

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

22.2 Aktualisierung der verkehrlichen Planungsgrundlagen

B 7n, Altenburg (B93) - Frohburg (A72)

Aktualisierung der verkehrlichen Planungsgrundlagen zum Ausbau der B 7n

Auftraggeber:

DEGES

Berlin, März 2019

Inhalt

1	Vorbemerkungen	3
1.1	Aufgabe	3
1.2	Vorgehen	4
2	Grundlagen	5
2.1	Lage im Straßennetz	5
2.2	Einordnung in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	5
2.3	Aktuelle Planungen	7
3	Heutige Situation	8
3.1	Ausbausituation	8
3.2	Verkehrsmengen im Bestand	8
3.3	Verkehrssicherheit	9
4	Verkehrliche Wirkung des Vorhabens	11
4.1	Verkehrsmengen im Jahr 2030 im Zielnetz ohne Ausbau der B 7n zwischen der B 93 (Zschaschelwitzer Kreuz) und der A 72 bei Frohburg	11
4.2	Verkehrsmengen im Jahr 2030 nach Ausbau der B 7n zwischen der B 93 (Zschaschelwitzer Kreuz) und der A 72 bei Frohburg	11
4.3	Verkehrliche Wirkung gegenüber dem Bezugsfall	13
4.4	Wirkung auf die Erreichbarkeit	14
4.5	Wirkung auf die Verkehrssicherheit	14
4.6	Verkehrsmengengerüst für das Vorhaben B 7n	14
4.7	Knotenpunkte	14
5	Zusammenfassung	16

Anlage 1 Knotenstrombelastungen 2030

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Bild 1:	Lage im Straßennetz	5
Bild 2:	Auszug aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL 2016)	6
Bild 3:	Abschnitte der B 7n	7
Bild 4:	Belastungen im Straßennetz - SVZ 2015	8
Bild 5:	Anzahl der Unfälle zwischen 2014 und 2016	10
Bild 6:	Belastung des Bezugsfalles 2030 [durchschnittlicher werktäglicher Verkehr in 1.000 Kfz/Werktag]	11
Bild 7:	Belastung des Planfalles 2030 [durchschnittlicher werktäglicher Verkehr in 1.000 Kfz/Werktag]	12
Bild 8:	Belastung des Planfalles 2030 im Schwerverkehr [durchschnittlicher werktäglicher Verkehr in 1.000 SV/Werktag]	13
Bild 9:	verkehrliche Wirkung des Projektes gegenüber dem Bezugsfall [durchschnittlicher werktäglicher Verkehr in 1.000 Kfz/Werktag]	13
Bild 10:	Übersicht Knotenpunkte im Zuge der B 7n	15

1 Vorbemerkungen

1.1 Aufgabe

Das geplante Vorhaben B 7n verläuft in den Bundesländern Thüringen und Sachsen und stellt einen länderübergreifenden Autobahnzubringer von Altenburg zur A 72 dar. Hierdurch soll neben der Verbesserung der Erreichbarkeit von Altenburg eine Entlastung der derzeit genutzten B 93, insbesondere der hoch belasteten und konflikträchtigen Ortsdurchfahrt Borna erreicht werden.

Der Aus- bzw. Neubau der B 7 zwischen der B 93 (Zschaschelwitzer Kreuz) und der A 72 nördlich Frohburg erfolgt in Thüringen zumeist als Ausbau der vorhandenen Trasse, in Sachsen überwiegend als bedarfsplanrelevanter Neubau.

Der Bedarf der Maßnahme wurde im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 (bisherige Planungsgrundlage) festgestellt und durch den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 (BPL 2016) entsprechend sechstem Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes / 6. FStrAbÄndG) vom 23.12.2016 bestätigt.

Gemäß BPL 2016 erfolgte eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf.

Als Voraussetzung für die Feststellung des Bedarfs wurde im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 eine verkehrswirtschaftliche Bewertung der Maßnahme durchgeführt. Die Maßnahme ist Teil des Gesamtprojektes B 7 Frohburg (A 72) - Zeitz (A 9) [B7/B180-G10-TH-ST-SN], für das ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A) von 1,7 ermittelt wurde.

Zur Beschreibung der verkehrlichen Planungsgrundlagen des Projektes wurden mehrere Untersuchungen erstellt, die hinsichtlich veränderter Planungsgrundlagen oder Projektanforderungen aktualisiert / modifiziert wurden.

Grundlage der aktuellen Planung ist nunmehr der durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und die Länder entsprechend der Beratung am 26. Juni 2014 festgesetzte, optimierte Ausbaustandard auf Grundlage einer Untersuchung von Optimierungsmöglichkeiten (Ingenieurbüros DeltaPlan/ Langenbach, 30.04.2014).

Für diesen Ausbaustandard des Vorhabens B 7n, Altenburg (B93) – Frohburg (A72) erfolgte im Auftrag der DEGES im Rahmen Untersuchung „Aktualisierung der verkehrlichen Planungsgrundlagen zum Ausbau der B 7n (IVV; Juli 2017) als verkehrliche Planungsgrundlage die Ermittlung und Dokumentation der verkehrlichen Wirkung. Die Untersuchung basiert auf der Projektprognose 2025, die aufbauend auf der Bedarfsplanprognose 2025 die maßgebende Planungs- und Verfahrensgrundlage für das Planfeststellungsverfahren bleibt.

Aufbauend auf den BPL 2016 erfolgte eine Fortschreibung der bundesweiten Straßenverkehrsprognose. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt befindet sich diese Fortschreibung auf die Zielnetzprognose 2030 (frühere Bezeichnung Bedarfsplanprognose) in der Länderabstimmung.

Auf Grundlage des Instrumentariums der Zielnetzprognose wurde eine Aktualisierung der Projektprognose auf den Horizont 2030 durchgeführt, die eine Aktualisierung des Verkehrsmengengerüsts des Vorhabens erlaubt.

