VDS

LANDESAMT
FÜR STRASSENBAU
UND VERKEHR

Freistaat
SACHSEN

Niederlassung Plauen

B 92

Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

von NK 5538 112, Stat. 0,529
bis NK 5538 042, Stat. 0,031

Feststellungsentwurf

11.09.2020

2. Ausfertigung

Band 1 von 2

Inhaltsverzeichnis	
Unterlage Nr.	**Bezeichnung**
Mappe 1	
Teil A - Vorhabensbeschreibung	
1	Erläuterungsbericht und UVP-Bericht
Teil B - Planteil	
2	Übersichtskarte
3	Übersichtslageplan
4	Übersichtshöhenplan
5	Lagepläne -Lageplan 1 -Lageplan 2
6	Höhenpläne -Höhenplan Trockentalstraße -Höhenplan Straßberger Straße -Höhenplan Ostenstraße und Moritzstraße
7	Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen
8	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen **(entfällt)**
9	Landschaftspflegerische Maßnahmen **(entfällt)**
10	Grunderwerb - Grunderwerbsplan 1 - Grunderwerbsplan 2 - Grunderwerbsverzeichnis
11	Regelungsverzeichnis
12	Widmung/Umstufung/Einziehung -Beschreibung -Lageplan der Widmung, Umstufung, Einziehung -Tabelle Netzkonzeption
Teil C - Untersuchungen, weitere Pläne, Skizzen	
14	Straßenquerschnitt - Ermittlung der Bauklasse - Regelquerschnitte B 92 zwischen Mühlgraben und Straßberger Straße - Regelquerschnitte B 92 zwischen Straßberger Straße und Seminarstraße - Regelquerschnitte B 92 zwischen Seminarstraße und Siegener Straße - Sonderquerschnitte
16	Sonstige Pläne - Verkehrsplanerische Untersuchung - Verkehrstechnische Untersuchung
Mappe 2	- Lageplan mit Sichtweitendarstellung - Lageplan mit Fahrkurven des Lastzuges/LKW - Leitungspläne - Profile bei Bau-km 0+080, 0+100, 0+120 und 0+180 - Lageplan städtebauliche Verhältnisse - Umleitungsplan - Variante 2 der Vorplanung - Bauwerksplan Stützwand 1 - Bauwerksplan Stützwand 2
17	Immissionstechnische Untersuchungen - Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung mit Anlagen 1 - 4 - Berechnungsunterlagen für die Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Berechnungsunterlagen für die flächenhafte Geräuschimmission - Lufthygienische Untersuchungen - Erläuterungsbericht zur lufthygienischen Untersuchung - Berechnungsunterlagen für die lufthygienischen Untersuchung
18	Wassertechnische Untersuchungen - Erläuterungen - Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen
19	Umweltfachliche Untersuchungen **(entfällt)**

LDC- Anlage

FREISTAAT SACHSEN
Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen

B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

NK 5538 112 Station 0,836
bis
NK 5538 042 Station 0,031

F E S T S T E L L U N G S E N T W U R F

11.09.2020

Ausfertigung 2
Mappe 1

LDC- Anlage

Freistaat Sachsen

Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV),
Niederlassung Plauen
Weststraße 73
08523 Plauen

NK 5538 112 Station 0,836 bis NK 5538 042 Station0,031

B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

MaViS-Nr.: 0000 2200

FESTSTELLUNGSENTWURF

Aufgestellt:

23. Feb. 2021

Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Niederlassung Plauen

Frank Weigel
Niederlassungsleiter

Plan festgestellt.
Landesdirektion Sachsen
Chemnitz, den 01. 11. 2022

Unterschrift

FREISTAAT SACHSEN
LANDESDIREKTION SACHSEN

Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV), Niederlassung Plauen Bundesstraße 92 / NK 5539 112 Station 0,836 bis NK 5538 042 Station 0,031
B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße
MaViS-Nr.: 0000 2200

FESTSTELLUNGSENTWURF

11.09.2020

Inhaltsverzeichnis Planstand 11.09.2020

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Seite/Blatt
Mappe 1			
Teil A – Vorhabenbeschreibung			
1	**Erläuterungsbericht und UVP-Bericht**		1 - 43 1 - 10
Teil B – Planteil			
2	**Übersichtskarte**	1 : 75.000	
3	**Übersichtslageplan**	1 : 10.000	
4	**Übersichtshöhenplan**	1 : 2.500/250	
5	**Lageplan**		
5.1	Lageplan 1	1 : 500	
5.2	Lageplan 2	1 : 500	
6	**Höhenplan**		
6.1	Höhenplan Trockentalstraße	1 : 1.000/100	
6.2	Höhenplan Straßberger Straße	1 : 1.000/100	
6.3	Höhenplan Ostenstraße und Moritzstraße	1 : 1.000/100	
7	**Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen**		
7.1	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen	1 : 1.000	
8	**Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen** entfällt		
9	**Landschaftspflegerische Maßnahmen** entfällt		
10	**Grunderwerb**		
10.1	Grunderwerbsplan 1	1 : 500	
10.2	Grunderwerbsplan 2	1 : 500	
10.3	Grunderwerbsverzeichnis		1 - 24
11	**Regelungsverzeichnis**		1 - 26
12	**Widmung/Umstufung/Einbeziehung**		
12.1	Beschreibung		1 - 3
12.2	Lageplan der Widmung, Umstufung, Einziehung	1 : 1.000	
12.3	Tabelle Netzkonzeption		1
Teil C – Untersuchungen, weitere Pläne, Skizzen			
14	**Straßenquerschnitt**		
14.1	Ermittlung der Bauklassen		
14.2	Regelquerschnitt B 92 zwischen Mühlgraben und Straßbergerstraße	1 : 50	
14.3	Regelquerschnitt B 92 zwischen Straßbergerstr. und Seminarstraße	1 : 50	
14.4	Regelquerschnitt B 92 zwischen Seminarstraße und Siegener Straße	1 : 50	

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Seite/Blatt
16	**Sonstige Pläne**		
16.1	Verkehrsplanerische Untersuchung		
16.2	Verkehrstechnische Untersuchung		

Mappe 2

16.3	Lageplan mit Sichtweitendarstellung	1 : 1.000	
16.4	Lageplan mit Fahrkurven des Lastzuges/Lkw	1 : 500	1-3
16.5	Leitungspläne	1 : 500	1-2
16.6	Profile bei Bau-km 0+080, 0+100, 0+120 und 0+180	1 : 100	
16.7	Lageplan städtebauliche Verhältnisse	1 : 1.000	
16.8	Ausrüstungspläne	1 : 500	1-2
16.9	Umleitungsplan	1 : 750	
16.10	Variante 2 der Vorplanung	1 : 1.000	
16.11.1	Bauwerksplan Stützwand 1	1 : 200, 1 : 50	
16.11.2	Bauwerksplan Stützwand 2	1 : 200, 1 : 50	
17	**Immissionstechnische Untersuchungen**		
17.1	Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung mit Anlagen 1 bis 4		1 - 26
17.2	Berechnungsunterlagen für die Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen		1 - 75
17.3	Berechnungsunterlagen für die flächenhafte Geräuschimmission		1 - 3
17.4	Lufthygienische Untersuchungen		
17.4.1	Erläuterungsbericht zur lufthygienischen Untersuchung		1 - 52
17.4.2	Berechnungsunterlagen für die lufthygienische Untersuchung		1 - 14
18	**Wassertechnische Untersuchungen**		
18.1	Erläuterungen		1 - 4
18.2	Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen		1 - 3
19	**Umweltfachliche Untersuchungen**		
	entfällt		

Teil A

Vorhabenbeschreibung



DURABLE 6522/10

A 4 · 1-20 · 20tlg /div

MADE IN GERMANY



Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV), Niederlassung Plauen
Bundesstraße 92 / NK 5538 112 Station 0,836 bis NK 5538 042 Station 0,031
B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße
MaViS-Nr.: 0000 2200

FESTSTELLUNGSENTWURF

- Erläuterungsbericht -

Aufgestellt: 23. Feb. 2021 Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Plauen Frank Weigel Niederlassungsleiter	**Plan festgestellt.** Landesdirektion Sachsen Chemnitz, den 01. 11. 2022 Unterschrift FREISTAAT SACHSEN LANDESDIREKTION SACHSEN

Inhaltsverzeichnis des Erläuterungsberichtes

1.	**Darstellung der Baumaßnahme**	**4**
1.1	Planerische Beschreibung	4
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	4
1.3	Streckengestaltung	8
2.	**Begründung des Vorhabens**	**8**
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	8
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	9
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	9
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	9
2.4.1	Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	9
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	10
2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	11
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	11
2.6	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	11
3.	**Vergleich der Varianten und Wahl der Linie**	**12**
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	12
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten	12
3.2.1	Variantenübersicht	12
3.3	Variantenvergleich	14
3.3.1	Raumstrukturelle Wirkungen	14
3.3.2	Verkehrliche Beurteilung	14
3.3.3	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	14
3.3.4	Umweltverträglichkeit	15
3.3.5	Wirtschaftlichkeit	15
3.4	Gewählte Linie	15
4.	**Technische Gestaltung der Baumaßnahme**	**15**
4.1	Ausbaustandard	15
4.1.1	Entwurfs- und Betriebsmerkmale	15
4.1.2	Vorgesehene Verkehrsqualität	16
4.1.3	Gewährleistung der Verkehrssicherheit	17
4.1.4	Betriebsdienstaudit	18
4.2	bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung	18
4.3	Linienführung	20
4.3.1	Beschreibung des Trassenverlaufs	20
4.3.2	Zwangspunkte	20
4.3.3	Linienführung im Lageplan	20
4.3.4	Linienführung im Höhenplan	21
4.3.5	Räumliche Linienführung und Sichtweiten	21
4.4	Querschnittsgestaltung	22
4.4.1	Querschnittselemente und Querschnittsbemessung	22
4.4.2	Fahrbahnbefestigung	22
4.4.3	Böschungsgestaltung	23
4.4.4	Hindernisse in Seitenräumen	23
4.5	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	23

4.5.1	Anordnung von Knotenpunkten	23
4.5.2	Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte	24
4.5.3	Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten	26
4.6	Besondere Anlagen	26
4.7	Ingenieurbauwerke	27
4.8	Lärmschutzanlagen	27
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	28
4.10	Leitungen	28
4.11	Baugrund/Erdarbeiten	29
4.12	Entwässerung	31
4.13	Straßenausstattung	31
5.	**Angaben zu den Umweltauswirkungen**	**32**
5.1	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	32
5.1.1	Bestand	
5.1.2	Umweltauswirkungen	
5.2	Naturhaushalt	32
5.3	Landschaftsbild	33
5.4	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	33
5.5	Artenschutz	33
5.6	Natura 2000-Gebiete	33
5.7	Weitere Schutzgebiete	34
6.	**Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen**	**34**
6.1	Lärmschutzmaßnahmen	34
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	37
6.3	Maßnahmen zum Gewässerschutz	39
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen	39
6.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	40
6.6	Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht	41
7.	**Kosten**	**41**
8.	**Verfahren**	**41**
9.	**Durchführung der Baumaßnahme**	**41**

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Plauen, als zuständige Straßenbaubehörde plant den dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 92 in Plauen im Bereich der Trockentalstraße von der Einmündung der Gemeindestraße „Am Mühlgraben" bis zum Knotenpunkt Trockentalstraße/Siegener Straße. In diesem Ausbauabschnitt liegen der Knotenpunkt Trockentalstraße/Straßberger Straße mit einer vorhandenen Lichtsignalanlage und die vorfahrtgeregelten Knotenpunkte Trockentalstraße/Moritzstraße sowie Trockentalstraße/Siegener Straße. Betroffen sind weiterhin sechs Knotenpunkte mit Anschlüssen von Wohnquartierstraßen.

Die Bundesstraße 92 führt vom Grenzübergang Schönberg über das Mittelzentrum Oelsnitz, das Oberzentrum Plauen und den Abzweig der B 282, gelegen an der Schöpsdrehe nördlich von Plauen, bis nach Greiz und Gera. Sie hat in ihrem Verlauf eine Anschlussstelle an die Bundesautobahn A 72 (Anschlussstelle Plauen Süd) und kreuzt in Plauen die B 173.

Bedeutungsvoll sind des Weiteren ihre regionalen Funktionen im Straßennetz des Vogtlandes, Ostthüringens und der Stadt Plauen. Speziell für die Stadt Plauen stellt der Ausbauabschnitt einen wesentlichen Teil des sogenannten Stadtringes im Straßenhauptnetz dar.

Die B 92 im Ausbauabschnitt ist in die Straßenkategorie HS III eingestuft. Des Weiteren ist sie ein Abschnitt der Europastraße E49.

Die Baumaßnahme beginnt bei Bau-km 0+000, NK 5538112 Stat. 0,836 ca. 150 m nördlich des Knotenpunktes Trockentalstraße/Dürerstraße (nach dem Brückenbauwerk BW 16 Brücke über den Mühlgraben). Dies war das Bauende der Ausbaumaßnahme B 92 Ausbau in Plauen, Knotenpunkt Trockentalstraße/Dürerstraße im Jahr 2005. Die Baumaßnahme endet bei Bau-km 0+676; NK 5538042 Stat. 0,031 nach dem Knotenpunkt Trockentalstraße/Siegener Straße.

Im Ausbaubereich der Trockentalstraße wird der Bundesstraßenverkehr zurzeit im Bereich von der Straßberger Straße bis zur Siegener Straße im Einrichtungsverkehr (zweistreifig bergauf in Richtung Südost nach Nordwest) geführt. Bergab (Richtung Nordwest nach Südost) werden einstreifig die Fahrbahnen der Siegener und der Straßberger Straße für den Bundesstraßenverkehr genutzt. Im Bereich zwischen Bauanfang bei der Brücke über den Mühlgraben und der Straßberger Straße ist Zweirichtungsverkehr vorhanden.
Durch diese vorhandene Verkehrslösung wird das Wohngebiet zwischen der Trockentalstraße, der Siegener Straße und der Straßberger Straße vom Bundesstraßenverkehr stark belastet. Mit der neuen Verkehrslösung eines Zweirichtungsverkehrs auf der Trockentalstraße wird der Verkehr auf dieser Straße gebündelt und der Bereich der Siegener Straße und Straßberger Straße entlastet.
Dies bedeutet nach Fertigstellung der Baumaßnahme die Rückstufung der Siegener Straße von der Bundesstraße zur Ortsstraße und der Straßberger Straße von der Bundesstraße zur Staatsstraße.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

1. Länge und Querschnitt:
Die geplante Ausbaulänge beträgt 676 m. Der Abschnitt umfasst eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße mit beidseitigen Gehwegen.

2. vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik:

Fahrbahnen:
Im Ausbaubereich wird die Trockentalstraße im Einrichtungsverkehr zweistreifig bergauf von der Straßberger Straße bis zur Siegener Straße befahren. Bergab werden einstreifig die Fahrbahnen der Siegener und der Straßberger Straße für den Bundesstraßenverkehr genutzt. Im unteren Bereich zwischen Bauanfang bei der Brücke über den Mühlgraben und Straßberger Straße ist Zweirichtungsverkehr vorhanden.

Vorhandene Verkehrsflächen im Querschnitt:

	Unterer Abschnitt (Bau-km 0,0 bis 0+150)	Oberer Abschnitt (Bau-km 0+150 bis 0+675)
Fahrbahnbreiten (m)	10	6,5 – 8,5
Gehwegbreiten (m)	3,5/3,5	3/ 3
Breite zwischen den Baufluchten (m)	17	11-15

Der Streckenabschnitt ist gekennzeichnet einerseits durch die Lage in einem dicht bebauten Gebiet mit einer Quartierstruktur und einem Abstand der einmündenden Nebenstraßen von ca. 50 – 100 m, andererseits durch eine auf die gesamte Länge vorhandene Steigung von 4 bis über 8 %, als Auffahrt vom Elstertal bis zum Dittrichplatz. Der westliche Bereich der Quartiere ist bis auf wenige Punkte noch bebaut und teilweise bewohnt. Östlich der Trockentalstraße sind durch die Stadt Plauen schon Grundstücke erworben worden und Gebäudeabbrüche erfolgt. Dadurch wurde schon teilweise der Platz zur Verbreiterung des Straßenraumes nach Osten geschaffen.

Zustand
Fahrbahn: Der Straßenoberbau ist aufgrund der Verkehrsbelastung und durch Leitungsverlegungen gestört. Straßenborde und Entwässerungseinrichtungen sind teilweise zerstört bzw. nicht mehr funktionsfähig.

Knotenpunkte:
Knotenpunkt Trockentalstraße/Straßberger Straße:
Es handelt sich um einen vierarmigen lichtsignalgeregelten Knotenpunkt. Die südliche Zufahrt der B 92 hat zwei Fahrsteifen in der Zufahrt und einen Fahrsteifen in der Abfahrt, aber keine Fußgängerquerung. An der Nordwestseite des Knotens steht das markante Gründerzeitgebäude Trockentalstraße Nr. 50. Die zuführenden Teile der Straßberger Straße sind bis zu 20 bzw. 26 m Breite zwischen den Grundstücksgrenzen aufgeweitet. Im Bereich der westlichen Zufahrt befinden sich Grundstückszufahrten für Gewerbe. Der Knotenpunktbereich befindet sich in einer Einschnittslage.

Knotenpunkt Trockentalstraße/Moritzstraße:
Es handelt sich um einen vorfahrtsgeregelten Knotenpunkt.

Knotenpunkt Trockentalstraße/Siegener Straße:
Es handelt sich um einen vorfahrtsgeregelten Knotenpunkt. Er befindet sich nur ca. 100 m vom benachbarten lichtsignalgeregelten Knotenpunkt Dittrichplatz entfernt.

Knotenpunkte Trockentalstraße/Ostenstraße, Seminarstraße, Seestraße, Friedrichstraße und Auguststraße:
Diese Knotenpunkte sind vorfahrtsgeregelt.

Ruhender Verkehr:
Im Ausbaubereich der Trockentalstraße ist auf der B 92 kein ruhender Verkehr vorhanden.

Radwege
Im vorhandenen Zustand sind keine Radwege oder Geh-/Radwege an der Trockentalstraße vorhanden.

Gehwege
Auf dem gesamten Ausbaubereich sind beidseitig Gehwege vorhanden.
Zustand der Gehwege: Der bauliche Zustand der Gehwege ist schlecht. Bordabsenkungen fehlen. Die Straßenbeleuchtung ist teilweise mangelhaft.

Öffentlicher Personennahverkehr:
Im Ausbauabschnitt der Trockentalstraße sind keine Anlagen des öffentlichen Nahverkehrs vorhanden. Wegen des Schulbusbetriebes (Diesterweg-Gymnasium und Dittesschule) verkehren die Linien V 9, 13, 16 und 21 auf der Siegener Straße. Im Bereich der Siegener Straße/Seestraße ist in jeder Fahrtrichtung eine Haltestelle für Omnibusse.

2. Geplante Strecken- und Verkehrscharakteristik

Fahrbahnen
Geplant sind eine durchgängige Befahrung im Zweirichtungsverkehr von der Straßberger Straße bis zur Siegener Straße sowie ein verkehrsgerechter Ausbau im unteren Abschnitt zwischen Bauanfang bei der Brücke über den Mühlgraben und Straßberger Straße. Damit werden die Siegener und Straßberger Straße entlastet. Die Knotenpunkte Trockentalstraße/Straßberger Straße, Trockentalstraße/Moritzstraße und Trockentalstraße/Siegener Straße sind an die geplante Verkehrsführung anzupassen. Die benachbarten Stadtquartiere im Bereich der Gartenstraße und der Antonstraße sind in Bezug auf die Verkehrsorganisation der Anliegerstraßen, die an die Trockentalstraße anbinden, zu prüfen und anzupassen.

Geplante Verkehrsflächen im Querschnitt:

	Unterer Abschnitt (Bau-km 0,0 bis 0+150)	Oberer Abschnitt (Bau-km 0+150 bis 0+675)
Fahrbahnbreiten (m)	17	10 – 15
Fahrstreifenanzahl (Stk)	4	3
Gehwegbreiten (m)	3,5/2,5	2,5/ 3
Breite zwischen den Baufluchten (m)	23,5	15-22

Knotenpunkte:
Knotenpunkt Trockentalstraße/Straßberger Straße:
Geplant ist der verkehrsgerechte Ausbau für den dreistreifigen Verkehr auf der Trockentalstraße. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf allen Zufahrten und der Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung wird folgender Ausbau der B 92 erforderlich:
Bergauf Richtung Knotenpunkt Siegener Straße eine Mischspur geradeaus und rechts, eine Geradeausspur und eine Linksabbiegespur.
Bergab Richtung Knotenpunkt Dürerstraße eine Mischspur geradeaus und rechts und eine Linksabbiegespur.

Knotenpunkt Trockentalstraße/Moritzstraße:
Infolge des neuen Zweirichtungsverkehrs auf der Trockentalstraße ist der Knoten unsignalisiert noch leistungsfähig. Es wird jedoch wie in der verkehrstechnischen Untersuchung empfohlen, für die sichere Querung durch die Fußgänger und für die Schaffung der Aus- und Einfahrten aus der und in die Moritzstraße in den Zeiten mit hoher Verkehrsbelegung eine Signalisierung vorgesehen. Dies dient auch der Erschließung der anliegenden Wohn- und Mischgebiete von diesem Knotenpunkt aus.

Knotenpunkt Trockentalstraße/Siegener Straße:
Entsprechend der Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung wird als Vorzugslösung die Signalisierung des Knotenpunktes vorgesehen. Dies ist insbesondere für die sichere Querung der Fußgänger und für die Ausfahrt aus der Siegener Straße erforderlich. Im Vorentwurf wurden im Zuge der verkehrstechnischen Untersuchung beide Varianten, mit und ohne LSA, bewertet.

Knotenpunkte Trockentalstraße/Ostenstraße, Seminarstraße, Seestraße, Friedrichstraße und Auguststraße:
Für diese Knotenpunkte wird die Vorfahrtsregelung auch in der Ausbauplanung beibehalten. Dabei werden durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen die Fahrmöglichkeiten beim Zweirichtungsverkehr entsprechend den Vorschlägen aus der verkehrstechnischen Untersuchung wie folgt eingeschränkt bzw. optimiert:
Knotenpunkt Ostenstraße:
- auf der B 92 in beiden Fahrtrichtungen nur geradeaus und rechts Abbiegen möglich

Knotenpunkt Seminarstraße:
- auf der B 92 in Fahrtrichtung bergauf bzw. Richtung Knotenpunkt Siegener Straße nur geradeaus und rechts Abbiegen möglich
- in Fahrtrichtung bergab bzw. Richtung Knotenpunkt Straßberger Straße geradeaus und rechts Abbiegen möglich

Knotenpunkt Seestraße:
- auf der B 92 in Fahrtrichtung bergauf bzw. Richtung Knotenpunkt Siegener Straße nur geradeaus möglich
- in Fahrtrichtung bergab bzw. Richtung Knotenpunkt Straßberger Straße nur geradeaus und rechts Abbiegen möglich

Knotenpunkt Friedrichstraße:
- auf der B 92 in Fahrtrichtung bergauf bzw. Richtung Knotenpunkt Siegener Straße und in Fahrtrichtung bergab bzw. Richtung Knotenpunkt Straßberger Straße nur geradeaus möglich

Knotenpunkt Auguststraße:
- auf der B 92 in Fahrtrichtung bergauf bzw. Richtung Knotenpunkt Siegener Straße nur geradeaus und rechts Abbiegen möglich
- in Fahrtrichtung bergab bzw. Richtung Knotenpunkt Straßberger Straße nur geradeaus möglich

Ruhender Verkehr:
Im Ausbaubereich der Trockentalstraße wird auf der B 92 kein ruhender Verkehr vorgesehen. Als Ersatz für entfallende Parkplätze in den Nebenstraßen wird ein neuer Parkplatz an der Seminarstraße errichtet.

Radwege
Im Radroutennetz der Stadt Plauen stellt die Trockentalstraße eine Querverbindung zwischen dem Elsterradweg südlich und der Alltagsroute Freiheitsstraße nördlich der Maßnahme dar. Problematisch wegen der Platzverhältnisse und der Steigung ist der Abschnitt von der Straße Am Mühlgraben bis zur Straßberger Straße.

Gehwege
Es wird wieder beidseitig je ein Gehweg angeordnet. Durch die Signalisierung des Knotenpunktes Trockentalstraße/Moritzstraße sowie den Einbau von Inseln als Querungshilfen bei den Nebenstraßen Ostenstraße, Seminarstraße und Seestraße werden die Querungsmöglichkeiten der Trockentalstraße realisiert.

Öffentlicher Personennahverkehr:
Im Ausbauabschnitt der Trockentalstraße werden keine Anlagen des öffentlichen Nahverkehrs eingeordnet, nur Optionsflächen werden ausgewiesen. Wegen des Schulbusbetriebes (Diesterweg-Gymnasium und Dittesschule) verkehren die Linien V 9, 13, 16 und 21 weiterhin auf der Siegener Straße. Die vorhandenen Haltestellen bleiben.

Sonstiges:
Der beplante Abschnitt der Bundesstraße ist aufgrund seiner Verbindungsfunktionsstufe und Lage der Straßenkategorie HS III zuzuordnen. Die Entwurfselemente und Trassierungsparameter werden entsprechend der zulässigen Höchstgeschwindigkeit V_{zul} = 50 km/h gewählt.

1.3 Streckengestaltung

Da es sich um einen Ausbau einer innerörtlichen Hauptverkehrsstraße handelt, werden die Gestaltungsprinzipien der vorhandenen benachbarten Streckenabschnitte bezüglich der Materialien und Formen im Straßenbereich verwendet. Dies bedeutet den Ausbau der Fahrbahn und Gehwege in Asphaltbeton.
Die Einpassung in den städtebaulichen Raum erfolgt in Abstimmung mit den zuständigen Behörden der Stadt Plauen. Auf Grund der massiven Leerstände der anliegenden Wohngebäude und der damit verbundenen Abbrüche entsteht ein Straßenraum mit vielen seitlichen Grünflächen, insbesondere in Richtung Osten. Diese Grünflächen werden als Ausgleichsflächen für Baumpflanzungen als Ersatz für die zu fällenden Bäume in den Verbreiterungsbereichen genutzt.

2. Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Im Zeitraum um 1995 wurde durch die Stadt Plauen schon einmal ein Bebauungsplan mit dem Ausbau der Trockentalstraße aufgestellt.
Im Zuge des Stadtumbaukonzeptes, welches durch die Stadt Plauen im Jahr 2002 aufgestellt wurde, sind für den Ausbau der Trockentalstraße und für die Entwicklung der angrenzenden Quartiere grundsätzliche Festlegungen getroffen worden. Erforderliche Abbruchmaßnahmen wurden teilweise schon durchgeführt.
Im Jahr 2003 wurden die Ausbauplanungen im Zuge der Vorplanung erstellt.
In der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Plauen von 2001 ist die Ausbauvariante Zweirichtungsverkehr als Netzvariante 4 im aktuellen Verkehrsentwicklungsplan enthalten (Stand 2007).
Im aktuellen Fachkonzept Verkehr und technische Infrastruktur der Stadt Plauen von 2010 aus dem Stadtkonzept Plauen 2022 ist der dreistreifige Ausbau der Trockentalstraße als erste Maßnahme im Punkt TZ 2 enthalten.
Aus dieser Situation und aus den unzureichenden Verkehrsverhältnissen entsteht ein Handlungsbedarf für eine Ausbauplanung.

