



Ausbau der B 2 Giebelroth bis OU Zeitz

Vorstellung des Planungsvorhabens

23.04.2024

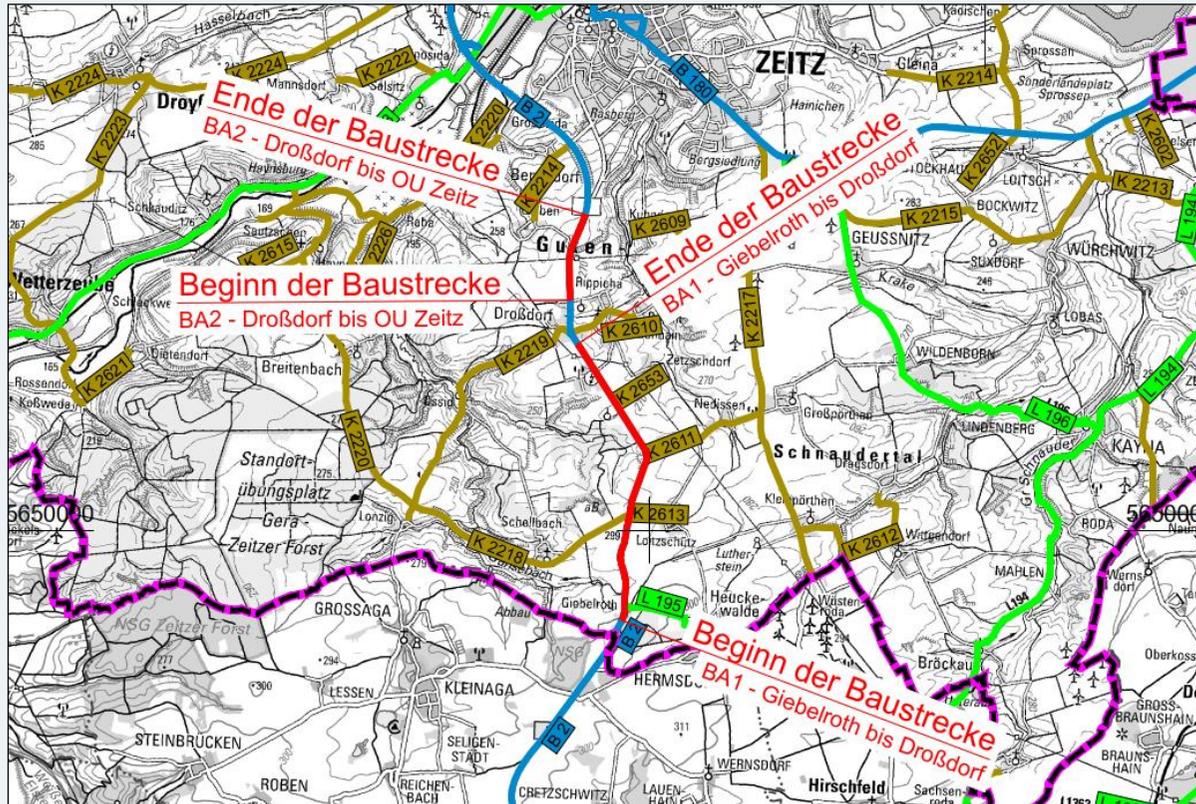


Agenda

1. Gesamtübersicht Untersuchungsbereich
2. Allgemeine Planungsgrundlagen & Veranlassung
3. Vergleich der betrachteten Varianten
4. Fazit / Wahl der Vorzugsvariante
5. Radverkehrsführung in der Ortslage Droßdorf



