



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordneter Christoph Erdmenger (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dimensionierung der B 184 zwischen Dessau und Roßlau

Kleine Anfrage - **KA 6/7483**

Vorbemerkung des Fragestellenden:

Die B 184 zwischen Dessau und Roßlau wurde in den letzten Jahren erneuert und dabei von einem zweistreifigen Querschnitt auf einen vierstreifigen Querschnitt ausgebaut. Laut „Richtlinie für die Anlage von Straßen - Querschnitt (RAS-Q)“ ist ein zweistreifiger Querschnitt für Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 20.000 Fahrzeugen ausreichend. Die jüngste Verkehrszählung durch das Land Sachsen-Anhalt hat einen Rückgang der Verkehrsstärke von über 19.000 Fahrzeugen im Jahr 2005 auf ca. 16.500 Fahrzeuge im Jahr 2010 ergeben. In dieser Zählung wurde ein Radverkehrsaufkommen von 693 Fahrrädern im Durchschnitt und in der Urlaubszeit sogar über 1.200 Fahrrädern pro Tag festgestellt.

Zurzeit plant die Stadt Dessau an der B 185 den Ersatzneubau der Muldequerung. Dabei ist ein vierstreifiger Querschnitt vorgesehen. Parallel zur B 185 befindet sich die B 6n zwischen der A 14 und der A 9 im Bau bzw. in fortgeschrittenem Planungsstadium bei gesicherter Finanzierung durch den Investitionsrahmenplan des Bundes.

Bitte zur besseren Vergleichbarkeit der Verkehrsstärken die DTV für Montag bis Sonntag verwenden.

Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

- 1. Welche Prognosen der DTV lagen der Planung des Ausbaus der B 184 zugrunde? Bitte unter Angabe des Prognosezeitraums bzw. -jahres differenzieren nach Planungsstufen.**

Mit der Erarbeitung der Vorplanung für die B 184 im Jahr 1999 war auf der Grundlage der Straßenverkehrszählungen 1993 und 1995 und basierend auf den damaligen Prognosefaktoren für die B 184 zwischen Dessau und Roßlau eine Nullfall Minimalprognose von 30.500 DTV/24h und eine Maximalprognose

von 35.100 DTV/24h für den Prognosezeitraum 2010 ermittelt worden. Diese Prognosewerte bildeten die Grundlage der Planung bis zur Erarbeitung des RE-Entwurfs (Vorentwurf nach den Richtlinien für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen im Straßenbau) sowie der ersten Lesefassung der Planfeststellungsunterlagen 2004.

2004 erfolgte insbesondere wegen des in 2003 neu aufgestellten Bundesverkehrswegeplans (BVWP) und in 2002 erfolgter Zählungen eine Fortschreibung der Verkehrsprognose auf den Prognosehorizont 2015. Danach betrug die Verkehrsprognose 25.000 KFZ/24h.

2. Ist es zutreffend, dass die Prognose zwischen der 1. Offenlegung der Unterlagen im Planfeststellungsverfahren und der 2. Offenlegung um 10.000 Fahrzeuge/Tag gesenkt wurde? Welche Gründe führten zu dieser Senkung und wurde die Nutzen-Kosten-Analyse für das Ausbauvorhaben entsprechend angepasst?

Wenn man den Maximalprognosewert der ersten Lesefassung Planfeststellungsunterlagen (35.100 KFZ/24h) und den nach den Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) ermittelten Prognosewert von 25.000 KFZ/24h betrachtet, besteht hier ein Unterschied von ca. 10.000 KFZ/24h.

Verfahrensrechtlich waren die ursprünglichen höheren Prognosewerte Gegenstand eines bereits im Jahr 2003 eingeleiteten Baurechtsverfahrens mit „vereinfachten“ Unterlagen. Ziel war dabei die kurzfristige bauliche Umsetzung für zwei durch das Hochwasser stark geschädigte Brücken. Diese Vorwegnahme einzelner Bauwerke war verfahrensseitig nicht möglich, so dass in Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde der Antrag zurückgezogen wurde. 2004 wurde für den Gesamtabschnitt mit aktualisierter Prognose das Planfeststellungsverfahren neu eingeleitet.

Die Prognosewerte für das Jahr 2010 basieren auf den im Rahmen der Aufstellung des BVWP 1992 festgelegten Bundesverkehrsprognosewerten. Im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2003 erfolgte eine Fortschreibung der Bundesverkehrsprognose. Auf Grundlage dieser aktualisierten Vorgaben wurde eine vorhabensbezogene Verkehrsprognose für das Jahr 2015 erstellt.

Die Aufnahme des Vorhabens in den BVWP 2003 erfolgte auf Basis aktueller Bewertungsgrundlagen, zu denen u. a. neben einer überarbeiteten Verkehrsprognose auch eine angepasste Nutzen-Kosten-Analyse zählt.

3. Wie erklärt die Landesregierung Abweichungen der Prognose zu den in den Jahren 2005 und 2010 festgestellten Verkehrsbelastungen? Wie erklärt sie die niedrige Zahl im Jahr 2010 vor dem Hintergrund, dass Ausweichverkehre über die B 185 und die A 9 in Form von zusätzlichem Verkehr im Jahr 2010 gegenüber 2005 nur im Umfang von ca. 1.350 zusätzlichen Fahrzeugen an der Zählstelle 4139 2087 gemessen wurden?

Der Zeithorizont der Verkehrsprognose 2015 ist noch nicht erreicht und kann durch in den Jahren 2005 und 2010 erfolgte Verkehrszählungen nicht vorweg-

genommen werden. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die für 2015 prognostizierten Verkehrsbelastungen gegenwärtig noch nicht erreicht sind.

Die in der Frage angesprochenen Verkehrsstärken (DTV) sind den Verkehrsmengenkarten der jeweiligen Jahre entnommen und in der folgenden Übersicht dargestellt:

Zählstellen-Nr.	Streckenabschnitt	Verkehrsstärke 2005	Verkehrsstärke 2010
		[Kfz/24 Stunden]	[Kfz/24 Stunden]
4139 2084	B 184 zwischen Dessau und Roßlau	19.452	16.427
4139 2087	B 185 Dessau Richtung BAB A 9	14.474	15.711

Die für die Zählstelle 4139 2084 für 2010 ausgewiesene Verkehrsstärke ist durch im Zählzeitraum erfolgte Bauarbeiten beeinflusst.

Verkehrsverlagerungen infolge von Bauarbeiten auf der B 184 können nicht ausschließlich der B 185 zugeordnet werden. Es ist davon auszugehen, dass eine Verteilung im Straßennetz erfolgte. Belastbare Verkehrszählungen dazu liegen nicht vor.

4. Wie hoch waren die Kosten des Ausbaus der B 184 zwischen Dessau und Roßlau? Welche Anteile davon sind auf welche Brückenbauwerke, welche auf die kreuzungsfreie Anbindung welcher Nebenstraßen entfallen?

Die Maßnahme der B 184 zwischen Dessau und Roßlau - 1. Planungsabschnitt, nördlich der Peisker Brücke bis südliches Widerlager der Elbebrücke, wurde aufgrund des Umfangs in mehreren Vergabepaketen (Bauabschnitten) ausgeschrieben und realisiert.

Eine weitere Aufschlüsselung der Kosten ist in den Vergabepaketen (VP) nicht vorgenommen worden. Detailliertere Angaben zu den Kosten sind nur nach entsprechenden Mengen- und Preisaufsplittungen unter unvertretbar hohem zeitlichem und personellem Aufwand möglich.

Vergabepaket	Kosten	Bestandteile
VP1	3.249.272,29 €	Westseite (West): Bauwerk (BW) 25, 26, Stützwand BW 25, Streckenbau: südliches Widerlager (WL) BW 25 bis südliches WL Elbebrücke Ostseite (Ost): nördliches WL BW 26 bis südliches WL Elbebrücke

VP2.1	3.505.466,25 €	West: BW 23+24, nördliche Stützwand BW 24
VP 2.2	4.638.988,61 €	West: BW 20a, 21, 22, Stützwand BW 20a Streckenbau: nördlich Peisker bis südlich WL BW 25 einschließlich Anbindung der Wirtschaftswege (WW)
VP 3.2	2.720.705,47 €	Ost: BW 25 + 26, trassennahe landschaftsplanerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Ost und Rest West, Streckenbau: südlich WL BW 25 bis nördlich WL BW 26 einschließlich Anbindung der WW
VP 4.1	4.208.274,09 €	Ost: BW 23 + 24, Abbruch: BW 23 + 24 und alte Deichstraße
VP 4.2	4.485.812,49 €	Ost: BW 20a, 21, 22 Streckenbau: Peisker Brücke bis südlich WL BW 25 einschließlich Anbindung der WW, trassennahe landschaftsplanerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Summe		22.808.519,20 €

5. Hätte für eine Verkehrsbelegung, wie sie an der B 184 im Jahr 2010 gemessen wurde, auch ein zweistreifiger Querschnitt ausgereicht? Wenn nein, warum nicht?

Für die Festlegung des Querschnittes ist neben der im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen benannten Vierstreifigkeit die errechnete Verkehrsprognose maßgebend, hier die vorgenannte Prognose für das Jahr 2015 mit einem DTV von 25.000 KFZ/24h.

Nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen - Teil: Querschnitt (RAS-Q) kann für diese Verkehrsbelegung weder ein Regelquerschnitt RQ 10,5 (zweistreifiger Querschnitt) noch ein RQ 15,5 (dreistreifiger Querschnitt), sondern lediglich ein vierstreifiger Querschnitt (hier: RQ 20) zur Anwendung kommen.

6. An der B 184 wurde ein kombinierter Rad- und Gehweg zur Benutzung in zwei Richtungen erstellt. Durch wie viele Kreuzungsbereiche ist dieser Weg auf welcher Streckenlänge unterbrochen? Entspricht der Weg nach Auffassung der Landesregierung den Erfordernissen an die Anordnung der Benutzungspflicht der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) aus dem Jahr 2009? In welcher Breite ist der Weg ausgeführt? Bitte die Ermittlung der dargestellten Breite differenzieren nach Breite des Weges und Hinzurechnung von Sicherheitsstreifen sowie ggf. nach Abschnitten differenzieren.

Im betrachteten Abschnitt der B 184 sind geh-/radwegseitig drei Wirtschaftswege mittels Einmündung an die B 184 angebunden, wobei der gemeinsame Geh-/Radweg nicht unterbrochen, sondern durch entsprechende Markierung

über die jeweilige Einmündung geführt wird. Die Streckenlänge des Abschnitts beträgt 2.140 m.

Der gemeinsame Geh-/Radweg entspricht mit seiner befestigten Mindestbreite von 2,25 m den Vorgaben der VwV-StVO 2009. Die befestigte Breite von 2,25 m ist im betrachteten Bereich immer gegeben. Der seitliche Abstand zu Leit- und Schutzeinrichtungen variiert und ist bis zu 0,90 m breit.

- 7. Die Verkehrsführung für den Radverkehr auf der Brücke über die Elbe an der B 184 erfolgt über einen Radverkehrsstreifen auf der Straße sowie einen kombinierten Geh- und Radweg auf der gleichen Straßenseite für den Radverkehr der Gegenrichtung. Inwieweit entsprechen diese Wege der VwV-StVO? Plant die Landesregierung eine Neuregelung der Verkehrsführung auf dieser Brücke (Tempolimit, bauliche Maßnahmen, Anlage von Radstreifen)?**

Die bereits vor dem Um- und Ausbau der B 184 bestehende Verkehrsführung auf der Elbebrücke für Radfahrer in und aus Richtung Roßlau stellt eine mit der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei abgestimmte Sonderlösung unter Berücksichtigung der örtlichen baulichen und verkehrlichen Verhältnisse dar.

Radfahrer aus Richtung Roßlau nutzen den mittels Bord abgetrennten 1,70 m breiten Radweg auf der östlichen Brückenkappe. Radfahrer in Richtung Roßlau nutzen einen mittels Breitstrich östlich von der Fahrbahn abgeteilten 1,20 m breiten Radfahrstreifen.

Gemäß VwV-StVO (und auch „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RAST 06) sollen Radfahrstreifen eine nutzbare Breite von 1,60 m (ohne Breitstrich) ausweisen. Die Mindestbreite laut VwV-StVO beträgt 1,25 m. Ergänzend regelt die RAST 06, dass die nutzbare Mindestbreite von 1,00 m frei von Entwässerungsrinnen und Straßenabläufen sein muss. Mit einer Radfahrstreifenbreite von 1,20 m (Abstand Bord bis Breitstrich) ist dies der Fall.

Eine grundsätzliche Neuregelung der Verkehrsführung für Radfahrer ist nicht sinnvoll und auch nicht erforderlich, da mit der vorliegenden Lösung die sichere Querung der Radfahrer am innerörtlichen signalisierten Knoten B 184 / B 187 / Südstraße gewährleistet ist.

Die Ortstafel für den Ortsteil Roßlau befindet sich aus Richtung Dessau kommend vor der Elbebrücke, so dass 50 km/h Maximalgeschwindigkeit vorgegeben sind. Eine weitere Geschwindigkeitsbeschränkung ist nicht vorgesehen. Unfälle mit Radfahrerbeteiligung lagen in den Jahren 2010 und 2011 nicht vor.

- 8. Welche Verkehrsprognosen liegen den Entwürfen im Planfeststellungsverfahren zum dreistreifigen Neubau der B 6n zwischen Köthen und der A 9 zugrunde? Welche Differenz zwischen Null- und Planfall errechnen die Prognosen für die B 185 in Richtung Dessau und der B 183 in Richtung Zörbig?**

Die Verkehrsprognose wurde neben der Analyse (2004) für das Jahr 2015 und im Rahmen der Entwurfsaufstellung in einer Fortschreibung für das Jahr 2020

erstellt. Die Prognose umfasste den Planungsraum zwischen Köthen und der A 9. Die max. Prognosebelegung für das Jahr 2015 wurde mit 19.000 Kfz/24h ermittelt und die max. Prognosebelegung für das Jahr 2020 mit 17.800 Kfz/24h.

Die Prognose der Fortschreibung ergab eine Verkehrsbelastung der B 185 nordöstlich Köthen von 8.100 Kfz/24h. Dies entspricht einer Differenzbelastung von minus 2.300 Kfz/24h gegenüber dem Prognosenullfall.

Die Verkehrsbelastung der B 183 südlich Köthen für das Jahr 2020 beträgt 7.100 Kfz/24h. Dies entspricht einer Reduzierung des DTV um 6.400 Kfz/24h gegenüber dem Prognosenullfall.

Aufgrund des Sachzusammenhanges werden die Fragen 9 und 10 gemeinsam beantwortet.

- 9. Welche Verkehrszählungen liegen der Landesregierung aus den Jahren 2009, 2010 oder 2011 zur B 185 Muldequerung vor? Welche Verkehrsstärke (DTV) ergibt sich daraus?**
- 10. Welche Verkehrsstärke (DTV) prognostiziert die Stadt Dessau-Roßlau für die Jahre 2015 und 2025 auf der B 185 Muldequerung? Berücksichtigen diese Prognosen die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt-Dessau-Roßlau und den Neubau der B 6n?**

Zu diesen Tz. wurde die Stadt Dessau-Roßlau um Stellungnahme gebeten, welche nachfolgend wiedergegeben ist.

Die Verkehrsdatenlage der Stadt Dessau-Roßlau umfasst für die Jahre 2009 und 2010 Verkehrsbelastungen für die Einmündung B185/Friederikenplatz. Aus den Verkehrsdaten für diese Einmündung ergeben sich folgende Verkehrsbelastungen für den Straßenquerschnitt der Muldebrücke (BW 11):

- 33.352 Kfz/ 24h am 17.03.2009
- 36.864 Kfz/ 24h am 05.05.2009
- 33.924 Kfz/ 24h am 09.06.2009
- 33.990 Kfz/ 24h am 02.11.2010

Auf der Grundlage einer Verkehrsdatenerfassung (manuelle Verkehrszählung) aus dem Jahr 2008 und der im Verkehrsentwicklungsplan bis 2015 prognostizierten Verkehrsentwicklung geht das Tiefbauamt für den Prognosehorizont 2015 von einem DTVw (werktags) von ca. 29.000 Kfz/24h aus. Durch die geplante Straßennetzergänzung 2. Muldebrücke/Ringschluss Nord würde eine Verkehrsentlastung für das BW 11 eintreten. Für diesen Planfall wird gemäß der Prognose 2015 des Verkehrsentwicklungsplans von einem DTVw in Höhe von ca. 22.000 Kfz/24h ausgegangen.

Der Neubau der B 6n ist nicht Bestandteil des Verkehrsmodells der Stadt Dessau-Roßlau. Der im Verkehrsentwicklungsplan Dessau verankerte Untersuchungsraum umfasst die Grenzen der früheren Stadt Dessau. Der diesen Untersuchungsraum beeinflussende Durchgangs-, Quell- und Zielverkehr wurde mittels Fahrzeugkennzeichenmethode 2003 erfasst und in das Verkehrsmodell

integriert. Diese Verkehrserhebung weist einen echten Durchgangsverkehr von 1.026 Kfz/24h auf der Ost-West-Achse der B185 aus. Dies verdeutlicht, dass die zu erwartenden Verkehrswirkungen der künftigen B 6n auf die Verkehrsentwicklung auf dem BW 11 eine vernachlässigbare Größenordnung aufweist.

Das Tiefbauamt geht von einer Stagnation der Verkehrsentwicklung von 2015 bis 2025 aus. Grundlage dieser Annahme ist die seit Mitte des Jahres 2008 vom Bund vorgelegte Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung 2004 bis 2025. Die Ergebnisse für die Verflechtungsprognose 2025 stellen sich für das Land Sachsen-Anhalt mit den folgenden Veränderungsfaktoren 2015 bis 2025 im motorisierten Personenverkehr und Güterverkehr Straße dar.

Veränderungsfaktor 2015 bis 2025	
Motorisierter Personenverkehr	Güterverkehr
-3,0 %	+2,0 %

Somit ist festzustellen, dass der motorisierte Personenverkehr um ca. 0,3 % pro Jahr rückläufig ist, der Güterverkehr Straße steigt dagegen pro Jahr um ca. 0,2 % an. Die Prognosewerte 2015 können infolge der gegenläufig prognostizierten Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs den Prognosewerten 2025 gleichgesetzt werden, da hier von einer Stagnation der verkehrlichen Entwicklung gesprochen werden kann.

11. Hat die Stadt Dessau-Roßlau eine Förderung des Ersatzneubaus der Muldequerung mit Landesmitteln beantragt oder ist dies beabsichtigt? Bitte Förderprogramm, Förderquote, Verfahrensstand und Gesamtkosten des Vorhabens angeben.

Die Stadt Dessau-Roßlau hat am 30. November 2011 einen Antrag auf Bewilligung einer Zuwendung für das Vorhaben Ersatzneubau der Muldebrücke (BW11) im Zuge der B 185 in Dessau-Roßlau gemäß § 3 Abs. 1 EntflechtG i. V. mit den VV-EntflechtG/Verkehr sowie aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gestellt. Das Vorhaben wurde mit Erlass des MLV vom 12. April 2012 in die Liste der im Land Sachsen-Anhalt in der EU-Strukturfondsperiode EFRE 2007 - 2013 geförderten Projekte aufgenommen.

Die (voraussichtliche) Finanzierung stellt sich wie folgt dar (alle Angaben gerundet):

Gesamtausgaben	14.173.000 €
zuwendungsfähige Ausgaben zu 100 %:	13.200.000 €
Zuwendung aus EFRE-Mitteln 53,336 %:	7.040.000 €
Zuwendung gem. EntflechtG 26,664 %:	3.520.000 €
Damit ergibt sich ein	
Zuwendungsbetrag zu 80 % in Höhe von	10.560.000 €,
die Eigenmittel zu 20 % betragen	2.640.000 €.

Die Finanzierung des städtischen Anteils kann nach derzeitigem Kenntnisstand als gesichert angesehen werden (Ergebnis der Prüfung durch die Kommunal-aufsichtsbehörde [LVwA] zum Fördermittelantrag vom 8. Dezember 2011). Das laufende Planfeststellungsverfahren steht unmittelbar vor dem Abschluss. Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist abgeschlossen. Die Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses findet vom 18. Juni - 2. Juli 2012 statt. Sofern innerhalb eines Monats nach Auslegungsende keine Klage erhoben wird, hat der Beschluss Bestandskraft.

Danach ist geplant, bauvorbereitende Maßnahmen wie Beweissicherung und SIGEKO, Fällarbeiten und Verlegung von Medienleitungen auszuschreiben und zu realisieren. Die EU-weite Ausschreibung für die Hauptleistungen Straßen- und Brückenbau ist ebenfalls noch im Jahr 2012 geplant, die Auftragserteilung für Anfang Januar 2013. Es wird mit einer Bauzeit von ca. zwei Jahren gerechnet.

12. Welche Radwege und welche Gehwege sind entlang der B 185 Muldequerung vorgesehen? Entsprechen diese den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010, insbesondere in Hinblick auf die Breite? Entsprechen sie der VwV-StVO 2009? Wenn nein, welche Gründe sprechen für eine Abweichung?

Die Planfeststellungsunterlagen für den Ersatzneubau der Muldebrücke im Zuge der B 185 in Dessau-Roßlau (BW 11) sind im Internet auf der Seite des Landesverwaltungsamtes komplett einzusehen. Hier sind in den Lageplänen die Lage und die Breiten der Geh- und Radwege, die im Zusammenhang mit der Baumaßnahme hergestellt werden, dargestellt. Straßenbegleitende Radwege sind gem. RAST 06 und ERA 2010 als zweistreifige Einrichtungsradwege mit einer Mindestbreite von 1,60 m sowie als Zweirichtungsradwege mit einer Breite von 2,50 m vorgesehen. Zur Fahrbahn sind Sicherheitsstreifen von 0,75 m angeordnet. Die Anordnungen von zweistreifigen Einrichtungsradwegen und Zweirichtungsradwegen bedingen sich durch die erkennbaren Verkehrsbeziehungen und notwendigen Verknüpfungen aus dem Bestandsumfeld. An notwendigen Fahrbahnüberquerungen sind Verkehrsinseln mit einer Aufstelllänge für Radfahrer von 2,94 m bis über 3 m vorgesehen.