1.2 Vorgehen

Ausgangspunkt der vorliegenden Untersuchung sind folgende planerisch maßgebenden Grundlagen:

- Gemeinsame Festsetzung des Bundes und der Länder von optimierten Ausbaustandards für die B 7n gemäß Beratung vom 26. Juni 2014
- Gesehenvermerke des BMVI vom
 - 11. März 2016 (B 7n –Thüringen)
 - 10. Mai 2016 (B 7n – Sachsen)
 - 30. Juni 2016 (B 7n / A 72 – AS Frohburg)
- Aktuelle Entwurfsplanungen:
 - A 72 Chemnitz – Leipzig, Neubau Abschnitt 3.2, Frohburg – Borna, AS Frohburg B 7n (S11); Langenbach Januar 2015 ff.
 - B 7 Verlegung zwischen Altenburg und Frohburg; Delta-Plan August 2015 ff.,
- heutige Ausbausituation.

Auf der Grundlage der vorliegenden Entwurfsplanungen einschließlich Strecken-, Knoten- und Geschwindigkeitskonzept erfolgt eine Modifizierung des Netzmodells und die Umlegung des Verkehrsaufkommens 2030, aus der die verkehrliche Wirkung detailliert abgeleitet werden kann.

2 Grundlagen

2.1 Lage im Straßennetz

Die B 7 verläuft im Osten des Landes Thüringen und verbindet den Raum Altenburg mit der in Sachsen liegenden A 72 (vgl. Bild 1).

Im Planungsraum gibt es mehrere raumbedeutsame überregionale Verkehrsachsen: die A 72 Chemnitz-Leipzig sowie die sogenannte Pleiße-Achse Leipzig-Altenburg-Zwickau (B 93). Durch den Aus- bzw. Neubau der B 7 zwischen der B 93 (Zschaschelwitzer Kreuz) und der A 72 nördlich Frohburg wird eine effiziente Bundesfernstraßenverbindung zwischen dem ostthüringischen Wirtschaftsraum um Altenburg und der Bundesautobahn A 72 Chemnitz-Leipzig mit der Zielrichtung Oberzentrum Leipzig geschaffen.

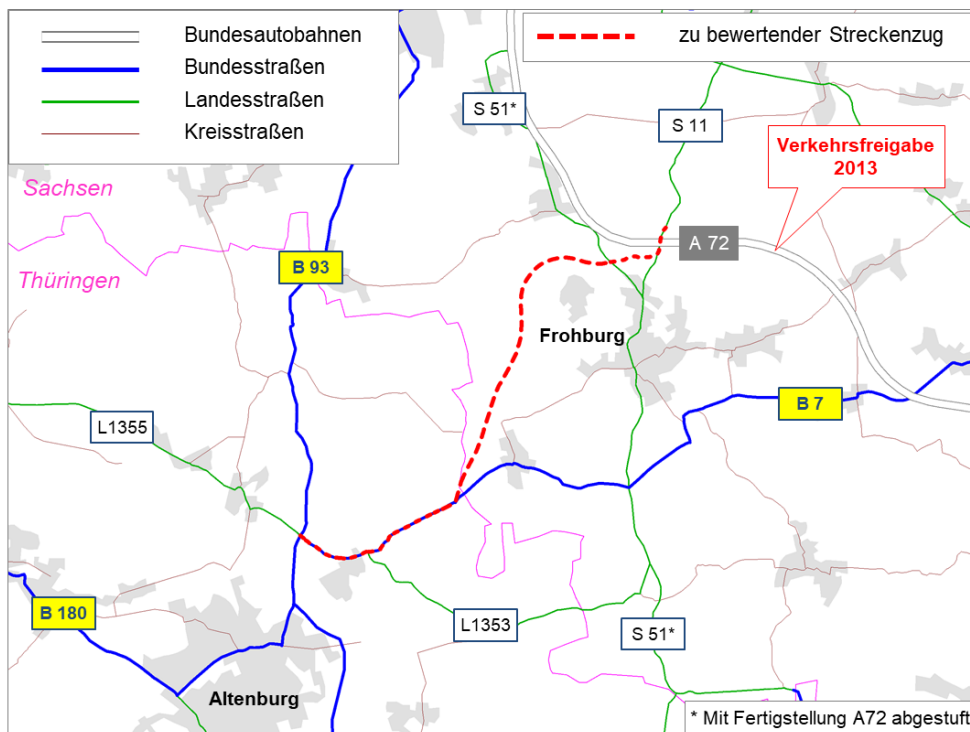


Bild 1: Lage im Straßennetz

2.2 Einordnung in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Die zu untersuchende Maßnahme B 7n beinhaltet die Verlegung und den Ausbau der B 7 und der S 11 zwischen der B 93 und der A 72 einschließlich einer Verknüpfung mit der A 72.

Der Neubau der B 7 zwischen der Landesgrenze und der A 72 bei Frohburg ist im BPL 2016 als Bedarfsplanmaßnahme ausgewiesen und dem Vordringlichen Bedarf zugeordnet. (vgl. Bild 2). Der Ausbau der B 7 zwischen der B 93 (Zschaschelwitzer Kreuz) und der Landesgrenze ist nicht bedarfsplanrelevant.

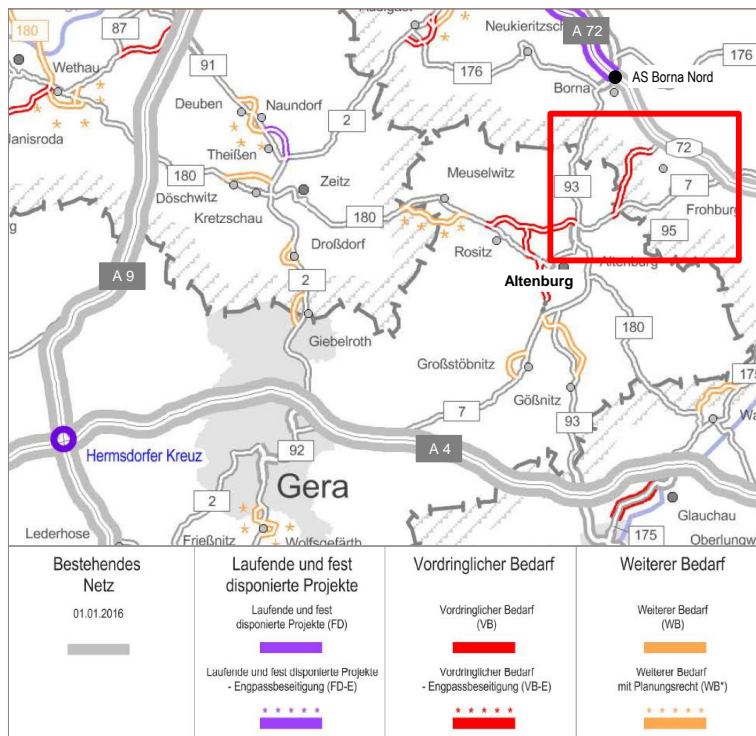


Bild 2: Auszug aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL 2016)