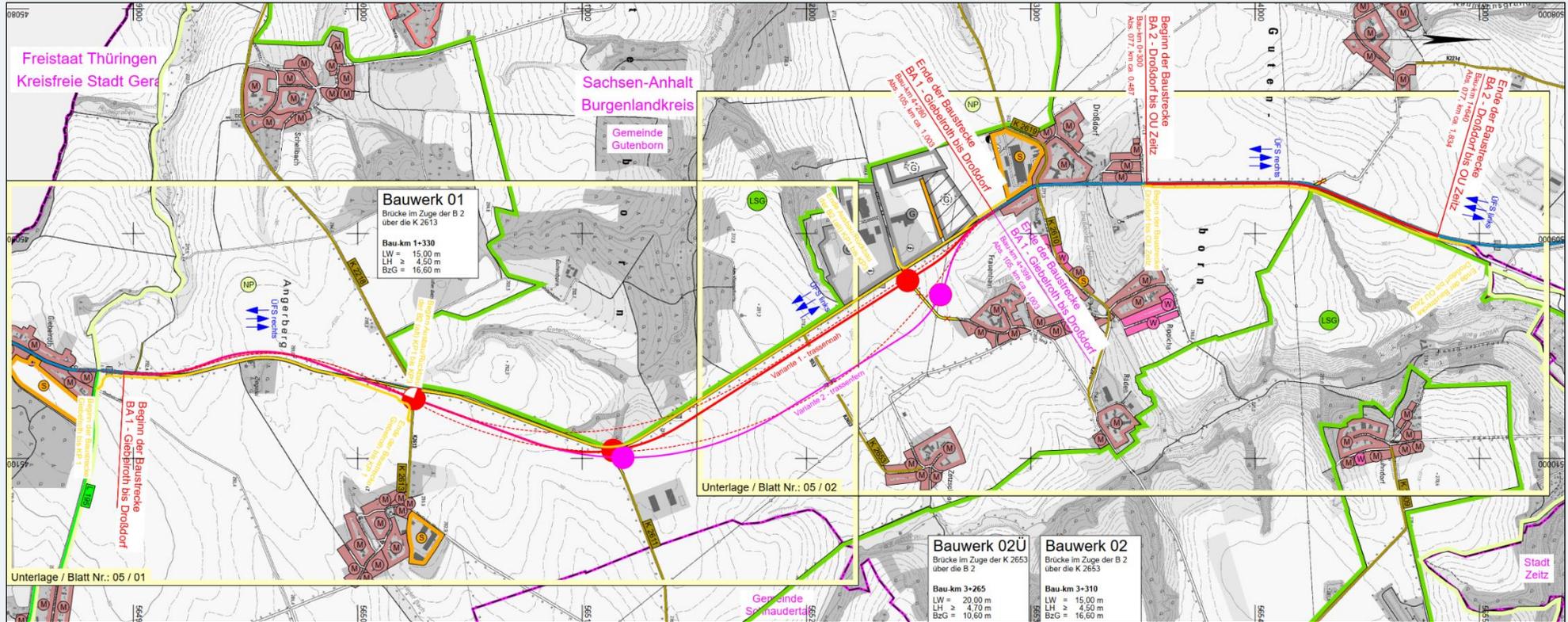
1. Gesamtübersicht Untersuchungsereich



- Ausbau der B 2 zwischen Giebelroth und der Ortsumgehung Zeitz
- Teilung in 2 Bauabschnitte
 - BA 1: Giebelroth bis Droßdorf
Länge ca. 4.420 m
 - BA 2: Droßdorf bis OU Zeitz
Länge ca. 1.425 m
- Ortsdurchfahrt Droßdorf ist nicht Bestandteil der Planung
- Innerhalb Droßdorfs, Änderung und Erweiterung der Radverkehrsführung