Folgende vorausgegangene Untersuchungen liegen vor:

Entwurf zur Vorplanung B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße, erstellt durch das Architektur- und Ingenieurbüro bauplanung plauen gmbh im Jahr 2003

Verkehrsplanerische Untersuchung der PTV AG Dresden vom 29.02.2016 (Unterlage 16.1)

Verkehrstechnische Untersuchung des Ingenieurbüros Verkehrs-System Consult Halle GmbH als Fortschreibung vom 26.04.2016 (Unterlage 16.2)

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Das geplante Vorhaben stellt keinen Neubau sondern den Umbau einer bestehenden innerörtlichen Straße dar. Aufgrund der innerörtlichen Lage ist lediglich das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit, für die Betrachtung der Umweltauswirkungen relevant. Für die anderen Schutzgüter des § 2 UVPG sind aufgrund der Lage, der bestehenden örtlichen Verhältnisse (z. B. Bebauung, Nutzung, Verkehr) und der damit einhergehenden Vorbelastungen keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten.

Für das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit, kommt es durch die Konzentration des Verkehrsstromes auf die Trockentalstraße zu einem Anstieg der Immissionsbelastung durch Verkehrslärm und der verkehrsbedingten Luftschadstoffe. Dies kann für das genannte Schutzgut erheblich Auswirkungen haben.

In der Gesamteinschätzung des geplanten Vorhabens ist festzustellen, dass es in Bezug auf das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit, Merkmale und Wirkfaktoren gibt, welche erhebliche nachteilige Auswirkungen für das Schutzgut hervorrufen können (siehe Unterlage 7). Auf eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls aufgrund des § 7 UVPG Abs. 1 Satz 1 kann deshalb verzichtet werden. Der Vorhabenträger beantragt nach § 7 UVPG Abs. 3 die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Daher besteht für das Vorhaben „B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße“ eine UVP-Pflicht.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

entfällt

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Charakteristisch für die B 92 im Ausbauabschnitt ist die Überlagerung der Funktion als Bundesstraße mit der einer städtischen Hauptverkehrsstraße.

Als Bundesstraße hat sie regionale Verbindungsfunktion vom Raum Plauen (Oberzentrum) zum Bereich südliches Vogtland und weiter nach Tschechien und zum Bereich Nordwestvogtland und Ostthüringen. Die B 92 hat den Status einer Europastraße. Die Verbindungsfunktion wird durch den Anschluss an die A 72 (AS Plauen Ost) und über die B 282 zur A 9 (AS Schleiz) verstärkt.

Im Ausbauabschnitt ist die Trockentalstraße Teil des Stadtringes von Plauen, der auch wichtige innerstädtische Verkehrsfunktionen übernimmt. Das sind insbesondere Verteilerfunktionen des innerstädtischen Verkehrs zu den angrenzenden Stadtteilen von der Elsteraue bis hin nach Neundorf mit seinem Behördenzentrum. Des Weiteren bindet mit der Straßberger Straße eine wichtige Staatsstraße, die S 297, ein. Sie schafft die Straßenverbindung zum westlichen Vogtland.
Der vorliegende Ausbau der Trockentalstraße ist mit dem Flächennutzungsplan und dem Stadtentwicklungskonzept der Stadt Plauen sowie dem Verkehrsentwicklungsplan und dessen Fortschreibung im Zuge des Stadtkonzeptes Plauen 2022, Fachkonzept Verkehr und technische Infrastruktur, abgestimmt.
Entsprechend dem Entwurf des Flächennutzungsplanes befinden sich westlich des Ausbauabschnittes ein Wohngebiet und östlich ein Mischgebiet bzw. Flächen für den Gemeinbedarf. Beidseits der Trockentalstraße sind im Bereich zu der anliegenden Wohnbebauung bzw. der Mischgebiete jeweils eine schmale Grünfläche geplant.
Der Ausbau erfolgt so, dass er den Anforderungen des im Prognosezeitraum zu erwartenden Verkehres sowie den Nutzungsbedingungen der angrenzenden Stadtgebiete gerecht wird.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Im vorgesehenen Ausbauabschnitt weist eine im Jahr 2015 durchgeführte Verkehrszählung folgende Verkehrsbelastungen aus (Quelle: Verkehrsplanerische Untersuchung, PTV AG, 29.02.2016, Unterlage 16.1):
Angabe des DTV_w
Siegener Straße - Dittrichplatz 16.000 Kfz/24h (Zweirichtungsverkehr)
Oberer Abschnitt: 9.000 bis 10.100 Kfz/24h (Einrichtungsverkehr)
Straßberger Straße bis Siegener Straße
Unterer Abschnitt: 23.400 Kfz/24h (Zweirichtungsverkehr)
Bauanfang bis Straßberger Straße
Dabei liegt der Anteil des SV zwischen 2,2 und 4,7 %.

Durch den Umbau zur Befahrung in zwei Richtungen werden in der aktuellen VPU (Verkehrsplanerische Untersuchung der PTV AG Dresden, 16.03.2018, Anlage 2.4, Planfall 2030) folgende Prognosewerte für 2030 erwartet:
Angabe des DTV_w
Oberer Abschnitt: 19.500 bis 21.500 Kfz/24h (Zweirichtungsverkehr)
Straßberger Straße bis Siegener Straße
Unterer Abschnitt: 26.000 Kfz/24h (Zweirichtungsverkehr)
Bauanfang bis Straßberger Straße
Der Anteil des SV liegt bei 4,6 bis 5,6%.

Es erfolgt eine Umlagerung des Verkehrs von der Siegener Straße auf die Trockentalstraße:
Belastung der Siegener Straße 2015 mit 8.000 Kfz/24h
Belastung der Siegener Straße nach Umbau der Trockentalstraße mit 3.500 Kfz/24h
Die verkehrsplanerische Untersuchung berücksichtigt in der Modellberechnung eine Fensteruntersuchung für das Untersuchungsgebiet.

Das Verkehrsaufkommen im Bereich der vorgesehenen Baustrecke weist in den letzten Jahren eine gleichbleibende Tendenz auf hohem Niveau auf. Der Anteil des Schwerlastverkehrs führt zu einer hohen Belastung des Straßenkörpers in der Ortslage, insbesondere durch die LSA-Knoten und die Steigungsstrecken und die damit verbundenen Brems- und Anfahrvorgänge.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Folgende vorhandene Sicherheitsmängel können aus der Unfallstatistik abgeleitet werden:

- Eckausrundung am Knotenpunkt Trockentalstraße/Straßberger Straße in Richtung Dürerstraße zu klein, Überfahrung des Gehweges durch große Lastzüge und Gefährdung des Fußgängerverkehrs möglich
- Unfälle wegen Nichtbeachten der Vorfahrt beim Ausfahren aus der Siegener Straße.

Die vier Eckausrundungen am Knotenpunkt Trockentalstraße/Straßberger Straße werden entsprechend den Fahrkurven der Bemessungsfahrzeuge neu ausgebildet.

Der Knotenpunkt Trockentalstraße/Siegener Straße ist bisher ohne Lichtsignalanlage. Mit dem Ausbau und dem Zweirichtungsverkehr auf der Trockentalstraße wird aus der Sicht der Verkehrssicherheit eine Lichtsignalanlage erforderlich.

Es erfolgt ein verkehrsgerechter Ausbau der Knotenpunkte Trockentalstraße/Straßberger Straße, Trockentalstraße/Moritzstraße und Trockentalstraße/Siegener Straße mit den erforderlichen Abbiegefahrstreifen.

Des Weiteren erfolgt eine Verbesserung der Sichtverhältnisse im Bereich Seestraße bis Moritzstraße in beide Richtungen durch die neue Trassierung.

Am Knotenpunkt Ostenstraße und Seestraße erfolgt jeweils der Einbau einer Mittelinsel als Querungshilfe für die Fußgänger.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Im gesamten Ausbauabschnitt erhält die Straße einen dem Verkehr angepassten, ausreichenden Querschnitt und Straßenoberbau nach RASt 06 und RStO 2012.
Durch diese Maßnahmen verringern sich Lärm- und Abgasbelästigungen im gesamten Stadtteilbereich wesentlich. Es erfolgt eine Entlastung der Siegener Straße und eines Teiles der Straßberger Straße durch weniger Verkehr und Schadstoffemissionen, was den dort befindlichen Wohnbebauungen zu Gute kommt. Die Trockentalstraße erfährt eine höhere Belastung, dies wird durch die Lärmschutzmaßnahmen kompensiert.

Insgesamt werden die Auswirkungen des Verkehrs auf den Bereich der Trockentalstraße gebündelt und der Verkehrsweg bergab verkürzt.

Durch eine entsprechende Gestaltung und Koordinierung der LSA kann eine Erhöhung der Durchlassfähigkeit innerhalb der Ortsdurchfahrt realisiert, die Reisezeiten verringert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

entfällt

3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet befindet sich am westlichen Rand des Stadtzentrums von Plauen in einem mit Wohn- und Mischgebietsquartieren dicht bebauten Bereich. Direkt an der Trockentalstraße ist die vorhandene Bebauung durch Leerstand und Abbrüche gekennzeichnet.
Der angebaute Bereich der B 92 hat entsprechend dem Flächennutzungsplan der Stadt Plauen westlich die Struktur eines Wohngebietes und östlich die Struktur eines Mischgebietes. In den Randbereichen sind im Allgemeinen nur Rasenflächen und vereinzelt Wohngärten vorhanden.
Im Bereich vom Bauanfang bis zur Ostenstraße ist östlich eine Grünfläche mit Großgrün vorhanden. Ein Baum im Hof des Ärztehauses Gartenstraße ist als Naturdenkmal ausgewiesen.
Reliefmäßig stellt das Gebiet ein früheres Seitental (Trockental) zur Weißen Elster dar.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

3.2.1 Variantenübersicht

Varianten im Zuge der Vorplanung 2003:
Grundsätzlich verschiedene Varianten zur Trassenführung entfallen durch örtliche Zwangspunkte (Bebauung, Brücke über den Mühlgraben, Flächenverfügbarkeit). Eine Variantenuntersuchung im Rahmen der Vorplanung bezog sich im Wesentlichen auf die Feintrassierung, die Knotenpunktgestaltung der Kreuzungen Straßberger Straße und Siegener Straße sowie der Moritzstraße, die Anbindung der Nebenstraßen und Einmündungen, die Radwegführung, die Einordnung und Lage der Gehwege und Fußgängerquerungen und gegebenenfalls von Busbuchten und die Möglichkeit zur Gestaltung des Straßenraumes.

Varianten im Zuge des Vorentwurfes:

3.2.1.1. Varianten zu Trassen:

Variante 1 in diesem Abschnitt mit Verbreiterung der Fahrbahn nach Osten: Diese Variante ist aus der Vorzugslösung der verkehrstechnischen Untersuchung (Anlage 13 der Unterlage 16.2 VTU) hervorgegangen und leistungsfähig. Es werden jedoch lage- und höhenmäßige Zwangspunkte durch die zu erhaltende Bebauung sowie die Örtlichkeit (vorhandene Böschungen, Großgrün, Fels usw.) gesetzt. Der Knotenpunkt Straßberger Straße ist später nicht erweiterbar oder nur mit sehr hohem baulichen Aufwand. Die Verziehungen der Fahrbahnen erfolgen mit den Mindestwerten.

Im Abschnitt von Bauanfang bis zur Seminarstraße wurde zusätzlich eine Trassierungsvariante mit Verbreiterung nach Westen untersucht.
Variante 2 in diesem Abschnitt mit Verbreiterung der Fahrbahn nach Westen: Diese Variante ist auch aus der Vorzugslösung der verkehrstechnischen Untersuchung hervorgegangen und leistungsfähig. Durch die notwendigen Gebäudeabbrüche auf der Westseite entsteht mehr Raum für die Verkehrsanlage, z. B. für einen zusätzlichen Rechtsabbieger in die Straßberger Straße stadtauswärts oder für Erweiterungen in der Perspektive. Die höhenmäßige Einordnung ist geringfügig flexibler. Die Trassierung der Fahrbahnen (z.B. Verziehungen) kann großzügiger erfolgen. Die Zufahrt zur Tankstelle ist günstiger. Es muss nicht so viel Großgrünbestand gefällt werden sowie Stützmauern können teilweise entfallen. Nachteilig sind die notwendigen Gebäudeabbrüche der denkmalgeschützten Gebäude 56

und 58 sowie des bewohnten und sanierten Hauses Nr. 50 und die Näherung zur dort westlich vorhandenen Wohnbebauung.

3.2.1.2. Varianten zu den Knotenpunkten:

Die Gestaltung der Knotenpunkte und die Bewertung erfolgt nach den Vorzugsvarianten der verkehrstechnischen Untersuchung des Büros VSC Halle (Unterlage 16.2).

3.2.1.3. Varianten zur Radwegführung:

Entsprechend dem Radwegenetzplan der Stadt Plauen befindet sich im Bereich der Trockentalstraße die Radroute 12.3. Diese zweigt über die Straße Am Mühlgraben vom Elsterradweg Richtung Dittrichplatz ab.

Für die Radwegeführung im Bereich von Bauanfang bzw. der Straße Am Mühlgraben bis zum Knotenpunkt Trockentalstraße / Straßberger Straße wurden folgende Varianten untersucht:
Steigungsbereich mit 7 % Längsneigung

Variante 1: Radfahrer bergab auf der Fahrbahn, bergauf auf dem östlichen Gehweg:
Die B 92 Trockentalstraße bergab zwischen Siegener Straße und Straßberger Straße als zweistreifige Straße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 1.500 Kfz/h mit hohem SV-Anteil. Damit ergibt sich nach der ERA Bild 7 bei 50 km/h ein Belastungsbereich von III.
Für diesen Belastungsbereich wird eine Führung des Radverkehrs als Radfahrstreifen, Radweg oder gemeinsamer Geh-/Radweg empfohlen.
Der gemeinsame Geh-/Radweg bergab sollte jedoch bei Gefällen > 3 % nicht angeordnet werden. Vorhanden sind Gefälle von 5 bis 8 %.
Eine Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nur bis zum Belastungsbereich II und geringen SV-Anteil empfohlen.
Damit bleiben die Varianten Radfahrstreifen oder Radweg, welche raumintensiv und kostenerhöhend sind und bei Bau-km 0+500 bis Bauende ohne Gebäudeabbrüche nicht realisierbar.
Deshalb wird von der Siegener Straße bis zur Straßberger Straße die Alternativlösung Nutzung der Parallelstraße Antonstraße vorgeschlagen. Möglich ist auch die Nutzung der Gartenstraße.
Von der Straßberger Straße bis zur Straße Am Mühlgraben kann ein Radfahrstreifen von 2 m Breite eingeordnet werden.

Bergauf kann der Radfahrer auf dem östlichen Gehweg (für Radfahrer frei) vom Knotenpunkt Trockentalstraße/Dürerstraße ausgeführt werden. Dies bedeutet eine Änderung der Radroute, und zwar vom Elsterradweg nicht über die Straße Am Mühlgraben, sondern über die Dürerstraße, den lichtsignalgeregelten Knoten Trockentalstraße/Dürerstraße und weiter auf dem östlichen Gehweg an der Trockentalstraße bis zur Straßberger Straße.

Variante 2: Anlage eines separaten Zweirichtungsradwegs auf dem westlichen Gehweg:
Der Bau eines Zweirichtungsradweges mit 3 m Breite und 0,50 m Sicherheitstrennstreifen erfolgt neben dem Gehweg von 2,50 m Breite. Der Beginn ist in der Straße am Mühlgraben ca. 40 m abgesetzt von der Einmündung mit Querungshilfe für den bergauf fahrenden Radfahrer. Am Knotenpunkt Straßberger Straße/Trockentalstraße wechselt der bergauf fahrende Radfahrer im Zuge der Furt und Insel (hier ist dann eine Verbreiterung auf 2,50 m erforderlich) an der LSA die Straßenseite. Insgesamt entsteht gegenüber der Variante 1

(ohne Radwege) ein Flächenmehrverbrauch in der Breite von 3,0 m. Damit wird auf der östlichen Seite eine wesentlich höhere Stütz- und Lärmschutzwand notwendig.

Variante 3: Nullvariante im Ausbaubereich
Die Führung der Radfahrer vom Elsterradweg bzw. von der Straße Am Mühlgraben erfolgt entlang des Mühlgrabens bis zum Mühlberg mit kurzer Schiebestrecke bis zur Straßberger Straße/Oberer Graben als Alternativroute.

Das Verkehrsamt der Stadt Plauen zieht die Errichtung eines westlichen Radweges oder eine Freigabe für die Nutzung durch Radfahrer auf der linken Seite im Bereich entsprechend der Variante 2 nicht in Erwägung (entsprechend dem Schreiben vom 14.07.2010 mit Bezug auf die Beratung am 06.07.2010).
Die abgestimmte Vorzugsvariante der Radfahrerführung ist die Variante 1.
Bergab erfolgt die Führung von der Siegener Straße bis zur Straßberger Straße über die Parallelstraße Antonstraße. Von der Straßberger Straße bis zum Mühlberg wird ein Radfahrstreifen angelegt.
Bergauf erfolgt die Führung im gesamten Baubereich auf dem östlichen Gehweg (für Radfahrer frei).

3.2.1.4. Frühzeitig ausgeschiedene Varianten:

- entfällt

3.3 Variantenvergleich

Varianten zu den Trassen:

Aus Gründen des Denkmalschutzes der abzubrechenden Gebäude und der damit verbundenen höheren Kosten wird die Variante 1 als Vorzugslösung gewählt. Für die Radwegführung sind alle untersuchten Varianten nicht zufriedenstellend. Es werden deshalb keine separaten Radverkehrsanlagen in die Planung aufgenommen.

3.3.1 Raumstrukturelle Wirkungen

Die Variante 1 entspricht den Anforderungen an die Raumstruktur der städtebaulichen und infrastrukturellen Planungen der Stadt Plauen sowie den beabsichtigten Eigentumsverhältnissen.

3.3.2 Verkehrliche Beurteilung

Die Variante 1 erfüllt alle Anforderungen aus der verkehrstechnischen Untersuchung an die Leistungsfähigkeit der Strecke und der Knotenpunkte sowie aus der vorhandenen Netzstruktur.

3.3.3 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

In Bezug auf die Fahrbahnen und Knotenpunkte sowie Gehwege sind bei den Varianten 1 und 2 keine Unterschiede festzustellen.

Radfahrer: Auf Grund der örtlichen Verhältnisse (Gefällestrecke, Böschungen) und der Verkehrsstärken sind die Varianten 1 und 2 nicht zu empfehlen.

3.3.4 Umweltverträglichkeit

entfällt

3.3.5 Wirtschaftlichkeit

3.3.5.1 Investitionskosten

Baukilometer:	0+000 bis 0+676
gepl. Fahrbahnbreite:	17,5 bzw. 10,5 m
Kosten:	ca. 7,89 Mio. EUR
Kostenträger:	Bundesrepublik Deutschland und Stadt Plauen

3.3.5.2 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Im Rahmen der Kostenschätzung sind die Baukosten für die Varianten fast gleich. Die Mehrkosten für Variante 1 durch Stützmauern, Fels und Umverlegung envia werden durch die Kosten für Gebäudeabbrüche, Sicherungsmaßnahmen, Grunderwerb und die größere Verkehrsfläche bei Variante 2 kompensiert.

3.4 Gewählte Linie

Als Vorzugsvariante wird die Variante 1 – Verbreiterung der Fahrbahn nach Osten – gewählt. Diese Variante stimmt mit der verkehrstechnischen Vorzugslösung nach der verkehrstechnischen Untersuchung des Büros VSC Halle (Unterlage 16.2) überein. Des Weiteren ist diese Variante im Flächennutzungsplan, dem Stadtentwicklungskonzept 2022 sowie Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Plauen enthalten und ist somit von der Flächenverfügbarkeit realisierbar. Der notwendige Grunderwerb für die Verbreiterung nach Osten wurde bei Möglichkeit, z. B. im Zuge von Abbruchmaßnahmen für Gebäude auf einzelnen Grundstücken, durch die Stadt Plauen veranlasst.
Bezüglich der Radfahrerführung wird ebenfalls die Variante 1 wegen der geringen Flächenverfügbarkeit insbesondere in den Knotenpunktbereichen mit den Lichtsignalanlagen gewählt (siehe Punkt 3.2.1.3, bergab von der Siegener Straße bis zur Straßberger Straße über die Parallelstraße Antonstraße, von der Straßberger Straße bis zum Mühlberg ein Radfahrstreifen, bergauf erfolgt die Führung im gesamten Baubereich auf dem östlichen Gehweg für Radfahrer frei).
Die Belange des Ausgleiches und Ersatzes für Baumfällungen und Versiegelungen werden durch die neu entstehenden Grünflächen berücksichtigt.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Vorgesehene Entwurfsklasse:
Angebaute Hauptverkehrsstraße HS III nach RASt 06, Verbindungsstraße

Folgender Regelquerschnitt ist vorgesehen:
Straßenraumbreite 15,50 m, zwei durchgehende Fahrstreifen mit je 3,25 m Breite in Süd-Nord-Richtung (bergauf), ein durchgehender Fahrstreifen mit 3,50 m Breite in Nord-Süd-Richtung (bergab), beidseitig ein Gehweg mit 2,50 m Breite.

Grundsätze der Linienführung:
Es erfolgt der Ausbau auf dem vorhandenen Straßengrundstück mit Verbreiterung nach Osten in Abstimmung mit den städtebaulichen Entwicklungszielen.
V_{zul} = 50 km/h. Einhaltung der Grenzwerte der Trassierungselemente der RASt 06 (Tabelle 6)

Grundsätze der Knotenpunktgestaltung und des Betriebes:
- Generell innerörtliche höhengleiche Knotenpunkte
- Knotenpunkte Trockentalstraße / Straßberger Straße, Trockentalstraße / Moritzstraße und Trockentalstraße / Siegener Straße als lichtsignalgeregelte Knoten
- Knotenpunkte Trockentalstraße / Am Mühlgraben, Trockentalstraße / Ostenstraße, Trockentalstraße / Seminarstraße, Trockentalstraße / Seestraße, Trockentalstraße / Friedrichstraße und Trockentalstraße / Auguststraße als Vorfahrtsknoten

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Für den **Kraftfahrzeugverkehr** wird entsprechend der Verkehrstechnischen Untersuchung des Büros VSC Halle GmbH vom 26.04.2016 für die verkehrstechnische Vorzugsvariante Folgendes erreicht:
- Berechnung der Leistungsfähigkeiten für die freie Strecke und die Knotenpunkte entsprechend der Prognosebelastung 2030
- „freie Strecke": Zweistreifigkeit in Süd-Nord-Richtung vom Bauanfang bis zur Moritzstraße, Einstreifigkeit in Nord-Süd-Richtung, Koordinierung der Signalzeiten der LSA Neundorfer Straße, Siegener Straße, Moritzstraße, Straßberger Straße und Dürerstraße.
- LSA-Knoten:
  Trockentalstraße/Straßberger Straße: ohne LSA nicht leistungsfähig, Signalzeitenpläne der Variante 4 können Verkehrsmengen leistungsfähig abwickeln. Trockentalstraße/Moritzstraße: ohne LSA leistungsfähig mit QSV D, Signalzeitenpläne der Variante 2 können Verkehrsmengen leistungsfähig abwickeln. Trockentalstraße/Siegener Straße: ohne LSA leistungsfähig mit QSV C und E, Signalzeitenpläne der Variante 2 können Verkehrsmengen leistungsfähig abwickeln.

- Vorfahrtknoten:
  Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV)
  Ostenstraße: QSV D
  Seminarstraße: QSV C
  Seestraße QSV C
  Friedrichstraße: QSV C
  Auguststraße: QSV A

- Die benachbarten bebauten Quartiere können ausreichend erreicht werden.

Radverkehr:

- Durch die topografischen Verhältnisse und die Führung von Radverkehr insbesondere bergauf an stark befahrenen Straßen ist die Akzeptanz für diese Querverbindung nicht groß. Die ausgewiesene Vorzugsvariante bietet eine Fahrmöglichkeit für Radfahrer auf der Querverbindung Elsterradweg-Dittrichplatz.

Fußgänger:

- Generell beidseitige Gehwege mit 2,50 m Breite an der Trockentalstraße sowie den einmündenden Nebenstraßen
- Jeweils vier Fußgängerfurten an den drei lichtsignalgeregelten Kreuzungen Trockentalstraße/Straßberger Straße, Trockentalstraße/Moritzstraße, Trockentalstraße/Siegener Straße
- Zusätzlich an den Kreuzungen Ostenstraße und Seestraße jeweils eine Mittelinsel als Querungshilfe. Damit stehen im dreistreifigen Ausbaubereich ca. alle 120 m (längste Strecke 140 m zwischen Osten- und Seestraße) Querungsmöglichkeiten in Form von Mittelinseln bzw. LSA-Furten zur Verfügung.

ÖPNV:
Im Planbereich sind Buslinien des öffentlichen Nahverkehrs vorhanden. Diese nutzen zur Zeit die Route über die Siegener Straße, da dort die Bushaltestellen für das Diesterweggymnasium und die Dittesschule sind. Für eine spätere mögliche Änderung von Busrouten werden im Planbereich zwischen Seestraße und Moritzstraße Vorhalteflächen für den Einbau von Busbuchten vorgesehen.

Ruhender Verkehr:
Da im vorhandenen Zustand in den Nebenstraßen von der Seminarstraße bis zur Moritzstraße ein großer Parkbedarf durch die Anwohner vorhanden ist und die Aufstellmöglichkeiten bis an die Einmündungen zur Trockentalstraße genutzt werden, wird für den Entfall von Stellflächen in den Nebenstraßen infolge der Verbreiterung der Bundesstraße Ersatz geschaffen. Insgesamt fallen ca. 20 Stellplätze weg. Im Bereich des städtischen Flurstückes Nr. 1256 wird ein Parkplatz mit 20 Stellplätzen errichtet. Die Zufahrt zum Parkplatz erfolgt von der Seminarstraße aus.

Ausreichende Erschließung der benachbarten Flächen:
Da alle vorhandenen Nebenstraßen in ihrer Funktion als Erschließungsstraßen für die Wohn- und Mischgebietsquartiere erhalten bleiben, ist die Erschließung des städtischen Areals im Bereich der Trockentalstraße gewährleistet.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Kraftfahrzeugverkehr:
Charakteristik der Trockentalstraße: Innerörtliche angebaute Hauptverkehrsstraße, v_{zul} = 50 km/h, Bündelung des Bundesstraßenverkehrs auf einer Trasse.
Durch die Quartiersstruktur, die Abschnittsbildung mit lichtsignalgeregelten Knoten, die Fahrbahnverziehungen sowie die zwei Mittelinseln ist eine optische Gliederung der langen geraden Steigungsstrecke zu verzeichnen.
Bergauf bietet der zweite Fahrstreifen von der Böhlerstraße aus bis zur Seestraße die Möglichkeit des Überholens von langsam fahrendem Schwerverkehr.
Die lichtsignalgeregelten Knotenpunkte Straßberger Straße /Trockentalstraße, Moritzstraße/Trockentalstraße und Siegener Straße/Trockentalstraße bieten auch in verkehrsstarken Zeiten eine sichere Zufahrt bzw. Überquerungsmöglichkeit zur bzw. über die Trockentalstraße.
Die lichtsignalgeregelten Knotenpunkte Trockentalstraße/Straßberger Straße und Trockentalstraße/Siegener Straße sind in den Hauptrichtungen für die begegnungsfreien Ein- und Abbiegevorgänge für das Bemessungsfahrzeug Lastzug ausgelegt. Der lichtsignalgeregelte Knotenpunkt Trockentalstraße/Moritzstraße ist für das begegnungsfreie Ein- und Abbiegen für das Bemessungsfahrzeug Lkw (großes Müllfahrzeug) ausgelegt.
Die nichtsignalgeregelten Knoten sind für das begegnungsfreie Ein- und Abbiegen für das Bemessungsfahrzeug Lkw (großes Müllfahrzeug) – Straßenbreite bis 6,50 m und neue

Bordausrundung sowie für das Ein- oder Abbiegen des Lkw bei dichter Bebauung und kleinen Ausrundungsradien ausgelegt.