Die A 72 als ein Verkehrsprojekt Deutsche Einheit verbindet die A 4 bei Chemnitz mit der A 38 südlich Leipzig. Sie ist von Chemnitz kommend bis zur Anschlussstelle Borna-Nord fertiggestellt, wobei das Teilstück Rochlitz – Borna im Jahre 2013 dem Verkehr übergeben wurde.

Aufgrund des fortgeschrittenen Standes erfolgte die Ausweisung der Maßnahme nördlich von Borna als laufende und fest disponierte Maßnahme im BVWP 2030 / BPL 2016.

Desweiteren wurden die Maßnahmen Altenburg – Rositz (B 7/B 180) und Altenburg-West (B 180) in den Vordringlichen Bedarfs des BPL 2016 aufgenommen. Aufgrund Ihrer Lage stehen diese Projekte in Wechselwirkung mit der zu untersuchenden Maßnahme B 7n zwischen der B 93 und der A 72.

Die fertig gestellte Ortsumgehung Altenburg im Zuge B 93 ist bereits im Bestand des Straßennetzes berücksichtigt.

2.3 Aktuelle Planungen

Die Planung der B 7n erfolgt im Untersuchungsraum zwischen der B 93 und der A 72 in 3 Teilabschnitten (vgl. Bild 3):

- B 7, Aus- und Neubau zwischen Altenburg (B 93) und der Landesgrenze Sachsen/Thüringen
- B 7, Verlegung zwischen der Landesgrenze Sachsen/Thüringen und Frohburg (S 51)
- S 11n, Herstellung der AS Frohburg mit Anschluss an die S 51 (Widmung zur B 7 vorgesehen).

Für den hier zu bewertenden Aus- und Neubauabschnitt der B 7 zwischen der B 93 und der A 72 bei Frohburg wurden Entwurfsplanungen erarbeitet. Gemäß gemeinsamer Festlegung des Bundes und der Länder vom 26. Juni 2014 ist die B 7n der Verbindungsfunktionsstufe II (überregional) nach Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) zuzuordnen und resultierend in der Entwurfsklasse (EKL) 2 nach Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) zu planen.

Die Realisierung des Abschnittes in Thüringen ist durch die Straßenbauverwaltung für den Bereich zwischen dem „Zschaschelwitzer Kreuz“ und dem Waldgebiet „Deutsches Holz“ als Um- und Ausbaumaßnahme vorgesehen. Das ca. 700 m lange Teilstück durch das „Deutsche Holz“ bis zur Landesgrenze sowie der gesamte Teilabschnitt in Sachsen bis zur S 51 (B 95alt) sind als Neubaumaßnahmen Bestandteil des BPL 2016 (s. Kap. 2.2). Die Herstellung der AS Frohburg erfolgt im Rahmen der Straßenbaumaßnahme „A 72“.

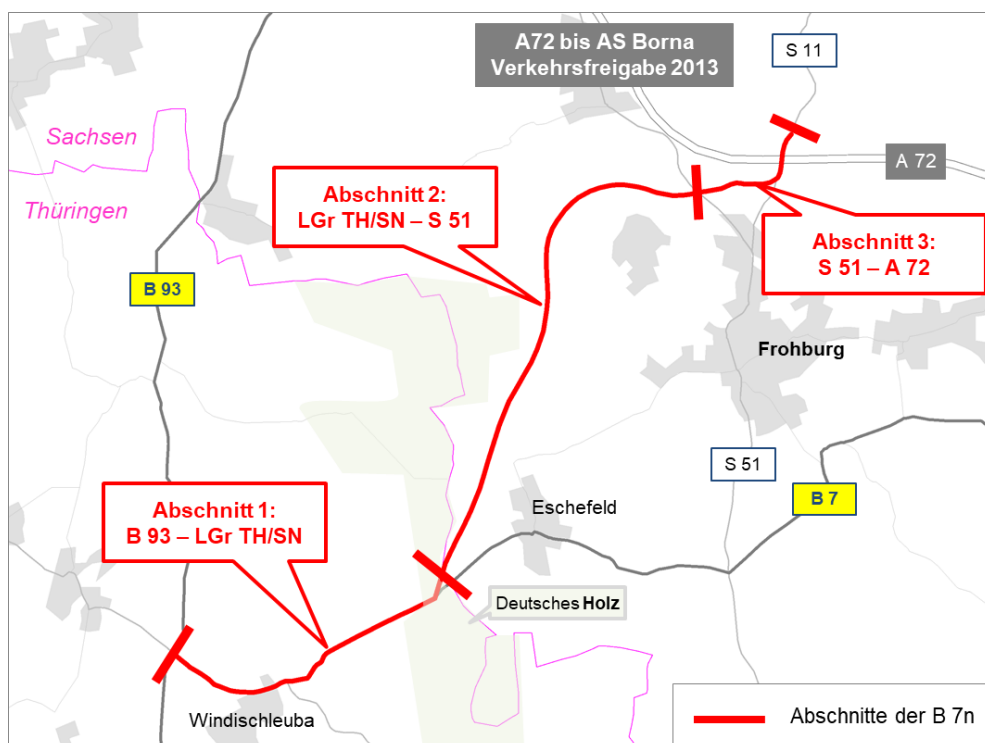


Bild 3: Abschnitte der B 7n

3 Heutige Situation

3.1 Ausbausituation

Die B 7 ist im Bestand eine 2-streifige Straße mit geringen Fahrbahnbreiten sowie einer bewegten Linienführung und Gradienten. Daraus resultieren über weite Abschnitte Überholverbote und ein Absenken der zulässigen Geschwindigkeit auf bis zu 70 km/h. Vorhandene Ortsdurchfahrten, z.B. Eschefeld und Roda, sind zum Teil sehr langgestreckt, eng und kurvig.