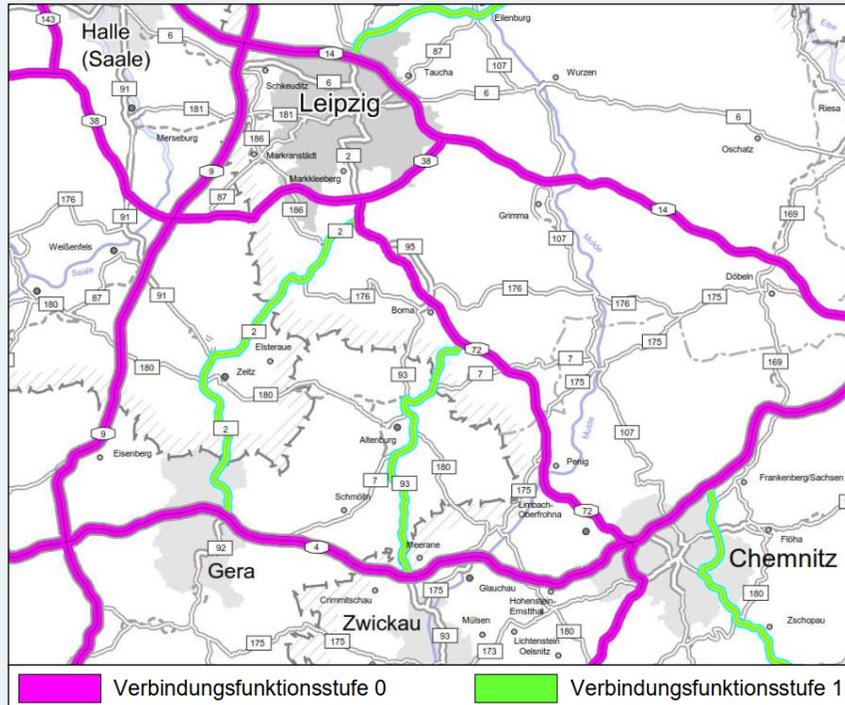


1. Gesamtübersicht Untersuchungsereich





2. Allgemeine Planungsgrundlagen & Veranlassung

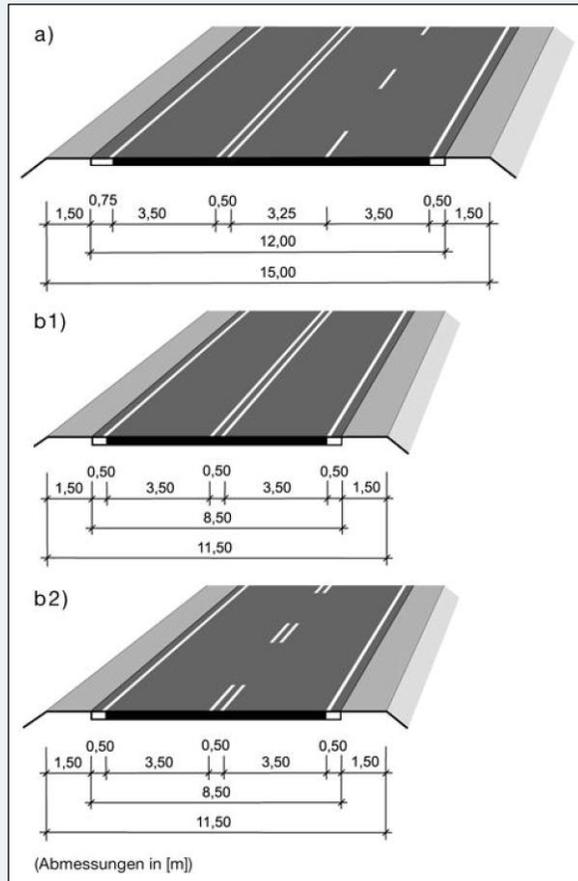


Quelle: Internetauftritt des BMDV, 2022, Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1 im Zielnetz der Bundesfernstraßen (BPI 2016 VB/WB*)