Radverkehr:
Die Mitbenutzung des östlichen Gehweges auf der gesamten Länge durch Radfahrer (Richtung Süd nach Nord, bergauf mit bis zu 7,8 % Steigung) ist durch das geringe Fußgängeraufkommen möglich.
In Richtung Nord nach Süd (bergab) ist die Benutzung der Parallelstraße Antonstraße von Siegener Straße bis zur Straßberger Straße vorgesehen. Weiter geht es auf der Straßberger Straße auf der Fahrbahn bis zum LSA-Knoten Straßberger Straße/Trockentalstraße, nach dem Knoten auf der Trockentalstraße Richtung Süden (bergab) auf einem Radfahrstreifen neben der Fahrbahn bis zur Einmündung der Straße am Mühlberg.

Fußgänger:
Es sind beidseitige Gehwege von 2,50 m Breite geplant. Das Fußgängeraufkommen in Längsrichtung parallel zur Trockentalstraße ist gering. Ein höheres Aufkommen ist in der Richtung parallel zur Straßberger Straße, Seminarstraße und Moritzstraße in Richtung Zentrum zu verzeichnen.
Hier ist zusätzlich zu den LSA-Knoten an den Kreuzungen Ostenstraße und Seestraße jeweils eine Mittelinsel als Querungshilfe eingeordnet. Damit stehen im dreistreifigen Ausbaubereich ca. alle 120 m (längste Strecke 140 m zwischen Osten- und Seestraße) Querungsmöglichkeiten in Form von Mittelinseln bzw. LSA-Furten zur Verfügung.

4.1.4 Betriebsdienstaudit

Die Belange des unterhaltungsfreundlichen Entwurfes sowie der Gestaltung aus der Sicht des Betriebsdienstes wurden berücksichtigt. Dazu wurden z. B. die Gestaltungsprinzipien bezüglich der Mittelinseln aus dem Handbuch „Unterhaltungsfreundliches Planen und Bauen von Straßen“ berücksichtigt.

4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung

Innerhalb dieses Bauabschnittes münden Staats- und Ortsstraßen in die B 92. Sie sind bei der Planung berücksichtigt.
Durch die Befahrung im Zweirichtungsverkehr erfolgt eine Änderung im Wegenetz bezüglich der Siegener und der Straßberger Straße. Dies betrifft die B 92, die S 297 und Ortsstraßen.

Übersicht der kreuzenden Straßen und Wege:

Knotenpunkt Straßberger Straße /Trockentalstraße
Höhengleicher Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage
Die Stauräume wurden entsprechend den verkehrstechnischen Berechnungen eingeordnet.

Die Eckausrundungen werden mit Korbbögen nach den Erfordernissen des Bemessungsfahrzeuges Lastzug ausgebildet. Aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils in allen Richtungen wird die Fahrweise „Lz0“ des maßgebenden Bemessungsfahrzeuges berücksichtigt.

Straßberger Straße Richtung Westen in Belastungsklasse 1,8 und in Richtung Osten Belastungsklasse 1,0

Knotenpunkt Siegener Straße/ Trockentalstraße:
Vorzugsvariante Höhengleicher Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Die Stauräume wurden entsprechend den verkehrstechnischen Berechnungen eingeordnet. Die Eckausrundungen werden mit Korbbögen nach den Erfordernissen des Bemessungsfahrzeuges Lastzug ausgebildet. Aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils in allen Richtungen wird die Fahrweise „Lz0" des maßgebenden Bemessungsfahrzeuges berücksichtigt.

Siegener Straße Richtung Westen und Dittrichplatz Belastungsklasse 1,0

Knotenpunkt Moritzstraße/ Trockentalstraße:
Höhengleicher Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage
Es erfolgt eine Aufwertung der Moritzstraße durch die mögliche Befahrung jeweils in beide Richtungen. Es ist eine Änderung der Parkierung erforderlich. Dadurch entstehen ein besserer Verkehrsabfluss aus den westlichen und östlichen Quartieren auf die Trockentalstraße sowie eine verbesserte Zufahrt Richtung Neundorfer Straße.
Die Eckausrundungen werden mit Korbbögen nach den Erfordernissen des Bemessungsfahrzeuges, dem 3-achsigen Müllfahrzeug, ausgebildet.
Moritzstraße Richtung Westen und Osten Belastungsklasse 1,0

Kreuzungen mit Nebenstraßen:
Trockentalstraße – Ostenstraße:
Beidseitig jeweils rechts rein sowie rechts, gerade und links raus. In verkehrsschwachen Zeiten ist links raus aus Richtung Westen möglich mit einer Qualitätsstufe D. Aus Richtung Osten ist für eine Ausfahrt nach links keine ausreichende Leistungsfähigkeit vorhanden. Es wird davon ausgegangen, dass diese Linkseinbieger zum großen Teil auf den benachbarten Knoten Trockentalstraße/Straßberger Straße ausweichen. Einordnung einer Fußgängerinsel als Querungshilfe bergseits.

Trockentalstraße - Seminarstraße:
In Richtung Innenstadt Einbahnstraße aus Richtung Trockentalstraße, für die westliche Seminarstraße nur rechts rein, raus in allen Richtungen befahrbar.

Trockentalstraße - Seestraße:
Kein Linksabbiegen aus der Trockentalstraße bergauf in die Seminarstraße
Einbahnstraße in Richtung Trockentalstraße aus Richtung Innenstadt, Ausfahrt in alle Richtungen, für die westliche Seestraße nur rechts rein, raus in allen Richtungen befahrbar. Einordnung einer Fußgängerinsel als Querungshilfe bergseits.

Ostenstraße, Seestraße und Seminarstraße Belastungsklasse 1,0

Einmündungen:
Am Mühlgraben:
Straße „Am Mühlgraben" rechts rein / rechts raus. Keine Linksabbieger mehr von der Trockentalstraße aus.
Belastungsklasse 1,0

Friedrichstraße:
Aus Richtung Innenstadt Einbahnstraße Richtung Trockentalstraße, nach rechts und links raus.
Belastungsklasse 1,0

Auguststraße:
Befahrung wie bisher in beide Richtungen. Einmündung rechts raus, rechts rein.
Belastungsklasse 1,0

Die möglichen Befahrungen der Knotenpunkte mit den Bemessungsfahrzeugen sind in Unterlage 23 Anlage 3 dargestellt.

Änderungen im Wegenetz

Mit der Ausbaumaßnahme treten folgende Änderungen in Kraft:
Die B 92 wird nur noch auf der Trockentalstraße geführt.
Die Siegener Straße wird Ortsstraße.
Die Straßberger Straße von der Siegener Straße bis zur Trockentalstraße wird zur Staatsstraße S 297.

4.3 Linienführung

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs

Der Ausbau der Bundesstraße erfolgt im vorhandenen Straßengrundstück, die notwendigen Verbreiterungen werden in Abstimmung mit den städtebaulichen Erfordernissen Richtung Osten durchgeführt. Die durchgehende Dreistreifigkeit kann auf Grund der vorhandenen Wohnbebauung von Bau-km 0+520 bis Bauende nicht erreicht werden.

4.3.2 Zwangspunkte

Vorhandene Zwangspunkte sind das Brückenbauwerk über den Mühlgraben am Bauanfang sowie die dort schwierige Topografie und die vorhandenen Gebäude bis zum Knotenpunkt Straßberger Straße /Trockentalstraße. Des Weiteren sind von Bau-km 0+520 bis zum Bauende die Baufluchten zwischen den vorhandenen Gebäuden mit ca. 15 m Breite vorgegeben.
Der Versprung der Baufluchten bei der Kreuzung der Seestraße auf der westlichen Seite wurde durch die Trassenführung ausgeglichen.

4.3.3 Linienführung im Lageplan

Die vorhandenen bzw. minimal gewählten Trassierungselemente der RASt 06 für die V_{zul} = 50 km/h sind der nachfolgenden Aufstellung zu entnehmen.

	gewählte Trassierungselemente im Bereich der Baustrecke	**zulässige Trassierungselemente gemäß RASt 06 bei V_e = 50 km/h (anbaufrei)**
min R	100,00 m (Unterschreitung bei Bau-km 0+25 mit R=36 m)	80,00 m
min R	150 m (Seestraße)	250,00 m (Q nach außen)
min A	99 m	50 m
min H_W	1.240,00 m	500,00 m
min H_K	1.500,00 m	900,00 m
max s	7,78 %	8,0 (12) %
min s	3,34 %	0,7 %

Die Trassierungselemente der RASt 06 für anbaufreie Straßen werden im gesamten Streckenabschnitt eingehalten bis auf den Zwangspunkt der S-Kurve vom Brückenbauwerk über den Mühlgraben bis Bau-km 0+60. Die Grenzwerte für die Entwurfselemente für Fahrbahnen von angebauten Stadtstraßen nach der RASt 06 Tabelle 19 werden eingehalten.

In den Krümmen bei Bauanfang bis Bau+km 0+60 sowie bei den Kreuzungen Straßberger Straße, Seestraße, Moritzstraße und Siegener Straße/Trockentalstraße in den Verziehstrecken wurden Kurvenverbreiterungen für den Lastzug eingearbeitet.

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Die Längsneigungen der Trockentalstraße bewegen sich zwischen min. 3,34 % und max. 7,78 %. Die Entwässerung erfolgt geschlossen im Wesentlichen über Dachgefälle sowie seitliche Bordrinnen. Die Kuppen- und Wannenausrundungen orientieren sich am Bestand durch die vorhandene Bebauung. An einigen Knotenpunkten wird versucht, die aus der Stadtgeschichte vorhandenen horizontalen Querungen der Fahrbahnen der Nebenstraßen mit der Trockentalstraße auszugleichen. Dies betrifft die querenden Straßen Ostenstraße und Seminarstraße. Bei den querenden Nebenstraßen Straßberger Straße, Ostenstraße, Seminarstraße und Seestraße wird durch die Tallage der Trockentalstraße und die Verbreiterung derselben bedingt eine Änderung der Längsneigung der Knotenpunktzufahrten erforderlich.

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Die Straßenführung ist im Ausbaubereich bis auf den Bauanfang mit der S-Kurve sowie die Verziehungen bei den Knoten Straßberger Straße und Seestraße geradlinig. Dadurch ist eine Übersichtlichkeit gegeben.

Sichtweitenprüfung:

1. Haltesichtweiten S_h:
V_{zul} = 50 km/h:
S_{herf} = bergauf 35 m und bergab bis 50 m

Die vorhandenen Sichtweiten betragen berauf und bergab > 50 m.
Die erforderlichen Haltesichtweiten nach RASt 06 werden eingehalten.

2. Sichtfelder auf bevorrechtigte Kraftfahrzeuge:
Anfahrsicht: erf. L = 70 m
Die erforderliche Anfahrsichtlänge wird auf allen Kreuzungen und Einmündungen eingehalten bis auf die westliche Zufahrt der Straßberger Straße am lichtsignalgeregelten Knotenpunkt Trockentalstraße/Straßberger Straße. Bedingt durch das vorspringende denkmalgeschützte Haus ist nach Norden nur eine Haltesichtweite von 60 m erreichbar.

3. Sichtfelder an Überquerungsstellen:
Erforderlich ist die Einhaltung der Haltesichtweiten nach Punkt 1. Diese werden an allen Furten der LSA-Knoten und den zwei Mittelinseln eingehalten.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Ausgehend von den Ergebnissen der Verkehrsprognose 2030 aus der verkehrsplanerischen Untersuchung (Unterlage 16.1) wurde der Straßenoberbau nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO 2012) bemessen, siehe Unterlage 14.1.
Für den Ausbaubereich wurde der Regelquerschnitt gemäß RASt 06 wie folgt gewählt:

Fahrbahnen
1. Bereich von Bauanfang bis Kreuzung Trockental-/Straßberger Straße:
Bergauf werden die zwei äußeren Fahrstreifen 3,25 m breit und der innere Fahrstreifen 3,25 m breit ausgebildet und es wird der Begegnungsfall Lastzug/Lastzug zu Grunde gelegt. Bergab wird ein Fahrstreifen mit mindestens 3,50 m Breite (Minimalwert 3,25 m in der Zufahrt zur LSA Straßberger Straße) vorgesehen.
Im Bereich von Bau-km 0+010 bis 0+137 ist rechtsseitig hinter dem Gehweg eine Stützwand mit Lärmschutzwandaufsatz geplant.

2. Bereich von Kreuzung Trockental-/Straßberger Straße bis Kreuzung Trockentalstraße/Siegener Straße:
Es wird die Errichtung von zwei Fahrstreifen mit 3,50/3,25 m Breite bergauf bis zur Moritzstraße geplant. Ab der Moritzstraße bis zum Bauende wird ein Fahrsteifen mit 3,50/3,25 m Breite bergauf geplant. Bergab wird generell ein Fahrstreifen mit 3,50 m Breite vorgesehen. Es wird der Begegnungsfall Lastzug/Lastzug zu Grunde gelegt.

Alle Fahrstreifen sind in den Verzieh- und Krümmenbereichen für die Begegnung bzw. das Vorbeifahren Lastzug/Lastzug ausgelegt.
Die Qualität des Verkehrsablaufes ist vorrangig von den Knotenpunkten abhängig und in Punkt 4.1.2 beschrieben.

Die Querneigung der Fahrbahnen gestaltet sich wie folgt:
Es werden 2,5 % als Einseitgefälle bzw. Dachgefälle nach außen eingebaut.
In den Knotenpunktbereichen mit starkem Gefälle der Nebenstraßen zur Trockentalstraße hin wird eine Querneigung der Trockentalstraße von 1 % zur Vermeidung von großen Gefällewechseln eingebaut. Die Längsneigung von 4,8 bis 7,8 % gestattet eine problemlose Entwässerung.
Die Straßenentwässerung erfolgt über die Querneigung zu den Bordrinnen. In den Steigungsstrecken mit einseitiger Querneigung werden am Hochpunktrand zur Wasserableitung von den Nebenflächen und am Tiefpunktrand Gerinnestreifen von 0,5 m Breite angeordnet. Dies betrifft den Abschnitt von Bauanfang bis Bau-km 0+300.

Gehwege
Die Mindestbreite der beidseitigen Gehwege beträgt jeweils 2,50 m.

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Die Ermittlung der bemessungsrelevanten Beanspruchung B und Berechnung gemäß RStO 2012 siehe in Unterlage 14 Anlage 1.

Der Regelaufbau für den grundhaften Ausbau der B 92 Trockentalstraße Bereich Bauanfang bis Kreuzung Trockental-/Straßberger Straße in Belastungsklasse 10 ist folgendermaßen:

Deckschicht Splittmastixasphalt	4 cm
Asphaltbinder	8 cm
bituminöse Tragschicht	14 cm
Frostschutzschicht	49 cm
Gesamtdicke:	75 cm

Als besondere Beanspruchung ist hier die Steigungs- bzw. Gefällestrecke als Zufahrt zu den Knotenpunkten zu sehen.

Da hier die Beanspruchung B nach der Berechnung ca. 6 Mio. Achsübergänge beträgt, wird auf die besondere Tragfähigkeit der Bodenaustauschmaterialien, bedingt durch die Baugrundverhältnisse, Wert gelegt. Hier sollten im Planum Werte über 45 MPa und unter dem Asphalt wesentlich mehr als die 120 MPa erreicht werden.

Der Regelaufbau für den Bereich B 92 Trockentalstraße von Kreuzung Trockentalstraße/Straßberger Straße bis Kreuzung Siegener Straße (Bauende) wird ebenfalls in der Belastungsklasse 10 ausgeführt.
Der Regelaufbau der einmündenden Nebenstraßen ist ebenfalls in Unterlage 14 Anlage 1 dargestellt.

Aufbau des Gehweges

Für den Regelaufbau von Gehwegen wird wegen des frostempfindlichen Bodens sowie wegen der Befahrung mit Winterdienst und sonstigen Dienstfahrzeugen folgender Aufbau gewählt:

Deckschicht Asphaltbeton	3 cm
bituminöse Tragschicht	7 cm
Frostschutzschicht	30 cm
Gesamtdicke:	40 cm

Einbau von Natursteinborden Granit hellgrau
Einbau der Mittelinseln mit Flachbordstein aus Granit und Kleinpflaster mit Fugenvermörtelung aus Spezialmörtel.

4.4.3 Böschungsgestaltung

Die Böschungen erhalten eine Regelneigung von max. 1:1,5. Die Andeckung mit Oberboden erfolgt in einer Stärke von 15 cm.

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Hindernisse im innerörtlichen Bereich sind Maste der Straßenbeleuchtung und Telekommunikationsanlagen sowie Pfosten der Verkehrszeichen.
Bäume im Gehwegbereich sind nur am Bauende beim Dittrichplatz vorhanden. Die Baumneupflanzungen werden in den Seitenräumen hinter den Gehwegen durchgeführt.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten

Die Anordnung der Knotenpunkte erfolgt wie im Bestand.

Nr.	Knotenpunkt	Abstand zum vorigen KP
1	Einmündung Straße am Mühlgraben	240,00 m bis Böhler Straße
2	Kreuzung Straßberger Straße	105 m
3	Kreuzung Ostenstraße	85 m
4	Kreuzung Seminarstraße	103 m

5	Kreuzung Seestraße	60 m
6	Einmündung Friedrichstraße	50 m
7	Kreuzung Moritzstraße	47 m
8	Einmündung Auguststraße	57 m
9	Kreuzung Siegener Straße	95 m

Als Knotenpunktform werden generell höhengleiche Kreuzungen bzw. Einmündungen wie im Bestand gewählt. Zur Betriebsführung siehe den Punkt 4.1. Die Erkennbarkeit ist durch die vorhandene Quartiersstruktur der Bebauung gegeben. Die Trockentalstraße als Ortsdurchfahrt der B 92 ist die übergeordnete Straße.

4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

Die Bemessung und Gestaltung der Knotenpunkte wurde in der Verkehrstechnischen Untersuchung, die als Unterlage 16.2 beigefügt ist, durchgeführt. Danach sind folgende Fahrbeziehungen/Fahrstreifen sowie Qualitätsstufen vorhanden:

4.5.2.1. Fahrbeziehungen/Fahrstreifen:

1. Knotenpunkte mit LSA:

Knotenpunkt Trockentalstraße/Straßberger Straße:
Die verkehrstechnische Vorzugsvariante (Variante 4 der Verkehrstechnischen Untersuchung) weist Folgendes aus:
- Zufahrt Trockentalstraße Süd mit drei Fahrstreifen geradeaus und rechts, geradeaus sowie links, Zufahrt Trockentalstraße Nord mit zwei Fahrstreifen geradeaus und rechts sowie links, Zufahrt Straßberger Straße West mit zwei Fahrstreifen geradeaus und rechts sowie links, Zufahrt Straßberger Straße Ost mit zwei Fahrstreifen geradeaus und rechts sowie links.
- Die Stauraumlängen betragen 24 bis 66 m.

Knotenpunkt Trockentalstraße/Moritzstraße:
Die verkehrstechnische Vorzugsvariante (Variante 2 der Verkehrstechnischen Untersuchung) weist Folgendes aus:
- Zufahrt Trockentalstraße Süd mit zwei Fahrstreifen geradeaus und rechts sowie links, Zufahrt Trockentalstraße Nord mit zwei Fahrstreifen geradeaus und rechts sowie links, Zufahrt Moritzstraße West mit einem Fahrstreifen als Mischstreifen, Zufahrt Moritzstraße Ost mit einem Fahrstreifen als Mischstreifen.
- Die Stauraumlängen betragen 12 bis 24 m.

Knotenpunkt Trockentalstraße/Siegener Straße:
Die verkehrstechnische Vorzugsvariante (Variante 2 der Verkehrstechnischen Untersuchung) weist Folgendes aus:
- Zufahrt Trockentalstraße Süd mit zwei Fahrstreifen geradeaus und rechts sowie links, Zufahrt Trockentalstraße Nord mit einem Fahrstreifen geradeaus und rechts, Zufahrt Siegener Straße West mit zwei Fahrstreifen geradeaus und rechts sowie links, Zufahrt Siegener Straße Ost mit einem Fahrstreifen als Mischstreifen.
- Die Stauraumlängen betragen 30 m.

2. Knotenpunkte ohne LSA als Vorfahrtknoten:

Knotenpunkt Trockentalstraße/Ostenstraße:

- In den Zufahrten der Trockentalstraße ist nur ein Rechtsabbiegen in die Ostenstraße zugelassen.
- In den Zufahrten der Ostenstraße gibt es nur jeweils einen Mischfahrstreifen geradeaus und mit Abbiegen nach links und rechts.

Knotenpunkt Trockentalstraße/Seminarstraße:
- Vorhandener Zustand: Seminarstraße Ost ist Einbahnstraße Richtung Trockentalstraße, in der Zufahrt Seminarstraße Abbiegen nach links und rechts möglich.
- Geplanter Zustand: Seminarstraße Ost wird Einbahnstraße Richtung Gartenstraße, Zufahrt nur von der Trockentalstraße Süd als Rechtsabbieger möglich.
- Um die unruhige Trassierung im Bereich der Kreuzungen Seestraße und Seminarstraße zu verbessern, werden der Linksabbiegestreifen bergab in Richtung Seminarstraße sowie die zugehörige Fußgängerinsel nach verkehrstechnischer Vorzugsvariante nicht realisiert.
- Seminarstraße West ein Mischfahrstreifen geradeaus und mit Abbiegen nach links und rechts möglich.

Knotenpunkt Trockentalstraße/Seestraße:
- Seestraße Ost ist Einbahnstraße Richtung Trockentalstraße, in der Zufahrt Seestraße Abbiegen nach links und rechts möglich.
- Seestraße West ein Mischfahrstreifen mit Abbiegen nach links und rechts möglich.

Knotenpunkt Trockentalstraße/Friedrichstraße:
- Einbahnstraße Richtung Trockentalstraße
- In der Zufahrt Friedrichstraße Abbiegen nach links und rechts möglich.

Knotenpunkt Trockentalstraße/Auguststraße:
- In der Zufahrt Trockentalstraße kein Linksabbiegen möglich.
- In der Zufahrt Auguststraße Abbiegen nach links und rechts möglich.

4.5.2.2. Ausgewiesene Qualitätsstufen:

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV)

- Qualitätsstufen der LSA-Knoten:
  Trockentalstraße/Straßberger Straße: Nach den Signalzeitenplänen der Variante 4 der verkehrstechnischen Untersuchung (Unterlage 16.2), diese entspricht der Vorzugsvariante Vorentwurf, können die Verkehrsmengen leistungsfähig abgewickelt werden.

  Trockentalstraße/Moritzstraße:
  Ohne LSA ergibt sich die QSV D für die Variante mit Aufweitung der Knotenpunktzufahrten.
  Mit LSA: Nach den Signalzeitenplänen der Variante 2 der verkehrstechnischen Untersuchung (Unterlage 16.2), diese entspricht der Vorzugsvariante Vorentwurf, können die Verkehrsmengen leistungsfähig abwickelt werden.

  Trockentalstraße/Siegener Straße:
  Ohne LSA ergibt sich die QSV C, Ausnahmen sind die Linksabbieger von der Siegener Straße mit QSV E.
  Mit LSA: Nach den Signalzeitenplänen der Variante 2 der verkehrstechnischen Untersuchung (Unterlage 16.2), diese entspricht der Vorzugsvariante Vorentwurf, können die Verkehrsmengen leistungsfähig abwickelt werden.

- Qualitätsstufen der Vorfahrtknoten:
  Ostenstraße: QSV D, Ausnahme Zufahrt Ostenstraße Ost QSV E bzw. F

Seminarstraße: QSV mind. C
Seestraße QSV mind. C
Friedrichstraße: QSV mind. C
Auguststraße: QSV A

4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten

4.5.3.1. Knotenpunkte mit LSA:

Knotenpunkt Trockentalstraße/Straßberger Straße:
Die verkehrstechnische Vorzugsvariante (Variante 4 der verkehrstechnischen Untersuchung) weist Folgendes aus:

- An allen vier Ästen sind Fußgängerquerungen geplant. Die Querungen im Zuge der Trockentalstraße erhalten Inseln mit einer Breite von 2 m.
- Diese Variante beinhaltet eine spätere Erweiterungsmöglichkeit für eine Querung eines Geh-/Radweges an der südlichen Insel.

Knotenpunkt Trockentalstraße/Moritzstraße:
Die verkehrstechnische Vorzugsvariante (Variante 2 der verkehrstechnischen Untersuchung) weist Folgendes aus:

- An allen vier Ästen sind Fußgängerquerungen ohne Inseln geplant.

Knotenpunkt Trockentalstraße/Siegener Straße:
Die verkehrstechnische Vorzugsvariante (Variante 2 der verkehrstechnischen Untersuchung) weist Folgendes aus:

- An allen vier Ästen sind Fußgängerquerungen ohne Inseln geplant.

4.5.3.2. Querungsstellen:

Im Bereich nördlich der Kreuzung Ostenstraße/Trockentalstraße sowie südlich der Kreuzung Seestraße/Trockentalstraße sind Mittelinseln mit 2 m Breite und einer Furtbreite von 4 m geplant.
Im Ausbaubereich befinden sich Zufahrten zu anliegendem Gewerbe und Wohngebäuden. Diese werden an die neue Straßenführung angepasst.

4.6 Besondere Anlagen

Im Bereich zwischen der Kreuzung Ostenstraße und Seminarstraße/Trockentalstraße befindet sich eine Tankstelle mit einer Einfahrt und einer Ausfahrt. Diese werden an die neue Straßenführung angepasst. Die Tankstelle hat zusätzlich eine Ein- und Ausfahrt von der Ostenstraße aus.
Im Bereich zwischen der Kreuzung Seminarstraße und Seestraße/Trockentalstraße wird ein Parkplatz mit 20 Stellplätzen errichtet.

4.7 Ingenieurbauwerke

Im Zuge des geplanten Ausbaus werden im Bereich zwischen dem Mühlgraben und der Ostenstraße durch die Verbreiterung der Straße in Hangrichtung entlang der Gehwege 2 Stützbauwerke erforderlich.

Bauwerk	Stützwand 1	Stützwand 2
Bau-km	0+008 bis 0+137	0+155 bis 0+222
Länge	130,2 m	73,2 m
Höhe bis	2,22 m	2,52 m
Ansichtsfläche ca.	228 m²	144 m²
Bauart	Winkelstützwand mit Flachgründung	Winkelstützwand mit Flachgründung
Hinweis	mit aufgesetzter Lärmschutzwand (sh. Punkt 4.8)	

Das hangseitige Oberflächenwasser sowie das Wasser aus den Hinterfüllbereichen wird bei beiden Wänden der Straßenentwässerung zugeführt.
Die Stützwand 2 schließt in der Straßberger Straße direkt an eine bestehende Natursteinwand (Theumaer Schiefer) an. Daher erhalten beide Stützwände eine Natursteinverkleidung aus genanntem Material.

4.8 Lärmschutzanlagen

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung ergibt sich zum Schutz des AWO Kinder- und Jugendwohnheims (Straßberger Straße 61) die Notwendigkeit der Anordnung einer hochabsorbierenden Lärmschutzwand (mind. -8,0 dB(A)]. Sie wird im Bereich von Bau-km 0+027 bis 0+136 mit einer Höhe von 4,0 bis 5,0 m über OK Straße erforderlich.
Infolge der örtlichen Gegebenheit erfolgt die Anordnung der Lärmschutzwand auf der gesamten Stützwand 1. Auf eine sonst im Bereich von Bau-km 0+008 bis 0+027 erforderliche Absturzsicherung (Geländer) auf der Stützwand 1, als zusätzliches Bauteil, kann verzichtet werden. Resultierend aus der variablen Stützwandhöhe und der Längsneigung der Straße wird bei der Lärmschutzwand auf eine abgetreppte Höhenentwicklung verzichtet.
Es ergeben sich folgende Parameter:

Bau-km:	0+008 bis 0+137
Länge der Stützwand mit Lärmschutzaufsatz:	130,2 m
Höhe über OK Straße:	bis 5,00 m
Höhe über OK Stützwand:	bis 3,62 m
Ansichtsfläche Lärmschutzaufsatz:	350 m²

Bei der Lärmschutzwand kommen strukturierte Betonelemente zum Einsatz. Auf eine Bepflanzung wird aus wirtschaftlichen Gründen (erhöhter Platzbedarf, Unterhaltung) verzichtet. Die Zugänglichkeit ist gewährleistet.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Im Ausbaubereich der B 92 befinden sich zurzeit keine Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs. In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen können später bei Bedarf im Bereich stadtauswärts zwischen Seestraße und Moritzstraße und stadteinwärts zwischen Seminarstraße und Seestraße bzw. Friedrichstraße Vorbehaltsflächen für Bushaltestellen als Haltestellenbucht angelegt werden.
Einrichtungen der Deutschen Bahn AG werden durch diese Baumaßnahme nicht berührt.

4.10 Leitungen

Im Straßenraum befinden sich folgende Leitungen:

Name des Betreibers	Bezeichnung der Leitung	Lage der Leitung	erforderliche Maßnahme	Begründung und Finanzierung
ZWAV	Mischwasserkanäle DN 800, Eiprofil 600/900, Hausanschlussleitungen, Kanäle in den Neben-straßen	längs	Baumaßnahmen am kanal und RÜ erforderlich	Die Kostenregelung für Anpassungen erfolgt nach Rahmenvertrag. Die Kosten für die Neuverlegung bzw. Auswechslung trägt der ZWAV.
ZWAV	Trinkwasserleitung DN 100- DN 250	längs, quer	Anpassung der Anlagen ist erforderlich	Anpassung wegen Veränderungen der Fahrbahnen und Höhen. Die Kostenregelung erfolgt nach Rahmenvertrag.
Stadt Plauen	Kabel, Masten Straßenbeleuchtung	längs	Umverlegung in Kreuzungsbereichen. Neuverlegung in der Strecke	Im Bereich der Verdrängung beim Knotenpunkt werden die Kosten Bestandteil der Knotenpunktmasse. Im Bereich der Neuanlage der Beleuchtung in der Stecke trägt die Kosten die Stadt Plauen.
Stadt Plauen	Neubau Kabelschutzrohre und Schächte für schnelles Internet (Breitband)	Im Gehweg sowie Straßen-querungen	Neubau der Anlage im Zuge der Baumaßnahme	Finanzierung durch die Stadt Plauen
Telekom Deutschland AG	Fernmeldekabel	Längs beidseitig, quer	Umverlegung in Gehwegbereichen	Fahrbahnverbreiterung Die Kosten für die Umverlegung trägt die Deutsche Telekom.
Primacom Plauen u. Andere	Fernmeldekabel	längs, quer	Umverlegung	Fahrbahnverbreiterung Die Kosten für die Umverlegung trägt der Kabelbetreiber.
Envia Verteilnetz GmbH	1/10/30kV-Elektro- Kabelanlagen und Trafostationen	längs, quer	Umverlegung in Kreuzungsbereichen und Gehwegen	Fahrbahnverbreiterung Die Kostenregelung erfolgt nach Rahmenvertrag.
Stadtwerke Strom Plauen	Fernmeldekabel-Glasfasernetz	längs, quer	Umverlegung in Kreuzungsbereichen und Gehwegen	Fahrbahnverbreiterung Die Kosten für die Umverlegung trägt der Kabelbetreiber.

Erdgas Plauen GmbH	Niederdruckgasleitungen DN 200	längs, quer	Auswechslung von Gasleitungen und Sicherungen	Näherungen und Höhenänderungen Kosten für Auswechslung trägt Erdgas Plauen. Die Kostregelung en für Sicherungsmaßnahmen erfolgt nach Rahmenvertrag.

Entsprechend der aktuellen Stellungnahmen der Versorgungsunternehmen vom April 2017 liegt folgender Bedarf an Auswechslungen bzw. Umverlegungen von Medien vor:

Abwasserkanäle des ZWAV:
Baumaßnahmen an den Kanälen sowie Regenüberläufen sind erforderlich.

Trinkwasserleitungen des ZWAV:
Anpassungen der Anlagen sind erforderlich.

Gasleitungen der Stadtwerke Plauen:
Auswechslung der Gasleitungen von Straßberger Straße bis Bauende.

Kabel der Mitnetz Strom:
Hier sind Umverlegungen von Kabeln zur Baufeldfreimachung insbesondere im östlichen Teil wegen der Verbreiterung erforderlich.

Kabel der Telekom und andere Kabelbetreiber:
Hier sind Umverlegungen von Kabeln zur Baufeldfreimachung insbesondere im östlichen Teil wegen der Verbreiterung erforderlich.

Anlagen der Stadtbeleuchtung:
Hier sind teilweise Umverlegungen von Kabeln und Leuchten zur Baufeldfreimachung sowie teilweise eine neue Beleuchtungsanlage erforderlich.

Die Stadt Plauen beabsichtigt im Zuge des Gehwegbaues den Neubau von Kabelschutzrohren und Schächten für schnelles Internet (Breitband) mit durchzuführen.

4.11 Baugrund/Erdarbeiten

Für den beplanten Bereich liegen die Baugrundgutachten des Ingenieurbüros M&S Umweltprojekt GmbH vom 28.11.2011, einmal zum Straßenbau und einmal zu den Ingenieurbauwerken, vor.

4.11.1 Aufbau der vorhandenen Verkehrsflächen

Bereich der B 92:
- ca. 12-26 cm Asphaltschicht, darunter 20 bis 45 cm mineralische Tragschichten
- Gesamtdicke des Straßenaufbaues 40 bis 60 cm.

Bereich Straßberger Straße:

- 15 cm (Ostseite) bzw. 45 cm (Westseite) Asphaltschicht, darunter 15 bis 20 cm mineralische Tragschichten
- Gesamtdicke des Straßenaufbaues 30 bis 60 cm.

Bereich Moritzstraße:
- Großpflaster 14 bzw. 18 cm dick, Pflasterbettung und bis 2 m Kiestragschicht

4.11.2 Bodenaufbau

Generell besteht der Baugrund im Straßenbereich aus:

- 0,50 bis 1,00 m dicke inhomogene Auffüllungen (Kies, Schluffe, Bauschutt), im Bereich zwischen Straßberger und Ostenstraße bis 3,70 m tief

- untergelagerte natürliche Schichten im Bereich Am Mühlgraben bis Ostenstraße und Moritzstraße bis Bauende: Hanglehme bis 2 m Tiefe, darunter Hangschutt bzw. Tonschiefer als Festgestein. Von der Ostenstraße bis zur Moritzstraße teilweise untergelagerte bindige Auffüllungen.

Die Bodenarten im Planumsbereich (Auffüllungen und Hanglehm) werden in die Frostempfindlichkeitsklasse F 3 eingeordnet.

4.11.3 Grundwasser

Grundwasser und Schichtenwasser wurden bis 2 m unter OK Gelände nicht vorgefunden. Es liegen daher günstige Wasserverhältnisse nach der RStO 2012 vor.

4.11.4 Altlasten

Die Untersuchungen zu den Altlasten ergab Folgendes:
LAGA – Untersuchung zu den Auffüllmaterialien in 11 Mischproben:
Die Zuordnung der Proben liegt zweimal über dem Wert Z 2, fünfmal bis Z 2 und viermal bis Z 1.2.
Die Materialien der Klasse bis Z 2 können unter definierten technischen Sicherungsmaßnahmen, z. B. unter wasserundurchlässigen Schichten eingebaut werden.

Asphalt
Außer bei der Straße „Am Mühlgraben" zeigen die entnommenen Asphaltproben eine Verwertungsklasse A nach der RuVA. Der Asphalt kann somit uneingeschränkt einer Wiederverwertung zugeführt werden. Der Wert in der Straße „Am Mühlgraben" weist eine Verwertungsklasse B auf.

Radiologie
Die Untersuchungen der Tragschichten bezüglich der Radiometrie zeigen, dass die Richtwerte für eine uneingeschränkte Nutzung eingehalten werden.

4.11.5. Massenbilanz:

Da es sich um einen grundhaften Ausbau im Bestand handelt, bleibt der Einbau von Massen auf die Bereiche des Bodenaustausches beschränkt.
Insgesamt werden durch die Auskofferung für den grundhaften Ausbau einschl. des Bodenaustausches ca. 16.000 m³ Bodenabtrag notwendig.

4.11.6. Bautechnische Maßnahmen

Wegen der geringen Tragfähigkeit des Baugrundes im Planumsbereich des Bestandes durch die Auffüllungen (erreichbarer E_{v2} – Wert = 20 bis 30 MN/m²) und der nicht verdichteten Verfüllungen der Gebäudeabbrüche im Verbreiterungsbereich sind besondere Maßnahmen erforderlich.
Planumsbereich des Bestandes:
Zur Erreichung der erforderlichen Tragfähigkeiten und zum Ausgleich der ungleichmäßigen Gründungsverhältnisse werden als Bodenverbesserungsmaßnahme ca. 50 cm Bodenaustausch vorgeschlagen. Damit wird eine Gesamtdicke der ungebundenen Tragschicht von ca. 95 cm erreicht.
Wegen des dichten Leitungsbestandes wird auf den Einbau von Geogitter verzichtet und nur Bodenaustausch vorgenommen.
Im Bereich der genügend mächtigen durchlässigen Auffüllungen kann auf eine Dränage verzichtet werden.
Ansonsten sind die Tragschichten gut zu drainieren. Das geschieht mit einer Planumsentwässerung von 4% Querneigung und Ableitung in Sickerrohren zum Vorfluter (siehe Punkt Entwässerung).

Verbreiterungsbereich auf der Ostseite:
Im Bereich der abgebrochenen Gebäude und verfüllten Keller sind die lockeren Auffüllmasen bis auf 2 m unter OK Gelände aufzunehmen und durch lagenweise verdichtetes Austauschmaterial zu ersetzen. Dafür kann geeignetes Aushubmaterial (Verdichtbarkeit, LAGA-Belastung bis Z 2 bei Flächen unter der Fahrbahn) verwendet werden.

Sonstiges:
Bei den erforderlichen Nachverdichtungen im Bereich alter Gebäude ist eine Beweissicherung vorzunehmen und das Einbaumaterial sowie die Verdichtungsart (ggf. keine Vibration) auf die Gebäudebauweise abzustimmen.

4.12 Entwässerung

Der gesamte Baubereich besteht nur aus einem Entwässerungsabschnitt. Alle Fahrbahn- und Gehwegflächen werden geschlossen über Straßenabläufe Pultform 500/300 entwässert und die Anschlussleitungen DN 150 an den vorhandenen Kanal des ZWAV angeschlossen. Die Planums- und Baugrundentwässerung erfolgt über Dränagen aus Teilsickerrohren. In der Fahrbahn befindet sich der Mischwasserhauptsammler des ZWAV in der Nennweite von DN 800 bis Eiprofil 600/900. Obwohl sich für den Straßenbau die befestigte Fläche durch die Vergrößerung der Fahrstreifenanzahl erhöht, bleibt insgesamt die an den Kanal angeschlossene versiegelte Fläche gleich bzw. verringert sich durch die schon erfolgten bzw. noch notwendigen Gebäudeabbrüche.

4.13 Straßenausstattung

Die B 92 erhält die Grundausstattung mit Markierungen, Leiteinrichtungen und Beschilderung (wegweisend und verkehrsregelnd).
Eine wegweisende Beschilderung ist im Bereich des Knotenpunktes Straßberger Straße/Trockentalstraße und vor dem Dittrichplatz erforderlich.
Die Knotenpunkte Straßberger Straße/Trockentalstraße und Moritzstraße/Trockentalstraße werden mit je einer Lichtsignalanlage ausgestattet. Im gesamten Bereich wird ein Koordi-

nierungskabel für die LSA verlegt. Bei den benachbarten lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten Trockentalstraße/Dürerstraße sowie Trockentalstraße/Dittrichplatz sind die Steuerungen der vorhandenen Lichtsignalanlagen an die Koordinierung des gesamten Straßenzuges anzupassen. Entsprechend der verkehrstechnischen Untersuchung (darin Punkt 8) wurden für Teilstrecken und für die Gesamtstrecke vom Knotenpunkt Dürerstraße bis Dittrichplatz Vorzugsvarianten für die Koordinierung der Lichtsignalanlagen berechnet. Die dazu notwendigen Anpassungen der Lichtsignalanlagen im Bestand sind in der Kostenberechnung erfasst.
Die gesicherten Querungsstellen für Fußgänger an den LSA sowie die ungesicherten Querungsstellen für Fußgänger sind nach DIN 18040-3 mit den entsprechenden Bordhöhen sowie Bodenindikatoren auszustatten.
Von Bau-km 0+020 bis 0+520 erfolgt auf der rechten Seite in den anliegenden städtischen Grünflächen eine Anlage von Rasenflächen und Strauchpflanzungen. Des Weiteren werden in diesem Bereich die Baumpflanzungen als Ersatz für die notwendigen Fällungen durchgeführt. Links der Trockentalstraße entstehen drei schmale Grünflächen, welche wegen der notwendigen Sichtbeziehungen nur mit Rasen oder niedrigen Sträuchern bepflanzt werden können.

5. Angaben zu den Umweltauswirkungen

Als allgemeine Vorbemerkung zu den Umweltauswirkungen wird darauf hingewiesen, dass es sich bei dem geplanten Vorhaben um einen bestandsnahen Ausbau im Innenbereich handelt. Daher findet die Eingriffsregelung nach dem Naturschutzgesetz hier keine Anwendung.

5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

5.1.1 Bestand

Im vorhandenen Zustand verläuft der Bundesstraßenverkehr ab Bau-km 0+150 von Süd nach Nord über die Trockentalstraße, in der Gegenrichtung über die Siegener Straße.

5.1.2 Umweltauswirkungen

Durch die Bündelung des Verkehrs in beiden Richtungen auf der Trockentalstraße werden die Anlieger derselben stärker mit Lärm und Immissionen belastet. Aus diesem Grund wurden eine schalltechnische Untersuchung sowie lufthygienische Berechnungen für den Ausbaubereich durchgeführt. In diesen Untersuchungen wurde die Tatsache berücksichtigt, dass durch die Gebäudeabbrüche die anliegenden bebauten Quartiere stärker von Lärm und Immissionen betroffen werden.

5.2 Naturhaushalt

Das Vorhaben befindet sich im Innenbereich der Stadt Plauen, welcher von Bebauung und Verkehrsanlagen geprägt ist. Bezüglich des Naturhaushaltes mit den Schutzgütern Tier/Pflanzen, Boden, Wasser, Klima/Luft ist festzustellen, dass es keine projektrelevanten Sachverhalte diesbezüglich gibt.

Wildlebende Tiere bzw. naturschutzfachlich relevante Pflanzen kommen im Planungsgebiet nicht vor. Besonders und streng geschützte Tier- und Pflanzenarten sind nicht nachgewiesen. Es werden von dem Vorhaben keine Austauschleitlinien geschnitten.

Natürliche Böden sind nicht im Planungsbereich anzutreffen. Die Flächen sind alle bebaut/versiegelt bzw. anthropogen überprägt.

Von der Planung sind keine Gewässer betroffen. Es führt jedoch in unmittelbarer Nähe des Bauanfangs der Mühlgraben der Weißen Elster unter der Bundesstraße 92 hindurch. Dieser stellt sich als verbauter Graben dar. Das Plangebiet ist von einem hohen Oberflächenabfluss geprägt, sodass es nur eine ganz geringe Grundwasserneubildungsrate gibt.

Das Plangebiet hat keine Flächen mit klimatischer Bedeutung. Es handelt sind ausschließlich um innerstädtische Flächen mit hohem Versieglungsgrad. Kaltluftabflussbahnen sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Durch die bestehende Bundesstraße 92 mit ihrer betriebsbedingten Emission kann man von einer starken Vorbelastung von Schadstoffleitkomponenten ausgehen.

Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Schutzgütern sind nicht zu verzeichnen.

5.3 Landschaftsbild

Es handelt sich bei dem Vorhaben um einen innerstädtischen Ausbau einer Bundesstraße, bei dem es keine Auswirkungen auf das Landschaftsbild gibt bzw. man kein Landschaftsbild in diesem Sinne definieren kann.

5.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Im Planbereich befinden sich denkmalgeschützte Häuser. Dies betrifft die Gebäude Trockentalstraße 50, 56 und 58. Auf Grund des Denkmalschutzes wurde die Trassenvariante 2 nicht weiter verfolgt.

5.5 Artenschutz

Da im Planungsraum keine besonders und streng geschützten Tier- und Pflanzenarten vorkommen bzw. bekannt sind und potentiell keine geeigneten Strukturen vorhanden sind, gibt es auch keine artenschutzrechtliche Betroffenheit.

Vorsorglich ist vor dem Abriss von Häusern eine Begehung durchzuführen, bei der nach möglichen Fledermausquartieren gesucht wird. Sollte man hier fündig werden, ist die weiter Vorgehensweise mit der UNB des Vogtlandkreises abzustimmen.

5.6 Natura 2000-Gebiete

Natura 2000 Gebiete sind nicht von dem Vorhaben betroffen. In einer Entfernung von mehr als 3,0 km befinden sich die FFH-Gebiete "Unteres Friesenbachgebiet", „Elstertal oberhalb Plauen", „Großer Weidenteich" und „Vogtländische Pöhle" sowie die Vogelschutzgebiete „Weidenteich und Syrau Kauschwitzer Heide", „Vogtländische Pöhle und Täler" und „Elstersteilhänge nördlich Plauen".

Im Rahmen der Betroffenheitsabschätzung kann aufgrund der räumlichen Entfernung und der Tatsache, dass es sich um eine Baumaßnahme im Bestand handelt, davon ausgegangen werden, dass weder direkte noch indirekte Betroffenheiten / Beeinträchtigungen der Natura 2000 Gebiete durch die Maßnahme hervorgerufen werden.

Weiterführenden Untersuchungen sind nicht notwendig.

5.7 Weitere Schutzgebiete

Von dieser Planung des Ausbauvorhabens werden keine naturschutzfachlichen Schutzgebiete direkt oder indirekt berührt.

6. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

Gesetzliche Grundlagen zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen bei Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen bilden die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV).
Nach § 41 (1) BImSchG muss bei Bau oder der wesentlichen Änderung vorhandener Straßen oder Schienenwegen sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV handelt es um eine wesentliche Änderung, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird.

Da die B 92 um einen zusätzlichen Fahrstreifen baulich erweitert wird, ist grundsätzlich von einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV auszugehen. Das Kriterium der Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Bundesstraße wird somit erfüllt.

Um Härtefälle durch Sprünge im Lärmschutzniveau im Bereich des wesentlich geänderten Verkehrsweges von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+675 zu vermeiden, wurde die gesamte Ausbaustrecke, d.h. alle vom Ausbau der B 92 betroffenen Gebäude bzw. bebaute / unbebaute Außenwohnbereiche auf Überschreitungen der gesetzlich normierten Immissionsgrenzwerte geprüft. Im Allgemeinen gelten nachstehende Immissionsgrenzwerte.

Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV

Gebietsnutzung	Immissionsgrenzwert tags [dB(A)]	Immissionsgrenzwert nachts [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	57	47
reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59*	49
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

* für Kleingärten und Außenwohnbereiche gilt der Tag-Wert (nachts kein Anspruch)

Für den Untersuchungsbereich liegt kein Bebauungsplan vor. Gemäß dem Flächennutzungsplan der Stadt Plauen befinden sich südwestlich der Trockentalstraße Wohngebäude in einem Allgemeinen Wohngebiet, nordöstlich Wohngebäude in einem Mischgebiet. Nordöstlich der Trockentalstraße befindet sich zudem ein Schulkomplex.
Gemäß dem Erlass des SMWA vom 26.08.2004 wurde der Schutzanspruch nach der tatsächlichen Nutzung eingeschätzt. Im gesamten Untersuchungsbereich sind, mit Ausnahme einer Tankstelle an der Trockentalstraße, ausschließlich Wohngebäude vorhanden. Somit wurden sämtliche Gebäude, mit Ausnahme des Schulkomplexes, des Ärztehauses und des AWO Kinder- und Jungendheimes in Abweichung vom Flächennutzungsplan mit dem Status eines Allgemeinen Wohngebietes (WA) berücksichtigt.

Der Schulkomplex wurde gemäß § 2 Nr.1 der 16. BImSchV als Sondergebiet (S) mit Tag-Nutzung eingestuft.

Das Ärztehaus, welches keinen Status als Krankenhaus hat, wurde entgegen des Flächennutzungsplanes, in dem es als Sondergebiet eingestuft ist, nach § 2 Nr. 2 der 16. BImSchV als Allgemeines Wohngebiet (WA) bewertet.

Für das AWO Kinder- und Jungendheim träfe gemäß Flächennutzungsplan ebenfalls Sondergebiet zu. Da dieses Objekt vergleichbar einem Gebäude in einem Wohngebiet genutzt wird, wurde es auch als Allgemeines Wohngebiet (WA) mit Tag- und Nachtnutzung eingestuft.

Eingansdaten für die schalltechnischen Berechung sind die Verkehrsmengen für das Prognosejahr 2030.

Verkehrsmengen, prognostiziert für 2030

Streckenabschnitt	DTV Mo-So Kfz/24Std.	p tags in %	p nachts in %
B92 Trockentalstraße, Abschnitt 1	21.500	4,0	5,0
B92 Trockentalstraße, Abschnitt 2	21.500	4,0	5,0
B92 Trockentalstraße, Abschnitt 3	17.500	4,5	5,5
B92 Trockentalstraße, Abschnitt 4	17.000	4,5	6,0
B92 Trockentalstraße, Abschnitt 5	16.000	5,0	6,0
B92 Trockentalstraße, Abschnitt 6/16	16.000	4,5	6,0
B92 Trockentalstraße, Abschnitt 17	16.500	4,5	6,0
B92 Trockentalstraße, Abschnitt 18	16.500	4,5	6,0
B92 Trockentalstraße, Abschnitt 19	16.500	5,0	6,0
B92 Trockentalstraße, Abschnitt 20	17.000	5,0	6,5
B92 Straßberger Str., Abschnitt 14	7.000	2,0	1,0
B92 Straßberger Str., Abschnitt 13	3.500	2,5	1,5
B92 Siegener Straße, Abschnitt 22	2.500	5,5	2,5
Dittrichplatz, Abschnitt 21	500	1,5	0,5

In Abstimmung mit dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Plauen, wurde für die schalltechnischen Berechnungen von dem Einbau eines Splittmastix (oder ein vergleichbarer Belag) ausgegangen. Die RLS 90 sieht hierfür ein Korrekturwert von DStrO = 0 dB(A) vor.

Alle Straßenabschnitte befinden sich in geschlossener Ortschaft. Es wurde von einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h für alle Straßenabschnitte ausgegangen.

An Hand der schalltechnischen Berechnungen, die auf Grundlage der Verkehrsplanerischen Untersuchung für das Prognosejahr 2030 durchgeführt wurden, wurden an einer Vielzahl der vorhandenen Gebäude Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Tag- und/oder im Nachtbereich festgestellt.

Die Umsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen direkt an der B 92 ist aufgrund der vorhandenen Bebauung mit den Gehwegen und des Straßennebennetzes technisch nicht möglich. Da sich unmittelbar an der Trockentalstraße eine Vielzahl an Wohngebäuden befindet, ist die Errichtung von Lärmschutzwänden wegen unzureichenden Platzgründen durch vorhandene Gehwege sowie aus städtebaulichen Gesichtspunkten nicht umsetzbar.

Durch Zuwegungen und nicht zuletzt durch die kreuzenden Straßen im Verlauf der B 92 müsste eine Lärmschutzwand häufig unterbrochen werden, was die Wirkung mindert. Des Weiteren müssten die Schallschutzwände unmittelbar vor den Hausfassaden errichtet werden. Verschattungen der Gebäude wären die Folge. Auch wären die Wegebeziehungen der Fußgänger stark beeinträchtigt.

Ein Abrücken der Lärmschutzwände von der Linienschallquelle „Straße" würde ebenso zu einer geminderten schalltechnischen Wirkung bzw. zu weit höheren und längeren Wand-Systemen im innerstädtischen Bereich führen. Des Weiteren wären die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmer sehr eingeschränkt.

Nur am Bauanfang besteht die Möglichkeit, dass im Bereich des AWO Kinder- und Jugendheimes, welches an der Südost-, Südwest- und Nordwest-Seite schalltechnisch betroffen ist, aktiver Lärmschutz umgesetzt werden kann. Die Höhe der Geräuschbelastung liegt an diesen Gebäudeseiten weit über den zulässigen Immissionsgrenzwerten für Allgemeine Wohngebiete (WA).

Es bestehen hier Überschreitungen um 9,3 dB(A) tags bzw. nachts um 12,1 dB(A).

Aufgrund der Höhe der Lärmbelastungen sowie der günstigen topografischen Verhältnisse wird für diesen Bereich nach ausführlicher Abwägung eine Lärmschutzwand vorgesehen.

- rechnerisch mind. erforderliche Lärmschutzwand: Länge ca. 109 m, Fläche ca. 502 m²

Infolge der örtlichen Gegebenheit erfolgt die Anordnung der Lärmschutzwand auf der gesamten Stützwand 1. Auf eine sonst im Bereich von Bau-km 0+008 bis 0+027 erforderliche Absturzsicherung (Geländer) auf der Stützwand 1, als zusätzliches Bauteil, kann verzichtet werden.

- Standort der Lärmschutzwand:	Bau-km 0+008 bis 0+065	Gesamt-Höhe* 4,0 m
	Bau-km 0+065 bis 0+131	Gesamt-Höhe 5,0 m
	Bau-km 0+131 bis 0+137	Gesamt-Höhe 4,0 m

(Gesamt-Höhe* = Stützwand mit aufgesetzter Lärmschutzwand)

- Ausführung der Lärmschutzwand:
bis 2,0 m Höhe Naturstein mit Schallabsorption 0 dB(A), darüber 2,0 bzw. 3,0 m Höhe hoch absorbierend mit Schallabsorption ≥ - 8,0 dB(A)

Im Weiteren wird daher vom normierten Vorrang des aktiven vor dem passiven Schallschutz gemäß § 41 BImSchG abgewichen. Es wird auf passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden, für die kein aktiver Schallschutz realisiert werden kann und zur Kompensation von Restüberschreitungen im Bereich der Lärmschutzwand, orientiert (Unterlage 17.1).

Im Einzelnen ergeben sich folgende betroffene Gebäude:

IGW-Überschreitungen	tags:	615 Geschosse
IGW-Überschreitungen	nachts:	811 Geschosse
Entschädigung Außenwohnbereiche:		9 AwB

Insgesamt sind 94 Gebäude mit 227 Gebäudeseiten und 9 Außenwohnbereiche betroffen.

6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Für den Ausbau B 92 Abschnitt Trockentalstraße in Plauen mit einer Länge von 676 m ist gemäß § 50 BImSchG die Einhaltung der gesetzlich normierten Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV zur Luftreinhaltung nachzuweisen. Mit dem Ausbau der B 92 sollen verkehrliche Engpässe beseitigt und die Erhöhung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit erreicht werden.

Im Rahmen des Feststellungsentwurfes wurde somit ein Gutachten zur Lufthygiene unter Berücksichtigung der Emissionsdatenbank „Handbuch für Emissionsfaktoren" (HBEFA 4.1) vom November 2019 erstellt (Unterlage 17.4). Innerhalb des Gutachtens sind unter Berücksichtigung der geltenden Rechtslage die Auswirkungen des geplanten Bauvorhabens auf die Immissionssituation des Untersuchungsgebietes zu untersuchen und zu bewerten. Nachfolgende Unterlagen wurden als Grundlage für das vorliegende Gutachten verwendet:

- Technische Planung (Stand 2020)
- Verkehrsbelegungsdaten (PTV Group, 2018)
- Lage und Stockwerkszahlen von Gebäuden (Stadt Plauen, 2014)
- Lage- und Höheninformationen zu geplanten Lärmschutzbauten (LASuV, 2020).

Neben unterschiedlichen DTV-Werten weisen die einzelnen Straßenabschnitte unterschiedliche Schwerverkehrsanteile und unterschiedliche Verkehrssituationen (mittlere Geschwindigkeit, Standanteile, Konstantfahrten) auf, die bei der Bestimmung der Emissionen auf den betrachteten Straßenabschnitten entscheidenden Einfluss haben. Die Verkehrsbelegungsdaten für das Jahr 2030 werden auf das Prognosejahr 2026 angewendet, was einer konservativen Vorgehensweise entspricht, da somit eine Kombination aus hohen Verkehrsstärken und hohen Emissionsfaktoren für die Prognose entsteht. Folgende Betrachtungsfälle wurden begutachtet:

- Prognose-Nullfall 2026 (ohne Realisierung des Vorhabens, Emissionsfaktoren 2026, Verkehrszahlen 2030)

- Planfall 2026 (nach Realisierung des Vorhabens, Emissionsfaktoren 2026, Verkehrszahlen 2030).

Aus fachlicher Sicht ist zu empfehlen, das Jahr der möglichen Inbetriebnahme der geplanten Trasse unter Berücksichtigung der übergebenen Verkehrsdaten zu untersuchen, da für zukünftige Jahre aus der Emissionsdatenbasis aufgrund fortschreitender Entwicklung der Kfz-Flotte geringere Emissionen ausgelesen werden. Mit solch einer Vorgehensweise wird bewirkt, dass die berechneten Immissionen für die Jahre ab der Inbetriebnahme nicht unterschätzt werden und eine mögliche, planungsbedingte Überschreitung von Beurteilungswerten nicht versehentlich unerkannt bleibt. In der Lufthygienischen Untersuchung wird der Prognose-Nullfall und Planfall deshalb mit Prognose-Nullfall 2026 und Planfall 2026 beschrieben. Dabei liegen aber dennoch die Verkehrszahlen des Prognosejahres 2030 zu Grunde.

Betrachtet wurden die Komponenten Stickstoffdioxid NO2, Feinstaub PM10 und PM2.5. Die Beurteilung der Maßnahme erfolgte im Vergleich mit bestehenden Grenzwerten der 39. BImSchV.

Beurteilungsmaßstäbe für Luftschadstoffimmissionen nach 39. BImSchV (2010)

Schadstoff	Beurteilungswert	Zahlenwert in µg/m³	
		Jahresmittel	Kurzzeit
NO2	Grenzwert seit 2010	40	200 (Stundenwert, maximal 18 Überschreitungen/Jahr)
PM10	Grenzwert seit 2005	40	50 (Tagesmittelwert, maximal 35 Überschreitungen/Jahr)
PM2.5	Grenzwert seit 2015	25	

Die Beurteilung der Schadstoffimmissionen erfolgt durch den Vergleich relativ zum jeweiligen Grenzwert. Neben den Jahresmittelwerten wird auch der PM10-Kurzzeitgrenzwert abgeleitet und bewertet.
Auf die Berechnung des NO2-Kurzzeitgrenzwert als Stundenmittelwert von 200 µg/m³, der 18-mal pro Kalenderjahr überschritten werden darf, wird verzichtet, da der NO2-Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m³ eher überschritten wird, als der Kurzzeitgrenzwert.

Die nicht motorbedingten PM10- und PM2.5-Emissionen wurden auf der Grundlage vorliegender Systematisierungen aus der Literatur bestimmt. Die Ausbreitungsmodellierung erfolgte mit dem Modell PROKAS/PROKAS_B.

Mit dem Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA) in seiner Version 4.1 (UBA, 2019) wurden die verkehrsbedingten Emissionen für das Jahr 2026 ermittelt, dem frühsten Jahr der Inbetriebnahme.

Die so berechnete Zusatzbelastung, verursacht vom Kfz-Verkehr auf den berücksichtigten Straßen, wurde mit der großräumig vorhandenen Hintergrundbelastung überlagert. Die Hintergrundbelastung, die im Untersuchungsgebiet ohne die Emissionen auf den berücksichtigten Straßen vorläge, wurde auf Grundlage von Messdaten und in Abstimmung mit der zuständigen Immissionsschutzbehörde, dem Sächsischen Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie, angesetzt. Die NOX/NO2-Konversion erfolgte mit einem vereinfachten Chemiemodell. Diskutiert und bewertet wurde die Gesamtbelastung (Zusatzbelastung und Hintergrundbelastung).

Die Ergebnisse sind in Unterlage 17.4.2 aufgeführt. Sie werden wie folgt zusammengefasst:

Unter Berücksichtigung der angesetzten Hintergrundbelastung von 17 µg NO2/m³ treten im Prognose-Nullfall 2026 Überschreitungen des NO2-Jahresmittelgrenzwertes von 40 µg/m³ in dem Straßenabschnitt an der Straßenrandbebauung in der Trockentalstraße zwischen

der Seminarstraße und Seestraße auf. In allen anderen Straßenabschnitten und in der flächenhaften Berechnung wird der NO2-Jahresmittelgrenzwert eingehalten. Im Planfall 2026 wird durch die Verschiebung der Trockentalstraße in nordöstliche Richtung und Änderung der Bebauungssituation trotz Ausbau und höherem Verkehrsaufkommen weitgehend eine Reduzierung des NO2-Jahresmittelwertes prognostiziert. Nur entlang der Trockentalstraße ab Höhe Seestraße in Richtung Dittrichplatz wird eine leichte Zunahme des NO2-Jahresmittelwertes berechnet. Es werden dort aber keine Überschreitungen des NO2-Grenzwertes erwartet. In der Siegener Straße und Straßberger Straße wird durch die Reduzierung der Verkehrsbelegung eine Immissionsminderung erreicht. Im Planfall 2026 wird der Grenzwert des NO2-Jahresmittelwertes von 40 µg/m³ unterschritten.

Im Prognose-Nullfall und Planfall 2026 werden keine PM10-Konzentrationen prognostiziert, die den Jahresmittel-Grenzwert der 39. BImSchV von 40 µg/m³ überschreiten. Dieses gilt auch an der Straßenrandbebauung in den Straßenabschnitten.

Die flächendeckenden Ergebnisdarstellungen zeigen im Prognose-Nullfall 2026 und im Planfall 2026 keine Überschreitungen des PM10-24 h-Grenzwerts (Überschreitungshäufigkeit des 24 h-Werts von 50 µg/m³ öfter als 35-mal im Jahr). Die maximalen PM10-Konzentrationen betragen im Prognose-Nullfall 2026 25 µgPM10/m³ und im Planfall 2026 ebenfalls 25 µgPM10/m³, die damit unter dem Schwellenwert von 29 µg/m³ zur Beurteilung des 24 h-Grenzwertes liegen.

Der PM2.5-Jahresmittelgrenzwert der 39. BImSchV ist mit 25 µg/m³ definiert. In keinem berechneten Fall kommt es zur Überschreitung dieses Grenzwerts. Die Gesamtbelastungen sind größtenteils deutlich kleiner.

Die flächendeckenden Darstellungen der Gesamtbelastungen zeigen in den Fällen nach Umsetzung der Planungsmaßnahme (Planfall 2026) Minderungseffekte in der Siegener Straße, der Straßberger Straße und in Teilen der Trockentalstraße (bis Höhe Seestraße). Mehrbelastungen sind entlang der Trockentalstraße ab Höhe Seestraße in Richtung Dittrichplatz auszumachen, ohne jedoch Grenzwerte zu überschreiten.

Aus lufthygienischer Sicht sind die Planungen im Hinblick auf die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit bezogen auf die bestehende Wohnnutzung im Prognosejahr 2026 nicht abzulehnen.

6.3 Maßnahmen zum Gewässerschutz

entfällt

6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Das Ausbauvorhaben befindet sich in Innenbereich. Es stellt keinen Eingriff nach § 14 Bundesnaturschutzgesetz dar. Die Gestalt und die Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können, werden nicht verändert.

Die Erarbeitung eines Fachplans sowie die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Artenschutzrechtliche Belange/Tatbestände nach dem Bundesnaturschutzgesetz werden durch das Vorhaben nicht berührt.

Bei der Umsetzung der Maßnahme ist die Fällung von 35 Laubbäumen mit Durchmessern von 10 bis 70 cm notwendig. Es handelt sich hierbei um die Arten Rotdorn, Winterlinde, Bergahorn, Spitzahorn, Birke, Esche, Weide und Stieleiche.
Für diese Gehölzentnahmen werden entsprechend der Baumschutzsatzung der Stadt Plauen vom 23.09.2005 die daraus resultierenden Forderungen zu Ersatzpflanzungen notwendig.

In Abstimmung mit der Stadt Plauen wird daher eine Pflanzung von 35 Bäumen in den an die Straße angrenzenden Bereichen vorgesehen – siehe Lageplan Unterlage 5. Hier sind Hochstämme heimischer Baumarten zu verwenden, die den innerstädtischen Anforderungen gerecht werden. Diese werden auf den nordöstlichen Freiflächen der Trockentalstraße vorgesehen und im Rahmen eines „Grünzuges" mit Rasenflächen, Bodendeckern und Strauchflächen angelegt. Die betroffenen Flurstücke befinden sich im Eigentum der Stadt Plauen. Die genauen Standorte der Baumpflanzungen sind in der weiteren Planung unter Berücksichtigung der vorhandenen bzw. geplanten Ver- und Entsorgungsleitungen abzustimmen.

Die Baumpflanzungen inklusive der Grünflächen gehen nach der dreijährigen Pflege in die Verantwortung der jeweiligen Grundstückseigentümer, in der Regel ist das die Stadt Plauen, über.

Entsprechend der Baumschutzsatzung der Stadt Plauen sind die Baumfällungen in der Zeit von Oktober bis Februar durchzuführen. Die verbleibenden Baumbestände im Bereich der Baumaßnahme sind nach der DIN 18920 zu schützen.

6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Der Ausbau der B 92 einschließlich der Knotenpunkte erfolgt unter dem Aspekt des Erhalts der vorhandenen baulichen Anlagen in Abstimmung mit den Planungsabsichten der Stadt Plauen.
Die Stadt Plauen hat im Vorfeld in Baukilometrierung rechts Abbrüche von leerstehenden Gebäuden vorgenommen.
Im Zuge der Baumaßnahme müssen noch folgende Gebäude abgerochen werden:
- Garage auf Flurstück Nr. 1183a
- Haus Moritzstraße Nr. 25

Die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Grundstücken durch den grundhaften Ausbau, insbesondere der Gehwege, werden berücksichtigt. Dies betrifft Sicherungsmaßnahmen an Zäunen und Gebäuden, Neubau von Einfriedungen und Anpassung der Oberflächen im Bereich des Grunderwerbes sowie Anpassung von Grundstückszufahrten, insbesondere bei Höhenveränderungen.
Bei der Vorzugsvariante sind Stützbauwerke (z. B. Palisaden) zwischen dem Gehweg und den anliegenden Grundstücken bis zu einer Höhe von ca. 0,50 m notwendig. Dies betrifft die Bereiche Flurstück Nr. 1378 a bis c.

6.6 Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht

entfällt

7. Kosten

Baukosten	4.969.000 EUR
Grunderwerbskosten	2.924.000 EUR
Gesamtkosten	7.893.000 EUR

Die Kostenberechnung erfolgte anhand der erforderlichen Mengen und Leistungen sowie aktueller Einheitspreise und betrifft bezüglich der Kosten für den Grunderwerb/Lärmschutz die Variante mit V = 50 km/h.
Kostenträger für dieses Bauvorhaben ist die Bundesrepublik Deutschland (Erläuterungen siehe Absatz Beteiligung Dritter).

Der Grunderwerb für die Verbreiterung der Fahrbahn von zwei auf drei Fahrstreifen ist im Hauptteil der Strecke enthalten. Die Gehwegbreiten bleiben wie im Bestand mit 2,50 m Breite erhalten.
Der Gebäudeabbruch ist ebenfalls im Hauptteil der Strecke enthalten, weil die Verursachung in der Verbreiterung der Fahrbahn von zwei auf drei Fahrstreifen liegt.

Beteiligung Dritter

Entsprechend der Straßenkreuzungsrichtlinie ist durch die Änderung einer höhengleichen Kreuzung die Prüfung einer Kostentragung der Straßenbaulastträger Freistaat Sachsen für die Staatsstraßen und Stadt Plauen für die Gemeindestraßen notwendig. Die Prüfung ergab, dass bei den Knotenpunkten Kreuzung Trockentalstraße/Straßberger Straße und Kreuzung Trockentalstraße/Siegener Straße/Dittrichplatz jeweils eine Beteiligung der Stadt Plauen notwendig ist. Dies ist in der Unterlage 13 Anlage 2 und 3 dargestellt.
Die Stadt Plauen ist außerdem Kostenträger für den links- und rechtsseitigen Gehweg von Bauanfang bis Bauende.

8. Verfahren

Zur Herstellung des Baurechts für die B 92 im Ausbaubereich ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens vorgesehen.

9. Durchführung der Baumaßnahme

Die Baumaßnahme kann frühestens ab dem Jahr 2022 realisiert werden.

Konkrete Abstimmungen zur Führung der Umleitung erfolgen vor Baubeginn mit dem Verkehrsamt. Generell ist davon auszugehen, dass aufgrund des Fehlens einer geeigneten Umleitungsstrecke für den Bundesstraßenverkehr im weiteren Baubereich die Baumaßnahme in mindestens drei Teilabschnitten und teilweise halbseitig ausgeführt werden muss. Folgender Bauablauf ist möglich:

Bauabschnitt 1: Bereich Bauanfang bis einschließlich Kreuzung Straßberger Straße Baulänge 160 m, Befahrung der B 92 mit je einem Fahrstreifen pro Richtung, Sperrung der Straße Am Mühlgraben:

Unterabschnitt 1.1:
- Verbreiterung des Bauraumes durch den Bau der Stützwand 1 und Stützwand 2

- B 92 - Verkehrsführung auf der westseitigen Fahrbahn auf zwei Fahrstreifen Breite 7 m und Sicherheitsraum 1,50 m,
- Errichtung der Stützwand und der ostseitigen Fahrstreifen mit 9 m Breite und des Gehweges
- Sperrung der Straßberger Straße aus Richtung Innenstadt

Unterabschnitt 1.2:
- B 92 - Verkehrsführung auf der neuen ostseitigen Fahrbahn auf zwei Fahrstreifen mit 7 m Breite zuzüglich 1,50 m Sicherheitsraum, Errichtung der westseitigen Fahrstreifen mit 8 m Breite und des Gehweges
- Sperrung der Straßberger Straße aus Richtung Antonstraße, großräumige Umleitung über Leuchtsmühlenweg/Holbeinstraße

Unterabschnitt 1.3:
- Komplettierung des Knotenpunktes (z. B. Einbau der Inseln) unter Sperrung in Richtung Südinsel und Umleitung über Siegener Straße/Straßberger Straße/Leuchtsmühlenweg/Holbeinstraße/Dürerstraße in einer Richtung bzw. kurzzeitiger Vollsperrung der Straßberger Straße und Umleitung des Verkehrs über Leuchtsmühlenweg/Holbeinstraße bzw. Oberer Graben/Mühlberg

- Bauzeit ca. 7 Monate

Bauabschnitt 2: Bereich nach Kreuzung Straßberger Straße bis nach Kreuzung Siegener Straße/Dittrichplatz, Baulänge 516 m:

Für den Bauabschnitt 2 ist wegen der Vielzahl der auszuwchselnden medien und Versorgungsleitungen eine Vollsperrung mit der kompletten Führung des Bundesstraßenverkehrs in beiden Richtungen über die Siegener Straße geplant.

Vollsperrung der Trockentalstraße und Umleitung über die Siegener Straßeer Straße:
- Einrichtung der Umleitungsstrecke
- abschnittsweise Neuverlegung/Umverlegung von Versorgungsanlagen und Medien
- abschnittsweises Bauen des Geh-/Radweges und der Fahrbahnen
- Ausstattung der Straße (Markierung, Beschilderung)
- Rückbau der Umleitungsstrecke
- Bauzeit ca. 10-12 Monate

Unterabschnitt Knotenpunkt Siegener Straße/ Dittrichplatz:
Hier ist nur halbseitige Bauweise mit jeweils einem Fahrstreifen möglich, dies bedeutet eine Fahrtrichtung muss jeweils großräumig umgeleitet werden über die Neundorfer Straße/Wild- bzw. als Variante Freiheitsstraße /Pestalozzistraße/Siegener Straße.

UVP-Bericht
nach § 16 UVPG

Anlage 1 zur Unterlage 1

Feststellungsentwurf

B 92 Anbau in Plauen, Trockentalstraße

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1.	**Einleitung**	**2**
1.1	Beschreibung des Vorhabens	2
1.2	Beschreibung der vom Vorhabenträger geprüften Alternativen, Eingriffsvermeidung durch Anpassen des Vorhabens	3
1.2.1	Varianten im Zuge der Vorplanung	3
1.2.2	Varianten im Zuge des Vorentwurfes	3
1.3	Fachplanungen	4
2.	**Beschreibung und Bewertung der Umwelt**	**4**
2.1	Bestandsaufnahme des Umweltzustandes	4
2.1.1	Schutzgebiete	5
2.1.2	Schutzgut Mensch, menschliche Gesundheit	6
2.1.3	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	6
2.1.4	Schutzgut Boden, Kriterium Fläche	6
2.1.5	Schutzgut Wasser	6
2.1.6	Schutzgut Luft, Klima	7
2.1.7	Schutzgut Landschaft	7
2.1.8	Schutzgut kulturelles Erbe	7
2.1.9	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	7
3.	**Prognose der zu erwartenden Umweltauswirkungen unter Berücksichtigung von Vermeidung und Kompensation**	**7**
3.1	Darstellung projektbedingter Beeinträchtigungen	7
3.2	Schutzgut Mensch, menschliche Gesundheit	8
4.	**Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen**	**9**
4.1	Vermeidbare Beeinträchtigungen und Maßnahmen zur Minderung von Beeinträchtigungen	9
5.	**Fazit**	**10**

Abbildungsverzeichnis

Seite

Abbildung 1: Auszug Übersichtslageplan (Unterlage 3 Blatt 1) Stadtgebiet Plauen 4

1. Einleitung

Gemäß § 16 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) hat der Vorhabenträger der zuständigen Behörde einen Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens (UVP-Bericht) vorzulegen.
Die Anforderungen an den UVP-Bericht sind in § 16 UVPG aufgeführt. Ergänzend dazu sind in der Anlage 4 zum UVPG weitere Angaben aufgeführt, die, sofern sie für das Vorhaben eine Bedeutung haben, im UVP-Bericht mit zu berücksichtigen sind.

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Plauen, als zuständige Straßenbaubehörde plant den dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 92 in Plauen im Bereich der Trockentalstraße von der Einmündung der Gemeindestraße „Am Mühlgraben" bis zum Knotenpunkt Trockentalstraße/Siegener Straße. In diesem Ausbauabschnitt liegen der Knotenpunkt Trockentalstraße/Straßberger Straße mit einer vorhandenen Lichtsignalanlage und die vorfahrtgeregelten Knotenpunkte Trockentalstraße/Moritzstraße sowie Trockentalstraße/Siegener Straße. Betroffen sind weiterhin sechs Knotenpunkte mit Anschlüssen von Wohnquartierstraßen. Die geplante Ausbaulänge beträgt 676 m. Der Abschnitt umfasst eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße mit beidseitigen Gehwegen.

Bedeutungsvoll für die Bundesstraße sind ihre regionalen Funktionen im Straßennetz des Vogtlandes, Ostthüringens und der Stadt Plauen. Speziell für die Stadt Plauen stellt der Ausbauabschnitt einen wesentlichen Teil des sogenannten Stadtringes im Straßenhauptnetz dar.

Die B 92 im Ausbauabschnitt ist in die Straßenkategorie HS III eingestuft. Des Weiteren ist sie ein Abschnitt der Europastraße 49.

Im Ausbaubereich der Trockentalstraße wird der Bundesstraßenverkehr zurzeit im Bereich von der Straßberger Straße bis zur Siegener Straße im Einrichtungsverkehr (zweistreifig bergauf in Richtung Südost nach Nordwest) geführt. Bergab (Richtung Nordwest nach Südost) werden einstreifig die Fahrbahnen der Siegener und der Straßberger Straße für den Bundesstraßenverkehr genutzt. Im Bereich zwischen Bauanfang bei der Brücke über den Mühlgraben und der Straßberger Straße ist gegenwärtig Zweirichtungsverkehr.
Durch diese vorhandene Verkehrslösung wird das Wohngebiet zwischen der Trockentalstraße, der Siegener Straße und der Straßberger Straße vom Bundesstraßenverkehr stark belastet. Mit der neuen Verkehrslösung eines Zweirichtungsverkehrs auf der Trockentalstraße wird der Verkehr auf dieser Straße gebündelt und der Bereich der Siegener Straße und Straßberger Straße entlastet.
Dies bedeutet nach Fertigstellung der Baumaßnahme die Rückstufung der Siegener Straße von der Bundesstraße zur Ortsstraße und der Straßberger Straße von der Bundesstraße zur Staatsstraße.

1.2 Beschreibung der vom Vorhabenträger geprüften Alternativen, Eingriffsvermeidung durch Anpassen des Vorhabens

1.2.1 Varianten im Zuge der Vorplanung

Varianten im Zuge der Vorplanung 2003:
Grundsätzlich verschiedene Varianten zur Trassenführung entfallen durch örtliche Zwangspunkte (Bebauung, Brücke über den Mühlgraben, Flächenverfügbarkeit). Eine Variantenuntersuchung im Rahmen der Vorplanung bezog sich im Wesentlichen auf die Feintrassierung, die Knotenpunktgestaltung der Kreuzungen Straßberger Straße und Siegener Straße sowie der Moritzstraße, die Anbindung der Nebenstraßen und Einmündungen, die Radwegführung, die Einordnung und Lage der Gehwege und Fußgängerquerungen und gegebenenfalls von Busbuchten und die Möglichkeit zur Gestaltung des Straßenraumes.

1.2.2 Varianten im Zuge des Vorentwurfes

Variante 1
Bei dieser Variante erfolgt die Verbreiterung der Fahrbahn nach Osten. Diese Variante ist aus der Vorzugslösung der verkehrstechnischen Untersuchung (Anlage 13 der Unterlage 22.2 VTU) hervorgegangen und leistungsfähig. Es werden jedoch lage- und höhenmäßige Zwangspunkte durch die zu erhaltende Bebauung sowie die Örtlichkeit (vorhandene Böschungen, Großgrün, Fels usw.) gesetzt. Der Knotenpunkt Straßberger Straße ist später nicht erweiterbar oder nur mit sehr hohem baulichen Aufwand. Die Verziehungen der Fahrbahnen erfolgen mit den Mindestwerten.

Variante 2
Bei dieser Variante wurde im Abschnitt von Bauanfang bis zur Seminarstraße eine zusätzliche Trassierungsvariante mit Verbreiterung nach Westen untersucht. Variante 2 erfolgt in diesem Abschnitt mit Verbreiterung der Fahrbahn nach Westen: Diese Variante ist auch aus der Vorzugslösung der verkehrstechnischen Untersuchung hervorgegangen und leistungsfähig. Durch die notwendigen Gebäudeabbrüche auf der Westseite entsteht mehr Raum für die Verkehrsanlage, z. B. für einen zusätzlichen Rechtsabbieger in die Straßberger Straße stadtauswärts oder für Erweiterungen in der Perspektive. Die höhenmäßige Einordnung ist geringfügig flexibler. Die Trassierung der Fahrbahnen (z.B. Verziehungen) kann großzügiger erfolgen. Die Zufahrt zur Tankstelle ist günstiger. Eingriffe in Gehölzbereiche / Grünflächen fallen geringer aus. Stützmauern können teilweise entfallen. Nachteilig sind die notwendigen Gebäudeabbrüche der denkmalgeschützten Gebäude 56 und 58 sowie des bewohnten und sanierten Hauses Nr. 50 und die Näherung zur dort westlich vorhandenen Wohnbebauung.

Variantenvergleich
Aus Gründen des Denkmalschutzes der abzubrechenden Gebäude und der damit verbundenen höheren Kosten wird die Variante 1 als Vorzugslösung gewählt. Für die Radwegführung sind beide untersuchten Varianten nicht zufriedenstellend. Es werden deshalb keine separaten Radverkehrsanlagen in die Planung aufgenommen.
Die Variante 1 entspricht den Anforderungen an die Raumstruktur der städtebaulichen und infrastrukturellen Planungen der Stadt Plauen sowie den beabsichtigten Eigentumsverhältnissen.
Die Variante 1 erfüllt alle Anforderungen aus der verkehrstechnischen Untersuchung an die Leistungsfähigkeit der Strecke und der Knotenpunkte sowie aus der vorhandenen Netzstruktur.

1.3 Fachplanungen

Die Variante 1 – Verbreiterung der Fahrbahn nach Osten – stimmt mit der verkehrstechnischen Vorzugslösung nach der verkehrstechnischen Untersuchung des Büros VSC Halle (Unterlage 22.2) überein. Des Weiteren ist diese Variante im Flächennutzungsplan, dem Stadtentwicklungskonzept 2022 sowie Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Plauen enthalten und ist somit von der Flächenverfügbarkeit realisierbar. Der notwendige Grunderwerb für die Verbreiterung nach Osten wurde bei Möglichkeit, z. B. im Zuge von Abbruchmaßnahmen für Gebäude auf einzelnen Grundstücken, durch die Stadt Plauen veranlasst.

2. Beschreibung und Bewertung der Umwelt

2.1 Bestandsaufnahme des Umweltzustandes

Der Untersuchungsrahmen für den UVP-Bericht ist so groß zu wählen, dass das Vorhaben an sich sowie die erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt ausreichend beurteilt werden können.

(Kartenbasis: Topografische Karte, Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung)

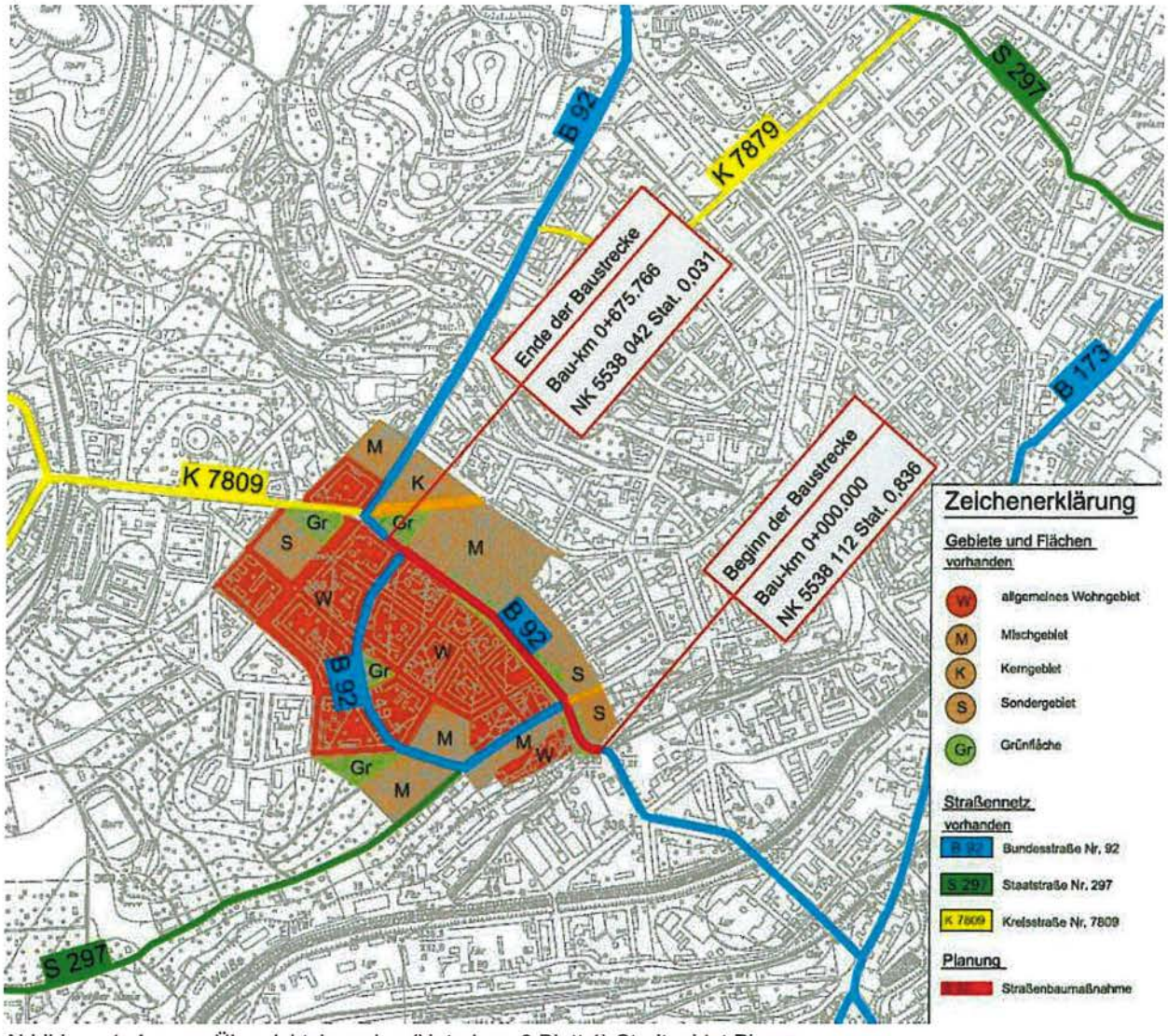


Abbildung 1: Auszug Übersichtslageplan (Unterlage 3 Blatt 1) Stadtgebiet Plauen

Da das Vorhaben sich ausschließlich im bebauten innerstädtischen Bereich von Plauen befindet und keine naturschutzfachlichen Tatbestände betroffen sind, ist der Untersuchungsraum auf das betroffene Schutz Mensch abzustellen.
Es wurden daher sämtliche Gebäude und Außenwohnbereiche bis zu einer Entfernung von etwa 150 m zur Straßenachse der B 92 untersucht.

2.1.1 Schutzgebiete

Schutzgebiete nach Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

§ 23 BNatSchG Naturschutzgebiet
NSG-Gebiete sind nicht von dem Vorhaben betroffen.

In einer Entfernung von mehr als 3,0 km befinden sich das NSG „Großer Weidenteich" und das NSG „Vogelfreistätte Burgteich".

§ 26 BNatSchG Landschaftsschutzgebiete (LSG):
Landschaftsschutzgebiete sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

In einer Entfernung von mehr als 500 m befindet sich das nächstgelegene LSG „Syratal".

§ 28 BNatSchG Naturdenkmale:
Naturdenkmale sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

In einer Entfernung von mehr als 75 m befindet sich das nächstgelegene ND, ein Japanischer Schnurbaum am Ärztehaus in der Gartenstraße.

§ 29 BNatSchG – Geschützte Landschaftsbestandteile
Geschützte Landschaftsbestandteile sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

In einer Entfernung von mehr als 700 m befindet sich das nächstgelegene GLB „Schloßhang".

§ 30 BNatSchG Geschützte Biotope in Verbindung mit § 21 SächsNatschG
Geschützte Biotope sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

Internationale Schutzgebiete – Natura 2000

FFH-Gebiete (Richtlinie 92/43/EWG)
FFH-Gebiete sind nicht von dem Vorhaben betroffen.

In einer Entfernung von mehr als 3,0 km befinden sich die FFH-Gebiete "Unteres Friesenbachgebiet", „Elstertal oberhalb Plauen", „Großer Weidenteich" und „Vogtländische Pöhle".

SPA-Gebiete (Richtlinie 2009/147/EG) – „Elstersteilhänge nördlich Plauen" (DE 5338-451)
Vogelschutzgebiete sind nicht von dem Vorhaben betroffen.

In einer Entfernung von mehr als 3,0 km befinden sich die Vogelschutzgebiete „Weidenteich und Syrau Kauschwitzer Heide", „Vogtländische Pöhle und Täler" und „Elstersteilhänge nördlich Plauen".

Weitere Schutzgebiete/Schutzbereiche nach sächsischem Recht

Trinkwasserschutzgebiete
Trinkwasserschutzgebiete sind von dem Vorhaben nicht betroffen und befinden sich auch nicht in der näheren Umgebung.

festgesetzte Überschwemmungsgebiete nach § 72 SächsWG
Überschwemmungsgebiete sind von dem Vorhaben nicht betroffen und befinden sich auch nicht in der näheren Umgebung.

archäologische Denkmale / Kulturdenkmale
Kulturdenkmale sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Die nächstgelegenen befinden sich in einer Entfernung von mehr als 400 m und es handelt sich dabei um die „Friedensbrücke" und das „Alte Rathaus". Unter Bezugnahme der Karte aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Plauen befindet sich das Vorhaben auch in keinem Gebiet archäologischer Denkmale.

2.1.2 Schutzgut Mensch, menschliche Gesundheit

Bestandsaufnahme:

Das Untersuchungsgebiet befindet sich am westlichen Rand des Stadtzentrums von Plauen in einem mit Wohn- und Mischgebietsquartieren dicht bebauten Bereich. Direkt an der Trockentalstraße ist die vorhandene Bebauung durch Leerstand und Abbrüche gekennzeichnet.
Der angebaute Bereich der B 92 hat entsprechend dem Flächennutzungsplan der Stadt Plauen westlich die Struktur eines Wohngebietes und östlich die Struktur eines Mischgebietes. In den Randbereichen sind im Allgemeinen nur Rasenflächen und vereinzelt Wohngärten vorhanden.
Im Bereich vom Bauanfang bis zur Ostenstraße ist östlich eine Parkfläche mit ausgeprägtem Baumbestand vorhanden.

Vorbelastung:

Die bestehende Bundesstraße 92, sowie die Staatsstraße 297 stellen eine wesentliche Vorbelastung des Schutzgutes Mensch/menschliche Gesundheit aufgrund der Lärm- und Abgasemission für die unmittelbar angrenzenden Wohnstandorte dar.

2.1.3 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Das Vorhaben befindet sich im bebauten Innenbereich der Stadt Plauen. Das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ist vom Vorhaben nicht betroffen.

2.1.4 Schutzgut Boden, Kriterium Fläche

Das Vorhaben befindet sich im bebauten Innenbereich der Stadt Plauen. Böden mit besonderen Funktionen für den Naturhaushalt sind nicht vorhanden. Die zusätzliche Versiegelung von Verkehrs- und Gehwegflächen beträgt ca. 2.780 m². Dies betrifft jedoch bereits stark vorbelastete Bereiche ohne natürliche Bodenfunktionen, aus diesem Grunde sind diese Auswirkungen nicht erheblich. Das Schutzgut Boden, Kriterium Fläche ist vom Vorhaben nicht betroffen.

2.1.5 Schutzgut Wasser

Das Vorhaben befindet sich im bebauten Innenbereich der Stadt Plauen. Fließ- oder Standgewässer sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

2.1.6 Schutzgut Luft, Klima

Das Schutzgut Luft, Klima beinhaltet Leistungen des Naturhaushaltes hinsichtlich der Frischluftregeneration und des Klimaausgleichs. Diese Funktionen sind, insbesondere im Zusammenhang mit verdichteten Siedlungsbereichen, von hoher Bedeutung.

Das Vorhaben befindet sich im bebauten Innenbereich der Stadt Plauen. Das Schutzgut Luft, Klima ist in Hinblick auf die klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion vom Vorhaben nicht betroffen.

2.1.7 Schutzgut Landschaft

Die Landschaft ist nach BNatSchG § 1 aufgrund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlage des Menschen, auch in Verantwortung für die künftigen Generationen, in besiedelten und unbesiedelten Bereichen so zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und soweit erforderlich wiederherzustellen, dass [...] die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind.

Das Vorhaben befindet sich im bebauten Innenbereich der Stadt Plauen. Das Schutzgut Landschaft ist vom Vorhaben nicht betroffen.

2.1.8 Schutzgut kulturelles Erbe

Im Vorhabenbereich gibt es keine archäologischen Denkmäler sowie Kulturdenkmäler. Entlang der Trockentalstraße befinden sich vereinzelt denkmalgeschützte Häuser, die jedoch von dem Vorhaben nicht berührt werden. Das Schutzgut kulturelles Erbe ist vom Vorhaben nicht betroffen.

2.1.9 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Im Vorhabenbereich gibt es keine relevanten Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.

3. Prognose der zu erwartenden Umweltauswirkungen unter Berücksichtigung von Vermeidung und Kompensation

Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 BNatSchG sind Veränderungen der Gestalt oder der Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können.

Solche Eingriffe nach dem Bundesnaturschutzgesetz gehen von dem Vorhaben nicht aus.

3.1 Darstellung projektbedingter Beeinträchtigungen

Der Ausbau der Bundesstraße erfolgt auf einer Länge von 676 m im vorhandenen Straßengrundstück. Die notwendigen Verbreiterungen werden in Abstimmung mit den städtebaulichen Erfordernissen Richtung Osten durchgeführt. Die durchgehende Dreistreifigkeit der Fahrbahn kann aufgrund der vorhandenen Wohnbebauung von Bau-km 0+520 bis Bauende nicht erreicht werden.

Im Folgenden wird eine Abschätzung der Umweltauswirkungen gegeben. Diese Abschätzung erfolgt aufgrund der Tatsache, dass nur das Schutzgut Mensch vom Vorhaben relevant betroffen ist, einzig für dieses.

3.2 Schutzgut Mensch, menschliche Gesundheit

Durch den Ausbau der B 92 im Bereich der Trockentalstraße wird das Kriterium einer Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Bundestraße erfüllt. Da durch den Anbau des zusätzlichen Fahrstreifens deutlich in die bauliche Substanz und in die Funktion des vorhandenen Verkehrsweges eingegriffen wird, führt dieser erheblich bauliche Eingriff gemäß §§ 41 bis 43 Bundes-Immissionsschutzgesetz in Verbindung mit § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu einer wesentlichen Änderung des vorhandenen Verkehrsweges.
Somit sind alle vom Ausbau der B 92 betroffenen und schützenswerten Immissionsorte sowie alle bebauten / unbebauten Außenwohnbereiche gemäß den VLärmSchR 97 hinsichtlich Überschreitung der gesetzlich normierten Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV zu überprüfen.

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wurde festgestellt, dass es durch das Vorhaben zu Überschreitungen der schalltechnischen Immissionsgrenzwerte (IGW) an insgesamt 96 Gebäuden und 10 Außenwohnbereichen kommt. Konkret sind davon die IGW tags bei 634 Geschossen und nachts bei 826 Geschossen überschritten.

Gemäß der Lufthygienischen Untersuchung (U 17.4) wurden unter Berücksichtigung der geltenden Rechtslage die Auswirkungen des geplanten Bauvorhabens auf die Immissionssituation des Untersuchungsgebietes überprüft und bewertet.
Betrachtet wurden die folgenden Komponenten: Stickstoffdioxid (NO2) und Feinstaub (PM10, PM2.5) hinsichtlich des Schutzes der Gesundheit. Die Beurteilung der Maßnahme erfolgte im Vergleich mit bestehenden Grenzwerten der 39. BImSchV.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass in allen Straßenabschnitten und in der flächenhaften Berechnung der NO2-Jahresmittelgrenzwert eingehalten wird. Mit Umsetzung des Vorhabens wird durch die Verschiebung der Trockentalstraße in nordöstliche Richtung und Änderung der Bebauungssituation trotz Ausbau und höherem Verkehrsaufkommen weitgehend eine Reduzierung des NO2-Jahresmittelwertes prognostiziert. Nur entlang der Trockentalstraße ab Höhe Seestraße in Richtung Dittrichplatz wurde eine leichte Zunahme des NO2-Jahresmittelwertes berechnet. Es werden dort aber keine Überschreitungen des NO2-Grenzwertes erwartet. In der Siegener Straße und Straßberger Straße wird durch die Reduzierung der Verkehrsbelegung eine Immissionsminderung erreicht.
Es werden mit dem Vorhaben auch keine PM10-Konzentrationen prognostiziert, die den Jahresmittel-Grenzwert der 39. BImSchV von 40 µg/m³ überschreiten. Die maximalen PM10-Konzentrationen betragen 25 µgPM10/m³, die damit unter dem Schwellenwert von 29 µg/m³ zur Beurteilung des 24 h-Grenzwertes liegen.
Der PM2.5-Jahresmittelgrenzwert der 39. BImSchV ist mit 25 µg/m³ definiert. In keinem berechneten Fall kommt es zur Überschreitung dieses Grenzwertes. Die Gesamtbelastungen sind größtenteils deutlich kleiner.
Die flächendeckenden Darstellungen der Gesamtbelastungen zeigen in den Fällen nach Umsetzung der Baumaßnahmen Minderungseffekte in der Siegener Straße, der Straßberger Straße und in Teilen der Trockentalstraße (bis Höhe Seestraße). Mehrbelastungen sind entlang der Trockentalstraße ab Höhe Seestraße in Richtung Dittrichplatz auszumachen, ohne jedoch Grenzwerte zu überschreiten.

Aus lufthygienischer Sicht ist das Vorhaben, bezogen auf die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit, auf die bestehende Wohnnutzung im Prognosejahr 2026 (Jahr der Realisierung) nicht abzulehnen.

4. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen

4.1 Vermeidbare Beeinträchtigungen und Maßnahmen zur Minderung von Beeinträchtigungen

Durch das Vorhaben ist einzig das Schutzgut Mensch aufgrund der schalltechnischen Immissionen betroffen. Aus diesen Grund zielen die folgenden Maßnahmen nur auf dieses Schutzgut ab.

Prinzipiell hat gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz der aktive Schallschutz normierten Vorrang vor dem passiven Schallschutz.

Da sich unmittelbar an der Trockentalstraße eine Vielzahl an Wohngebäuden befinden, ist die Errichtung von Lärmschutzwänden wegen unzureichenden Platzgründen durch vorhandene Gehwege sowie aus städtebaulichen und ästhetischen Gesichtspunkten nicht möglich.

Durch Zuwegungen und nicht zuletzt durch die vielen kreuzenden Straßen im Verlauf der B 92 müsste eine Lärmschutzwand häufig unterbrochen werden, wodurch Lärmtrichter („Tunnel-Knall-Effekte") entstehen und die Wirkung des Lärmschutzes gemindert wird. Des Weiteren müssten die Schallschutzwände unmittelbar vor den Hausfassaden errichtet werden, was zur Verschattung der Gebäude führt. Auch wären die Wegebeziehungen der Fußgänger stark beeinträchtigt. Deshalb wird daher vom normierten Vorrang des aktiven vor dem passiven Schallschutz gemäß § 41 BImSchG bis auf eine Ausnahme abgewichen.

Nur am Bauanfang besteht die Möglichkeit, dass im Bereich des AWO Kinder- und Jugendheimes, welches an der Südost-, Südwest- und Nordwest-Seite schalltechnisch betroffen ist, aktiver Lärmschutz umgesetzt werden kann. Die Höhe der Geräuschbelastung liegt an diesen Gebäudeseiten weit über den zulässigen Immissionsgrenzwerten für Allgemeine Wohngebiete (WA). Es bestehen hier Überschreitungen um 9,3 dB(A) tags bzw. nachts um 12,1 dB(A).
Von daher wurde für diesen Bereich eine ausführliche Abwägung über die Art der Schallschutzmaßnahmen durchgeführt. Im Ergebnis wurde hier eine Lärmschutzwand vorgesehen, welche eine rechnerische Mindestlänge von 109 m und eine Fläche von 502 m² hat.

Bei allen anderen Gebäuden wird sich auf passive Lärmschutzmaßnahmen zur Kompensation von Restüberschreitungen orientiert (Unterlage 17.1).

Im Einzelnen ergeben sich folgende betroffene Gebäude:

IGW-Überschreitungen tags:	615 Geschosse
IGW-Überschreitungen nachts:	811 Geschosse
Entschädigung Außenwohnbereiche:	9 AwB

Insgesamt sind 94 Gebäude mit 227 Gebäudeseiten und 9 Außenwohnbereiche betroffen.

Für das Vorhaben „B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße" werden somit die Beeinträchtigungen für das Schutzgut Mensch, durch den Bau einer Lärmschutzwand und die passiven Schallschutzmaßnahmen an 94 Gebäuden sowie durch Entschädigungszahlungen für 9 Außenwohnbereiche, kompensiert.

5. Fazit

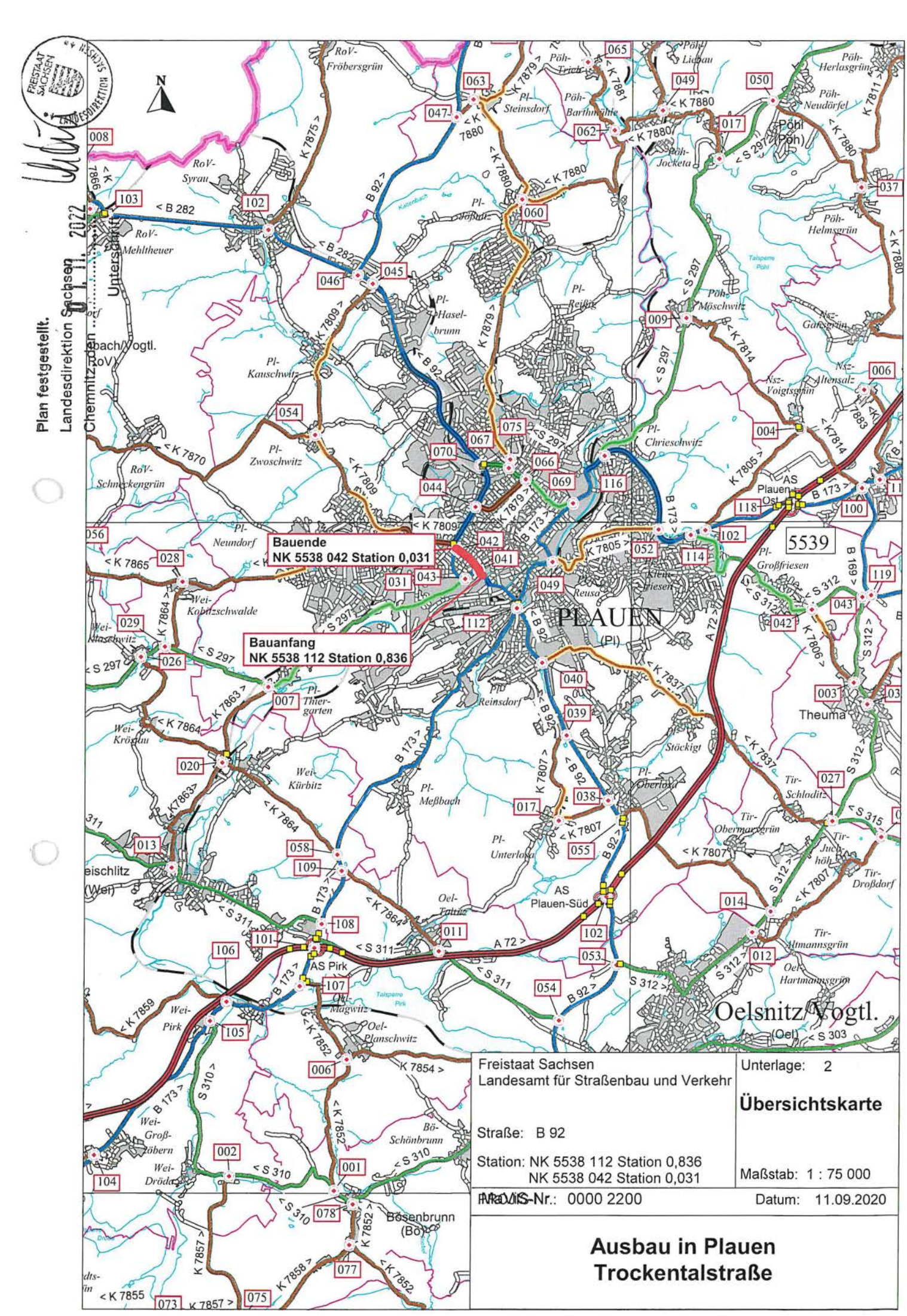
Bei Realisierung des Vorhabens inklusive der unter Punkt 4.1 beschriebenen Schallschutzmaßnahmen verbleiben keine erheblichen, nachteiligen Umweltauswirkungen.

LDC- Anlage

Teil B

Planteil

LDC- Anl age



Plan festgestellt.
Landesdirektion Sachsen
Chemnitz, den 01.11.2022
Unterschrift

Freistaat Sachsen
Landesamt für Straßenbau und Verkehr

Straße: B 92

Station: NK 5538 112 Station 0,836
NK 5538 042 Station 0,031

Unterlage: 2

Übersichtskarte

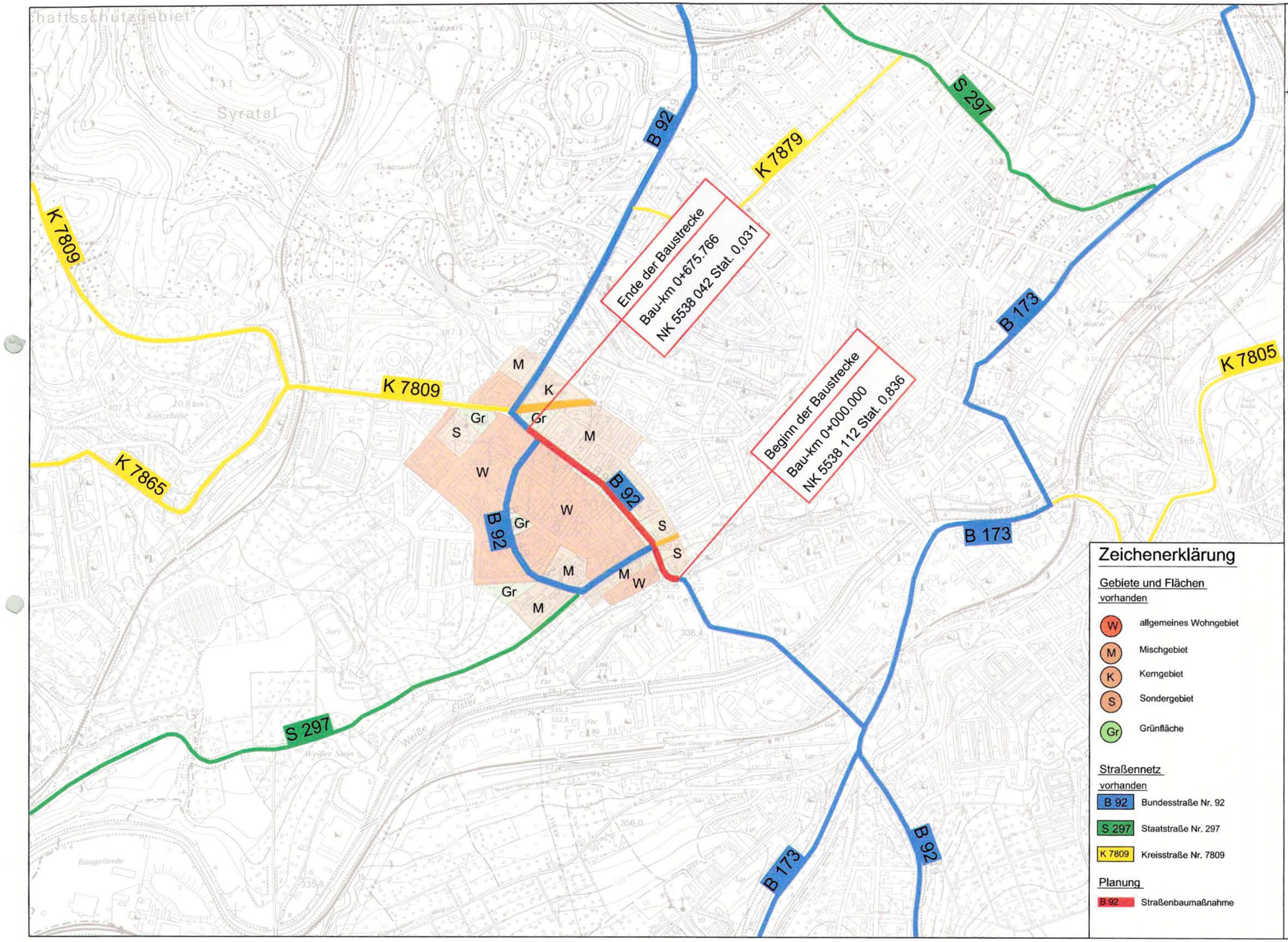
Maßstab: 1 : 75 000

MaViS-Nr.: 0000 2200

Datum: 11.09.2020

Ausbau in Plauen
Trockentalstraße

LDC-Anlage



Zeichenerklärung

Gebiete und Flächen
vorhanden

- W — allgemeines Wohngebiet
- M — Mischgebiet
- K — Kerngebiet
- S — Sondergebiet
- Gr — Grünfläche

Straßennetz
vorhanden

- B 92 — Bundesstraße Nr. 92
- S 297 — Staatstraße Nr. 297
- K 7809 — Kreisstraße Nr. 7809

Planung

- B 92 — Straßenbaumaßnahme

Koordinatensystem RD 83 mit NHN 92 Höhen

Entwurfsbearbeitung:
bp bauplanung plauen gmbh
ingenieure und architekten
Bereich Tief- und Verkehrsbau
08523 Plauen Bahnhofstraße 61 www.bauplanung-plauen.de
Tel.: 03741/215 148 Fax: 03741/215 145E-Mail: tiefbau@bauplanung-plauen.de

	Datum	Name
bearbeitet	11.09.2020	Kratz
gezeichnet	11.09.2020	Michel
geprüft		

Freistaat Sachsen
Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen
Weststraße 73
08523 Plauen
Fon:+49 3741 1480-0;Fax: +49 3741 1480-110
poststelle.nl-plauen@lasuv.sachsen.de

	Datum	Name
bearbeitet		
gezeichnet		
geprüft		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen

Bundesstraße B 92
NK 5538 112 Station 0,836 bis
NK 5538 042 Station 0,031

MaViS-Nr.: 0000 2200

Unterlage / Blatt-Nr.: 3 / 1
Übersichtslageplan
B 92

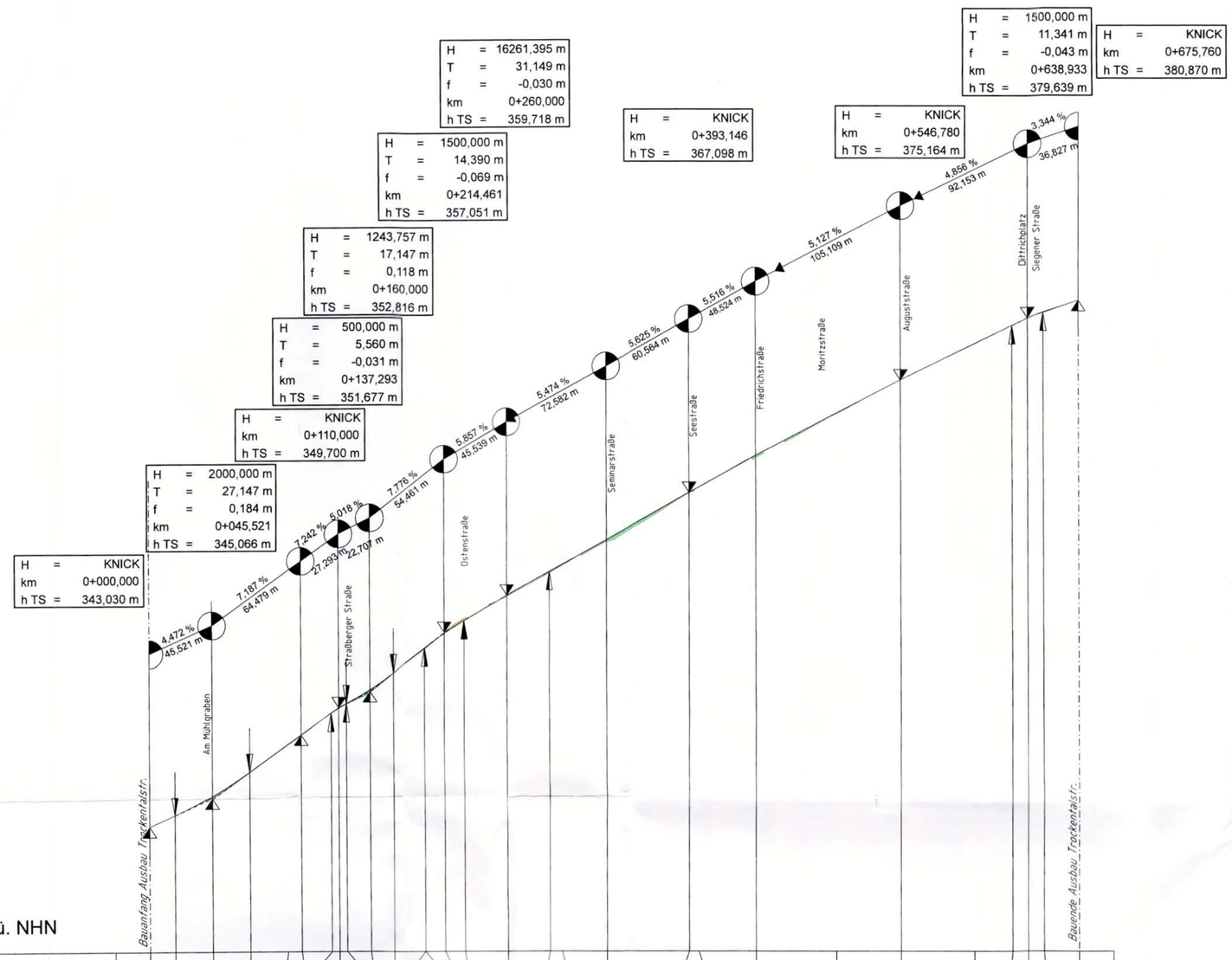
Maßstab: 1 : 10 000

B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

Bau-km 0+000 - 0+678

Aufgestellt:
23. Feb. 2021
Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Plauen
Frank Weigel
Niederlassungsleiter

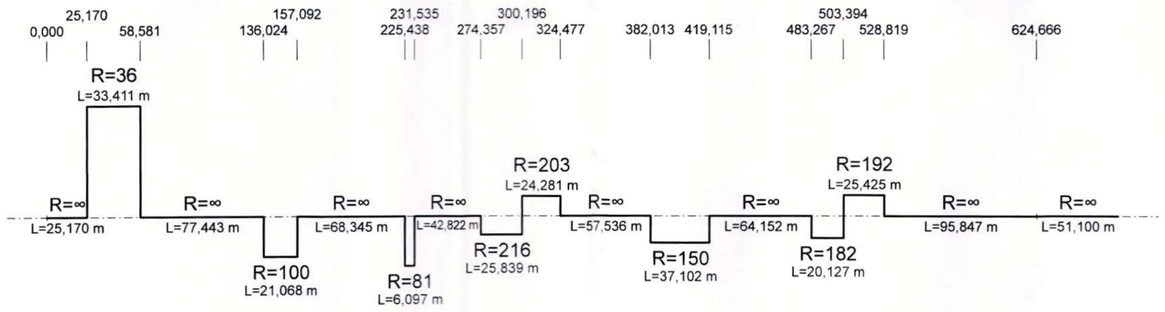
Plan festgestellt.
Landesdirektion Sachsen
Chemnitz, den 01.11.2022
Unterschrift



Krümmung

Maßstab 100/R [cm]

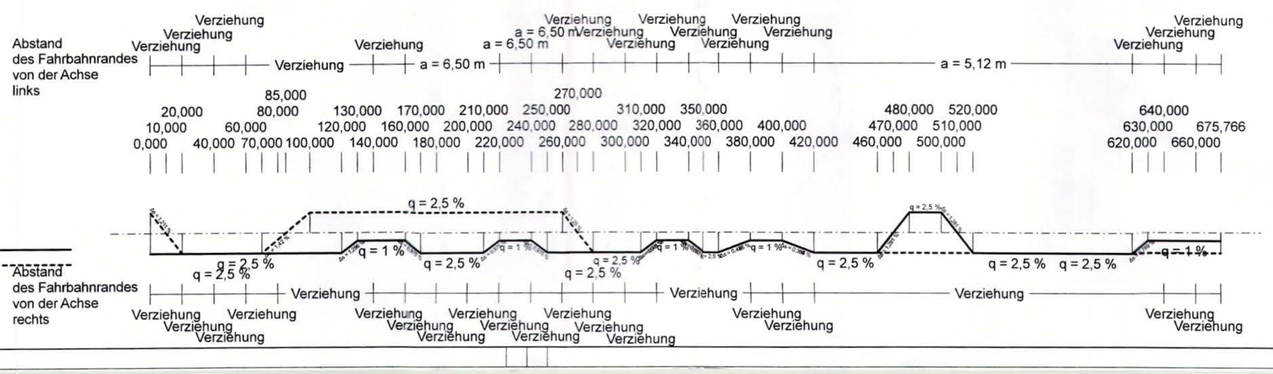
Rechtskurve / Linkskurve



Querneigung

Maßstab: 5,00 % / cm [cm]

linker Fahrbahnrand
rechter Fahrbahnrand



Zeichenerklärung

- Gradientenhochpunkt
- Gradiententiefpunkt
- Ausrundungsbeginn Wanne / Ausrundungsende Kuppe
- Damm
- Einschnitt

Neigungsbrechpunkt mit Angabe von:
H = 20000 m Ausrundungshalbmesser
T = 362,155 m Tangentenlänge
f = 4,372 m Stichhöhe
km 0+601,335 Bau-km
hTS = 415,868 m Höhe Tangentenschnittpunkt

-2,0% / 432,50 m — 1,821% / 789,22 m: Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

1

Koordinatensystem RD 83 mit NHN 92 Höhen

Entwurfsbearbeitung:
bp bauplanung plauen gmbh
ingenieure und architekten
Bereich Tief- und Verkehrsbau
08523 Plauen Bahnhofstraße 61 www.bauplanung-plauen.de
Tel.: 03741/215 148 Fax: 03741/215 145E-Mail: tiefbau@bauplanung-plauen.de

	Datum	Name
bearbeitet:	11.09.2020	Kratz
gezeichnet:	11.09.2020	Michel
geprüft:		

Freistaat Sachsen
Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen
Weststraße 73
08523 Plauen
Fon:+49 3741 1480-0;Fax: +49 3741 1480-110
poststelle.nl-plauen@lasuv.sachsen.de

	Datum	Name
bearbeitet:		
gezeichnet:		
geprüft:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen

Bundesstraße B 92
NK 5538 112 Station 0,836 bis
NK 5538 042 Station 0,031

MaViS-Nr.: 0000 2200

Unterlage / Blatt-Nr.: 4 / 1

Übersichtshöhenplan

Achse 700 Grd. 2 Brt 3/4 Qu 1/3

Maßstab: 1 : 2 500 / 250


B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

Bau-km 0+000 - 0+676

Aufgestellt:
23. Feb. 2021
Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Plauen
Frank Weigel
Niederlassungsleiter

Plan festgestellt.
Landesdirektion Sachsen
Chemnitz, den 01.11.2022
Unterschrift

CARD/1



Zeichenerklärung

Planung

- Einschnittsböschung
- Gehweg mit Zufahrt
- Fahrbahn
- Gehweg
- Bankett
- Dammböschung
- gepl. Grünfläche im Straßenbereich
- gepl. Grünfläche auf städtischen Grundstücken
- Fahrgasse Parkplatz
- Stellfläche Parkplatz
- Palisadenmauer
- Bordrinne aus Gussasphalt
- Hochbord
- Bordabsenkung
- Tiefbord

H=15 000 m, -0.556 % 115.056 m, 1.865 % 122.033 m, TS=450.889 m, KM=0+745.739 — Neigungsbrechpunkt mit Angabe von Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

- Gradientenhochpunkt
- Gradiententiefpunkt
- 2.5% Fahrbahnquerneigung

Sonstiges

- vorh. Baum
- Baumfällung
- mögliche Baumpflanzung auf privaten Grundstücken
- Gebäudeabbruch für den Straßenbau
- gepl. Stützwand
- gepl. Stützmauer mit Lärmschutzaufsatz
- Kfz-Signalgeber
- Fußgänger-Signalgeber

Verwaltung

- Flurgrenze
- Flurstücksgrenze

Regelverzeichnis

- 12 — Nr. im Regelverzeichnis

Entwässerung

vorh. / gepl. — Straßenablauf mit Anschlussleitung

1

Koordinatensystem RD 83 mit NHN 92 Höhen

Entwurfsbearbeitung:
bp bauplanung plauen gmbh
ingenieure und architekten
Bereich Tief- und Verkehrsbau
08523 Plauen Bahnhofstraße 61 www.bauplanung-plauen.de
Tel.: 03741/215 148 Fax: 03741/215 145E-Mail: tiefbau@bauplanung-plauen.de

	Datum	Name
bearbeitet:	11.09.2020	Kratz
gezeichnet:	11.09.2020	Michel
geprüft:		

Freistaat Sachsen
Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen
Weststraße 73
08523 Plauen
Fon:+49 3741 1480-0;Fax: +49 3741 1480-110
poststelle.nl-plauen@lasuv.sachsen.de

	Datum	Name
bearbeitet:		
gezeichnet:		
geprüft:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen

Bundesstraße B 92
NK 5538 112 Station 0,836 bis
NK 5538 042 Station 0,031

MaViS-Nr.: 0000 2200

Unterlage / Blatt-Nr.: 5 / 1

Lageplan

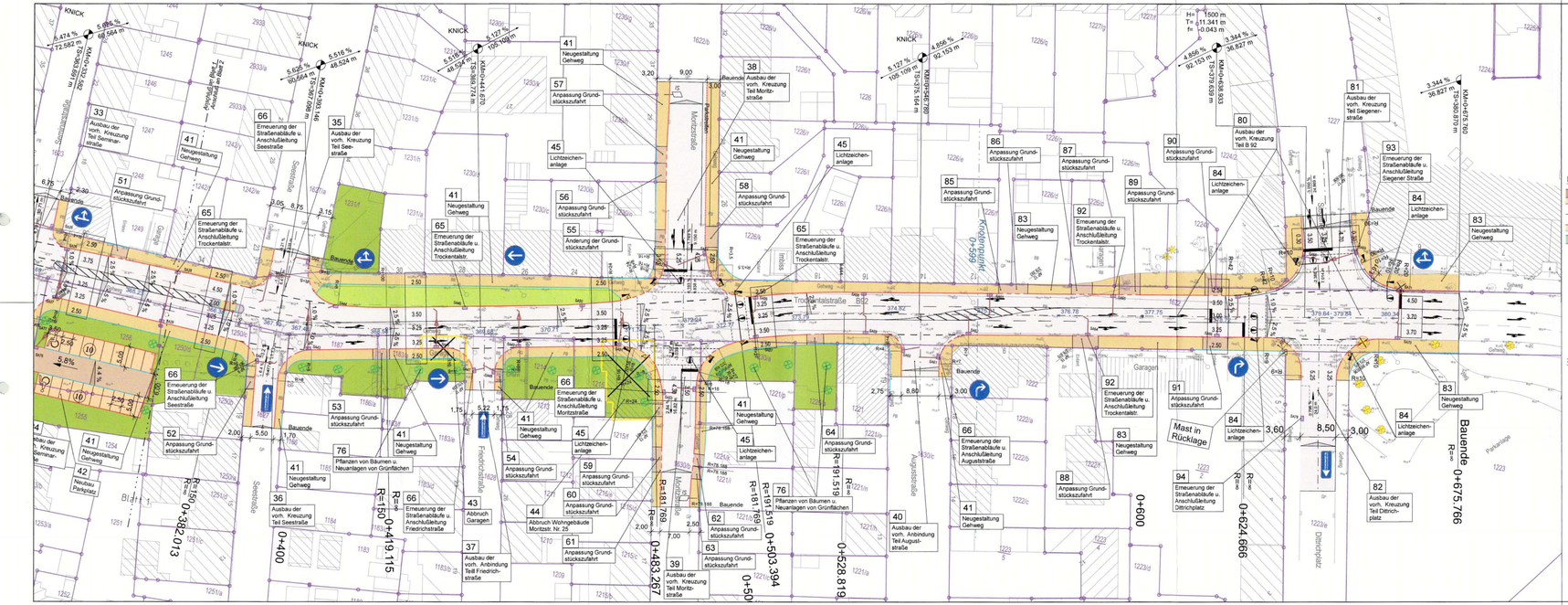
Maßstab: 1 : 500

B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

Bau-km 0+000 - 0+676

Aufgestellt:
23. Feb. 2021
Frank Weigel
Niederlassungsleiter
Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Niederlassung Plauen

Plan festgestellt,
Landesdirektion Sachsen
Chemnitz, den 01.11.2022
Unterschrift



Zeichenerklärung

Planung

- Einschnittsböschung
- Gehweg mit Zufahrt
- Fahrbahn
- Gehweg
- Bankett
- Dammböschung
- gepl. Grünfläche im Straßenbereich
- gepl. Grünfläche auf städtischen Grundstücken
- Fahrgasse Parkplatz
- Stellfläche Parkplatz
- Pallisadenmauer
- Bordrinne aus Gussasphalt
- Hochbord
- Bordabsenkung
- Tiefbord

Sonstiges

- vorh. Baum
- Baumfällung
- mögliche Baumpflanzung auf privaten Grundstücken
- Gebäudeabbruch für den Straßenbau
- gepl. Stützwand
- gepl. Stützmauer mit Lärmschutzaufsatz
- Kfz-Signalgeber
- Fußgänger-Signalgeber

- Neigungsbrechpunkt mit Angabe von Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt
- Gradientenhochpunkt
- Gradiententiefpunkt
- 2,5% Fahrbahnquerneigung

Verwaltung

- Flurgrenze
- Flurstücksgrenze

Regelverzeichnis

- 12 — Nr. im Regelverzeichnis

Entwässerung

vorh.	gepl.	
		Straßenablauf mit Anschlussleitung

Koordinatensystem RD 83 mit NHN 92 Höhen

Entwurfsbearbeitung:

bp bauplanung plauen gmbh
ingenieure und architekten

Bereich Tief- und Verkehrsbau
08523 Plauen Bahnhofstraße 61 www.bauplanung-plauen.de
Tel.: 03741/215 148 Fax: 03741/215 145E-Mail: tiefbau@bauplanung-plauen.de

	Datum	Name
bearbeitet:	11.09.2020	Kratz
gezeichnet:	11.09.2020	Michel
geprüft:		

Freistaat Sachsen
Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen
Weststraße 73
08523 Plauen

Fon: +49 3741 1480-0;Fax: +49 3741 1480-110
poststelle.nl-plauen@lasuv.sachsen.de

	Datum	Name
bearbeitet:		
gezeichnet:		
geprüft:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen

Bundesstraße B 92
NK 5538 112 Station 0,836 bis
NK 5538 042 Station 0,031

MaVIS-Nr.: 0000 2200

Unterlage / Blatt-Nr.: 5 / 2

Lageplan

Maßstab: 1 : 500

B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

Bau-km 0+000 - 0+676

Aufgestellt:
2 3. Feb. 2022
Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) Niederlassung Plauen
Frank Weigel
Niederlassungsleiter

Plan festgestellt.
Landesdirektion Sachsen
Chemnitz, den 01.11.2022
Unterschrift

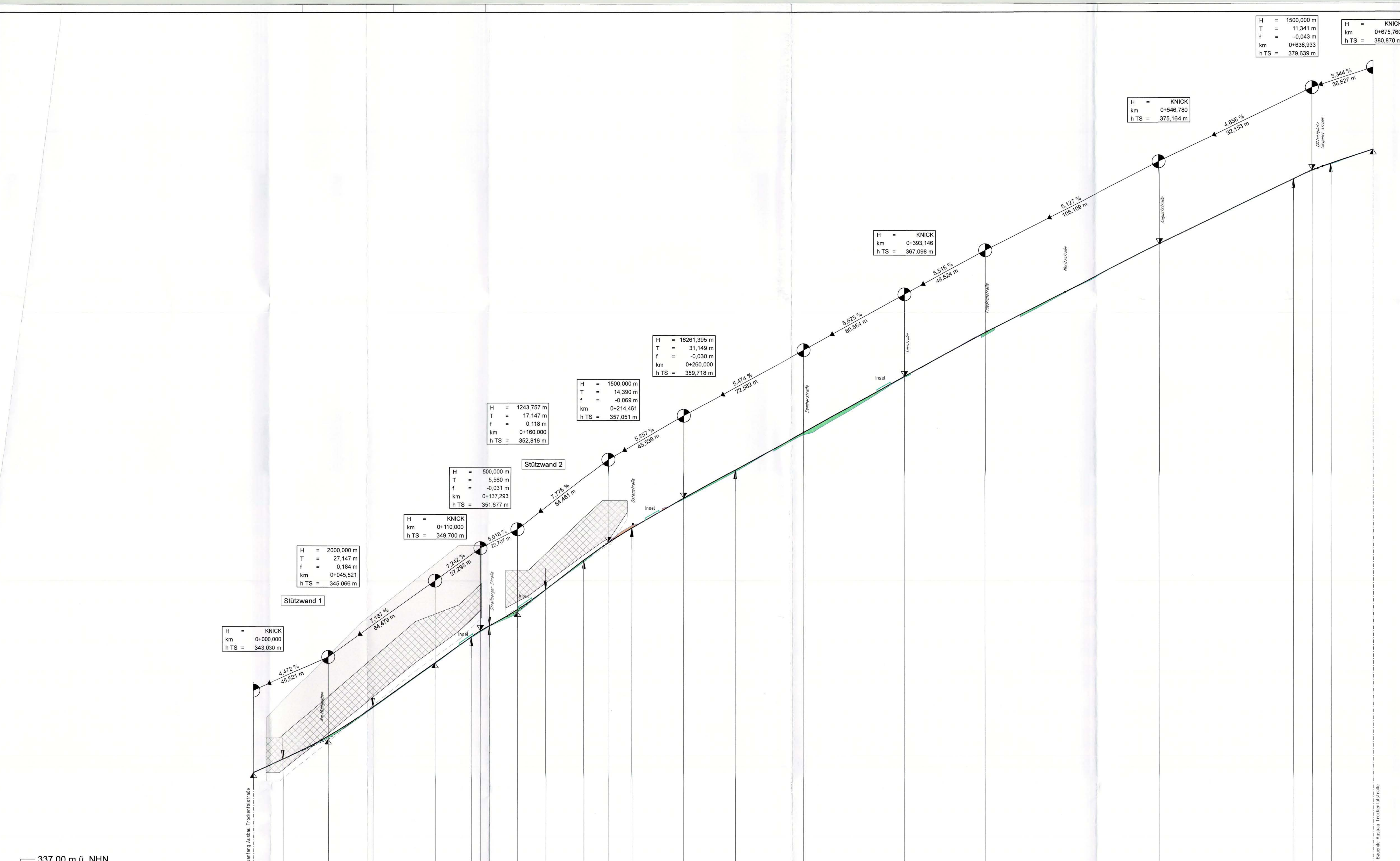
Gez.: Mi

Zeichenerklärung

- Gradientenhochpunkt
- Gradiententiefpunkt
- Ausrundungsbeginn Wanne / Ausrundungsende Kuppe
- Damm
- Einschnitt

Neigungsbrechpunkt mit Angabe von:
- H = 20000 m — Ausrundungshalbmesser
- T = 362,155 m — Tangentenlänge
- f = 4,372 m — Stichhöhe
- km 0+601,335 — Bau-km
- hTS = 415,868 m — Höhe Tangentenschnittpunkt

-2,0% / 432,50 m — 1,821% / 789,22 m — Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt



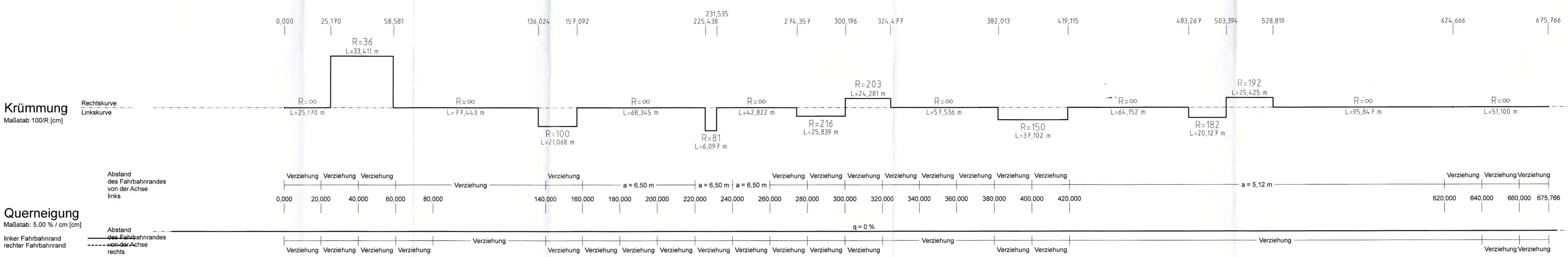
Gradientenhöhe / Station Gradiente

Station Gradiente	Gradientenhöhe
0,00	343,03
18,37	343,85
20,00	343,93
40,00	344,94
45,52	345,25
60,00	346,15
72,67	347,02
80,00	347,54
100,00	348,98
110,00	349,70
120,00	350,42
131,73	351,27
137,29	351,65
140,00	351,80
142,85	351,96
160,00	352,93
177,15	354,15
180,00	354,37
200,00	355,93
200,07	355,93
214,46	356,98
220,00	357,35
228,85	357,89
240,00	358,54
260,00	359,69
280,00	360,81
291,15	361,42
300,00	361,91
320,00	363,00
332,58	363,69
340,00	364,11
360,00	365,23
380,00	366,36
393,15	367,10
400,00	367,48
420,00	368,58
440,00	369,68
441,67	369,77
460,00	370,71
480,00	371,74
500,00	372,77
520,00	373,79
540,00	374,82
546,78	375,16
560,00	375,81
580,00	376,78
600,00	377,75
620,00	378,72
627,59	379,09
638,93	379,60
640,00	379,64
650,27	380,02
660,00	380,34
675,76	380,87

Geländehöhe / Station Gelände

Station Gelände	Geländehöhe
0,00	343,03
20,00	343,93
22,04	344,02
35,76	344,67
40,00	344,88
47,75	345,26
59,30	346,01
60,00	346,06
80,00	347,50
100,00	348,94
112,91	349,87
120,00	350,40
128,00	351,00
140,00	351,76
141,75	351,87
158,00	352,59
160,00	352,75
180,00	354,36
182,00	354,52
200,00	355,83
214,00	357,00
220,00	357,49
222,00	357,65
229,08	358,07
233,00	358,14
240,00	358,56
247,00	358,97
247,01	359,09
251,00	359,20
259,50	359,60
260,00	359,63
280,00	360,70
284,00	360,91
293,00	361,42
300,00	361,84
314,00	362,67
314,01	362,55
320,00	362,88
328,00	363,33
332,60	363,55
338,00	363,68
340,00	363,82
342,00	363,95
357,14	364,83
360,00	365,01
371,00	365,68
380,00	366,26
386,50	366,68
391,00	366,94
397,00	367,21
397,01	367,33
400,00	367,47
404,00	367,66
420,00	368,59
427,08	369,00
436,28	369,53
439,44	369,58
439,44	369,46
440,00	369,49
447,30	369,92
447,31	370,04
460,00	370,70
462,71	370,84
462,72	370,72
471,87	371,20
480,00	371,65
484,08	371,87
494,31	372,45
500,00	372,72
505,42	372,98
519,29	373,75
520,00	373,79
539,62	374,78
540,00	374,80
547,07	375,18
560,00	375,81
580,00	376,77
580,02	376,77
600,00	377,73
620,00	378,72
631,00	379,26
640,00	379,64
642,11	379,73
654,29	380,10
658,40	380,26
660,00	380,32
675,76	380,87

0+000 0+100 0+200 0+300 0+400 0+500 0+600



1

Koordinatensystem RD 83 mit NHN 92 Höhen

Entwurfsbearbeitung:
bp bauplanung plauen gmbh — ingenieure und architekten
Bereich Tief- und Verkehrsbau
08523 Plauen Bahnhofstraße 61 www.bauplanung-plauen.de
Tel.: 03741/215 148 Fax: 03741/215 145E-Mail: tiefbau@bauplanung-plauen.de

	Datum	Name
bearbeitet:	11.09.2020	Kratz
gezeichnet:	11.09.2020	Michel
geprüft:		[Unterschrift]

Freistaat Sachsen
Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen
Weststraße 73
08523 Plauen
Fon:+49 3741 1480-0;Fax: +49 3741 1480-110
poststelle.nl-plauen@lasuv.sachsen.de

	Datum	Name
bearbeitet:		
gezeichnet:		
geprüft:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen
Bundesstraße B 92
NK 5538 112 Station 0,836 bis
NK 5538 042 Station 0,031