Die B 93 verfügt abgesehen von der Ortsdurchfahrt Borna über vergleichbare Ausbaustandards. Die Ortslage Borna im Zuge der B 93 ist teilweise mit einem 4-streifigen Querschnitt ohne bauliche Mitteltrennung ausgestattet. Hieraus ergeben sich Defizite hinsichtlich Trennwirkung, Verkehrssicherheit und Städtebau.

3.2 Verkehrsmengen im Bestand

Die Verkehrsmengen der B 7 zwischen der B 93 nördlich Altenburg und der A 72/Geithain lagen im Jahre 2015 zwischen 2.000 – 6.000 Kfz/Werktag. Die Belastungssituation entsprechend Straßenverkehrszählung 2015 (SVZ 2015) ist für den Werkträglichen Kfz-Verkehr und den Anteil des Schwerververkehrs (SV) in Bild 4 dargestellt.

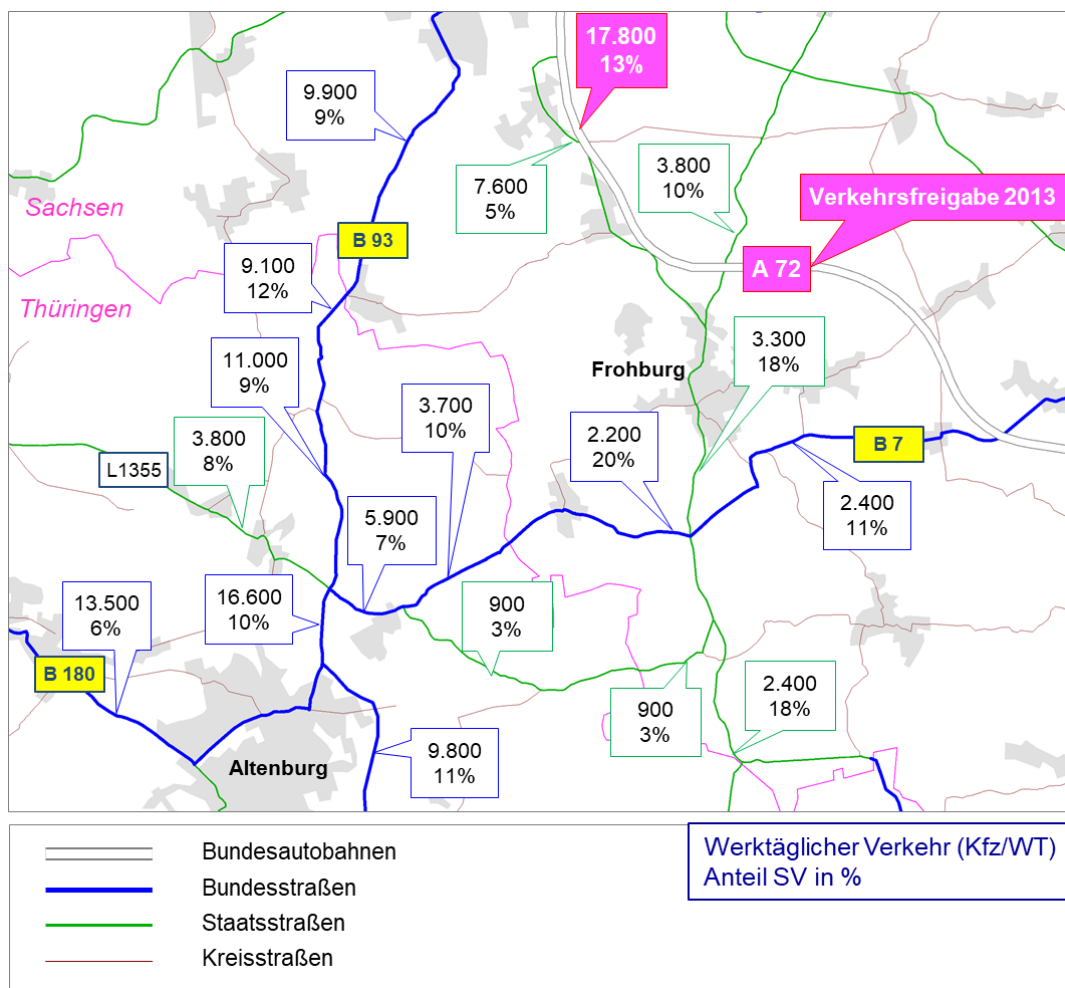


Bild 4: Belastungen im Straßennetz - SVZ 2015

Die Ergebnisse der SVZ 2015 bestätigen die bisher genutzten Belastungswerte der SVZ 2010 auf der B 7. Durch die Verkehrsfreigabe der A 72 ist auf der S 51 eine deutliche Belastungsabnahme von ca. 6.000 Kfz/Werktag zu verzeichnen. Auch auf der B 93 führt die Verkehrsfreigabe der A 72 zu einer Belastungsabnahme von im Mittel 1.000 Kfz/Werktag.

Hierdurch wird belegt, dass die A 72 nur in Zusammenhang mit dem Vorhaben B 7n einschließlich der AS Frohburg signifikante Reisezeitvorteile aus dem Raum Altenburg in Richtung Leipzig generiert.

Mit Belastungen von zum Teil über 20.000 Kfz/Werktag wird die Ortsdurchfahrt Borna im Zuge der B 93 im relevanten Straßennetz am höchsten belastet.

3.3 Verkehrssicherheit

Auf Grundlage der polizeilichen Unfallstatistiken für die Bundesstraßen B 7 und B 93 erfolgte für relevante Streckenabschnitte eine Auswertung des Unfallgeschehens für 3 Jahre (2014 bis 2016 mit ca. 500 erfassten Unfällen).

Mit ca. 370 Unfällen in den 3 Jahren liegt der Schwerpunkt hierbei trotz der deutlich geringeren Abschnittslänge auf der B 93. Im Zuge der B 7 wurden dagegen ca. 120 Unfälle registriert.