- Großräumige Verbindungsfunktion (1) zwischen den BAB 4 im Süden und 72 im Norden, sowie den Oberzentren **Gera** und **Leipzig**
- gem. den **Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) 2012** ist Ausbau gem. Entwurfsklasse 1 erforderlich
- Unter Berücksichtigung der angrenzenden Abschnitte der B2 und der zu erwartenden Verkehrsbelastung erfolgte eine „Herabstufung“ in die Entwurfsklasse 2
- DTV ca. 9.300 Fahrzeuge / 24h
SV-Anteil ca. 17 %
- **Grundsätzliche Vorgaben sind somit festgelegt**



2. Allgemeine Planungsgrundlagen & Veranlassung



Quelle: RAL 2012, Bild 6: Regelquerschnitt 11,5+

- Verwendung des **Regelquerschnittes 11,5+**
- Abschnittsweise Anordnung von Überholfahrstreifen (ÜFS) zur Gewährleistung sicherer Überholmanöver
- Wechselseitige Anordnung der ÜFS
- Linienführung in Lage und Höhe gem. Vorgaben zur Trassierung

Entwurfsklasse	Radienbereiche R [m]	Mindestlängen von Kreisbögen min L [m]
EKL 1	≥ 500	70
EKL 2	400 – 900	60
EKL 3	300 – 600	50
EKL 4	200 – 400	40

Quelle: RAL 2012, Tabelle 12: Empfohlene Radien und Mindestlängen von Kreisbögen



2. Allgemeine Planungsgrundlagen & Veranlassung

- Nicht ausreichender Straßenquerschnitt
- Ferner soll separates Netz für den Radverkehr geschaffen werden (inkl. Nutzung für den landwirtschaftlichen Verkehr)
- Teilweise Nutzung der alten B 2 für Radwegenetz
- Vereinheitlichung der Charakteristik des Straßenzuges der B 2
- Benachbarte Abschnitte in Thüringen sowie nördlich von Zeitz bereits ausgebaut
- Schaffung von sicheren Überholmöglichkeiten durch wechselseitige Überholfahrstreifen



2. Allgemeine Planungsgrundlagen & Veranlassung

- Regelwerkskonforme Ausbildung des Streckenabschnittes
- Fahrdynamische Verbesserung, sowie Verbesserung der Sichtverhältnisse im Knotenpunktbereich
- Bestehende Mängel an den Entwässerungsanlagen
deformierte Fahrbahnränder und Bankette durch auftretende Staunässe

Kurvenradiusverbesserungen:

- Knotenpunkt 2 – B 2 / K 2611
 $R_{\text{vorh.}} = 250 \text{ m} \rightarrow R_{\text{gepl.}} = 1.300 \text{ m}$
- BA 2 – Droßdorf bis OU Zeitz
 $R_{\text{vorh.}} = 300 \text{ m} \rightarrow R_{\text{gepl.}} = 600 \text{ m}$



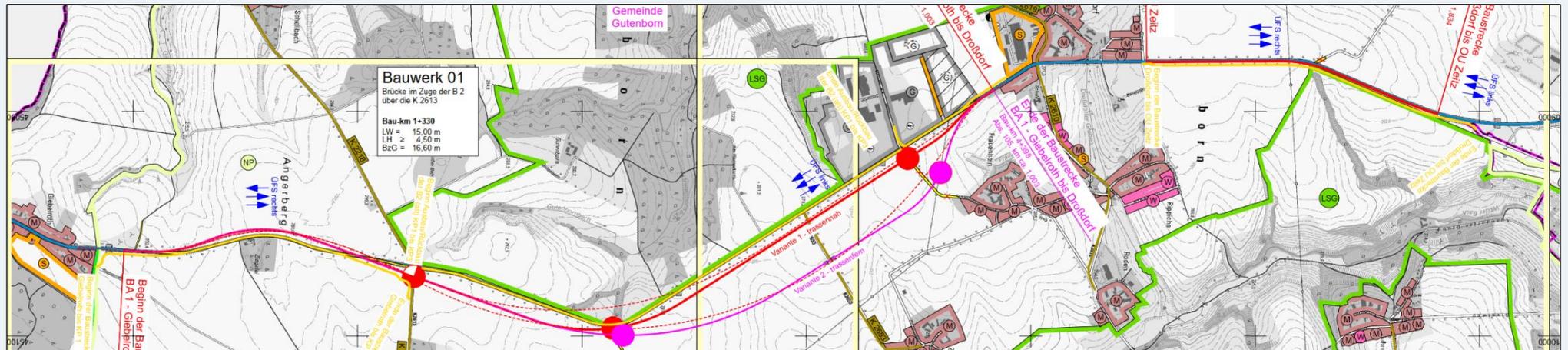
2. Allgemeine Planungsgrundlagen & Veranlassung

- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- 126 Unfälle von 2017 bis 2021
 - Ungenügender Sicherheitsabstand (21)
 - Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen (19)
 - Überholen ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs, plötzliches Ausscheren (9)



3. Vergleich der Varianten

- Größtenteils gleicher Verlauf der Varianten
- Grundlegende Unterschiede im Bereich zwischen den Knotenpunkten 2 und 3 (B 2 / K 2611 und B 2 / Gewerbegebiet / Frauenhain)
- **Variante 1** – trassennah
 - Abstand zur Bestandsstrasse ca. 50 m
- **Variante 2** – trassenfern
 - Abstand zur Bestandsstrasse ca. 250 m





3. Vergleich der Varianten – Darstellung der Bewertungskriterien

1. Raumstrukturelle Wirkungen

1.1 Siedlungsentwicklungen

- *Eingriffe in bzw. Auswirkungen auf geplante, sowie bestehende Siedlungsgebiete im Planungsbereich*

1.2 Vorrang- und Vorbehaltsgebiete

- *Keine Gebiete im unmittelbaren Trassenbereich ausgewiesen*

1.3 Land- und Forstwirtschaft

- *Eingriffe in forst- bzw. landwirtschaftlich geprägte Gebiete*
- *Zerschneidung/Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen*

1.4 Infrastruktureinrichtungen

- *Kreuzungspunkte mit Anlagen mit Ver- oder Entsorgungsfunktion*

1.5 Eigentumsverhältnisse

- *Notwendiger Grunderwerb infolge der Planung*
- *Überbauung von Gebäuden, notwendiger Gebäudeabriss*
- *Überplanung von angrenzenden Gewerbegebieten*

Kriterium	Favorit
Siedlungsentwicklung	Variante 1
Vorrang- und Vorbehaltsgebiete	Gleich
Land- und Forstwirtschaft	Variante 2
Infrastruktureinrichtungen	Variante 2
Eigentumsverhältnisse	Variante 1

