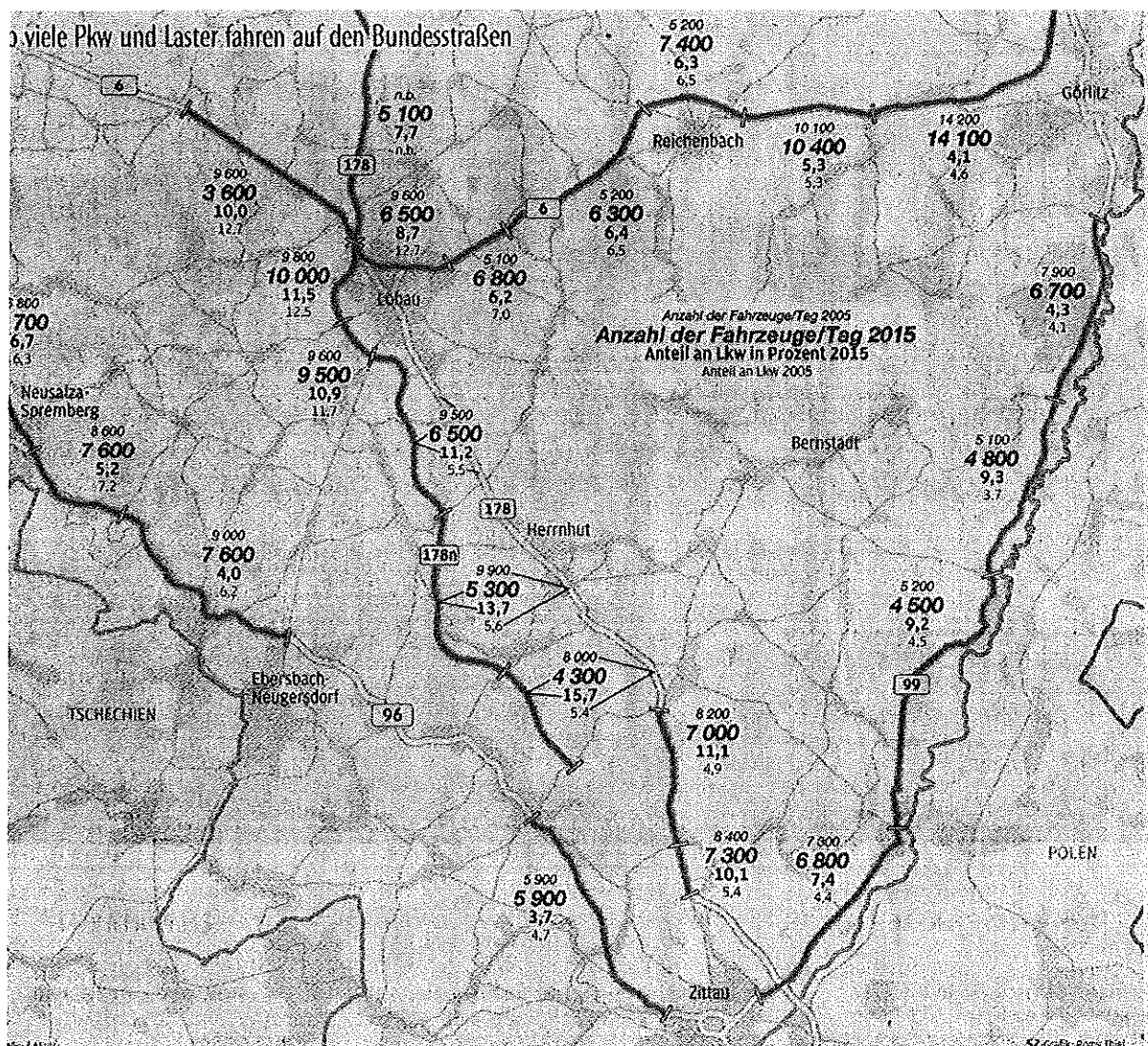
Vergleicht man die Ergebnisse der Landesverkehrsprognose 2025 für die B 178n mit den Ergebnissen der objektspezifischen Verkehrsprognose, so ist erkennbar, dass in der objektspezifischen Verkehrsprognose für die B 178n etwas höhere Verkehrsmengen ausgewiesen werden (14.000 Kfz/24h statt 13.500 Kfz/24h DTVw, vgl. Abb. 15).

Dies bedeutet, dass auch in der Landesverkehrsprognose 2025 viel zu hohe Belastungen ausgewiesen wurden. Dies zeigt auch ein Vergleich der Ergebnisse der SVZ 2015 für alle Abschnitte der B 178n (vgl. Abb. 16). Zu beachten ist, dass in Abbildung 16 nur DTV-Werte dargestellt sind, die ungefähr mit 1,1 multipliziert werden müssen, um die DTVw-Werte zu erhalten.

Es wird deutlich, dass von deutlich geringeren Verkehrsbelastungen auszugehen ist. Es ist zu erwarten, dass auf dem Abschnitt 3.3 der B 178n eine Belastung von über 10.000 Kfz/24h (DTVw) im Jahr 2025 schon eine sehr optimistische Annahme ist.

²³ Vgl. PTV AG (30.4.2014): B 178n Verlegung BAB A4 bis BG, 3. BA Teil 3 - Prognose 2025, S. 18

Abbildung 16: Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 und 2005 DTV



2.6 Folgen der geringen Verkehrsbelastung für die Querschnittsplanung

Nach der RAL kann wie einleitend ausgeführt wurde, bei sehr geringer Verkehrsnachfrage unter dem Gesichtspunkt der Baulastträgerkosten eine niederrangige Entwurfsklasse geplant werden.²⁴ Dies ist hier zu berücksichtigen, denn der in Abbildung 5 angegebene Wert von 12.000 Kfz/24h (DTV), dies entspricht etwa 13.200 Kfz/24h als DTVw, ist auf dem hier relevanten Abschnitt der B 178n auf keinen Fall zu erwarten. Die PTV kommt hier infolge fehlerhafter Strukturdaten (Erwerbstätige, Motorisierung) zu einer Überschätzung des Verkehrsaufkommens.

Als logische Konsequenz sind dann eine Planungsgeschwindigkeit von 100 km/h und ein Querschnitt von 11,5+ zu wählen (vgl. Abb. 6).

²⁴ Vgl. Prof. Dr. Weise (7/2013): Straßenplanung. Neue Richtlinien, Empfehlungen und Tendenzen für die Planung von Verkehrsanlagen, Vortrag beim VSVI-Seminar, Folie 18

3. Zusammenfassung

Betrachtet man die längerfristige Entwicklung an den beiden für den BA 3.3 relevanten Zählstellen der B 178 so ist erkennbar, dass es statt der erwarteten Verkehrszunahme, die in allen Nullfällen der im bisherigen Planungsverlauf vorgelegten Prognosen ausgewiesen wurde, zu einem deutlichen Rückgang des Verkehrsaufkommens gekommen ist.

So ist an der Zählstelle 5054/1108 der Verkehr von **2000 bis 2015** um -1.219 Kfz/24h (-14,8 %) und um -291 Lkw/24h (-27,3 %) zurückgegangen. Auch an der Zählstelle 5054/1107 ist der Verkehr in diesem Zeitraum um -731 Kfz/24h (-9,1 %) und -226 LKW/24h (-23,5 %) rückläufig.

Obwohl bis auf zwei Abschnitte die B 178n inzwischen fertiggestellt ist, ist es im Langzeitvergleich also **zu keiner Verkehrszunahme, sondern zu einem Verkehrsrückgang** gekommen. **Das lässt erkennen, dass die bisherigen Prognosen völlig verfehlt werden.**

In der **Verkehrsprognose 2020** war im Nullfall auf der B 178n eine Verkehrsbelastung von 16.500 bis 17.500 Kfz/24h ausgewiesen worden. Die Verkehrsbelastung im Jahr 2015 von lediglich 8.000 Kfz/24h – trotz fast vollständiger Realisierung der B 178n – zeigt, welche gravierenden Mängel die Verkehrsuntersuchung der PTV von 2007 in der Prognoserechnung für das Jahr 2020 aufgewiesen hat.

Die in der nun vorgelegten Verkehrsprognose 2025 prognostizierte Verkehrsbelastung, die auf dem neu zu bauenden Abschnitt 3.3 14.000 Kfz/24h bei einem SV-Anteil von 13,5 % betragen soll, ist nicht zu erwarten. Denn seit dem Analysejahr 2010 ist es bis 2015 auf der B 178 alt, obwohl bis auf zwei Abschnitte in diesem Zeitraum alle Abschnitte der B 178n fertiggestellt worden sind, zu keiner Verkehrszunahme gekommen. Die Verkehrsbelastung beträgt auch 2015 nur etwa 8.000 Kfz/24h (DTVw).

Das bedeutet, dass sich der Verkehr im hier zu betrachtenden Abschnitt nach den Ergebnissen der Prognose bis 2025, innerhalb von nur 10 Jahren mehr als verdoppeln müsste. Denn für einen Vergleich sind der Verkehr auf der B 178 neu und alt als Querschnittsbelastung zu addieren (B 178 im Prognosejahr 2025 alt (3.000 bis 3.500 Kfz/24h), B 178 neu im Prognosejahr 2025 (14.000 Kfz/24h).

Eine solche Verkehrszunahme wäre auch in prosperierenden Wirtschaftsregionen nicht zu erwarten. In einer schrumpfenden Region, wie der Oberlausitz ist sie nicht einmal ansatzweise plausibel.

Ursache für die Überschätzung der Verkehrsmengen sind u.a. viel zu hohe PKW-Dichten, die weit über den tatsächlichen Werten liegen und Verlagerungswirkungen, die so nicht eintreten, denn sonst wären sie 2015 schon durch ein erhöhtes Aufkommen auf der B 178 feststellbar.

Nach der RAL kann bei sehr geringer Verkehrsnachfrage unter dem Gesichtspunkt der Baulastträgerkosten eine niederrangige Entwurfsklasse geplant werden.²⁵ Dies ist dann zu berücksichtigen, wenn eine Verkehrsbelastung von 12.000 Kfz/24h (DTV) unterschritten wird. Dies entspricht etwa 13.200 Kfz/24h als DTVw auf dem hier relevanten Abschnitt der B 178n.

Es ist davon auszugehen, dass diese Verkehrsbelastung im Jahr 2025 deutlich unterschritten wird. Als Konsequenz sind der Planung deshalb eine Planungsgeschwindigkeit von 100 km/h und ein Querschnitt von 11,5+ zugrunde zu legen.

²⁵ Vgl. Prof. Dr. Weise (7/2013): Straßenplanung. Neue Richtlinien, Empfehlungen und Tendenzen für die Planung von Verkehrsanlagen, Vortrag beim VSVI-Seminar, Folie 18