

Handout

Zusammenfassung Machbarkeitsstudie B 178n, A 4 – A 15

Anlass

Von regionalen Interessenvertretern wurde die Idee für eine nördliche Verlängerung des größtenteils bereits realisierten Projektes „Neubau der B 178n, Verlegung BAB A 4 bis zur Bundesgrenze D/PL und D/CZ“ an die sächsische Staatsregierung herangetragen – mit dem Ziel die regionale Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes Lausitz durch eine verbesserte Anbindung in Richtung Ballungsraum Berlin (bzw. auch Cottbus) mittels Bau einer neuen leistungsfähigen Straßentrasse zu befördern.

Ausgehend davon wurde eine Machbarkeitsstudie beauftragt, die den Neubau einer „B 178n“ beginnend an der BAB A 4 nördlich der AS Weißenberg (in Sachsen) bis zur BAB A 15, AS Roggossen (in Brandenburg) beinhalten sollte.

Planungsansätze der Machbarkeitsstudie B 178n, A 4 – A 15

- Durchgängig anbaufrei d.h. nur freie Strecke
- 2-streifiger Querschnitt mit partiell angeordneten Überholfahrstreifen
- Länge der Bautrecke ca. 72 km (davon ca. 50 km Neubau, ca. 22 km Ausbau vorhandener Straßen)
- Von Boxberg bis Weißwasser Ausbau auf bestehender B 156, um Tagebau Nochten östlich zu umgehen
- 13 teilplangleiche Knotenpunkte und plangleiche Einmündungen zur Verknüpfung mit gleichrangigen und nachgeordneten Straßen (Die Knotenpunkte sind im Zuge der Neubautrecke mit Lichtsignalanlagen auszustatten.)
- Flächenerschließung ist über ein nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz zu gewährleisten d.h. zusätzliche Flächeninanspruchnahme für langsam fahrenden Verkehr

Wirkungen bezüglich Raumordnung

Die Erreichbarkeit der zentralen Orte ist für den Untersuchungsraum im Bereich des Freistaates Sachsen bereits im Bestand erfüllt. Hinsichtlich Kapazität und Leistungsfähigkeit des vorhandenen Bundes- und Staatsstraßennetzes liegen in der betrachteten Region keine Engpässe vor.

Unter dem Gesichtspunkt des teilweise deutlichen Rückgangs der Erwerbstätigen in der Region ist die Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte ein wichtiger Entwicklungsfaktor. Das für die Weiterführung der B 178n bis zur BAB A 15 formulierte Planungsziel, im Rahmen des Infrastrukturkonzeptes für die Lausitz die Standortattraktivität der Region zu erhöhen und damit die Ansiedlung von Unternehmen zu fördern, wird nur in der Nord-Süd-Relation für einen Teilbereich (Weißwasser; Boxberg) erreicht.

Zusammenfassung Machbarkeitsstudie B 178n (A 4 – A 15)

Verkehrliche Wirkungen

Im sächsischen Raum liegt die derzeitige Auslastung der vorhandenen Bundesstraßen B 96, B 156 und B 115 unter dem durchschnittlichen Wert für Belastung von Bundesstraßen außerhalb von Ortslagen, der 2018 bei ca. 7.500 Kfz/24h lag. Es bestehen Reserven bezüglich Kapazität und Leistungsfähigkeit.

Anhang Tabelle zu den Prognostizierten Reisezeiten im Jahr 2030 im Planungsraum

Die Erreichbarkeiten des Mittelzentrums Weißwasser sowie des Industriestandortes Boxberg verbessern sich, da sich durch die anbaufreie Führung der B 178n die Reisezeiten in der Nord-Süd-Relation verkürzen. In den anderen Relationen werden keine signifikanten Verbesserungen erwartet.

Mit dem Neubau der B 178n verringern sich in mehreren Ortslagen (z. B. Weißwasser) durch Verlagerung der Durchgangsverkehre auf die Neubautrasse die Verkehrsbelastungen. Gleichzeitig verlagern sich Verkehre von den vorhandenen leistungsfähigen Bundesstraßen B 156, B 115 und B 97 auf die B 178n. Eine signifikante Verlagerung überregionaler Verkehre auf die B 178n südlich der BAB A 4 konnte nicht ermittelt werden.

Weiterhin war festzustellen, dass nördlich von Weißwasser die Auslastung der B 178n deutlich abnehmen würde. Dies ist vor allem dadurch begründet, dass nördlich von Weißwasser bereits eine Bundesstraße (B 115) und eine Staatsstraße (L 48) in Richtung BAB A 15 führen.

Für Verkehre aus Richtung Bad Muskau und Polen würden die vorhandenen Verbindungen auch nach Realisierung der B 178n die bevorzugten Routen bleiben.

Umweltverträglichkeit

Gesamtflächeninanspruchnahme Verkehrsanlage	270 ha
Versiegelung	92 ha
Überbauung	178 ha

Aus umweltfachlicher Sicht weist die für die Machbarkeitsstudie entwickelte Variante der B 178n eine Trassenführung mit einer geringstmöglichen Betroffenheit für die aufgeführten Schutzgebiete, insbesondere Natura-2000-Gebiete auf. Dabei wurden in Abhängigkeit der verkehrs- und straßenplanerischen Machbarkeit Schutzgebietsquerungen mit den geringsten Trassenlängen entwickelt.