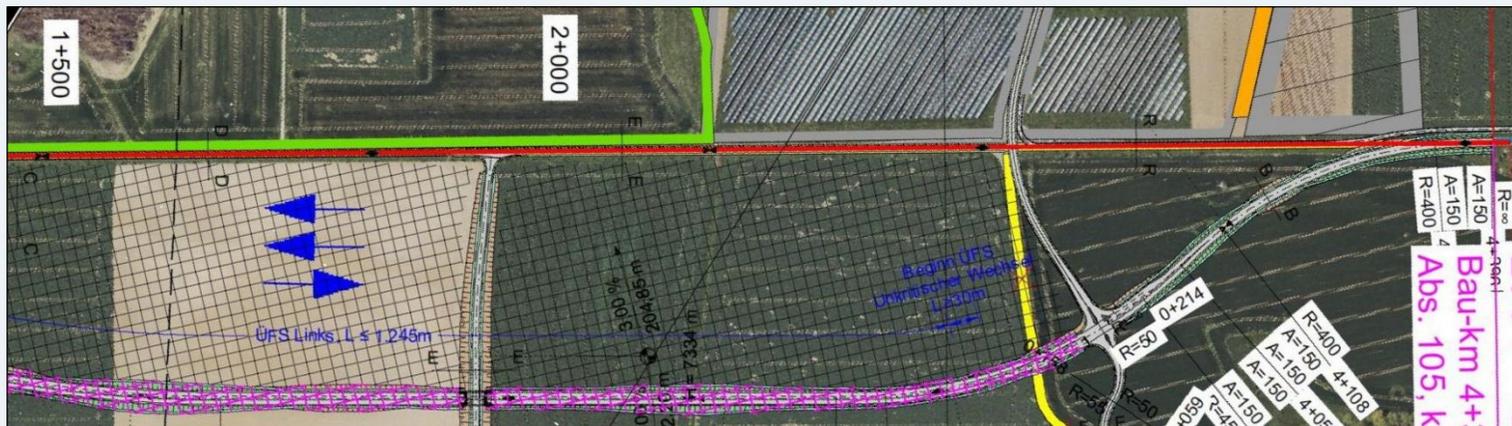


3. Vergleich der Varianten – Darstellung der Bewertungskriterien



Variante 1

Verlust von ca.
6,9 ha



Variante 2

Verlust von ca.
4,1 ha



3. Vergleich der Varianten – Darstellung der Bewertungskriterien

2. Verkehrliche Beurteilung

2.1 Be- und Entlastungswirkungen

- Entlastung bzw. zusätzliche Belastung von angrenzenden Netzabschnitten / Straßen

2.2 Netzstrukturelle Wirkungen (Erreichbarkeiten)

- Verbindung von Räumen und zentralen Orten

2.3 Verknüpfungen mit über- und nachgeordnetem Netz

- Reduzierung der Knotenpunktanzahl (B 2 / K 2653) und Verbesserung des Verkehrsflusses

2.4 Bildung verkehrswirksamer Abschnitte

- Abschnitte zwischen Knotenpunkten
- Keine Unterschiede zwischen den Varianten

Kriterium	Favorit
Be- und Entlastungswirkungen	Gleich
Netzstrukturelle Wirkungen (Erreichbarkeiten)	Variante 2
Verknüpfungen mit über- und nachgeordnetem Netz	Gleich
Bildung verkehrswirksamer Abschnitte	Gleich



3. Vergleich der Varianten – Darstellung der Bewertungskriterien

3. Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

3.1 Lagetrassierung

- *Einhaltung der Trassierungsparameter und Linienführung*
- *Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit in der Lage*

3.2 Höhentrasierung

- *Höhentechnische Einhaltung der Trassierungsparameter und Befahrbarkeit*

3.3 Anordnung der Knotenpunkte

- *Anzahl und Anordnung von erforderlichen Knotenpunkten bzw. Querungshilfen*

3.4 Erdmengen- und Flächenbilanz

- *Notwendige Bodenbewegungen für Bau der Variante*
- *Überschlägiger Vergleich der zu erwartenden Erdmengen*
- *zusätzliche Flächeninanspruchnahme bezogen auf die projizierte Baufläche*

Kriterium	Favorit
Lagetrassierung	Variante 2
Höhentrasierung	Variante 1
Anordnung der Knotenpunkte	Gleich
Erdmengen- und Flächenbilanz	Variante 2



3. Vergleich der Varianten – Darstellung der Bewertungskriterien

4. Umweltfachliche Beurteilung

- Vermeidung von Eingriffen in das westlich gelegene Landschaftsschutzgebiet „Aga-Elster-Tal und Zeitzer Forst“
- Betrachtung und Bewertung vorhabensbedingter Betroffenheiten von Biotopen (3-stufige Werteskala, in Anlehnung an Biotopwertmodell Sachsen-Anhalt)
- Verbal argumentative Bewertung der Beeinträchtigungen von Habitaten streng und besonders geschützter Arten, sowie Landschaftsbildfunktion
- Eingriff in Boden und Fläche überwiegend über Größe der Flächenbeanspruchung der Verkehrsanlagen

