

DEGES im Auftrag des Freistaates Sachsen
B 7 / VKE 3191 / Station: 3+755 bis 10+088
Neubau B 7 Verlegung nördlich Frohburg
PROJIS-Nr.:

FESTSTELLUNGSENTWURF

22.1 Konzeptionelle Straßennetz Betrachtung

1. Vorbemerkungen

Im Zusammenhang mit dem Neubau der A 72 Chemnitz – Leipzig ist auch der Neubau eines Autobahnzubringers zwischen der B 93 nördlich von Altenburg (Freistaat Thüringen) und der A 72 nördlich Frohburg (Freistaat Sachsen) als B 7neu (= B 7n) geplant.

Die B 7n soll zukünftig im Zuge der „Pleißetal-Achse“ u.a. die Anbindung des ostthüringischen Wirtschaftsraumes um Altenburg (Mittelzentrum mit Teilfunktion Oberzentrum) an die A 72 Chemnitz – Leipzig realisieren. Mit dem Ausbau der B 7 wird auch die A 72-Anschlussstelle Frohburg hergestellt.

Die sogenannte „Pleißetal-Achse“ Leipzig – Borna (B 95/ A 72) – Altenburg - Zwickau (B 93), weiterführend bis zur A 72 (Chemnitz – Hof) stellt eine raumbedeutsame überregionale Verkehrsachse dar.

2. Netzabschnitte im Planfeststellungsbereich

2.1. Vorhandenes Straßennetz

Der Planfeststellungsbereich für die B 7n befindet sich nahezu zentral im übergeordneten Fernstraßennetz der Bundesautobahnen A 4, A 9, A 14 und A 38 (vgl. Anlage 1). Hinsichtlich ihrer Verkehrsbedeutung im Bundesfernstraßennetz sind diese Autobahnen als kontinentale Straßenverbindungen eingestuft, d.h. sie entsprechen der Verbindungsfunktionsstufe (VFS) „0“ gemäß RIN 2008¹. Zur Verbesserung der räumlichen Erschließung dient die neue A 72 (z.T. noch im Bau) als Verknüpfung zwischen den Oberzentren Leipzig und Chemnitz. Weiterhin wurde als großräumig bedeutsame Verbindung die vorhandene B 93 zwischen der A 4 nördlich von Zwickau und der A 72 südlich von Leipzig (AS Borna) eingestuft. Die A 72 und die B 93 entsprechen als großräumige Verbindungen der VFS „1“ nach RIN 2008.

Im Verlauf der sich verändernden Verkehrsbelastungen und der noch zu erwartenden Verkehrsentwicklungen (z.B. nach vollständiger Verkehrsfreigabe der A 72) zeigt es sich, dass die B 93 den Anforderungen an eine leistungsfähige Verkehrsverbindung nicht gewachsen ist. Während im südlichen Abschnitt von der A 4 bis einschl. Ostumfahrung von Altenburg u.a. im Bereich Meerane sowie mit den Ortsumgehungen bei Gößnitz schon wesentliche Verbesserungen umgesetzt wurden und weitere Ausbauabschnitte geplant sind, zeigten die Untersuchungen zur Raumordnungsplanung, dass sich die Anforderungen an eine ausreichend leistungsfähige und genehmigungsrechtlich umsetzbare Lösung nördlich des Zschaschelwitzer Kreuzes im Bereich der vorhandenen B 93 nicht umsetzen lassen.

2.2. Geplantes Straßennetz

Zur Herstellung einer bedarfsgerechten und ausreichend leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen der B 93 ab dem Zschaschelwitzer Kreuz (nördlich Altenburg) bis zur A 72 soll zukünftig die B 7 dienen. Hierzu sind sowohl der abschnittsweise Um- und Ausbau als auch die Neutrassierung der B 7 vorgesehen – im Freistaat Sachsen auch unter Einbeziehung eines Teilstückes der derzeitigen Staatsstraße S 11.

Die geplante Straßenverbindung (Netzabschnitt) ist in drei Planfeststellungsabschnitte untergliedert:

- 1) B 7 Altenburg bis Landesgrenze Thüringen (TH) / Sachsen (SN)
- 2) B 7 Verlegung nördlich Frohburg (bis zur S 51/ B 95alt)
- 3) B 7/ A 72 Anschlussstelle (AS) Frohburg.

Die Lage sowie die Gliederung der Planfeststellungsabschnitte sind in Anlage 2 dargestellt.

¹ RIN 2008: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln (FGSV 121)

Der hier betrachtete Netzabschnitt zwischen der B 93 und der A 72 ist in der großräumigen Straßennetzplanung als Teilprojekt im Rahmen weiterer geplanter verkehrlicher Verbesserungsmaßnahmen im Zuge der B 7n/ B 180 zu sehen.

3. Großräumige Straßennetzplanung und Ziele der Raumordnung

In Abstimmung mit dem Freistaat Sachsen und dem Land Sachsen-Anhalt (ST) wurden durch den Freistaat Thüringen insgesamt sieben Teilprojekte im Rahmen des Gesamtprojektes Nr. B 7/ B 180-G10-TH-ST-SN für den Streckenzug „A 72/ Frohburg (SN) – Altenburg (TH) – Zeitz bis A 9 (ST) einschließlich der Westumfahrung Altenburg zum aktuellen Bedarfsplan des Bundes angemeldet. Alle sieben Teilprojekte, zu denen auch die drei unter Punkt 2.2 aufgeführten Planfeststellungsabschnitte der B 7n gehören, wurden nach ausführlicher Bewertung in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 aufgenommen – sh. Anlage 2 sowie Punkt 4.

Die aus der vollständigen Inbetriebnahme der A 72 resultierenden weiträumigen Verkehrsverlagerungen erfordern eine Neuordnung des Straßennetzes in der Region.

Mit der Realisierung der o.g. Maßnahmenkette erhöht sich die Verkehrsqualität zwischen der A 72 AS Frohburg und der A 9 AS Naumburg sowie zwischen der AS Frohburg und der A 4 AS Meerane.

Weiterhin besteht für den Bereich der Bundesstraße B 180 bei Zeitz nunmehr die Absicht, die K 2213 sowie die weiterführenden kommunalen Straßen östlich von Zeitz in Richtung Bundesstraße B 2 zukünftig zur B 7 (B 180) aufzustufen, um eine ortsdurchfahrtsfreie Bundesstraßenführung im Zuge des Gesamtprojektes der B 7/B 180 bereitzustellen. Der Verkehr wird dann von der B 2 zur B 7 OU Kretzschau – Döschwitz (B 180) und im Weiteren zur A 9 – AS Naumburg - geführt. Die Bezeichnung der Einzelvorhaben des Gesamtprojektes ergibt sich aus den Absichten zur zukünftigen Umnummerierung im Straßennetz.

Mit den beschriebenen Maßnahmen im Straßennetz werden nicht nur die Belange der Verkehrsentwicklung, sondern auch wesentliche Ziele der Raumordnung und Regionalplanung berücksichtigt. Durch die geplante Netzgestaltung ist über die Schaffung bedarfsgerechter und verkehrssicherer Straßenverbindungen eine Aufwertung der Entwicklungschancen für die betreffende Region als Wohn- und Wirtschaftsstandort beabsichtigt. Daneben ist durch die Entlastung mehrerer Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr eine Verbesserung der Lebensqualität infolge einer Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie durch die Verminderung der Trennwirkungen in den Ortslagen zu erwarten.

4. Gesetzliche Grundlagen und straßenplanerische Rahmenbedingungen

Gemäß § 1 Abs. 1 des FStrAbG (Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen – Fernstraßenausbaugesetz) sind Bau und Ausbau der Bundesfernstraßen Hoheitsaufgaben des Bundes. Das Netz der Bundesfernstraßen wird nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgebaut, der dem Gesetz als Anlage beigefügt ist.

Der aktuelle Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL 2016) wurde vom Bundestag mit dem 6. FStrAbÄndG (Fernstraßenausbauänderungsgesetz) vom 23.12.2016 rechtskräftig beschlossen.

Als Bestandteil des Gesamtprojektes „B 7 Frohburg (A 72) - Zeitz (A 9)“ [B7/B180-G10-TH-ST-SN] des zugrunde liegenden Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) sind den maßgebenden Neubaustrecken des Netzabschnittes zwischen B 93 und A 72/ AS Frohburg zugeordnet:

- Teilprojekt T 1 – „B 7 Verlegung nördlich Frohburg“
- Teilprojekt T 2 – „B 7 Altenburg bis Landesgrenze TH/ SN.“

Beide Teilprojekte sind im BPL 2016 dem „Vordringlicher Bedarf“ zugeordnet.

Die vorgesehenen Maßnahmen sind im BVWP 2030 als 2-streifiger Neubau erfasst (sh. Anlage 2). Damit folgte der Bund der Bedarfsplananmeldung der Freistaaten Thüringen/ Sachsen für die B 7n mit den Entwurfsparametern für eine Entwurfsklasse (EKL) 2. Gemäß RAL 2012² werden unter Beachtung der maßgebenden Verbindungsfunktionsstufe II zur Verbesserung der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit abschnittsweise wechselseitig Überholfahrstreifen vorgesehen. Der zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und den beiden zuständigen Landesverkehrsministerien (TH / SN) abgestimmte Entwurfsstandard entspricht den Zielen der Raumordnung und den Festlegungen im BPL 2016. Zudem wurde den auf dieser Grundlage erstellten Vorentwurfsunterlagen durch das BMVI der Gesehenvermerk erteilt.

In Fortschreibung dieser vom BMVI genehmigten Planung wurde der hier vorliegende Feststellungsentwurf erstellt.

Dies ergibt sich auch aus § 1 Abs. 2 des FStrAbG: „Die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauprojekte entsprechen den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes (*FStrG*). Die Feststellung des Bedarfs ist für die ... Planfeststellung nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes verbindlich.“

5. Verkehrliche Untersuchungen

Im Rahmen der Bearbeitung der Entwurfsunterlagen für die Planfeststellung wurden unter Berücksichtigung der neuen BVWP-Projekte und des aktualisierten Straßennetzmodells die verkehrstechnischen Untersuchungen und die Verkehrsprognosen für die drei unter Punkt 2.2 aufgeführten Planfeststellungsabschnitte fortgeschrieben.

Die Berechnungsergebnisse der in den Teilabschnitten zu erwartenden Verkehrsbelegungen werden in nachfolgender Unterlage 22.2 dargestellt.

² RAL 2012: Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Ausgabe 2012, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln (FGSV 201)