Ein Teil der geplanten B 178n ist auf bereits bestehenden Straßenabschnitten als Ausbau vorgesehen. Die mit ca. 72 km Länge geplante B 178n umfasst Ausbauabschnitte in einer Gesamtlänge von ca. 22 km und einen Straßenneubau auf ca. 50 km Länge.

Trotz der o. g. Eingriffsminimierung verdeutlicht die Machbarkeitsstudie im Bereich der geplanten Trassenführung eine sehr hohe Dichte zu querender Natura-2000-Gebiete, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete einschließlich des Biosphärenreservats (UNESCO) „Oberlausitzer Heide- und Teichlandschaft“.

Zusammenfassung Machbarkeitsstudie B 178n (A 4 – A 15)

Hervorzuheben ist die Querung der nahezu deckungsgleichen FFH- und SPA-Gebiete „Oberlausitzer Heide- und Teichlandschaft“ (DE 4552-302 und DE 4552-451). Diese Schutzgebiete zeichnen sich durch eine besonders große Anzahl geschützter Lebensraumtypen und Arten aus, welche aufgrund der bisherigen Unzerschnittenheit des Gebietes hohe Entwicklungspotenziale aufweisen. Als Stellvertreter-Tierarten, welche die Qualität der Gebiete unterstreichen, sind die bedeutenden Vorkommen von Fischadler, Seeadler und Wolf (streng geschützte Arten) zu nennen.

Im weiteren Verlauf der geplanten Trasse entsteht ebenfalls eine sehr hohe Betroffenheit für die nahezu deckungsgleichen FFH- und SPA-Gebiete „Truppenübungsplatz Oberlausitz“ (FFH DE 4552-301) und „Muskauer und Neustädter Heide“ (SPA DE 4552-452). Gemäß den Gebietsinformationen bzw. ausgewiesenen Erhaltungszielen handelt sich bei diesen Gebieten um eines der bedeutendsten Brutgebiete im Freistaat Sachsen sowie bedeutende Habitatgebiete u. a. für den Wolf.

Basierend auf den vorliegenden Unterlagen sind die mit der Umsetzung des Vorhabens verbundenen Umweltrisiken als sehr hoch einzuschätzen.

Wirtschaftlichkeit

Im Rahmen einer Grobkostenschätzung wurden für die untersuchte Variante der B 178n Gesamtkosten in Höhe von ca. 410 Mio. € ermittelt. Die verwendeten Kostenansätze stellen für das rd. 72 km lange Straßenbauvorhaben die untere Grenze dar.

Das ermittelte Nutzen/Kosten – Verhältnis (NKV) liegt deutlich unter $\frac{1}{4}$ bzw. 0,25. Nach den bisher üblichen Regelungen im Bundesfernstraßenbau würde eine Bauwürdigkeit nur anerkannt werden, wenn der Nutzen die Kosten überstiege, d. h. $NKV > 1$.

ERGEBNIS

In der Gesamtschau der Belange Raumordnung, Verkehr, Umwelt und Wirtschaftlichkeit besteht für die Verlängerung der B 178n in nördlicher Richtung keine Planrechtfertigung. Die mit dem Vorhaben erzielbaren Verbesserungen der Erreichbarkeit rechtfertigen nicht die erheblichen Eingriffe in Umwelt, Raumordnung sowie die hierfür erforderlichen Investitionen von über 400 Mio. €.

Es wird vorgeschlagen, die Möglichkeiten zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten auf den vorhandenen Bundesstraßen B 97, B 115 und B 156 durch Aus- und Umbaumaßnahmen zu prüfen. Eine geeignete Variante stellt die Anordnung von Überholfahrstreifen dar.

Weiterhin sollten die Vorhaben des Bedarfsplanes (B 115 OU Krauschwitz, B 156 OU Malchwitz/Niedergurig) mit hoher Priorität vorangetrieben werden. Punktuelle Ausbaumaßnahmen bzw. Verlegungen wie der B 115 im Bereich Kodersdorf können ebenfalls die Erreichbarkeit verbessern. Mit der vom Landkreis verfolgten Planung zum 2. Bauabschnitt der Spreestraße wird die Verbindungsqualität zwischen den Industriestandorten Boxberg und Schwarze Pumpe spürbar verbessert. Weitere Reisezeitgewinne könnten durch eine südwestlich verlaufende Spange zwischen S 130 und Spreetalstraße erreicht werden.

Anhang Zusammenfassung Machbarkeitsstudie B 178n (A 4 – A 15)

Prognostizierte Reisezeiten im Jahr 2030 im Planungsraum

Nullfall = Routen über bestehendes Straßennetz, 2. BA der Spreestraße realisiert
Planfall = „B 178N“ BAB 4, AS Weißenberg - BAB 15, AS Roggossen realisiert

Relation	Reisezeiten in Minuten		
	Nullfall	Planfall	Verringerung
GÜG Zittau Nord - Cottbus	101	85	16
Weißenberg - Cottbus	76	60	16
Weißwasser - Zittau	75	61	14
Weißwasser - Löbau	52	39	13
Boxberg - Löbau	39	28	11
Zittau - Schwarze Pumpe	80	71	9
Boxberg - GÜG Ludwigsdorf	39	31	8
Weißwasser - Cottbus	39	31	8
Weißwasser - Bautzen	46	41	5
GÜG <u>Leknica</u> - Bautzen Ost	45	40	5
Weißwasser - Görlitz	50	46	4
Boxberg - AS Bautzen Ost	28	24	4
Weißwasser - Spremberg	22	20	2
Weißwasser - Schwarze Pumpe	26	25	1