Kriterium	Rang Variante 1	Rang Variante 2
Biotopverlust – Biotope mit geringer naturschutzfachlicher Wertigkeit	1	2
Biotopverlust – Biotope mit mittlerer naturschutzfachlicher Wertigkeit	2	1
Biotopverlust – Biotope mit hoher naturschutzfachlicher Wertigkeit	1	2
Biotopverlust gesamt	1	2
Habitatverlust – Vögel, Fledermäuse	2	1
Landschaftsbildfunktion	2	1
Boden und Flächenfunktion	1	2
Beanspruchung LSG	2	1
Vorzugsvariante gesamt	Rang 2	Rang 1



3. Vergleich der Varianten – Darstellung der Bewertungskriterien

5. Wirtschaftlichkeit

5.1 Investitionskosten

- *Monetäre Bewertung der zu erwartenden Baukosten infolge einer vorzeitigen Kostenschätzung*

5.2 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

- *bspw. laufende Kosten durch Instandhaltung von Bauwerken, Knotenpunkten inkl. Lichtsignalanlagen (Ampeln)*

Kriterium	Favorit
Investitionskosten	Variante 1*
Wirtschaftlichkeit (Ifd. Kosten)	gleich

* Geringfügige monetäre Unterschiede zwischen den Varianten



4. Fazit / Wahl der Vorzugsvariante

Bewertung der Kriterien

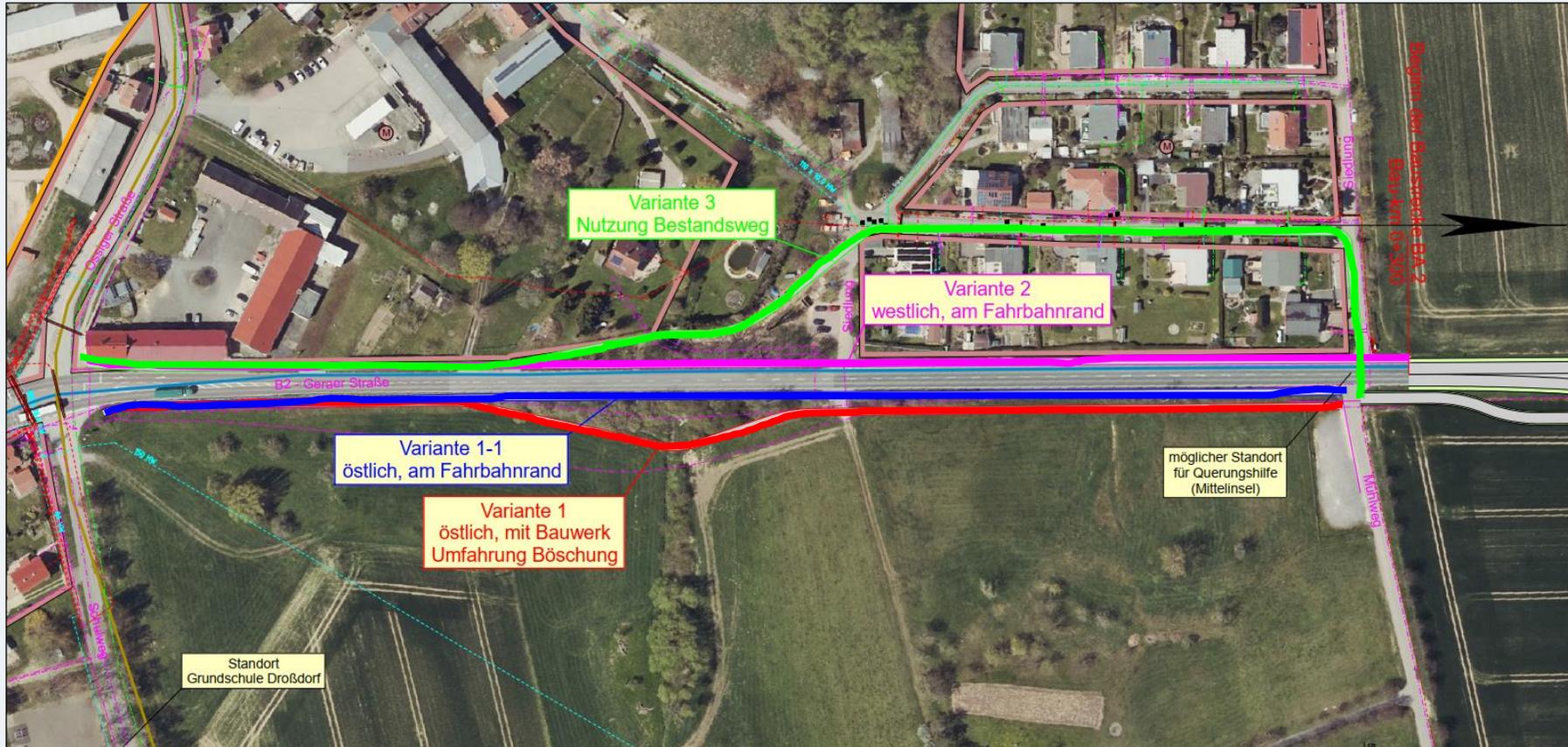
- Bewertung nach Rangfolge (1 und 2)
- Bei gleicher Bewertung → Rang „0“

