

LANDESAMT FÜR STRASSENBAU UND VERKEHR
NIEDERLASSUNG MEIßEN Postfach 20 02 14 | 01657 Meißen

##2023/165662##
Stadtentwicklung Pirna <Stadtentwick-
lung@pirna.de>

per E-Mail: stadtentwicklung@pirna.de

Ihr/e Ansprechpartner/-in

Durchwahl

Telefon

Telefax

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom
25. Juli 2023

Geschäftszeichen
(bitte bei Antwort angeben)
3.11-4045/1107/159-
2023/165662

Meißen,
21. September 2023

Entwurf des Bebauungsplanes 1.1 „Technologiepark Feistenberg“ und Vorentwurf der Verkehrsanlagen B-Plan "Industriepark Oberelbe"

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Planentwurf des Bebauungsplanes Nr. 1.1 (Stand 02.05.2023) und zum
Vorentwurf der zugehörigen Verkehrsanlagen nimmt unsere Behörde wie folgt
Stellung:

Die in unserer Stellungnahme vom 12. August 2020 aufgeführten Forderun-
gen und Hinweise zum Vorentwurf des Rahmen-Bebauungsplans Nr. 1 „In-
dustriepark Oberelbe“ haben für die Flächen des Teil-Bebauungsplanes
grundsätzlich weiterhin Gültigkeit.

Die Baugrenzen des Bebauungsplanes sind deshalb, wie in unserer vorge-
nannten Stellungnahme gefordert, auf einen Abstand von 40 m zu den Fahr-
bahnrandern der Hauptfahrbahn und den Rampenfahrbahnen der B 172A zu-
rückzusetzen. Der Abstand für Nebenanlagen, die keine hochbaulichen Anla-
gen darstellen, private Verkehrsflächen, Stellplätze usw. muss mindestens 20
m von den Fahrbahnrandern der B 172A betragen. Werbeanlagen sind nur
innerhalb der Baugrenzen zulässig.

Die äußere Erschließung des Plangebietes des B-Planes 1.1 soll über einen
neuen Knotenpunkt durch Verknüpfung der Bundesstraße 172A mit der Kreis-
straße 8771 erfolgen.

Für die Errichtung der neuen Anschlussstelle ist die Zustimmung des Bundes-
verkehrsministeriums entsprechend seinem Schreiben vom 14.12.2011 (StB
10/7113.4-1) erforderlich. Die Zentrale des LASuV hat dazu die vom ZV IPO
über die LASuV NL Meißen vorgelegten Antragsunterlagen mit Schreiben vom
27.07.2023 (Gz.: 21-4022/1049/40-2023/38209) mit Prüfbemerkungen an das
SMWA zur Weitergabe an das BMDV übersandt. Die Zustimmung des SMWA/
BMDV steht noch aus.

Im Falle der Zustimmung zum Antrag auf die Errichtung der neuen Anschluss-
stelle sind dem Bund gemäß ARS 9/2025 (AKVS 2014, Anlage 15 Nr. 2) die
Unterlagen des Vorentwurfes nach RE 2012 zur Erteilung des Gesehenver-

Hausanschrift:
Landesamt für
Straßenbau und Verkehr
Niederlassung Meißen
Heinrich-Heine-Straße 23c
01662 Meißen

www.lasuv.sachsen.de

*Der Empfang von elektronisch
signierten und/oder verschlüssel-
ten elektronischen Dokumenten
ist möglich. Informationen zum
Zugang finden Sie unter:
lasuv.sachsen.de/kontakt.html

merks zu übergeben. Die Prüfhinweise bzw. Auflagen aus der vorangegangenen Genehmigung der AS sind bei der Erstellung des Vorentwurfs zu berücksichtigen. Auf die Prüfbemerkungen der LASuV-Zentrale gemäß Schreiben vom 27.07.2023 wird hingewiesen. Die Prüfbemerkungen des Bundes sind mit der noch ausstehenden Entscheidung zur neuen AS zu erwarten.

