

## **Unterlage 16.3, Blatt 1.1**

### **S 84 Neubau Niederwartha – Meißen, Bauabschnitt 3 (0+000,000 bis 3+608,169)**

#### **Variantenuntersuchung Knotenpunktverknüpfungen S 84 – Köhlerstraße (K 8015) – Elbgaustraße unter Berücksichtigung der Buslinienführung sowie Geh-/Radwegführungen**

##### **Inhalt:**

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Variantenuntersuchung zur Trassenführung im Betrachtungsbereich</b>	<b>2</b>
2.1	Beschreibung	2
2.2	Vergleich	3
<b>3</b>	<b>Variantenuntersuchung zur Knotenpunktverknüpfung</b>	<b>4</b>
3.1	Variantenbeschreibung	4
3.2	Vertiefter Variantenvergleich	9
3.2.1	Verkehrssicherheit/Trassierung	10
3.2.2	Netzgestaltung und Art der Verknüpfung	11
3.2.3	Verkehrsqualität, Berücksichtigung der Verkehrsbelegung	11
3.2.4	Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz	13
3.2.5	Umwelt, Sonstiges	14
3.2.6	Wirtschaftlichkeit	15
3.3	Variantenempfehlung/Vorzugsvariante Knotenpunkt	15
<b>4</b>	<b>Fazit</b>	<b>16</b>

## 1 Aufgabenstellung

Für den Bereich der Streckenführung der S 84 und der Knotenpunktverknüpfungen einschließlich der Umgestaltung des Nebennetzes wurde eine Variantenuntersuchung im Bereich Baubeginn (Anschluss K 8015-Köhlerstraße) bis zur Elbgaustraße durchgeführt.

Diese Untersuchung diene als Abstimmungsunterlage mit dem SMWA und der Stadt Coswig sowie für die weitere Projektbearbeitung.

Die Untersuchung wurde unterteilt in den Teil Trassenführung S 84 und Knotenpunktverknüpfung inkl. Auswirkungen auf das Nebennetz.

## 2 Variantenuntersuchung zur Trassenführung im Betrachtungsbereich

### 2.1 Beschreibung

Es wurden folgende zwei Trassenführungen der S 84 im Betrachtungsbereich untersucht:

- **A:** Strecke mit langem Neubau
- **B:** Strecke mit kurzem Neubau

Die Variante A beginnt im Bereich der Einzelbebauungen an der Köhlerstraße (K 8015) bzw. der Einmündung zum Gehöft und hinter den Einmündungen der Wirtschaftswege. Sie führt dann in möglichst weiter Abrückung von der nördlichen Elbgausiedlung in Neusörnewitz vorbei und quert im Anschluss die Elbgaustraße. Die Streckenlänge des Betrachtungsbereiches beträgt 1.250 m.

Die Variante B beginnt nach den Einzelbebauungen an der Köhlerstraße (K 8015) und führt dann in naher Lage zur nördlichen Elbgausiedlung in Neusörnewitz vorbei und quert im Anschluss die Elbgaustraße. Die Streckenlänge des Betrachtungsbereiches beträgt 1.045 m.

Das Betrachtungsende beider Varianten befindet sich östlich von Neusörnewitz.

## 2.2 Vergleich

A – Strecke mit langem Neubau	B – Strecke mit kurzem Neubau
<ul style="list-style-type: none"> <li>lange Neubaustrecke mit 1.250 m (-)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>kurze Neubaustrecke mit 1.045 m (+)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>keine zusätzlichen Baumaßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit (o)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einhaltung der Haltesichtweiten nur durch ausreichende Abrückung der Lärmschutzwand (Elbgausiedlung Nord) in der Innenkurve auf ca. 5,00 m vom Fahrbahnrand (-)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>vertretbare Eingriffe ins Landschaftsbild aufgrund geländegleicher Trassenführung, dafür längere Strecke (o)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>größere Eingriffe ins Landschaftsbild aufgrund langer Lärmschutzwände und Damm-lage, dafür kürzere Strecke (-)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>große Zerschneidungswirkung von landwirtschaftlichen Flächen (-)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>geringe Zerschneidungswirkung von landwirtschaftlichen Flächen (+)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>günstig aus schalltechnischer Sicht durch abgerückte Lage zur Elbgausiedlung Nord und damit ist keine Lärmschutzwand erforderlich (Abstand zum Wohngebiet Elbgausiedlung (Einzelhaus) Nord auf 30 m Länge kleiner als 90 m, Abstand zum Wohngebiet Elbgausiedlung Süd auf 155m kleiner als 30 m - Lärmschutzwand erforderlich) (+)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ungünstig aus schalltechnischer Sicht durch nahe Lage zur Elbgausiedlung Nord und somit erforderlicher Lärmschutzwand (Abstand zum Wohngebiet Elbgausiedlung Nord auf 290 m Länge kleiner als 90 m - Lärmschutzwand erforderlich, Abstand zum Wohngebiet Elbgausiedlung Süd auf 155m kleiner als 30 m - Lärmschutzwand erforderlich) (-)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>höhere Grunderwerbskosten gegenüber B (o)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>geringe Grunderwerbskosten gegenüber A (+)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>technisch wirtschaftlich vertretbare Leitungsverlegungen (o)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>sehr aufwendige und technisch wirtschaftlich unverhältnismäßige Leitungsverlegungen im Bereich zwischen S 84 und Elbgausiedlung Nord sowie im Bereich des RRB 2 (-)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>geringere Baukosten (7,1 Mio. € im Betrachtungsbereich bis Ende Elbgausiedlung Süd) (+)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>höhere Baukosten (8,7 Mio. € im Betrachtungsbereich bis Ende Elbgausiedlung Süd), Baukosten für Leitungsverlegungen schwer abschätzbar (-)</li> </ul>

(o) neutrale Bewertung = schwarz, (+) positive Beurteilung = grün, (-) negative Beurteilung = rot

Aufgrund von Vorteilen beim Schallschutz, durch wirtschaftlich vertretbare Leitungsverlegungen und geringeren Baukosten wurde die **Trassenvariante A als Vorzugsvariante** für die weitere Planung festgelegt.

### **3 Variantenuntersuchung zur Knotenpunktverknüpfung**

#### **3.1 Variantenbeschreibung**

Es wurden vier Varianten zur Knotenpunktverknüpfung untersucht.

Dazu wurden mit der Linienführung Trassenvariante A folgende Verknüpfungsvarianten untersucht:

- **Variante 1:** 4-armiger Knotenpunkt zwischen S 84 und Elbgaustraße inkl. integrierter Geh-/Radwegequerung (siehe Abbildung 1)
- **Variante 2:** 4-armiger Knotenpunkt zwischen S 84, Köhlerstraße und Elbgaustraße mit großräumiger Verlegung der Elbgaustraße inkl. integrierter Geh-/Radwegequerung (siehe Abbildung 2)
- **Variante 3:** 3-armiger Knotenpunkt zwischen S 84 und Köhlerstraße, Verlegung Elbgaustraße mit Brückenbauwerk über die S 84 inkl. Geh-/Radwegequerung (siehe Abbildung 3)







Abbildung 2: Variante 2





Abbildung 3: Variante 3



Mit der Linienführung Variante B wurde folgende Verknüpfungsvariante untersucht:

- **Variante 4:** 4-armiger Knotenpunkt zwischen S 84, Köhlerstraße und Zaschendorfer Straße (vorh. Wirtschaftsweg Ausbau als Straße) sowie Herstellung einer Geh-/Radwegebrücke im Zuge der Elbgaustraße (siehe Abbildung 4)

Die Varianten 1 und 2 könnten analog der Trassenführungsvariante A auch mit der Trassenführungsvariante B verknüpft werden. Eine Kombination der Trassenvariante B mit Variante 3 kann aufgrund der fehlenden Platzverhältnisse für die Wegeführung zwischen S 84 und Langergraben nicht realisiert werden.



Abbildung 4: Variante 4



In einem Abstimmungsgespräch zwischen dem SMWA und der DEGES am 21.05.2015 wurden die Variante 2 und 3 aufgrund Ihrer großen Flächenzerschneidung des Landschaftsschutzgebietes „Nassau“ ausgeschlossen.

In den nachfolgenden Abschnitten wurden die Variante 1 und 4 vertiefend untersucht. Dazu wurden gesonderte Lagepläne, Kostenschätzung und verkehrsplanerische/-technische Untersuchungen erstellt.

Alle Varianten wurden der Stadt Coswig, den Verkehrsgesellschaft Meißen und den betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben am 06.03.2015 bzw. 21.04.2015 vorgestellt und diskutiert. Anregungen und Hinweise wurden in der Variantenuntersuchung berücksichtigt.

### **3.2 Vertiefter Variantenvergleich**

Der Variantenvergleich wurde nach sechs Hauptbewertungspunkten durchgeführt.

- Verkehrssicherheit/Trassierung
- Netzgestaltung und Art der Verknüpfung
- Verkehrsqualität, Berücksichtigung der Verkehrsbelegung
- Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz
- Umwelt, Sonstiges
- Wirtschaftlichkeit

**3.2.1 Verkehrssicherheit/Trassierung**

Variante 1	Variante 4
<ul style="list-style-type: none"> <li>Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit bei entsprechender Beschilderung/Ausrüstung gewährleistet (o)</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Integration der Geh-/Radwegquerung im Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (o)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>planfreie Querung Geh-/Radwegverkehr durch neue Geh-/Radwegbrücke im Zuge der Elbgaustraße, somit keine Umwege (o)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Knotenpunkt befindet sich in der Geraden der S 84 und innerhalb einer großen Kuppe, damit sind gute Knotenpunktsichtweiten gewährleistet (+)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Knotenpunkt befindet im Radius (R=400) der S 84 und in der Wanne, damit vertretbare Knotenpunktsichtweiten (o)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Knotenpunktabstand zwischen vorh. KP am Baubeginn (Anschluss Gehöft) und KP S 84/Elbgaustraße ca. 1.075 m, zwischen KP S 84/Elbgaustraße und KP S 84/K 8016 (Cliebener Str.) ca. 955 m (RAL Richtlinienabstand 2.000 m) (-)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Knotenpunktabstand zwischen vorh. KP am Baubeginn (Anschluss Gehöft) und KP S 84/Köhlerstraße/Zaschendorfer Straße ca. 495 m, zwischen KP S 84/Köhlerstraße/Zaschendorfer Straße und KP S 84/K 8016 (Cliebener Str.) ca. 1.545 m (RAL Richtlinienabstand 2.000 m) (-)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Überholfahrstreifen in Richtung Dresden/Cossebaude wird über den Knotenpunkt durchgezogen (o)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Überholfahrstreifen beginnt im Knotenpunkt in Richtung Dresden/Cossebaude (o)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Geh-/Radwegebrücke mit großen Längsneigungen für Rampen von größer 10 % und sehr kleiner Kuppe (H = 80 m) mit gestalterisch, ungünstiger Brückenkonstruktion und kleinen Wannen (H = 50 m) in den Rampen (-)</li> </ul>

(o) neutrale Bewertung = schwarz, (+) positive Beurteilung = grün, (-) negative Beurteilung = rot

Aus Sicht der Verkehrssicherheit und der Trassierung wurde die Variante 1 positiver als die Variante 4 bewertet.

### 3.2.2 Netzgestaltung und Art der Verknüpfung

Variante 1	Variante 4
<ul style="list-style-type: none"> <li>nach RAL für Verknüpfungen von Straßen nicht vorgesehene Regellösung (in begründeten Ausnahmefällen möglich) (o)</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>KP-Anbindungen nach RIN (Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung) nicht berücksichtigt - Kompromiss mit Stadt Coswig und Aufrechterhaltung ÖPNV (Buslinien 402 und 411) (o)</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>einheitliche Streckencharakteristik durch ähnliche Knotenpunktgestaltung mit Lichtsignalanlage im Vergleich mit. den angrenzenden Bauabschnitten, Verknüpfungskonzeption mit bevorzogter Verkehrsführung (Durchgangsverkehr) S 84 eingehalten (o)</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>günstige Aufteilung und Ausnutzung der Überholfahrstreifen, Überholfahrstreifen muss allerdings über KP S 84/Elbgaustraße mit LSA durchgezogen werden (o)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verringerung der Länge des Überholfahrstreifens, somit Reduzierung der Überholmöglichkeiten auf dem Gesamtabschnitt der S 84 (-)</li> </ul>

(o) neutrale Bewertung = schwarz, (+) positive Beurteilung = grün, (-) negative Beurteilung = rot

Aus Sicht der Netzgestaltung und Art der Verknüpfung wurden beide Varianten ähnlich bewertet, mit geringen Vorteilen in der Variante 1.

### 3.2.3 Verkehrsqualität, Berücksichtigung der Verkehrsbelegung

Stand zur Variantenuntersuchung war die Verkehrsprognose 2025.

Variante 1	Variante 4
<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsbelegung auf S 84 zwischen Elbgaustraße und Cliebener Straße ca. 11.500 Kfz/24h (+)</li> <li>Verkehrsbelegung auf Köhlerstraße zwischen ca. 500 bis 2.500 Kfz/24h (+)</li> <li>Verkehrsbelegungen auf der Elbgaustraße durch Knotenpunktanbindung von ca. 1.500 bis 2.000 Kfz/24h (o)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsbelegung auf S 84 zwischen Köhlerstraße und Cliebener Straße. ca. 10.500 Kfz/24h (o)</li> <li>Verkehrsbelegung auf Köhlerstraße zwischen ca. 2.000 bis 3.500 Kfz/24h (o)</li> <li>Elbgaustraße unterbrochen mit ca. 1.000 Kfz/24h</li> <li>Zusatzverkehrsbelegungen auf der Zschaschendorfer Straße in Sörnewitz von ca. 1.500 Kfz/24h (-)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Knotenpunkt nur mit Lichtsignalanlage leistungsfähig (o)</li> </ul>	



Variante 1	Variante 4
<ul style="list-style-type: none"> <li>Beeinflussung des Verkehrs auf der S 84 durch Lichtsignalanlage (Erhöhung der Reisezeiten) (o)</li> </ul>	

(o) neutrale Bewertung = schwarz, (+) positive Beurteilung = grün, (-) negative Beurteilung = rot

Die verkehrsplanerischen Berechnungen haben gezeigt, dass die Neubautrasse der S84 sowohl ohne zusätzliche Anbindung als auch mit zusätzlicher Anbindung von Neusörnewitz an die S 84 annähernd gleich groß belastet ist. Insgesamt ergeben sich bei dem Vergleich der beiden Planfälle nur geringe Abweichungen in den Verkehrsbelastungen im Planungsraum. In dem Planfall Variante 1 wird für die Neubautrasse S 84 im Abschnitt zwischen der Verknüpfung mit der Cliebener Straße und der Verknüpfung mit der Elbgaustraße eine Verkehrsbelastung von ca. 11.500 Kfz/24h erwartet. In dem Planfall Variante 4 wurde mit ca. 10.500 Kfz/24h eine geringfügig kleinere Verkehrsbelastung für die S84 auf dem genannten Abschnitt ermittelt, da ein Teil des Verkehrs der K 8016 aus Richtung Weinböhla in Richtung Meißen auch die K 8015 Köhlerstraße nutzt. Dadurch ist in dem Planfall Variante 4 auch die K8015 Köhlerstraße in Neusörnewitz geringfügig höher belastet. Umgekehrt ergibt sich im Planfall Variante 1 auf der Elbgaustraße im Bereich der Wohnbebauung der Elbgausiedlung eine geringfügig höhere Verkehrsbelastung. Insgesamt wurden aus verkehrsplanerischer Sicht die beiden Anbindungsvarianten als gleichwertig, mit leichten Vorteilen der Variante 1 eingeschätzt.

### 3.2.4 Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz

Variante 1	Variante 4
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bestandsausbau Elbgaustraße im Kreuzungsbereich nach RAS (Fahrbahnbreite 5,50 m) auf ca. 260 m (o)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbau der Zaschendorfer Straße (unbefestigter Wirtschaftsweg) auf RQ 9 nach RAL (mindestens 5,50 m Fahrbahnbreite) und der Köhlerstraße nach RAL (RQ 9) auf ca. 1.120 m (o)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Rückbau Köhlerstraße zum Verbindungsweg (Fahrbahnbreite 3,50 m) auf ca. 650 m (+)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Neuanlage eines Verbindungsweg (Fahrbahnbreite 3,50 m) auf ca. 570 m im Bereich des vorhandenen Geh-/Radweges parallel der Köhlerstraße (-)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Geh-/Radwegquerung wird gemäß Bestand in den KP S 84/Elbgaustraße integriert, damit keine Umwege (+)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Geh-/Radwegquerung wird über neue Geh-/Radwegebrücke im Zuge der Elbgaustraße geführt, damit keine Umwege (+)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>keine Querungsmöglichkeit der S 84 außerhalb der Bebauung von Neusörnewitz, für landwirtschaftlichen Verkehr (-)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>plangleiche Querungsmöglichkeit (Knotenpunkt) der auch für landwirtschaftlichen Verkehr außerhalb der Bebauung nutzbar ist (o)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Verlegung und Wiederanschluss der Wirtschaftswege an die Köhlerstraße bzw. Elbgaustraße, damit Aufrechterhaltung der vorhandenen Wegebeziehungen (o)</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zusatzbelastung auf der Elbgaustraße von 1.000 Kfz/24h (-)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>keine Entlastungswirkung auf Elbgaustraße, Zusatzbelastungen auf Köhlerstraße von 1.500 Kfz/24h und in Sörnewitz (Zaschendorfer Straße) von 1.500 Kfz/24h (-)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Buslinie 402 wird gemäß Bestand auf der Elbgaustraße geführt, Buslinie 411 über KP S 84/Elbgaustraße mit geringem Umweg und Erreichbarkeit aller vorhandenen Bushaltestellen (+)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Buslinie 402 über Alte Straße, Zaschendorfer Straße und Köhlerstraße mit entsprechendem Umweg und Erreichbarkeit aller vorhandenen Bushaltestellen (Haltestelle Mittelweg entfällt), Buslinie 411 über KP S 84/Köhlerstraße/Zaschendorfer Straße mit geringem Umweg und Erreichbarkeit aller vorhandenen Bushaltestellen (o)</li> </ul>

(o) neutrale Bewertung = schwarz, (+) positive Beurteilung = grün, (-) negative Beurteilung = rot

Aus Sicht des nachgeordneten Wegenetzes wurden beide Varianten weitgehend gleichwertig eingeschätzt.

### 3.2.5 Umwelt, Sonstiges

Variante 1	Variante 4
<ul style="list-style-type: none"> <li>geringe Umweltbeeinträchtigungen durch geringen Flächeneingriff (Bestandsausbau Elbgaustraße) (+)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>große Umweltbeeinträchtigungen durch großen Flächeneingriff (-)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>kein Abbruch von Gebäuden (o)</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Veränderung der Zufahrtsmöglichkeit zur Pumpstation AZV (-)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eingriffe in landwirtschaftliche Flächen entlang Zaschendorfer Straße und westlich der Elbgaustraße (-)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>geringe Eingriffe ins Landschaftsbild (+)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>große Eingriffe ins Landschaftsbild insbesondere durch ungünstige, topografische Einordnung der Geh-/Radwegebrücke (-)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ungünstige Schallauswirkungen auf Randbebauung durch Knotenpunkt und Unterbrechung Lärmschutzanlagen (Abstand zum Wohngebiet Elbgausiedlung (Einzelhaus) Nord auf 30 m Länge kleiner als 90 m bzw. Elbgaustraße unmittelbar anliegend (-)</li> <li>Abstand zum Wohngebiet Elbgausiedlung Süd auf 155m kleiner als 30 m - Lärmschutzwand erforderlich) (o)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ungünstige Schallauswirkungen auf Elbgausiedlung durch die nahe Trassenlage zum Wohngebiet (Abstand zum Wohngebiet Elbgausiedlung Nord auf 290 m Länge kleiner als 90 m - Lärmschutzwand erforderlich, (-)</li> <li>Abstand zum Wohngebiet Elbgausiedlung Süd auf 155m kleiner als 30 m - Lärmschutzwand erforderlich) (o)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Verlegung "Langer Graben" inkl. neuen Durchlass im Bereich Elbgaustraße (o)</li> </ul>	

(o) neutrale Bewertung = schwarz, (+) positive Beurteilung = grün, (-) negative Beurteilung = rot

Aus Sicht der Umwelt, Sonstiges wurde die Variante 1 wegen geringeren Flächeneingriff und geringeren Eingriff ins Landschaftsbild positiver als die Variante 4 bewertet.



### 3.2.6 Wirtschaftlichkeit

Variante 1	Variante 4
▪ geringere Grunderwerbskosten gegenüber Variante 4 (+)	▪ höhere Grunderwerbskosten gegenüber Variante 1 (o)
▪ technisch, wirtschaftlich, vertretbare Leitungsverlegungen bzw. Leitungssicherungen im Knotenpunktbereich, allerdings sind umfangreiche Leitungen im Kreuzungsbereich zu überbauen (o)	▪ zusätzliche Leitungsverlegungen bzw. Leitungssicherungen zu denen im Bereich der Elbgaustraßenquerung im Bereich des neuen Knotenpunktes (-)
▪ geringe Baukosten für Knotenpunkt und nachgeordnetes Wegenetz (1,4 Mio. €) (o)	▪ hohe Baukosten für Knotenpunkt und nachgeordnetes Wegenetz (3,4 Mio. €) (-)
▪ Unterhaltungskosten für Lichtsignalanlage und Knotenpunkt (o)	▪ hohe Unterhaltungskosten für Lichtsignalanlage, Knotenpunkt und neue Straße sowie Geh-/Radwegbrücke (-)

(o) neutrale Bewertung = schwarz, (+) positive Beurteilung = grün, (-) negative Beurteilung = rot

Aus wirtschaftlicher Sicht wurde die Variante 1 deutlich positiver als die Variante 4 bewertet.

### 3.3 Variantenempfehlung/Vorzugsvariante Knotenpunkt

	Variante 1	Variante 4
<b>Verkehrssicherheit/Trassierung</b>	o	-
<b>Netzgestaltung und Art der Verknüpfung</b>	o	-
<b>Verkehrsqualität, Berücksichtigung der Verkehrsbelegung</b>	o	o
<b>Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz</b>	o	o
<b>Umwelt, Sonstiges</b>	-	--
<b>Wirtschaftlichkeit</b>	++	--

(o) neutrale Bewertung = schwarz, (+) positive Beurteilung = grün, (-) negative Beurteilung = rot

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile wurde die Knotenpunktvariante 1 als Vorzugsvariante für die weitere Planung festgelegt.

Um zusätzliche SV-Belastungen auf der Elbgaustraße bei Variante 1 zu vermeiden, werden verkehrsrechtliche Lösungen (z.B. geringer vorhandener Querschnitt der Elbgaustraße, LSA-Wartezeiten für den einmündenden Verkehr aus der Elbgaustraße, ggf. Beschilderungseinschränkung für LKW-Verkehr) empfohlen.

#### **4        Fazit**

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile wurde die Kombination der **Trassenvariante A mit der Knotenpunktvariante 1 als Vorzugsvariante** für die weitere Planung festgelegt.

Insbesondere führten bei Variante 1 die geringeren Umwelteingriffe und die deutlich wirtschaftlichere Lösung zum Vorzug. Bei Variante 4 wurde vor allem die schlechtere technische Gestaltung und die höheren Baukosten als Defizite festgestellt.

In Verbindung der Variante 1 mit dem langen Neubau (Trassenvariante A) sind zu dem Vorteile beim Schallschutz, beim Landschaftsbild und bei der Wirtschaftlichkeit zu verzeichnen.