Kriterium	Rang Variante 1	Rang Variante 2
Raumstrukturelle Wirkung	0	0
Verkehrliche Beurteilung	2	1
Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	2	1
Umweltverträglichkeit	2	1
Wirtschaftlichkeit	1*	2
Vorzugsvariante gesamt	Rang 2	Rang 1

* Geringfügige monetäre Unterschiede zwischen den Varianten



5. Radverkehrsführung in der Ortslage Droßdorf

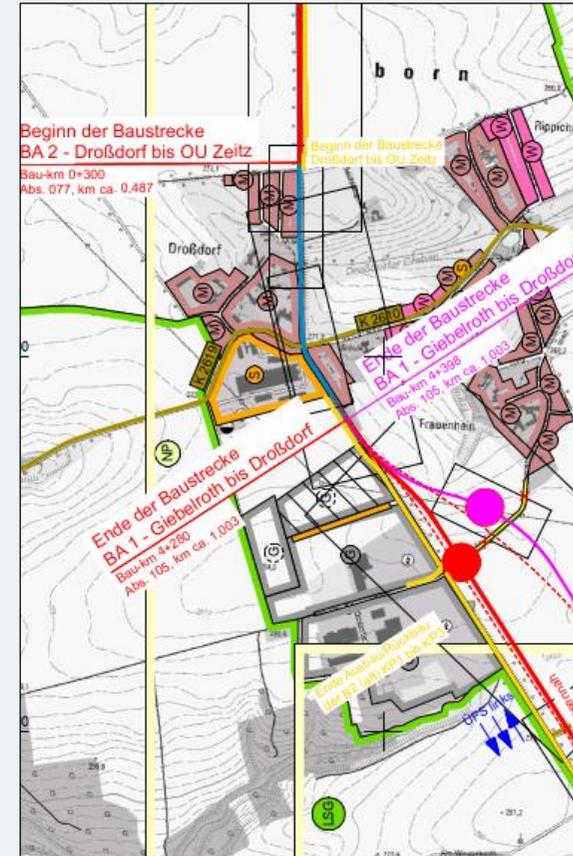




5. Radverkehrsführung in der Ortslage Droßdorf

Veranlassung

- Verbindung der südl. und nördl. ankommenden Radverkehrsanlagen
- Gewährleistung eines durchgehenden Radwegenetzes
- Gesicherte Führung des Schülerverkehrs





5. Radverkehrsführung in der Ortslage Droßdorf





5. Radverkehrsführung in der Ortslage Droßdorf





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit