



Bericht

zur Wirksamkeit und Entwicklung der Verkehre für die seit dem 18. März 2019 geltenden Durchfahrtsverbote für LKW mit Anhängern und Lastzüge auf der B 169 zwischen Klein Oßnig und Allmosen

Sachstandsbericht



Stand: 02.07.2020

1. Sachverhalt

Die B 169 beginnt in Cottbus und führt bis in die Nähe von Plauen im Vogtland. Zwischen Cottbus und Schwarzheide gehört die B 169 zur Oder-Lausitz-Trasse. Dabei passiert sie historische Ortsdurchfahrten mit enger Bebauung.

Aufgrund von Überschreitungen der Lärmgrenzwerte wurden die Ortsdurchfahrten in Klein Oßnig und Allmosen von den zuständigen Straßenverkehrsbehörden für einen bestimmten LKW-Durchgangsverkehr gesperrt. Dieses Verbot wurde mit Zeichen StVO 250 mit den Zusatzzeichen „Zufahrt frei bis ...“ beschildert.

Die seit dem 18. März 2019 wirksamen Maßnahmen an der B 169 berücksichtigen die beiden Urteile des VG Cottbus (VG 5 K 1806/14 vom 06.04.2017 und VG 5 K 983/14 vom 15.12.2016) sowie den Beschluss des OVG Berlin-Brandenburg (OVG 1 N 53.17 vom 08.05.2018). Wegen des überregionalen Bezugs der Regelungen an der B 169 war neben den genannten Landkreisen und der Stadt Cottbus auch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung beteiligt.

Mit den erstmals in Brandenburg angeordneten Durchfahrtsverboten für LKW mit Anhängern und Lastzüge wurde eine Lösung gefunden, mit der die widerstreitenden Interessen der Anwohner an Lärmschutz und der Wirtschaft und übrigen Verkehrsteilnehmer an möglichst unbeschränktem Verkehr in Einklang gebracht wurden.

Die Maßnahmen stellten aus Sicht der Behörden den mildesten Eingriff in den Verkehr dar, der zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte für die Anwohner notwendig war. Um die Belieferung von Standorten innerhalb des teilgesperrten Bereichs sowie in der anderen Richtung offen zu halten, erfolgte die Entscheidung zugunsten der Weiterfahrmöglichkeit bis zur jeweils anderen gesperrten Ortsdurchfahrt (von Norden her frei bis Allmosen, von Süden her frei bis Klein Oßnig).

Die Maßnahmen werden begleitet durch ein umfassendes Monitoring. Einen Zwischenbericht stellte die Landesregierung am 02.08.2019 der Öffentlichkeit vor. In diesem Zwischenbericht wurden die Auswirkungen der Maßnahmen nur bis Ende Mai 2019 dokumentiert. Im Folgenden werden die Verkehrsverlagerungen für den Gesamtzeitraum von Juli 2018 bis 18.03.2019 (Vorher-Zeitraum) und ab dem 18.03.2019 bis 28.02.2020 (Nachher-Zeitraum ohne Einfluss der Corona-Krise) näher betrachtet.

2. Monitoring

Datengrundlage

Seit dem 01.07.2018 wird auf allen Bundesstraßen in Deutschland Maut erhoben. Aus den veröffentlichten Mauteinnahmen von Toll-Collect konnten Rückschlüsse über die Anzahl der Fahrzeuge gezogen werden, die die Ortsdurchfahrten passieren. Da LKW bei Toll-Collect nach Achsen erfasst werden, konnten LKW mit 2 bzw. 3 Achsen als zulässige Fahrzeuge und Fahrzeuge mit vier, fünf oder mehr Achsen als unzulässige Fahrzeuge eindeutig klassifiziert werden.

Das Bundesamt für Güterverkehr hat Anfang des Jahres dem Land Brandenburg Sonderauswertungen zur Verfügung gestellt, die jetzt als hauptsächliche und valide Informationsgrundlage in das Monitoring-Konzept integriert werden können.

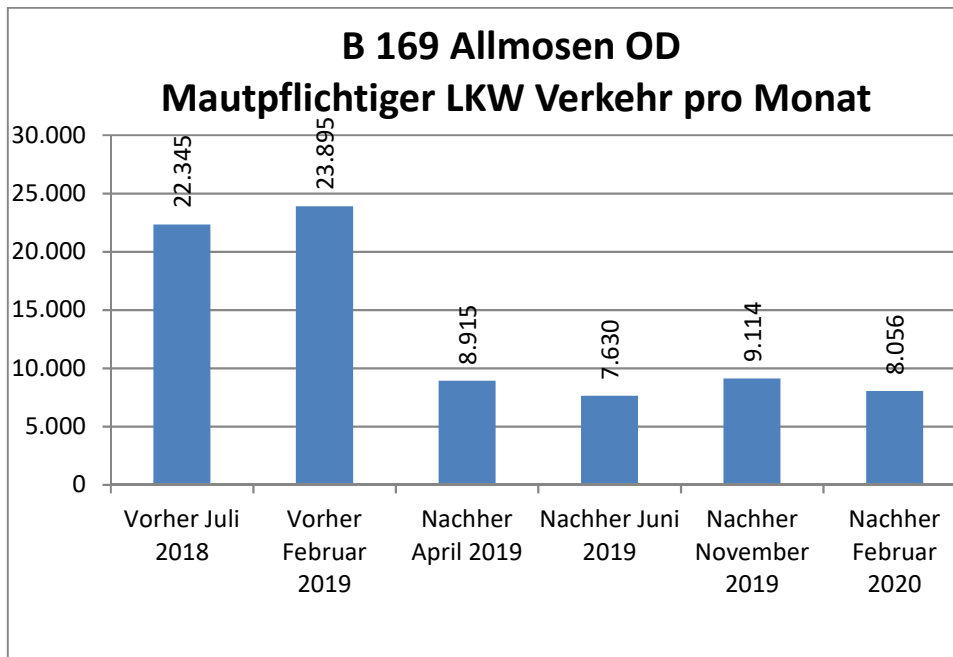
Daneben dienen Verkehrszählungen des Entwurfs- und Ingenieurbüros Straßenwesen GmbH, Dresden, die im Auftrag des LS durchgeführt worden, als Datengrundlage.

Verkehrsentwicklung auf der B 169 in den Ortschaften Allmosen und Klein Oßnig

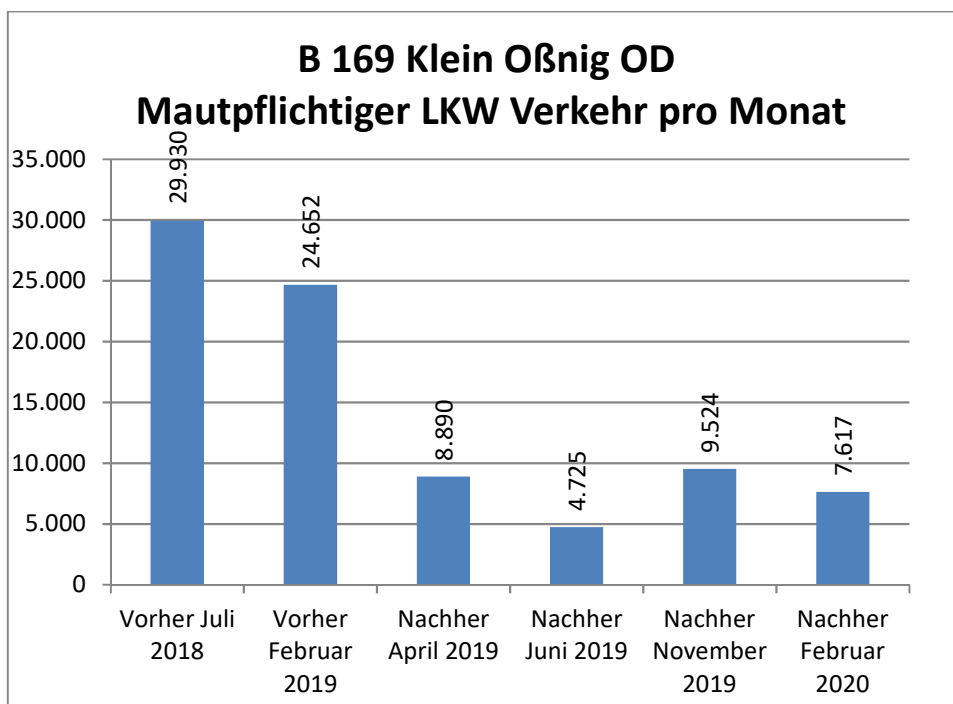
Da das Durchfahrtsverbot durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Verteilung mehrsprachiger Informationsflyer auf Rastplätzen in Polen) begleitet wurde, waren nach den Meldungen von Polizei und Presse unmittelbar nach dem 18.03.2019 erste Auswirkungen auf der B 169 wahrnehmbar. Es war aber auch ersichtlich, dass Ausweich- bzw. Schleichverkehre erzeugt wurden, aber auch eine Missachtung des Durchfahrtsverbotes weiterhin stattfindet.

Nur durch die Auswertung der bei dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) gesammelten Daten von Toll-Collect kann für den gesamten Vorher-Nachher-Zeitraum ein lückenloses Bild der betreffenden LKW-Verkehre in beiden Ortsdurchfahrten nachgezeichnet werden.

In der südlichen Ortsdurchfahrt Allmosen hat sich der LKW-Verkehr im gesamten Untersuchungszeitraum wie folgt entwickelt:



In der nördlichen Ortsdurchfahrt Klein Oßnig zeigt sich folgende Verkehrsentwicklung:



Die Ergebnisse dokumentieren, dass ab Monat April 2019 das Durchfahrverbot für Sattelkraftfahrzeuge (Sattelzugmaschinen mit Sattelaufleger) über 7,5 t und Züge, die aus einem LKW und einem Anhänger zum Gütertransport über 7,5 t bestehen, überwiegend beachtet wurde. Über die folgenden Monate hinweg ist kein gravierender Anstieg feststellbar.

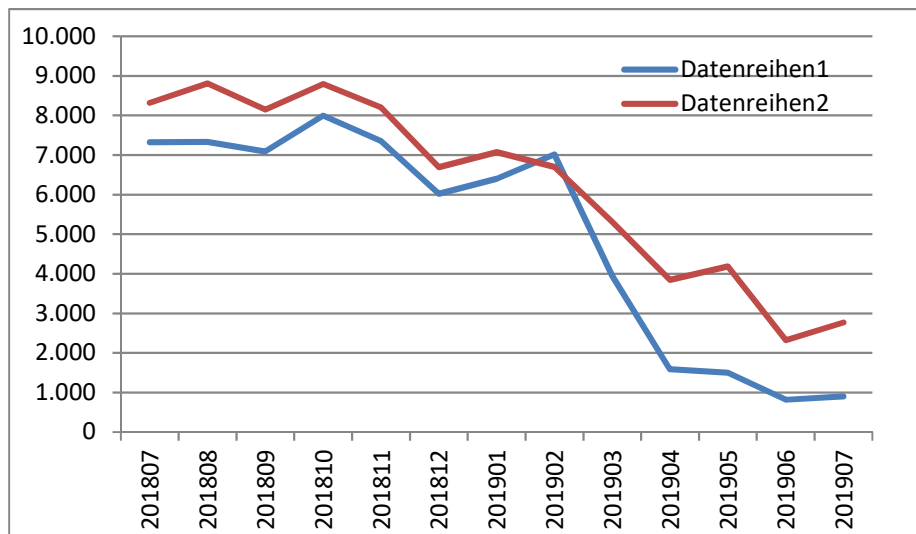
Am Querschnitt OD Klein Oßnig ist im Vergleich zum Vorherzeitraum ist der Schwerlastverkehr deutlich niedriger, auch wenn sich im Nachherzeitraum ein leichter Anstieg verzeichnen lässt.

Am Querschnitt OD Allmosen blieb der Schwerverkehr hingegen nahezu gleich gegenüber dem unmittelbaren Nachherzeitraum. Der deutlich geringere Juni-Wert resultiert aus örtlichen Baumaßnahmen.

Der Gesamtverkehr hat sich an beiden Querschnitten gegenüber dem Vorherzeitraum jedoch nicht wesentlich verändert. Der Rückgang der LKW-Verkehre wurde durch einen Anstieg der anderen Fahrzeugarten kompensiert.

Kennzeichenerfassung des BAG haben ergeben, dass nach der Sperrung mehr inländische LKW auf der gesperrten Strecke fahren. Das Verhältnis von inländischen zu ausländischen LKW hat sich von 50%/50% auf 70%/30% erhöht.

Eine Untersuchung zur Herkunft der LKW brachte im Trend folgendes Ergebnis:



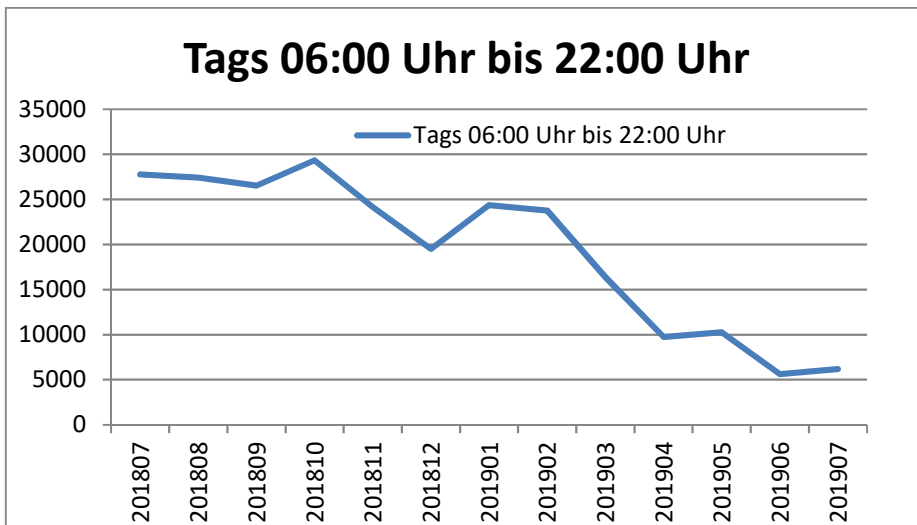
Datenreihe 1 Blau Ausländische LKW

Datenreihe 2 Rot Inländische LKW

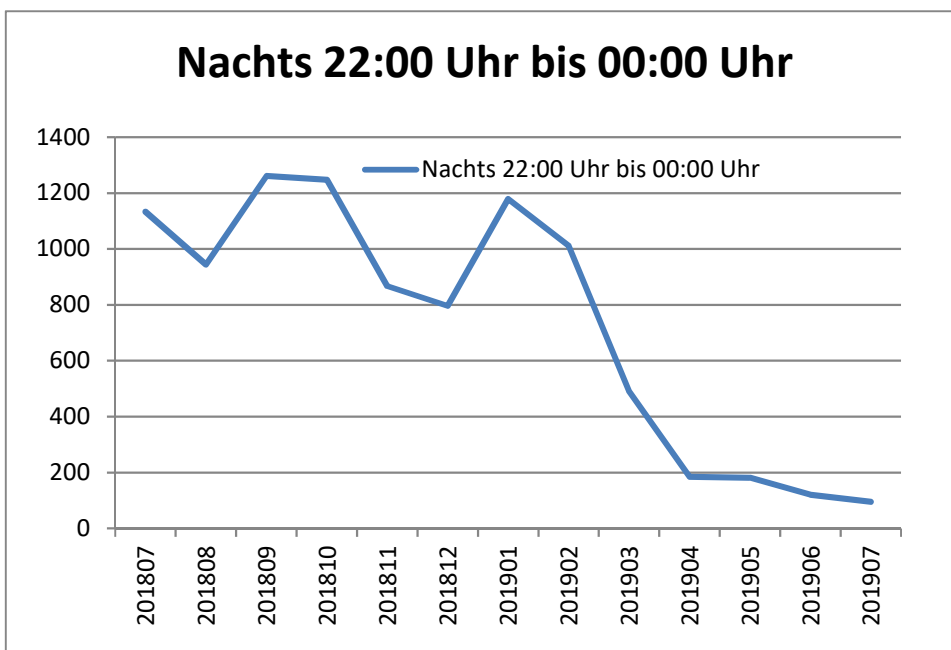
Der Anteil kleiner LKW (über 7,5, aber unter 12t) hat sich im Untersuchungszeitraum auf rund 20% bzw. 10% in beiden Ortsdurchfahrten nahezu verdoppelt.

Seit der Sperrung fahren relativ mehr LKW morgens (4 bis 10 Uhr) über die B169, als dies vor der Sperrung der Fall war. Umgekehrt fahren seit der Sperrung relativ weniger LKW abends (17 bis 0 Uhr) über die B169.

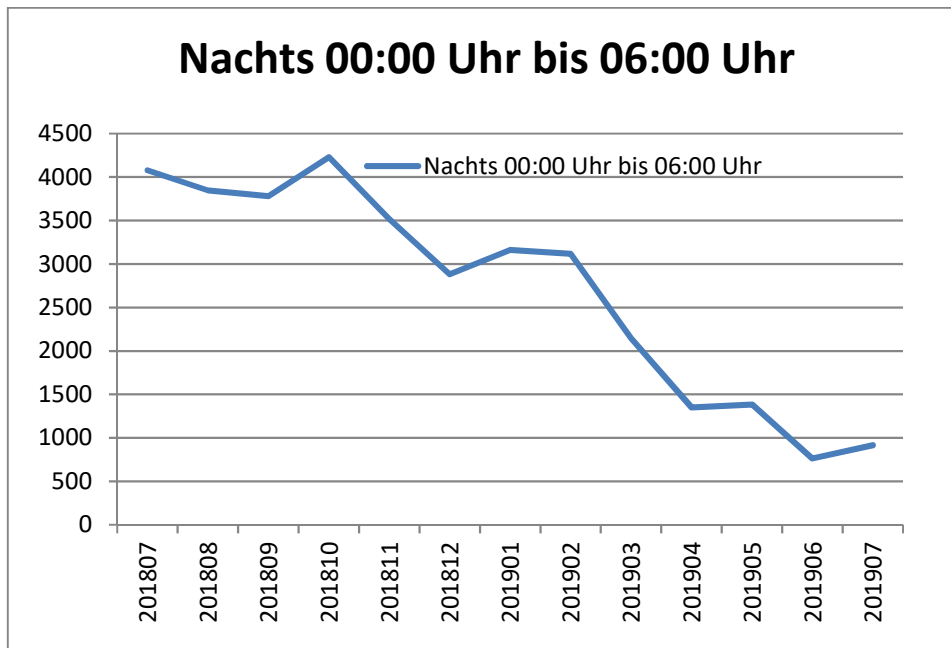
In den beiden Ortsdurchfahrten hat sich das LKW-Verkehrsaufkommen dennoch tagsüber erheblich reduziert.



Auch nachts, insbesondere in den späten Nachtstunden, ist ein spürbarer Rückgang erkennbar.



Der Rückgang in den Nachtstunden ist höher als tagsüber.



In den sensiblen Nachstunden von 00:00 Uhr bis 06:00 Uhr ist der Rückgang im Juni/Juli größer als im April.

Verkehrsentwicklung auf den BAB in der Region Lausitz

Von Anfang an wurde beabsichtigt, den LKW-Verkehr aus Polen in Richtung Nordsachsen über die A 15 zum Autobahndreieck Spreewald zu lenken und dann über die A 13 weiter nach Nordsachsen zu führen. So wurde die BAB-Beschilderung konzeptionell vorgenommen.

Eine Sonderauswertung des BAG kam zu dem Ergebnis, dass 81 % der betreffenden LKW den Umweg über das Dreieck Spreewald wählen. Im Vorherzeitraum waren es nur 19%.

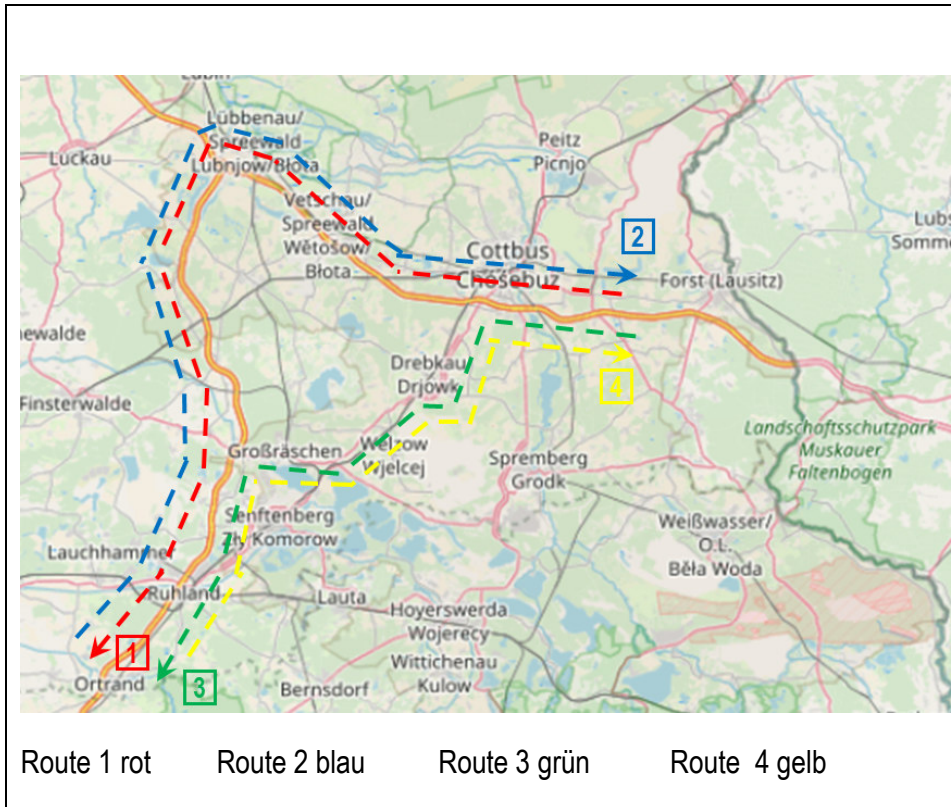
Zur besseren Beurteilung von Verdrängungseffekten hat Land Brandenburg unter Einbeziehung des BAG die Verkehrsströme insbesondere in der Region zwischen der A 13 und der A 15 näher analysiert.

Dabei wurden mautpflichtige LKW-Fahrten von Einzelfahrzeugen nicht nur an einzelnen Streckenabschnitten, sondern über mehrere Streckenabschnitte hintereinander betrachtet.

Die Anzahl von vier- und mehrachsigen mautpflichtigen Fahrzeugen aus den Monaten August 2018 und August 2019 wurden miteinander verglichen. Aus dieser großflächigen Analyse können Rückschlüsse auf das Fernrouting von LKW-Fahrern

vor und nach der Sperrung der B 169 in den beiden Ortsdurchfahrten explizit gezogen werden.

Es wurden folgende Routen untersucht:



© Open Street Map

Die Untersuchung von Verkehrsströmen führte zu folgendem Ergebnis:

<p><u>Route 1:</u> von A15 AS Roggosen nach Cottbus-Süd über AS Boblitz nach Spreewald, Dreieck nach A 13 Kittlitz, Ruhland und zur AS Ortrand</p>	<p>Die wichtigste Frage an das BAG richtete sich zum LKW-Verkehr, der aus Richtung Polen kommend als Fahrtziel die Region Sachsen und darüber hinaus hat. Diese Verkehrsströme nutzten bisher die B 169 als kürzeste Verbindung. Das BAG hat ermittelt, dass die Strecken von A 15 AS Roggosen bis zur A 13 AS Ortrand über das Autobahndreieck Spreewald vor der Maßnahme monatlich nur 1.058 LKW nutzen, danach aber fast 5.000. Der Anstieg beträgt 460 %. Es hat sich gezeigt, dass die umfangreiche Beschilderung</p>
--	--

	auf der BAB das Fahrverhalten positiv beeinflusst hat.
<u>Route 2:</u> von A13 AS Ortrand, über Ruhland, Kittlitz nach Spreewald, Dreieck, A15 über Boblitz, Cottbus-Süd nach AS Roggosen	In umgekehrter Richtung (Route 2) ist ein Anstieg von 431 auf 2.518 Fahrzeuge zu verzeichnen. Hier ist der prozentuale Anstieg sogar noch höher als auf Route 1.
<u>Route 3:</u> von A15 AS Roggosen über Cottbus-Süd, B169 Allmosen, B96/B169 Großräschen zur A13 über AS Ruhland zur AS Ortrand	Mithilfe der Daten des BAG konnten Verkehre quantifiziert werden, die von der AS A 15 Roggosen über die B 169 bis nach Großräschen und weiter zur A 13 Richtung Sachsen fließen. Auf dieser Route waren vorher monatlich 4.569 Fahrzeuge unterwegs, danach nur noch 718. Das stellt ein Rückgang auf 16% des Vorherwertes dar.
<u>Route 4:</u> A13 von AS Ortrand nach Ruhland, über die B96/B169 Großräschen weiter durch Allmosen zur A15, weiter bis Cottbus-Süd zur AS A 15 Roggosen	In umgekehrter Richtung zu Route 3 ist der Rückgang auf 28% zwar deutlich geringer, aber immer noch beträchtlich.

Das Verteilen von mehrsprachigen Flyern auf polnischen Rastplätzen, die Information der polnischen Straßenbauverwaltung und der Güterverkehrsverbände in Polen Anfang März 2019 könnte demzufolge dazu beigetragen haben, dass die Akzeptanz der Umfahrung der B 169 aus Richtung Polen deutlich höher war als z.B. in Gegenrichtung.

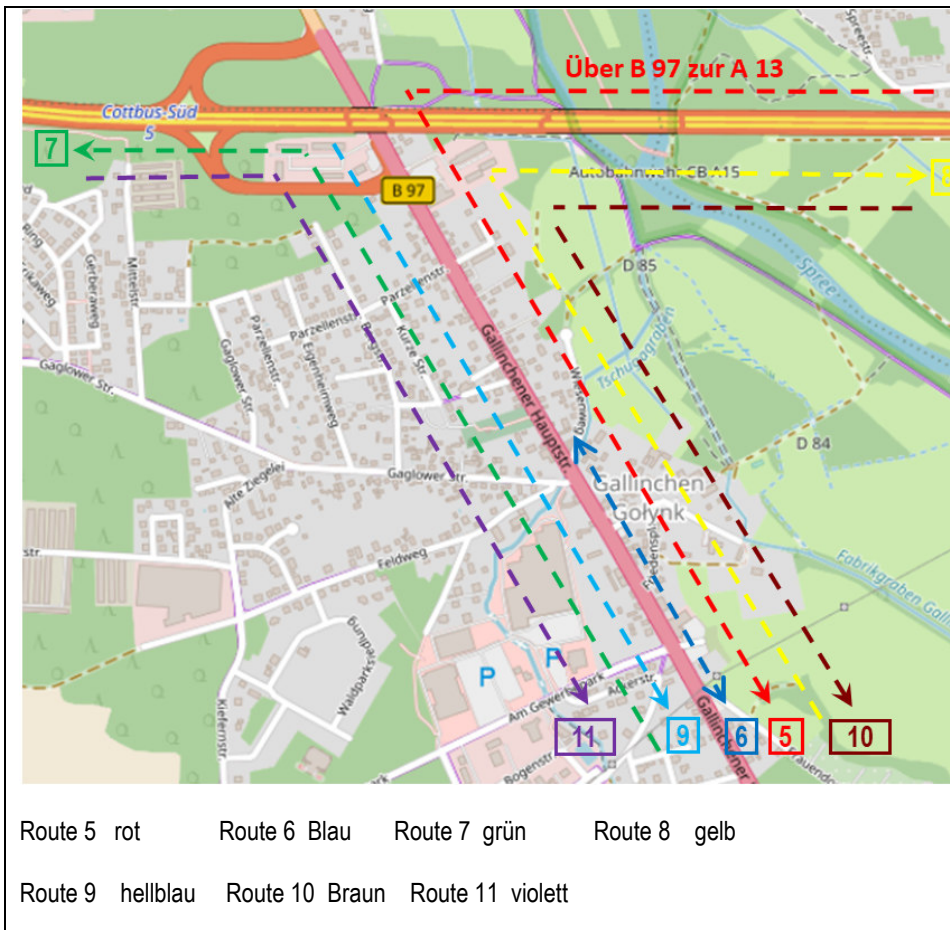
Verkehrsentwicklung auf den Bundesstraßen in der Region

Bereits im Zwischenbericht vom 02.08.2019 wurde darauf hingewiesen, dass Ausweichverkehre in der Region stattfinden. Dies kann auch weiterhin bestätigt werden.

Bei den Bundesstraßen ist besonders die B 97 südlich von Cottbus bis zur Ortsumgehung Spremberg zu erwähnen. Hier war ein LKW-Anstieg im Zusammenhang mit der Anordnung des Durchfahrtsverbotes nachweisbar.

Um Ausweichverkehre außerhalb der BAB festzustellen, wurden die LKW-Verkehre über die B 97 (OD Gallinchen) untersucht. Wie bereits im Zwischenbericht dargestellt, zeigen sich hier die Verlagerungseffekte.

Es wurden folgende Routen untersucht:



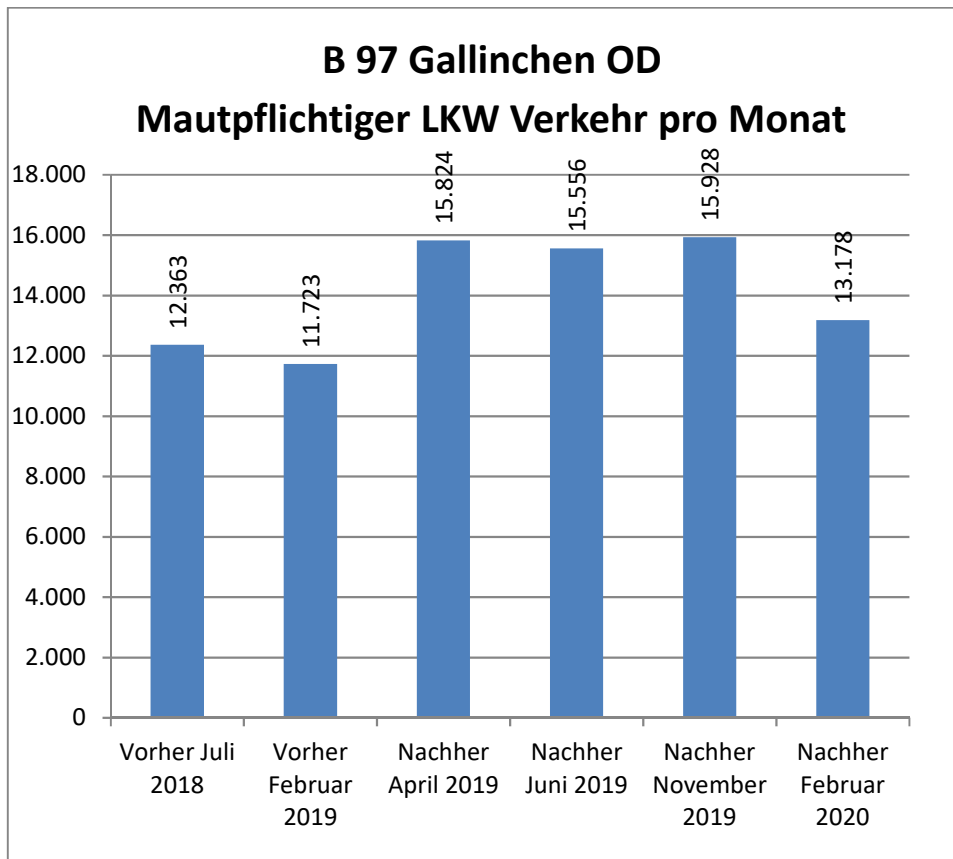
© Open Street Map

Im Einzelnen zeigt sich folgende Veränderung der LKW-Verkehrsströme:

<p><u>Route 5</u></p> <p>A15 von AS Roggosen nach AS Cottbus-Süd, weiter über die B 97 Gallinchen zur A13 AS Ruhland und AS Ortrand</p>	<p>Nach Angaben des BAG nutzten 2018 nur 14 LKW aus Richtung Polen kommend monatlich die AS Cottbus Süd um in Richtung AS A 13 Ruhland zu gelangen. Danach sind es 382 im Monat, eine tägliche Mehrbelastung um ca. 10-15 LKW</p>
<p><u>Route 6</u></p> <p>OD Gallinchen</p>	<p>In OD Gallinchen Richtung hat sich der monatliche LKW-Verkehr in Richtung Cottbus im Juli 2019 von 12.932 LKW</p>

Ortsmitte	auf 14.260 LKW, bzw. um 10,3% erhöht.
<u>Route 7</u> B 97 Gallinchen nach A 15 AD Spreewald über A 15 5 AS Cottbus-Süd und Cottbus-West	Auf dieser Route, die durch die Maßnahme auf der B 169 nicht berührt wurde, ist der LKW-Verkehr in Betrachtungszeitraum um 1,7% zurückgegangen.
<u>Route 8</u> B 97 Gallinchen nach Polen über A 15 AS Cottbus-Süd und AS Roggosen	Auf dieser Route ist ein Zuwachs von monatlich 3.312 LKW feststellen (in Prozent 250% Anstieg). In dieser Zahl sind aber nicht nur Fahrzeuge enthalten, die die B 169 umfahren. Hier könnte auch ein allgemeiner Anstieg des LKW-Verkehrs aus dem Gewerbegebiet Schwarze Pumpe vermutet werden. (Vgl. Route 9)
<u>Route 9</u> B 97 OD Gallinchen Richtung Süden (Schwarze Pumpe) beide Richtungen	Der LKW-Verkehr, der die OD B 97 Gallinchen in Richtung Süden nutzt, ist nur um 1,9% angestiegen. Ein allgemeiner starker Anstieg des LKW-Verkehrs zum Gewerbegebiet Schwarze Pumpe bzw. Nordsachsen liegt demzufolge kaum vor.
<u>Route 10</u> A15 aus Richtung Polen über AS Cottbus-Süd und dann B97 OD Gallinchen Richtung Süden)	Der LKW-Verkehr ist um 19% bzw. 732 LKW pro Monat gestiegen. Da der Gesamt-LKW-Verkehr nur um 10% gestiegen ist, sind andere Verkehre rückläufig gewesen.
<u>Route 11</u> A15 aus Richtung Spreewald über AS Cottbus Süd, dann über B97 OD Gallinchen Richtung Süden	Der von der Maßnahme nicht berührte LKW-Verkehr aus Richtung AB-Dreieck Spreewald in Richtung Süden, der die OD B 97 Gallinchen nutzt, ist sogar um 7 % gesunken. Dieser Rückgang ist u.a. dafür verantwortlich, dass der Anstieg der Verkehre infolge der Maßnahmen an der B 169 (insbesondere aus Polen) insgesamt nicht so stark ausfällt.

Auch der langfristige Trend von Juli 2018 bis Februar 2020 zeigt keinen erheblichen Anstieg.



Unabhängig von der getroffenen Maßnahme auf der B 169 ist der Anstieg des LKW-Verkehrs in der OD Gallinchen moderat.

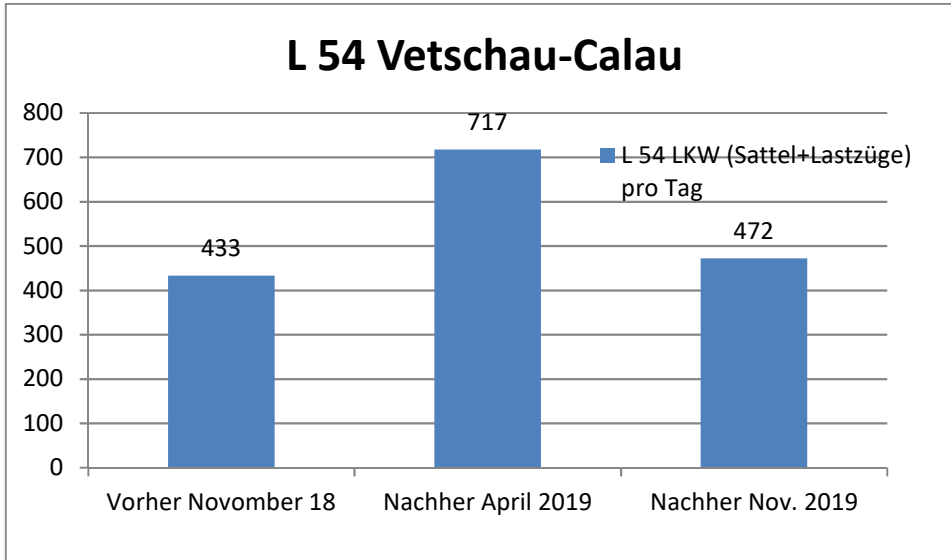
Die Verkehrsverlagerungen betreffen auch B 156 in Nordsachsen. Hiervon liegen aber keine Verkehrsstromanalysen vor.

Verkehrsentwicklung auf den Landesstraßen in der Region

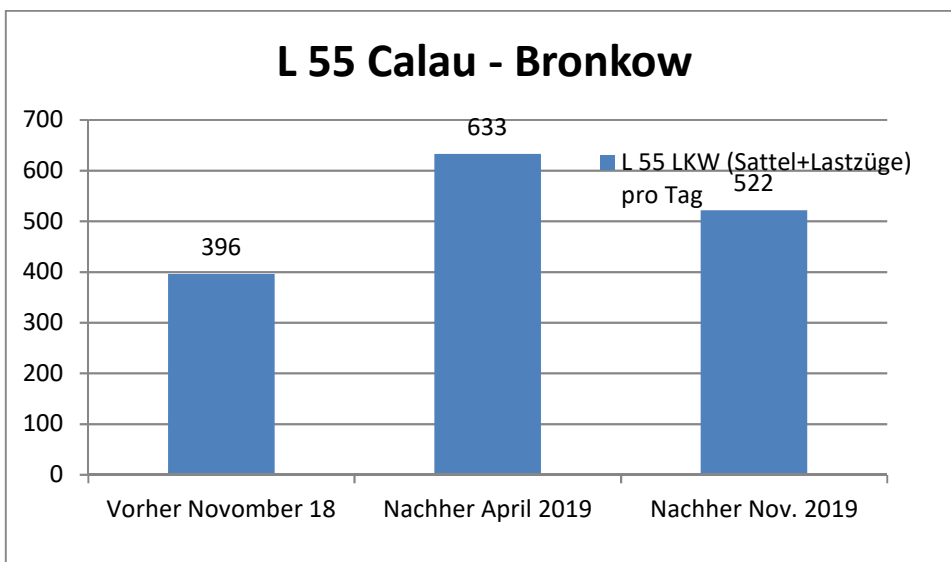
Um die Umfahrung des BAB-Dreieckes Spreewald zu vermeiden, wurden die L 54 und L 55 zwischen der A13 und der A 15 im Zwischenbericht vom 02.08.2019 als Ausweichstrecke aufgeführt. Nachherzählungen aus dem Herbst 2019 belegen, dass diese Abkürzungen zunehmend weniger zur Umfahrung der B 169 genutzt werden.

Im Herbst 2019 wurde eine zweite Nachherzählung an den Querschnitten L 54 und L 55 bei Calau durchgeführt. Am Zählquerschnitt L 54 zwischen Calau und

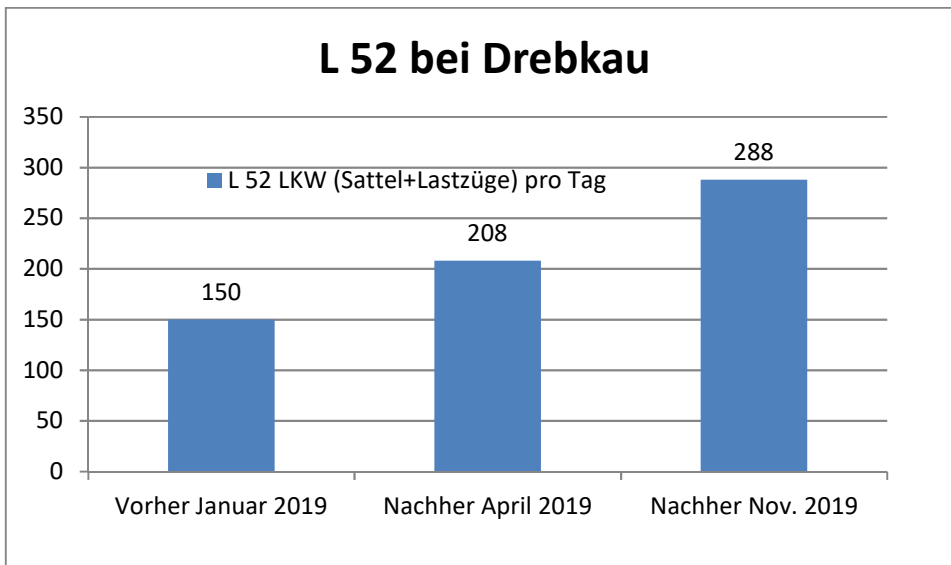
Vetschau (A 15) hat sich der SV-Anteil gegenüber der 1. Nachher-Zählung im April 2019 wieder deutlich verringert.



Am Zählquerschnitt L 55 zwischen Calau und der A 13 hat sich der SV-Anteil ebenfalls verringert. Der Rückgang entspricht jedoch nur etwa der Hälfte der Ergebnisse der 1. Nachherzählung, sodass noch SV-Steigerungen um 25 - 40 % gegenüber dem Zustand vor Sperrung der B 169 bestehen.

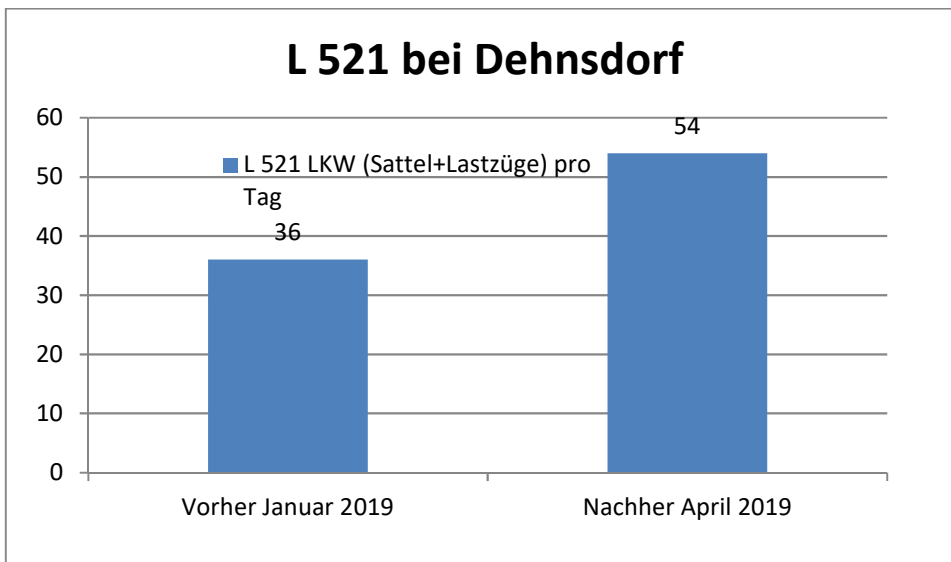


Entgegengesetzt zur Abnahme des SV im Zuge der L 54 und L 55 ist am Zählquerschnitt L 52 ein nochmaliger deutlicher Anstieg des SV-Anteils gegenüber der 1. Nachherzählung von April 2019 zu verzeichnen.



Des Weiteren fanden noch Zählungen auf der L 521 statt. Hier sind die Ergebnisse aufgrund der geringen Anzahl von Fahrzeugen nicht so stark aussagekräftig.

Dennoch kann festgestellt werden, dass nur ein gewisser Anteil der LKW die Umfahrung der beiden Ortsdurchfahrten mithilfe dieser beiden Landesstraßen vornahmen. Diese Verkehre sind aber gering.



Eine Nutzung der Landesstraßen 472 und 521 in Brandenburg, als Umfahrung der gesperrten Ortsdurchfahrt Klein Oßnig ist geringfügig nachweisbar.

3. Kontrollen

3.1. Ergebnisse der polizeilichen Überwachung

Das Polizeipräsidium erfasst die Ergebnisse der Überwachungstätigkeit und stellt diese dem MIL zur Verfügung. Diese beinhalten Angaben zur Anzahl der überprüften Fahrzeuge sowie zur Anzahl der Fahrzeuge, welche das Durchfahrtsverbot missachtet haben bzw. zurückgeschickt worden sind.

Die Polizei berichtet, dass seit Aktivierung der Anordnung der Sperrung der B 169 am 18.03.2019 Kontrollen sowohl durch spezialisierte Polizeikräfte der Sonderüberwachungsgruppen als auch durch Polizeikräfte des Wach- und Wechseldienstes der Polizeiinspektionen Spree-Neiße und Oberspreewald-Lausitz durchgeführt werden.

Der Schwerpunkt der Kontrolltätigkeit lag in der 12. und 13. Kalenderwoche. Seit der 14. Kalenderwoche richten sich Intensität und Häufigkeit der Kontrollmaßnahmen an der polizeilichen Lage aus.

Eine Vielzahl der Fahrzeugführer beachtet das Verbot. Gleichwohl wurden bei vom 18.03.2019 bis zum 24.04.2020 durchgeführten 73 Kontrollen 295 Fahrzeuge kontrolliert und 232 Verstöße gegen das Durchfahrtsverbot festgestellt. Zulässige Ziel- und Quellverkehre aus den zuführenden Landes- bzw. Gemeindestraßen sind ebenfalls festgestellt worden.

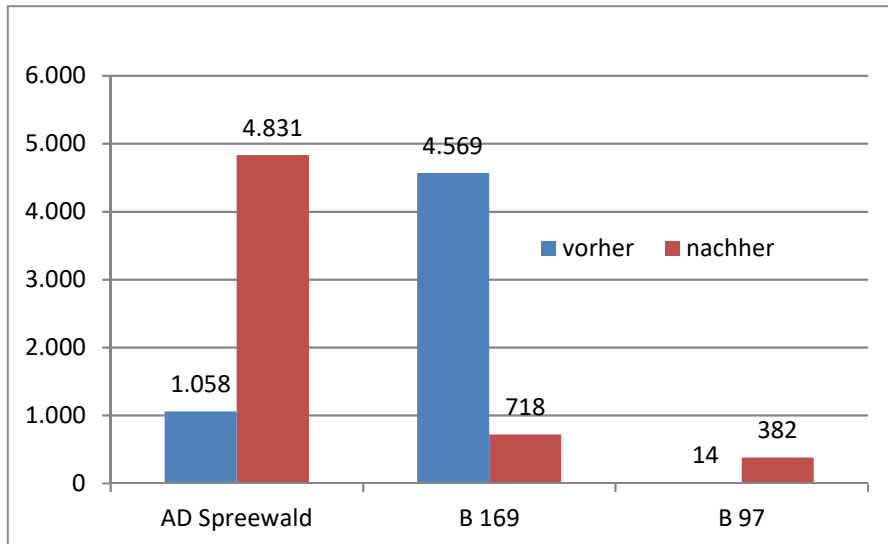
3.2 Kontrollflächen

Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung arbeitete gemeinsam mit dem LS, den Landkreisen und dem Ministerium des Innern und für Kommunales an einer langfristigen tragfähigen Lösung für die Herrichtung von ausreichenden Kontrollflächen für die Polizei.

Durch den Landesbetrieb Straßenwesen wurde die Kontrollstelle nördlich von Bahnsdorf (ehemalige Rollbahn) baulich ertüchtigt und, nach Vorliegen der verkehrsrechtlichen Anordnung, auch mit einer Wechselbeschilderung ausgestattet. Diese Kontrollstelle ist seit dem 19.09.2019 nutzbar und wird seitens der Polizei zu Kontrollen genutzt.

III. Schlussfolgerungen

Es lässt sich feststellen, dass in den beiden Ortsdurchfahrten deutliche Rückgänge des LKW-Verkehrs von bis zu 86% erreicht worden sind. Obwohl im Nachherzeitraum auch gelegentlich Anstiege wahrnehmbar sind, sind die Maßnahmen als langfristig wirksam einzustufen.



Routing von mautpflichtigen LKW aus Richtung PL nach Nordsachsen (Vorher-Nachher)

Das Routing von mautpflichtigen LKW z.B. aus Richtung PL nach Nordsachsen (Vorher-Nachher) belegt, dass die ausgeschilderte Umleitung über das AD Spreewald überwiegend genutzt wird bzw. dass die B 169 weiträumig umfahren wird.

Eine potenzielle Ausweichroute ist unter Benutzung der B 97 zwischen der AS Cottbus Süd und der Ortsumgehung Spremberg erkennbar. Die Anstiege sind jedoch niedriger als die Rückgänge in den beiden Ortsdurchfahrten Klein Oßnig und Allmosen. Nur 6,4 % der LKW-Verkehre aus Richtung Polen benutzen diese Ausweichstrecke über die B 97 im Fernverkehr.

Bis zur Fertigstellung der Ortsumgehungen Allmosen und Klein Oßnig bzw. Gallinchen wird das Monitoring fortgesetzt.

Mit Blick auf die zusätzlichen Verkehre auf den Ausweichrouten ist durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden zu prüfen, inwieweit weitere Maßnahmen zur Verkehrlenkung bzw. Lärmreduzierung in dieser Region erforderlich sind.