Die Unfallhäufigkeit auf der B 93 liegt damit nach Gewichtung von Abschnittslänge und Verkehrsbelastung fast doppelt so hoch wie auf der B 7.

Aufgrund der größeren Anteile an Außerortsstrecken und damit der höheren mittleren Geschwindigkeit ist der Anteil von Unfällen mit schwerem Personenschaden auf der B 7 jedoch doppelt so hoch wie auf der B 93.

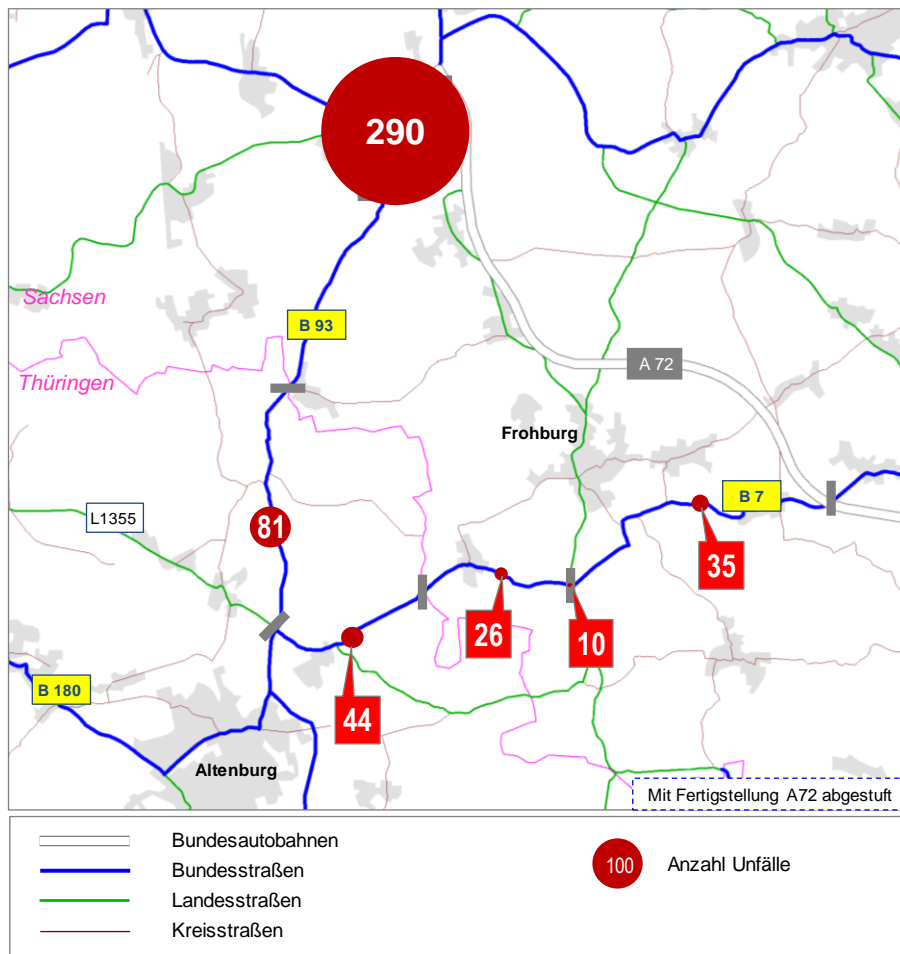


Bild 5: Anzahl der Unfälle zwischen 2014 und 2016

Durch den Ansatz der Verkehrsverlagerung größerer Verkehrsmengen von der defizitären B 93 auf die geplante Maßnahme B 7n mit regelkonformen und damit verkehrssichereren Ausbaustandards sind positive Effekte für die Verkehrssicherheit zu erwarten.

4 Verkehrliche Wirkung des Vorhabens

Aufgrund der Lage an den Grenzen der Bundesländer Sachsen, Thüringen und Sachsen-Anhalt ist für eine sachrichtige Beschreibung der verkehrlichen Rahmenbedingungen des Vorhabens ein länderübergreifendes Berechnungsinstrumentarium, wie das bundesweite Netzmodell des BVWP, erforderlich. Für die Projektprognose der B 7n wurde daher das Berechnungsinstrumentarium des BVWP 2030 differenziert und mit der LVP Rahmenprognose 2030 des Freistaates Sachsen sowie mit dem Integrierten Verkehrsmodell Thüringen / Modellprognose 2030 (Institut Verkehr und Raum, Fachbereich Verkehrs- und Transportwesen Fachhochschule Erfurt) abgeglichen.

4.1 Verkehrsmengen im Jahr 2030 im Zielnetz ohne Ausbau der B 7n zwischen der B 93 (Zschaschelwitzer Kreuz) und der A 72 bei Frohburg

Für den Bezugsfall wird ein prognostisches Straßennetz entsprechend der Zielnetzprognose 2030 des BMVI für den Vordringlichen Bedarf in Ansatz gebracht, in dem die Maßnahme B7n zwischen der A 72 und der B 93 deaktiviert wurde. Der Bezugsfall beschreibt daher im Vergleich zu den bestehenden Verkehrsverhältnissen die maßgeblichen Veränderungen der Belastungen durch die Entwicklung der Raumstruktur (z.B. Einwohnerentwicklung) und durch die Veränderungen im Straßennetz (z.B. Verlängerung der A 72 bis Leipzig).

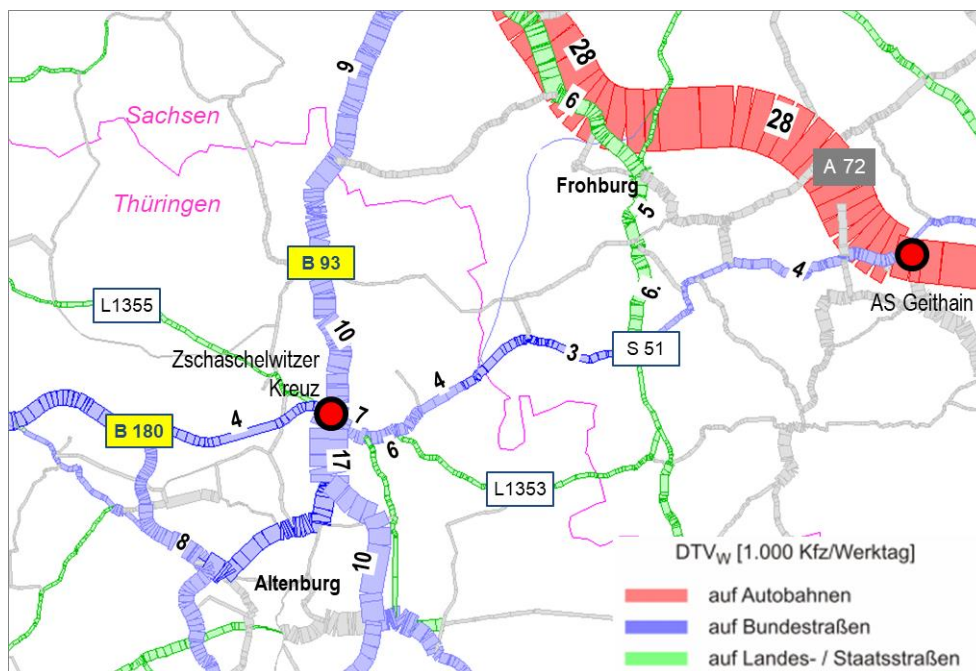


Bild 6: Belastung des Bezugsfalles 2030
[durchschnittlicher werktäglicher Verkehr in 1.000 Kfz/Werntag]

4.2 Verkehrsmengen im Jahr 2030 nach Ausbau der B 7n zwischen der B 93 (Zschaschelwitzer Kreuz) und der A 72 bei Frohburg

Durch den Ausbau der B 7n zwischen der B 93 (Zschaschelwitzer Kreuz) und der A 72 nördlich Frohburg werden die Widerstände dieser Netzelemente deutlich verringert.

Entsprechend der werktäglichen Belastungen für Kfz in Bild 7 und für den Schwerverkehr in Bild 8 steigen die Belastungen im Jahr 2030 auf der B 7n auf ca. 9.000 bis 16.000 Kfz/Werntag an. Der Schwerverkehrsanteil wird bei ca. 13 % liegen.

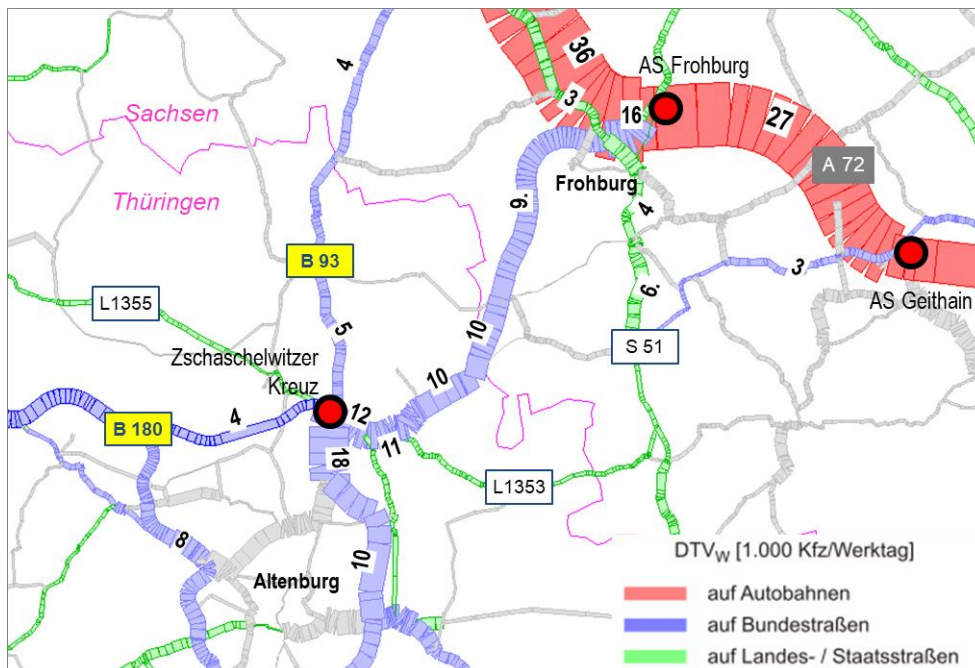


Bild 7: Belastung des Planfalles 2030
[durchschnittlicher werktäglicher Verkehr in 1.000 Kfz/Weritag]

Im Vergleich zur bisher im Verfahren genutzten Projektprognose 2025 sinken die Belastungen der Projektprognose 2030. Neben der Veränderung der Strukturdaten und der resultierenden Abnahme des Verkehrsaufkommens werden die prognostischen Belastungen durch weitere Faktoren beeinflusst:

- Veränderung der Mobilität
- Veränderung von Reiseweiten
- Veränderung der Lage relevanter Ziele (Ausdünnung der Versorgungsstrukturen)
- Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln
- Veränderung der Nutzerkosten des Verkehrs usw.

Deutlichen Einfluss nimmt auch die unterstellte Entwicklung des Straßennetzes entsprechend Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 (BPL 2016).

Maßnahmen, die im BPL 2016 als Vordringlicher Bedarf eingestuft wurden (vgl. Kap. 2.2), wie

- B 7 Altenburg – Rositz (VB)
- B 180 Altenburg-West (B 180) (VB)

konkurrieren mit dem Vorhaben oder führen zusätzlichen Verkehr zur B 7n.

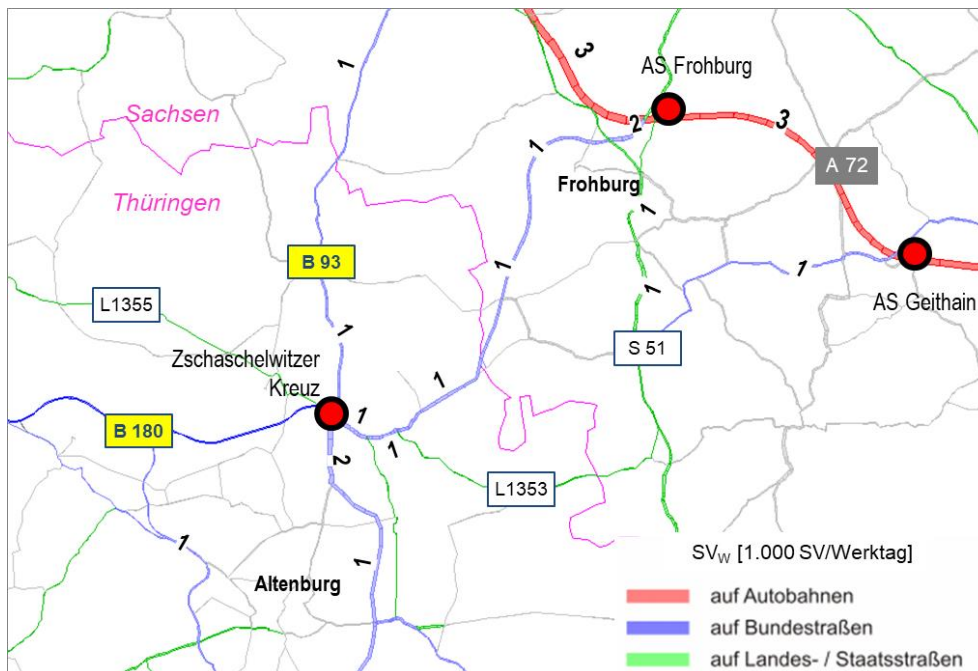


Bild 8: Belastung des Planfalles 2030 im Schwerverkehr
[durchschnittlicher werktäglicher Verkehr in 1.000 SV/Werntag]

4.3 Verkehrliche Wirkung gegenüber dem Bezugsfall

Die verkehrliche Wirkung des Vorhabens B 7n, Altenburg (B93) - Frohburg (A72) bezogen auf die Verkehrsbelastungen im Straßennetz lässt sich aus der Belastungsdifferenz des Planfalles gegenüber dem Bezugsfall entsprechend Bild 9 ableiten.

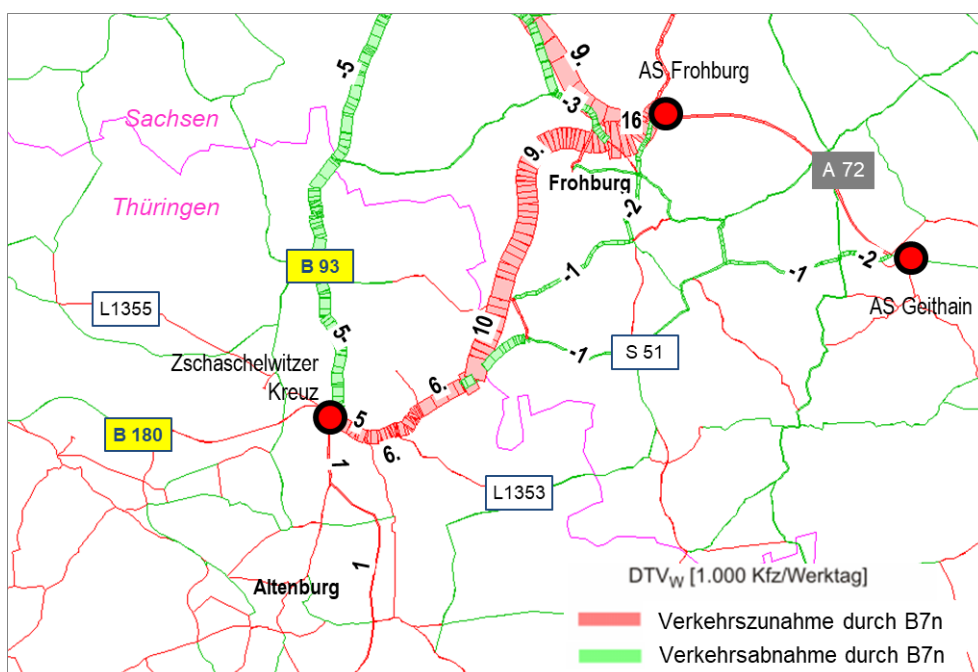


Bild 9: verkehrliche Wirkung des Projektes gegenüber dem Bezugsfall
[durchschnittlicher werktäglicher Verkehr in 1.000 Kfz/Werntag]

Auf der B 93 erfolgt eine maßnahebedingte Belastungsreduzierung um ca. 5.000 Kfz/Werntag.

Auf der bestehenden B 7 verringern sich die Verkehrsmengen. Die Ortsdurchfahrten Escheffelde, Streitwald und Roda werden entlastet.

Durch den Bau der AS Frohburg verringert sich auch die Belastung auf der S 51 nördlich von Frohburg um ca. 3.000 Kfz/Werktag.

4.4 Wirkung auf die Erreichbarkeit

Durch die Projektwirkung der B 7n einschließlich der AS Frohburg kommt es zu einer deutlichen Verbesserung der Erreichbarkeit des Oberzentrums Leipzig aus der Region um Altenburg. Die Reisezeiteinsparung beträgt hierbei im Mittel ca. 2 Minuten (Relation Altenburg zur AS Borna-Nord).

Für das bewertete Gesamtprojekt B 7 Frohburg (A 72) - Zeitz (A 9) (B7/B180-G10-TH-ST-SN) werden im BVWP 2030 jährliche Einsparungen bei den Veränderungen der Reisezeit im Personenverkehr von ca. 4,9 Mio. €/Jahr ausgewiesen.

4.5 Wirkung auf die Verkehrssicherheit

Durch den Ansatz der Verkehrsverlagerung größerer Verkehrsmengen von der defizitären B 93 auf die geplante Maßnahme B 7n mit regelkonformen und damit verkehrssichereren Ausbaustandards und weiter über die A 72 sind positive Effekte für die Verkehrssicherheit zu erwarten.

Für das bewertete Gesamtprojekt B 7 Frohburg (A 72) - Zeitz (A 9) (B7/B180-G10-TH-ST-SN) werden im BVWP 2030 jährliche Einsparungen bei den Unfallkosten von ca. 1,3 Mio. €/Jahr ausgewiesen.

4.6 Verkehrsmengengerüst für das Vorhaben B 7n

Maßgebende prognostische Verkehrsbelastungszahlen und Anteile einzelner Fahrzeugarten werden für verschiedene Zeithorizonte benötigt (z.B. Werktag, durchschnittlicher Tag des Jahres, durchschnittliche Tages- und Nachtstunden, 50. Spitzenstunde). Bei der Umrechnung von werktäglichen Prognosewerten auf die für die Planung benötigten Zeitbezüge sind regionale Besonderheiten zu berücksichtigen. Da im direkten Umfeld der B 7n keine Dauerzählstellen existieren, erfolgt die differenzierte Auswertung der Stundenwerte eines Jahres von vergleichbaren Dauerzählstellen:

- B 96, Gardschütz, BastNR 4474
- B 2, Droßdorf, BastNR 3897
- B 2, Profen, BastNR 3851
- A 72, Niederfrohna, BastNR 4126

Als Grundlage für verkehrstechnische Berechnungen und umweltrelevante Fachbeiträge befindet sich ein Verkehrsmengengerüst für maßgebende Querschnitte in den Projektunterlagen des Vorhabens.

4.7 Knotenpunkte

Als Planungsgrundlage für die vorliegende Planung wurden für den Planfall, für die im Zuge der B 7n zwischen B 93 (Zschaschelwitzer Kreuz) und der A 72 liegenden Knotenpunkte Knotenstrombelastungen ermittelt.

Eine Dokumentation der generierten prognostischen Knotenstrombelastungen unterschieden nach Kfz/Werhtag und SV/Werhtag befindet sich in Anlage 1.

Eine Übersicht über die Lage der Knotenpunkte ist der folgenden Darstellung (vgl. Bild 10) zu entnehmen.

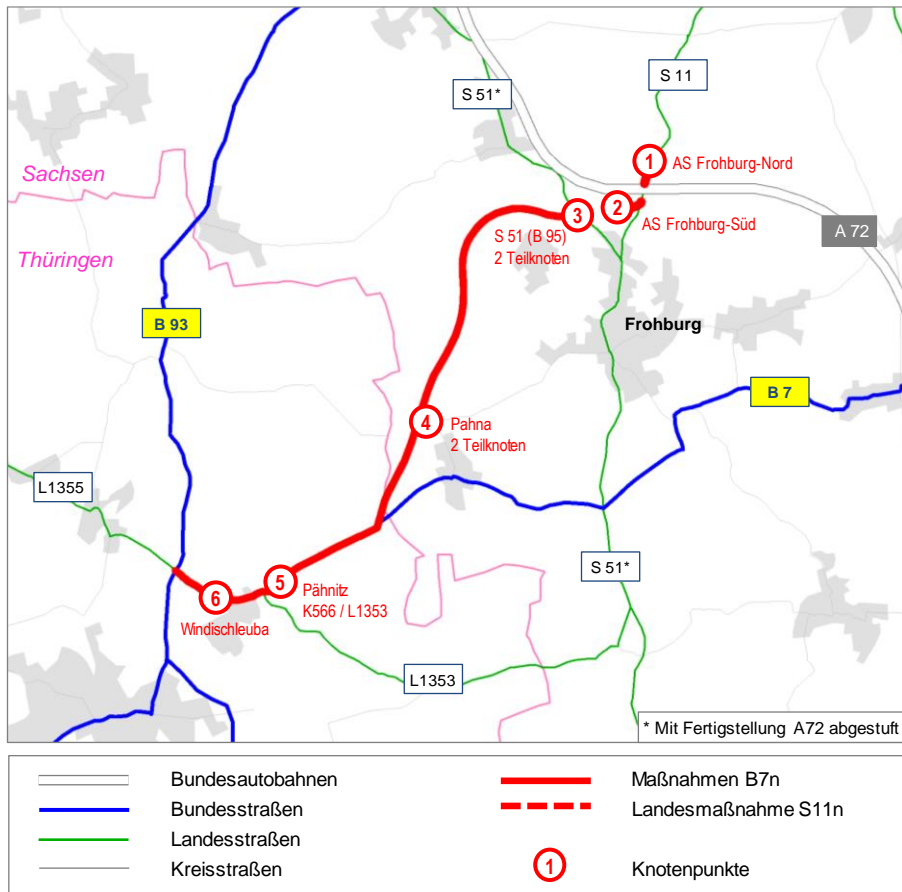


Bild 10: Übersicht Knotenpunkte im Zuge der B 7n

5 Zusammenfassung

Das geplante Vorhaben B 7n verläuft in den Bundesländern Thüringen und Sachsen und stellt einen länderübergreifenden Autobahnzubringer von Altenburg zur A 72 dar. Er wird durch 3 Teilabschnitte hergestellt:

- B 7, Aus- und Neubau zwischen Altenburg (B 93) und der Landesgrenze Sachsen/Thüringen
- B 7, Verlegung zwischen der Landesgrenze Sachsen/Thüringen und Frohburg (S 51)
- S 11n, Herstellung der AS Frohburg mit Anschluss an die S 51.

Im Planungsraum gibt es mehrere raumbedeutsame überregionale Verkehrsachsen: die A 72 Chemnitz-Leipzig sowie die sogenannte Pleiße-Achse Leipzig-Altenburg-Zwickau (B 93). Durch den Aus- bzw. Neubau der B 7 zwischen der B 93 (Zschaschelwitzer Kreuz) und der A 72 nördlich Frohburg wird eine effiziente Bundesfernstraßenverbindung zwischen dem ostthüringischen Wirtschaftsraum um Altenburg und der Bundesautobahn A 72 Chemnitz-Leipzig mit der Zielrichtung Oberzentrum Leipzig geschaffen.

Für die Maßnahmen im Zuge der B 7n zwischen Altenburg und Frohburg wurden Entwürfe auf Grundlage der Verbindungsfunktionsstufe II und der EKL 2 erstellt.

Die prognostischen Verkehrsbelastungen der B 7n für das Jahr 2030 liegen zwischen 9.000 und 16.000 Kfz/Werktag.

Berlin, im März 2019
Ingenieurgruppe IVV GmbH, Berlin