Alle Kosten für diesen neu herzustellenden Knotenpunkt sind gemäß § 12 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) durch den Zweckverband IPO zu tragen. Dazu gehören auch die Mehrkosten für die Straßenunterhaltung, die der Bundesstraßenverwaltung entstehen. Für den Bau und die Kostentragung ist eine Kreuzungsvereinbarung gemäß Straßenkreuzungsrichtlinien (StraKr) zwischen dem Zweckverband, unserer Behörde und dem Landratsamt Sächsische Schweiz-Osterzgebirge abzuschließen. Wir gehen dabei davon aus, dass bei der geplanten Abstufung der K 8771 südlich des neuen Netzknotens 5049037 an der Kreuzung mit der B 172A ein X-Punkt am Knotenpunkt der Kreisstraße mit den südlichen Rampenfahrbahnen erforderlich wird und sich die Straßenbaulast des Landkreises bis zu diesem X-Punkt erstreckt.

Die Veränderungen im bestehenden Straßennetz, die sich aus der Errichtung der neuen Anschlussstelle ergeben, müssen gesondert, d.h. außerhalb des B-Plan Verfahrens verfügt werden. Zuständig für einen Teil der Widmungen und Umstufungen, welche in der Anlage 03.12.1 Lageplan Widmung/ Umstufung/ Einziehung dargestellt sind, ist das LASuV. Die dazu erforderlichen Abstimmungen sind mit dem LASuV zu führen. Die von den Widmungen und Umstufungen betroffenen Straßenbaulastträger sind im B-Plan Verfahren zu beteiligen. Die Stellungnahmen sind im Beschluss des B-Plans zu berücksichtigen.

Die geplante Grünbrücke/Faunabrücke über die B 172A im westlichen Bereich des Plangebietes wird nach Fertigstellung Bestandteil der Bundesstraße (bitte in der Ablöseberechnung berücksichtigen).

Wir bitten um Zusendung eines Entwurfes der Vereinbarung und der zugehörigen Ermittlung der abzulösenden Unterhaltungsmehrkosten rechtzeitig vor der Ausschreibung der Bauleistungen für die Verkehrsflächen. In der Kreuzungsvereinbarung ist u.a. auch die geplante Ableitung des Oberflächenwassers der Rampenfahrbahnen der B 172A in das Kanalnetz des Zweckverbandes zu regeln.

Bei der Anlage von Baumpflanzungen sind die erforderlichen Mindestabstände zur B 172A entsprechend den Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS) einzuhalten.

Die erforderlichen Sichtfelder an den Knotenpunkten gemäß den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) sind herzustellen und freizuhalten.

Die geplanten neuen Verkehrsanlagen für die Erschließung des Plangebietes sind vor Baubeginn der Bauarbeiten auf dem Plangebiet vollständig herzustellen.

Es sind keine dauerhaften Einzelzufahrten und auch keine temporären Baustellenzufahrten vom Plangebiet direkt zur B 172A zulässig.

Beim Bau des neuen Knotenpunktes mit der B 172A sind die entstehenden Verkehrseintrüchtungen so gering wie möglich zu halten.

Die Stellungnahmen der Autobahn GmbH bezüglich deren Betroffenheit (Anbaurecht, Verkehrsqualität der AS Pirna der A 17, Betroffenheit von Kompensationsflächen) und der DEGES GmbH bezüglich des Neubaus der OU Pirna (3. BA) der B 172 sind separat von Ihnen einzuholen und zu berücksichtigen. Für die prognostizierte Verkehrsqualitätsstufe E am Knotenpunkt West der AS Pirna wäre eine ausdrückliche Zustimmung der Autobahn GmbH (nach Abstimmung mit unserer Behörde als beteiligte Straßenbaubehörde) erforderlich.

Zum Vorentwurf der Verkehrsanlagen nehmen wir wie folgt Stellung:

Lageplan, Anlage 03.05:

Der geplante Knotenpunkt liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zum Knotenpunkt B 172 OU Pirna/ B 172a (linksliegende Trompete). Der effektive Knotenpunktabstand nach RAA Pkt. 6.2.2 von 600 m für eine isolierte Knotenpunktbetrachtung wird unterschritten. Daher beeinflussen sich die Knotenpunkte sowohl hinsichtlich der baulichen und verkehrstechnischen Gestaltung als auch hinsichtlich des Verkehrsablaufs und müssen zu einem komplexen Knotenpunkt zusammengefasst werden. Hierfür sind Verflechtungstreifen vorzusehen.

Für die neue AS „IPO“ ist ausweislich des Lageplans der Verflechtungsbereichstyp V 1 mit einem Verflechtungstreifen geplant. Dieser ist gemäß RAA 2008 allerdings regelmäßig nur dann anzuwenden, wenn der „äußere Randstrom fehlt“ oder nur schwach ausgeprägt ist. Entsprechende Untersuchungen und Nachweise liegen bislang nicht vor. Insofern der „äußere Randstrom“ nicht fehlt, findet das Verfahren für die Bewertung der Verkehrsqualität nach HBS Teil A für den Verflechtungsbereichstyp V 1, keine Anwendung. Es sind alternative Verfahren, z.B. Verkehrsflusssimulationen, einzusetzen (siehe HBS A4.3.2 und A4.6). Aus der Verkehrsflusssimulation kann sich die Notwendigkeit ergeben, in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde eine zulässige Höchstgeschwindigkeit anzuordnen.

Wegweisende Beschilderung, Anlage 03.16.4:

Das in der Anlage dargestellte Konzept für die wegweisende Beschilderung ist zu überprüfen.

Für Fahrzeuge, die von der neuen AS in Richtung Radeberg auf die B 172a einfahren, ist die Vorwegweisung der nachfolgenden AS OU Pirna nicht erkennbar. Die Ziele Radeberg und Pirna-Zentrum werden somit nicht angezeigt.

In der Gegenrichtung, aus Richtung Tetschen/ Bad Schandau kommend, fehlen Ankündigung und Vorwegweiser für den „IPO“. Der Vorwegweiser für den „IPO“ ist an der B 172a vor der Einfahrt aus der Rampe OU Pirna angeordnet und kann daher aus Richtung Tetschen/ Bad Schandau kommend nicht erkannt werden.

Fehlende Ankündigung und Vorwegweisung sind nachteilig hinsichtlich der Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit und es besteht die Gefahr von Falschfahrten und plötzlichen Spurwechseln.

Ergänzende Maßnahmen zur Erhöhung der Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit sind zu untersuchen. Die Markierungen auf der Fahrbahn sind dabei mit einzubeziehen.

Leistungsfähigkeit A 17 AS Pirna, Anlage 04.1.2:

Der plangleiche Teilknoten der AS Rampe Ost mit der B 172a ist lichtsignalgesteuert. Er erreicht entsprechend Verkehrsgutachten im Planfall die Qualitätsstufe B nach HBS.

Der Teilknoten West ist vorfahrtgeregelt. Er erreicht im Planfall die Qualitätsstufe E nach HBS und nicht, wie bei Neubauvorhaben gefordert, mindestens die Qualitätsstufe D.

Für die neue AS sind die Nachweise der ausreichenden Leistungsfähigkeit auf der Autobahn und der Bundesstraße gegenüber der Autobahn GmbH und unserer Behörde vollumfänglich zu erbringen. Entsprechende Änderungen an der AS, z.B. die Nachrüstung einer Lichtsignalanlage, gehen zu Lasten des Vorhabens und sind entsprechend zu berücksichtigen. Für eine Verkehrsqualitätsstufe schlechter als D für den Linksabbieger von der Rampe der A 17 wäre eine ausdrückliche Zustimmung der Autobahn GmbH einzuholen, dafür wäre eine Begründung mit zugehörigen Nachweisen vorzulegen.

Im Erläuterungsbericht zur Verkehrsanlage wird unter Pkt. 4.10 auf einen Plan mit allen Ver- und Entsorgungsanlagen verwiesen. Dieser liegt nicht vor.

Im Lageplan 5/1 und 5/2 fehlen die Bemaßungen.

Im Lageplan Entwässerung 8/1 ist keine Legende vorhanden. Die Darstellung Abbruch Bestand fehlt und die geplanten Anlagen des IPO sollten mit dargestellt werden, um den Anschluss der Leitungen für die Verkehrsanlage besser erkennen zu können.

Die Belastungsklasse für die Ein-, Ausfädelungs- und Verflechtungstreifen wurden mit der BK 32 ermittelt. Daraufhin wurde Aufbau nach RStO 12 analog zum Aufbau der bestehenden Bundesstraße B 172 festgelegt. Laut S 6 der Unterlage 14 sowie der RStO 12 befindet sich der Bereich in der Frostempfindlichkeitsklasse F 2. Dies bedeutet eine Minstdicke des frostsicheren Oberbaus von 55 cm. Im Bestand der B 172 und dem geplanten Aufbau ist dieser nur mit 50 cm versehen. Aufgrund der direkten Anbindung an den Bestand kann dem jedoch von uns gefolgt werden.

Bezugnehmend auf die Bodenbewegungen im Ausbaubereich möchten wir auf die am 01. August 2023 in Kraft getretene Verordnung zur Einführung einer Ersatzbaustoffverordnung, zur Neufassung der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung und zur Änderung der Deponieverordnung und der Gewerbeabfallverordnung (Mantelverordnung – MantelV) hinweisen und bitten um Beachtung.

Es sind weiterhin ein paar formelle Fehler in den Unterlagen aufgefallen, welche in der weiterführenden Planung / Erstellung der Unterlagen berücksichtigt werden sollten:

Erläuterungsbericht S. 22: Dopplung des Tabellenkopfes:

» *Rampe II*

Parameter	Grenzwert	Entwurfswert
Kurvenmindestradius min R [m]	180	250 (150 m im KP-Bereich)
Kuppenmindesthalbmesser min H _k [m]	3.000	3.001
Haltesichtweite S _h [m]	100	167
Längsneigung min s [%] (Steigung)	+ 6,0	+ 4,3
max s [%] (Gefälle)	- 7,0	- 0,9
Höchstquerneigung max q [%]	6,0	4,5
Parameter	Grenzwert	Entwurfswert
Anrampungsmindestneigung min Δs [%]	0,6	1,0

Seite 30: Hier wird ein Bordanschlag an der Fahrbahnquerungsstelle von 2 cm angegeben. Standard sind 3 cm (siehe auch Pkt. 4.4.3 im EB). Sollte dies nur ein Schreibfehler sein, sollte dieser korrigiert werden. Sollten die 2 cm korrekt sein, bitten wir um kurze Erläuterung bzw. Begründung.

Die für den Radverkehr vorgesehenen Fahrstreifen werden vollflächig durch eine Flächenmarkierung in der Farbe „Verkehrsrot“ und eine Breitstrichmarkierung für diese Nutzergruppe ausgewiesen, die auch an den Rampeneinmündungen durchgeführt werden.

Die ausschließlich den Fußgängern vorbehaltenen Gehwege werden durch einen Hochbord mit 12 cm Anschlag bzw. abschnittsweise auch einen zwischengeordneten Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. An vorgesehenen Fahrbahnquerungsstellen wird dieser Bord auf 2cm Bordanschlag abgesenkt. Zur sicheren Querung und zur Geschwindigkeitsdämpfung wird im südlichen Teilknoten im Zuge der K 8771 (in Weiterführung des Linksabbiegestreifens) eine Mittelinsel als Querungshilfe angeordnet. Die genannten Konstruktionsmerkmale führen zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Innerhalb des Geltungsbereiches sind folgende Kompensationsmaßnahme des LASuV betroffen und zu beachten:

- A 03 (im Zuge der B 172A Neubau Autobahnezubringer A 17),
- E 01 (im Zuge der S 175n Verlegung Borthen – Lungkwitz, 2. BA),
- E 17 (im Zuge der A 17, Abschnitt B 170 – AS Pirna).

Auf die Erhaltung der vorgenannten Kompensationsmaßnahmen innerhalb des Geltungsbereiches des B-Planes wurde bei der Aufstellung des Planentwurfes weitgehend geachtet. In der Regel wurden dort „Umgrenzungen von Flächen mit Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung“ festgesetzt. Zu klären sind jedoch noch diejenigen Bereiche, wo Abweichungen festzustellen sind: insbesondere Fl.-St. 1293/2 sowie 1316/2 und 1318/6 Gemarkung Pirna. Unseres Erachtens ist die Planzeichnung diesbezüglich fehlerhaft und zu korrigieren.

Festzustellen ist ferner eine Inanspruchnahme der Kompensationsmaßnahme E 01 in der Südwestecke des Fl.-St. 64/2 Gemarkung Großsedlitz. Hier bitten wir um Prüfung, ob ein Eingriff in die ökologisch hochwertige Streuobstwiese (Biotop) vermeidbar ist, indem der Wegeanschluss an die Kreisstraße ein Stück nach Westen verlegt wird.

Wir gehen davon aus, dass alle verbleibenden Kompensationsflächen weiterhin in der Trägerschaft des LASuV bleiben. Andernfalls ist eine Neuregelung dringend wechselseitig zu vereinbaren.

Bei einem Verbleib der Kompensationsmaßnahmen in der Trägerschaft des LASuV muss daher eine Zuwegung zu den Kompensationsflächen zur Pflege weiterhin gegeben sein. Beispielsweise sollen die parallelen Bestandswege/Fahrspuren zu Fl.-St. 1296/6 & 1293/2 Gemarkung Pirna sowie 1316/2 & 1318/6 Gemarkung Pirna sowie 1318/9 & 1308/5 Gemarkung Pirna durch neu festgesetzte Grünmaßnahmen überbaut werden? Ein Erhalt der bestehenden Zuwegungen innerhalb der geplanten Grünfläche erscheint zweckmäßig und ist festzulegen. Eine Benutzungserlaubnis für das LASuV und deren Auftragnehmer ist einzuräumen.

Kompensationsmaßnahmen des LASuV, die zwingend verkleinert werden müssen (siehe oben) sind als solche zu bilanzieren und durch den Zweckverband IPO auszugleichen. Deren Ausgleich liegt in der künftigen Verantwortung des Zweckverbandes. Das LASuV wird um seinen geminderten Kompensationsflächenteil entlastet. Dies ist gegenüber unserer Behörde durch die zuständige Untere Naturschutzbehörde und/oder durch den Zweckverband schriftlich zu bestätigen.

Im Zuge der Entwicklung des Plangebietes werden auf der Strecke der B 172A drei Ingenieurbauwerke, die sich in der Baulast des LASuV befinden, neu hergestellt bzw. verändert.

Das betrifft die Verbreiterung der Brücke i.Z.d. B 172A über einen Wilddurchlass (BW3, ASB 5049720), den Ersatzneubau der Brücke i.Z.d. B 172A über die K 8771 (BW4, ASB 5049721) und die Abfangung eines Geländesprunges zwischen einem bestehenden Regenrückhaltebecken und der B 172A.

Als Kompensationsmaßnahme (K30) für den Technologiepark wird über die B 172A eine neue Faunabrücke (BW4a ASB 5049857) errichtet. Dies ist eine vorgezogene Maßnahme zum Erhalt der dauerhaften ökologischen Funktion (CEF).

Bereits mit unserer Stellungnahme vom 20. September 2022 haben wir zum Arbeitsstand des Vorentwurfs vom 08. Juli 2022 auch eine Stellungnahme zu den Ingenieurbauwerken abgegeben.

Die von uns in dieser Stellungnahme aufgeführten diesbezüglichen Bemerkungen wurden in der vorliegenden Planung nicht vollständig umgesetzt.

Die in unserer Stellungnahme vom 20. September 2022 aufgeführten Bemerkungen und Anregungen werden deshalb nachfolgend nochmals aufgeführt und durch neue ergänzt.

Zu der uns vorgelegten Unterlage, im Besonderen der U15 – Bauwerksskizze, nehmen wir wie folgt Stellung:

Sichtachsen

Das Bauwerk 4a - Faunabrücke ist zwischen den Sichtachsen S1 „Stille Musik“ und S2 „Steinernes Meer“ eingeordnet. Dabei gibt es Überschneidungen mit beiden Sichtachsen.

Auf Nachfrage bei dem Fachplaner Herrn Peuker von BIT wurde „das vollständige Freihalten der Sichtachse S1 und als Kompromiss das geringfügige Einragen der südwestlichen Ecke der Faunabrücke in das Sichtfeld der Sichtachse S2“ in einer Beratung im Landratsamt DW am 10.06.2021 unter Beteiligung der Denkmalschutzbehörde und der Umweltbehörde abgestimmt.

Die Bauwerke 4 (Ersatzneubau), 3 (Wilddurchlass), Randbalken Regenrückhaltebecken befinden sich nicht im Bereich der Sichtachsen.

BW 3 ASB 5049720

Verbreiterung Brücke i.Z.d. B 172A über einen Wilddurchlass

Plan 15.2/1:

- Bauwerksdaten: Gründungsart ergänzen
- In der Ansicht sind die lichten Maße des Durchlasses zu ergänzen.
- Der Erläuterungsbericht (Unterlage 03.01) ist mit der Zeichnung 15.2/1 in Übereinstimmung zu bringen.

Das betrifft insbesondere die Ertüchtigung an den Flügelenden mittels Mikropfähle und die Irritationsschutzwände.

Plan 15.2/3:

- In der Draufsicht sind die lichten Maße des Durchlasses zu ergänzen.

BW 4 ASB 5049721

Ersatzneubau Brücke i.Z.d. B 172A über die K 8771

Plan 15.1/1:

- Bauwerksdaten: Gründungsart ergänzen
- Wohin wird die Entwässerung der Hinterfüllung geführt?
- Stellplatz für Prüf- und Wartungsfahrzeuge in der Nähe einer Böschungstreppe vorsehen.

Plan 15.1/2:

- Über dem Verkehrsweg der K 8771 ist ein Schneefanggitter vorzusehen.

Plan 15.1/3:

- Bestandsbauwerk deutlich darstellen (gelb gekreuzt)
- Den neuen Verlauf der K 8771 farblich flächig anlegen.
- Stellplatz für Prüf- und Wartungsfahrzeuge in der Nähe einer Böschungstreppe vorsehen.

Randbalken Regenrückhaltebecken

Keine Bemerkungen.

BW 4a ASB 5049857

Neubau Brücke ü.d. B 172A - Faunabrücke

Plan 15.3/1:

- Im Längsschnitt ist der Blendschutz mit darzustellen.
- Die Sichtachsen vollflächig farbig anlegen.

- Planstempel Bauwerksdaten ergänzen
- Aussagen zum Korrosionsschutz treffen (Korrosionsschutzplan) nach RE-ING/Teil 2/Abschnitt 2/1.4.2, die Möglichkeit einer späteren Instandsetzung des Korrosionsschutzes ist zu berücksichtigen.
- Mindestüberschüttung der Konstruktion von 30cm beachten
- Auf jeder Straßenseite (Nord und Süd) sind in den Blendschutzwänden Türen anzuordnen.
- Beim Anbringen der Blendschutzwände ist die Richtlinie für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen (ZTV-Lsw) einzuhalten.
- Die Böschungen vor den Widerlagern sind mit Bermen auszustatten, analog Bösch 2

Mit freundlichen Grüßen

Holger Wohsmann
Niederlassungsleiter

Dieses Schreiben wurde elektronisch erstellt und bedarf keiner Unterschrift.