MaViS-Nr.: 0000 2200

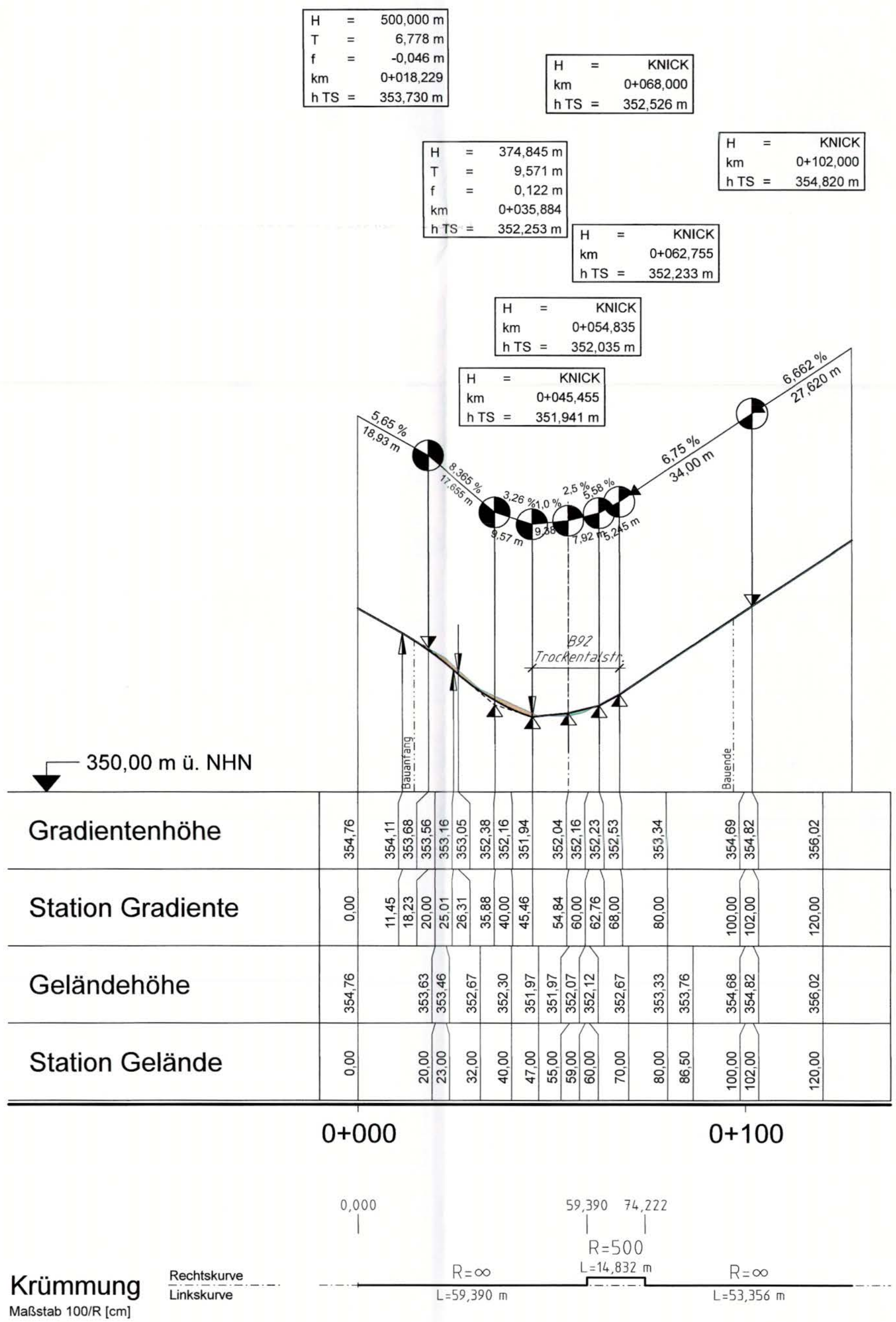
Unterlage / Blatt-Nr.: 6 / 1
Höhenplan
Trockentalstraße B 92
Maßstab: 1 : 1 000 / 100

B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

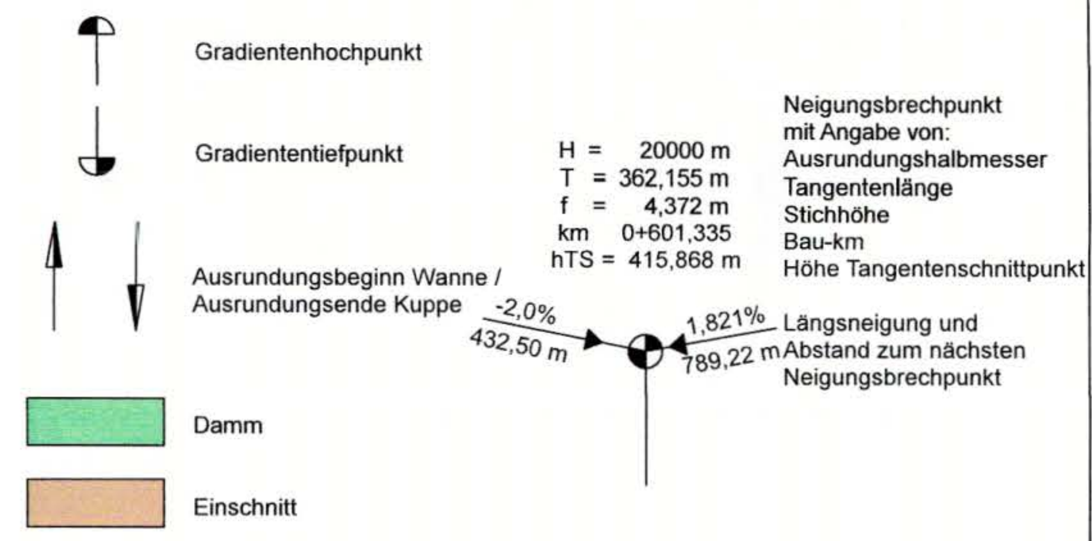
Bau-km 0+000 - 0+676

Aufgestellt:
23. Feb. 2021
Frank Weigel
Niederlassungsleiter
Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Plauen

Plan festgestellt.
Landesdirektion Sachsen
Chemnitz, den 01. 11. 2022
Unterschrift



Zeichenerklärung



1

Koordinatensystem RD 83 mit NHN 92 Höhen

Entwurfsbearbeitung:
bp bauplanung plauen gmbh
ingenieure und architekten
Bereich Tief- und Verkehrsbau
08523 Plauen Bahnhofstraße 61 www.bauplanung-plauen.de
Tel.: 03741/215 148 Fax: 03741/215 145E-Mail: tiefbau@bauplanung-plauen.de

	Datum	Name
bearbeitet:	11.09.2020	Kratz
gezeichnet:	11.09.2020	Michel
geprüft:		[signature]

Freistaat Sachsen
Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen
Weststraße 73
08523 Plauen

Fon:+49 3741 1480-0;Fax: +49 3741 1480-110
poststelle.nl-plauen@lasuv.sachsen.de

	Datum	Name
bearbeitet:		
gezeichnet:		
geprüft:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen

Bundesstraße B 92
NK 5538 112 Station 0,836 bis
NK 5538 042 Station 0,031

MaViS-Nr.: 0000 2200

Unterlage / Blatt-Nr.: 6 / 2

Höhenplan

Straßberger Straße

Achse 798 Grd. 3

Maßstab: 1 : 1 000 / 100

B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

Bau-km 0+000 - 0+676

Aufgestellt:
23. Feb. 2021
Frank Weigel
Niederlassungsleiter
Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Plauen

Plan festgestellt.
Landesdirektion Sachsen
Chemnitz, den 01.11.2022
Unterschrift

CARD/1

Höhenplan Ostenstraße

Achse 797 Grd. 1

H	=	KNICK
km		0+000,000
h TS	=	359,400 m

H	=	KNICK
km		0+045,540
h TS	=	359,260 m

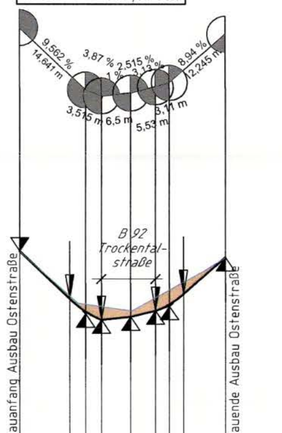
H	=	107,061 m
T	=	3,108 m
f	=	0,045 m
km		0+033,295
h TS	=	358,165 m

H	=	123,483 m
T	=	3,515 m
f	=	0,050 m
km		0+014,641
h TS	=	358,000 m

H	=	KNICK
km		0+030,187
h TS	=	358,068 m

H	=	KNICK
km		0+024,660
h TS	=	357,929 m

H	=	KNICK
km		0+018,156
h TS	=	357,864 m



352,00 m ü. NHN

Gradientenhöhe	359,40	358,34	358,05	357,86	357,88	357,93	358,07	358,21	358,44	358,76	359,26
Station Gradiente	0,00	11,13	14,64	18,16	20,00	24,66	30,19	33,30	36,40	40,00	45,54
Geländehöhe	359,40		358,24	358,14	358,13	358,07		358,91	358,94	359,26	
Station Gelände	0,00		13,00	20,00	20,40	25,00		40,00	40,50	45,54	

0+000

Krümmung
Maßstab 100/R [cm]

Rechtskurve
Linkskurve

0,000 — 47,114

R=∞

L=47,114 m

Höhenplan Moritzstraße

Achse 793 Grd. 1

H	=	942,377 m
T	=	9,150 m
f	=	0,044 m
km		0+013,090
h TS	=	372,370 m

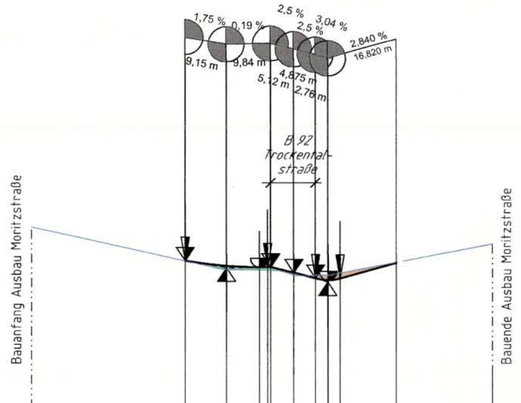
H	=	93,794 m
T	=	2,757 m
f	=	0,041 m
km		0+035,680
h TS	=	372,055 m

H	=	KNICK
km		0+003,940
h TS	=	372,530 m

H	=	KNICK
km		0+022,928
h TS	=	372,389 m

H	=	KNICK
km		0+028,048
h TS	=	372,261 m

H	=	KNICK
km		0+032,923
h TS	=	372,139 m



366,00 m ü. NHN

Gradientenhöhe	372,53	372,41	372,39	372,39	372,39	372,39	372,26	372,14	372,10	372,13	372,18
Station Gradiente	0,00	3,94	13,09	20,00	20,42	22,24	22,93	28,05	32,92	35,68	35,77	38,44	40,00
Geländehöhe		372,53		372,34	372,33	372,32	372,25	372,20	372,21	372,29			
Station Gelände		0,00	3,94		12,47	20,00	24,66	27,16	28,58	35,98	40,00		

0+000

Krümmung
Maßstab 100/R [cm]

Rechtskurve
Linkskurve

0,000 — 50,891

R=∞

L=50,891 m

Zeichenerklärung

Gradientenhochpunkt

Gradiententiefpunkt

Ausrundungsbeginn Wanne /
Ausrundungsende Kuppe

Damm

Einschnitt

Neigungsbrechpunkt
mit Angabe von:
H = 20000 m Ausrundungshalbmesser
T = 362,155 m Tangentenlänge
f = 4,372 m Stichhöhe
km 0+601,335 Bau-km
hTS = 415,868 m Höhe Tangentenschnittpunkt

-2,0% 432,50 m — 1,821% 789,22 m Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

1

Koordinatensystem RD 83 mit NHN 92 Höhen

Entwurfsbearbeitung:
bp bauplanung plauen gmbh
ingenieure und architekten
Bereich Tief- und Verkehrsbau
08523 Plauen Bahnhofstraße 61 www.bauplanung-plauen.de
Tel.: 03741/215 148 Fax: 03741/215 145E-Mail: tiefbau@bauplanung-plauen.de

	Datum	Name
bearbeitet:	11.09.2020	Kratz
gezeichnet:	11.09.2020	Michel
geprüft:		

Freistaat Sachsen
Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen
Weststraße 73
08523 Plauen

Fon:+49 3741 1480-0;Fax: +49 3741 1480-110
poststelle.nl-plauen@lasuv.sachsen.de

	Datum	Name
bearbeitet:		
gezeichnet:		
geprüft:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen

Bundesstraße B 92
NK 5538 112 Station 0,836 bis
NK 5538 042 Station 0,031

MaViS-Nr.: 0000 2200

Unterlage / Blatt-Nr.: 6 / 3
Höhenplan
Ostenstraße und Moritzstraße
Achse 797 u. 793
Maßstab: 1 : 1 000 / 100

B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

Bau-km 0+000 - 0+676

Aufgestellt:
23. Feb. 2021
Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Plauen
Frank Weigel
Niederlassungsleiter

Plan festgestellt.
Landesdirektion Sachsen
Chemnitz, den 01.11.2022
Unterschrift

FREISTAAT SACHSEN LANDESDIREKTION SACHSEN

CARD/1

7

Unterlage 7

Lagepläne der Schallschutzmaßnahmen



Zeichenerklärung

- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Signalanlage
- Parkplatz
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Lärmschutzwand
- Allgemeines Wohngebiet
- Sondergebiet

Zeichenerklärung Pegeltabellen / RLS 90 Symbole

- (1) Immissionsort ohne Grenzwertüberschreitung
- (2) Immissionsort mit Grenzwertüberschreitung
- (3) Außenwohnbereich ohne Grenzwertüberschreitung
- (4) Außenwohnbereich mit Grenzwertüberschreitung
- Fassade mit Grenzwertüberschreitung
- Isophone 59 dB(A) tags in 2 m über Gelände
- Isophone 49 dB(A) nachts in 2 m über Gelände

Koordinatensystem RD 83 mit NHN 92 Höhen

Entwurfsbearbeitung:

SACHS IAU

Ingenieurbüro für Akustik und Umweltschutz SACHS IAU

08523 Plauen, Lindenstr. 2, Tel. 03741/3838-15, Fax: -16, sachs-iau@gmx.de

	Datum	Name
bearbeitet	Dez 2020	Sachs
gezeichnet	Dez 2020	Sachs
geprüft	Dez 2020	T. Sachs

Freistaat Sachsen
Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen
Weststraße 73
98523 Plauen

Fon:+49 3741 1480-0,Fax: +49 3741 1480-110
poststelle.nl-plauen@lasuv.sachsen.de

	Datum	Name
bearbeitet		
gezeichnet		
geprüft		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen

Bundesstraße B 92
NK 5538 112 Station 0,836 bis
NK 5338 042 Station 0,031

MaViS-Projekt-Nr.: M 0000 2200

Unterlage / Blatt-Nr.: 7 / 1

Lageplan der Immissionsschutz-maßnahmen

Maßstab: 1 : 1.000

B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

Aufgestellt:
23. Feb. 2021
Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Plauen
Frank Weigel
Niederlassungsleiter

Plan festgestellt.
Landesdirektion Sachsen
Chemnitz, den ....0..1..11....2022
Unterschrift

LDC- Anl age

entfällt

LDC- Anl age


entfällt

Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV), Niederlassung Plauen Bundesstraße 92 / NK 5538 112 Station 0,836 bis NK 5538 042 Station 0,031
B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße
MaViS-Nr.: 0000 2200

FESTSTELLUNGSENTWURF

- Grunderwerb -

Aufgestellt: 23. Feb. 2021 Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Plauen Frank Weigel Niederlassungsleiter	Plan festgestellt. Landesdirektion Sachsen Chemnitz, den 01.11.2022 Unterschrift FREISTAAT SACHSEN LANDESDIREKTION SACHSEN



Zeichenerklärung

Grunderwerb

- zu erwerbende Fläche für den Straßenbau /Nebenanlagen
- zu erwerbende Fläche für LBP und Dritte
- Grunderwerb für Stadt Plauen
- rückständiger Grunderwerb und rückständiger Grunderwerb für Dritte
- zum Straßenbau vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche
- dauernd zu belastende Fläche
- dauernd zu belastende Fläche für LBP und LBP Dritte (Stadt Plauen)
- geplanter Gebäudeabbruch für den Straßenbau

3	14/2	448 m²	Flur / Flurstück / Größe des Flurstückes

1.02.3	345 m²	lfd. Nr. im Grunderwerbsverzeichniss/Größe der Teilfläche

1 Nr. des Grunderwerbsplanes
02 lfd. Nr. des betroffenen Flurstückes
3 Teilfläche eines Flurstückes

- Gemarkungsgrenze
- Flurgrenze
- Flurstücksgrenze außerhalb / innerhalb des Baufeldes
- 116/12 Flurstücksnummer

1

Koordinatensystem RD 83 mit NHN 92 Höhen

Entwurfsbearbeitung:

bp bauplanung plauen gmbh
ingenieure und architekten

Bereich Tief- und Verkehrsbau
08523 Plauen Bahnhofstraße 61 www.bauplanung-plauen.de
Tel.: 03741/215 148 Fax: 03741/215 145E-Mail: tiefbau@bauplanung-plauen.de

	Datum	Name
bearbeitet:	11.09.2020	Kratz
gezeichnet:	11.09.2020	Michel
geprüft:		[signature]

Freistaat Sachsen
Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen
Weststraße 73
08523 Plauen

Fon:+49 3741 1480-0;Fax: +49 3741 1480-110
poststelle.nl-plauen@lasuv.sachsen.de

	Datum	Name
bearbeitet:		
gezeichnet:		
geprüft:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen

Bundesstraße B 92
NK 5538 112 Station 0,836 bis
NK 5538 042 Station 0,031

MaViS-Nr.: 0000 2200

Unterlage / Blatt-Nr.: 10 / 1

Grunderwerbsplan 1

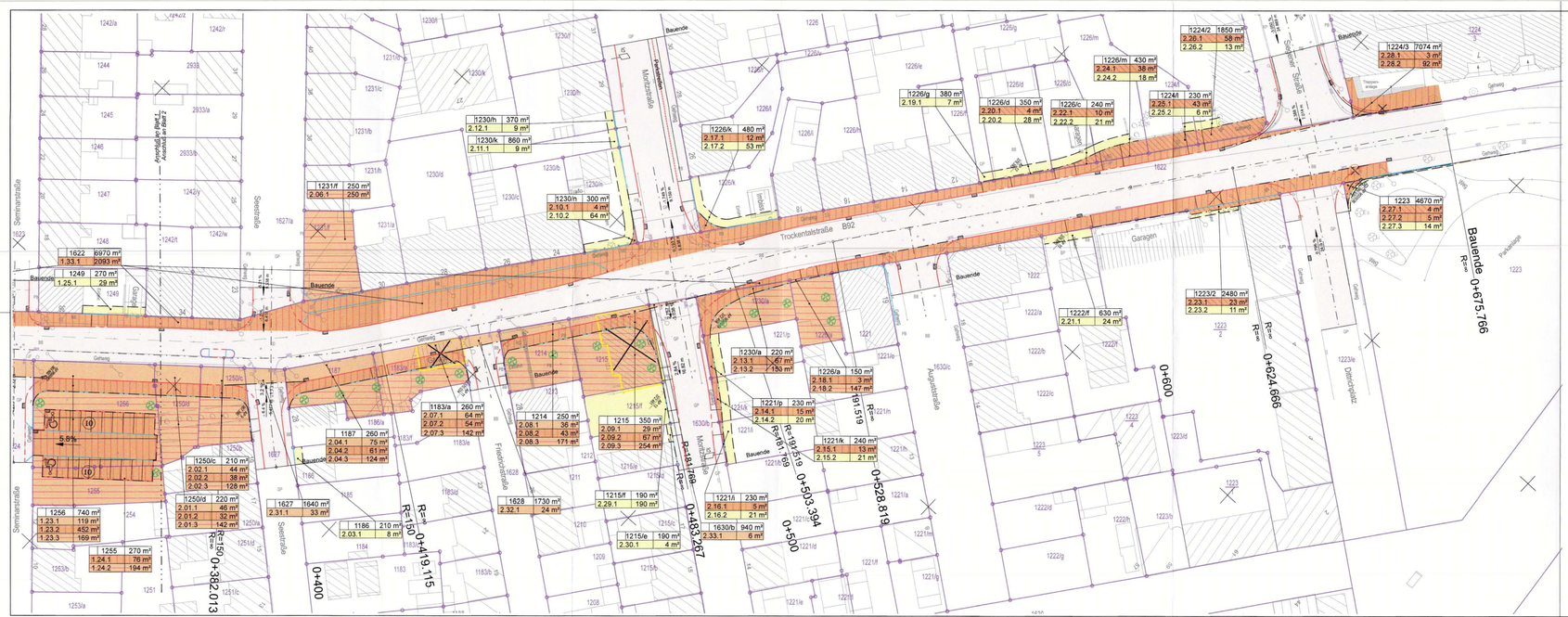
Maßstab: 1 : 500

B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

Bau-km 0+000 - 0+676

Aufgestellt:
23. Feb. 2021
Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Niederlassung Plauen
Frank Weigel
Niederlassungsleiter

Plan festgestellt.
Landesdirektion Sachsen
Chemnitz, den 01.11.2022
Unterschrift
FREISTAAT SACHSEN LANDESDIREKTION SACHSEN



Zeichenerklärung

Grunderwerb

- zu erwerbende Fläche für den Straßenbau /Nebenanlagen
- zu erwerbende Fläche für LBP und Dritte
- Grunderwerb für Stadt Plauen
- rückständiger Grunderwerb und rückständiger Grunderwerb für Dritte
- zum Straßenbau vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche
- dauernd zu belastende Fläche
- dauernd zu belastende Fläche für LBP und LBP Dritte (Stadt Plauen)
- geplanter Gebäudeabbruch für den Straßenbau

3 | 14/2 | 448 m² — Flur / Flurstück / Größe des Flurstückes

1.02.3 | 345 m² — lfd. Nr. im Grunderwerbsverzeichniss/Größe der Teilfläche
1 Nr. des Grunderwerbsplanes
02 lfd. Nr. des betroffenen Flurstückes
3 Teilfläche eines Flurstückes

- Gemarkungsgrenze
- Flurgrenze
- Flurstückgrenze außerhalb / innerhalb des Baufeldes

116/12 — Flurstücksnummer

2

Koordinatensystem RD 83 mit NHN 92 Höhen

Entwurfsbearbeitung:
bp bauplanung plauen gmbh
ingenieure und architekten
Bereich Tief- und Verkehrsbau
08523 Plauen Bahnhofstraße 61 www.bauplanung-plauen.de
Tel.: 037411215 148 Fax: 037411215 145E-Mail: tiefbau@bauplanung-plauen.de

	Datum	Name
bearbeitet:	11.09.2020	Kratz
gezeichnet:	11.09.2020	Michel
geprüft:		

Freistaat Sachsen
Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen
Weststraße 73
08523 Plauen
Fon:+49 3741 1480-0,Fax: +49 3741 1480-110
poststelle.nl-plauen@lasuv.sachsen.de

	Datum	Name
bearbeitet:		
gezeichnet:		
geprüft:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen

Bundesstraße B 92
NK 5538 112 Station 0,836 bis
NK 5538 042 Station 0,031

MaViS-Nr.: 0000 2200

Unterlage / Blatt-Nr.: 10 / 2

Grunderwerbsplan 2

Maßstab: 1 : 500

B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

Bau-km 0+000 - 0+676

Aufgestellt:
23. Feb. 2021
Frank Weigel
Niederlassungsleiter

Plan **festgestellt.**
Landesdirektion Sachsen
Chemnitz, den 01.11.2022
Unterschrift

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

23.04.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.1	1.1	0+005	000117	Plauen		Plauen			2958	6			2952	C
10.1	1.2				6501		1376/3				58			C
10.1	2.1	0+030	000099	Plauen		Plauen			710		17		710	C
					11497		1377/a							
10.1	3.1	0+070	000099	Plauen		Plauen		GF	5060	391			4257	A
10.1	3.2				9031		1275/3			412				C
10.1	3.3										500			C
10.1	4.1	0+035	000195	Plauen		Plauen			4966		24		4966	C
					12147		1390/13							
10.1	5.1	0+060	000141	Plauen		Plauen			280		30		280	C
					10443		1390/g							
10.1	6.1	0+075	000141	Plauen		Plauen			530		4		530	C
					10443		1390/f							
10.1	7.1	0+105	000173	Plauen		Plauen			200	3			197	C
10.1	7.2				9846		1378/b				16			C

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP,
R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

23.04.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.1	8.1	0+120	000181	Plauen		Plauen			190	5			185	C
10.1	8.2				839		1378/a				16			C
			000208											
			000211											
10.1	9.1	0+135	000173	Plauen		Plauen			190	29			161	C
10.1	9.2				1083		1378/c				32			C

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP,
R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

23.04.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort		Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.1	10.1	0+157	000097	W	Plauen	13426	Plauen	1271/3	GF	3327		23		3327	C
			000097	W	Plauen	13427									
			000098	W	Plauen	13428									
			000121	W											
			000094	W	Plauen	13429									
			000097	W											
			000098	W											
			000106	W											
			000119	W											
			000121	W											
			000162	W											

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

23.04.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12	13
			000098 W 000121 W	Plauen	13430									
			000097 W 000119 W 000162 W	Plauen	13431									
			000098 W 000121 W	Plauen	13432									
			000098 W 000121 W	Plauen	13433									
			000094 W 000097 W	Plauen	13434									

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

23.04.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort		Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10	11	12	13
			000106	W											
			000119	W											
			000162	W											
			000097	W	Plauen	13435									
			000098	W											
			000106	W											
			000119	W											
			000121	W											
			000162	W											
			000094	W	Plauen	13436									
			000162	W	Plauen	13437									

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

23.04.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort		Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10	11	12	13
			000094	W	Plauen	13438									
			000097	W											
			000098	W											
			000106	W											
			000119	W											
			000121	W											
			000162	W											
			000125	W	Plauen	13439									
			000097	W	Plauen	13440									
			000098	W											
			000106	W											

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

23.04.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort		Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10	11	12	13
			000119	W											
			000121	W											
			000162	W											
			000094	W	Plauen	13441									
			000097	W											
			000098	W											
			000106	W											
			000119	W											
			000121	W											
			000162	W											
			000097	W	Plauen	13442									

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

23.04.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band Blatt	Gemarkung Flur Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
			000098 W									
			000106 W									
			000119 W									
			000121 W									
			000162 W									
			000106 W	Plauen 13443								
			000106 W	Plauen 13444								
			000106 W	Plauen 13445								
			000106 W	Plauen 13446								
			000106 W	Plauen 13447								
			000097 W	Plauen 13448								

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort		Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10	11	12	13
			000098	W											
			000106	W											
			000119	W											
			000121	W											
			000162	W											
			000106	W	Plauen	13449									
			000094	W	Plauen	13450									
			000097	W											
			000098	W											
			000106	W											
			000119	W											

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

23.04.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band Blatt	Gemarkung Flur Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
			000121 W									
			000162 W									
			000106 W	Plauen 13451								

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

23.04.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.1	11.1	0+170	000099	Plauen		Plauen			310	112			107	A
10.1	11.2				9659		1273			91				C
10.1	11.3										98			C
10.1	12.1	0+160	000107	Plauen		Plauen			900		24		900	C
					3296		1242/n							

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP,
R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

23.04.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort		Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.1	13.1	0+180	000168	W	Plauen	20711	Plauen	1274	GF	720		41		720	C
			000185	W											
			000143	W	Plauen	20712									
			000179	W	Plauen	20713									
			000112	W	Plauen	20714									
			000123	W	Plauen	20715									
			000179	W	Plauen	20716									
			000123	W	Plauen	20717									
			000123	W	Plauen	20718									

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

23.04.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.1	14.1	0+185	000099	Plauen		Plauen			510	129			279	A
10.1	14.2				9659		1273/a			102				C
10.1	14.3										106			C
10.1	15.1	0+212	000099	Plauen		Plauen			290	43			181	A
10.1	15.2				9659		1272			66				C
10.1	15.3										72			C
10.1	16.1	0+225	000192	Plauen		Plauen			870		6		870	C
					15136		1274/a							
10.1	17.1	0+233	000108	Plauen		Plauen			359		2		359	C
					10064		1257/4							
10.1	18.1	0+240	000108	Plauen		Plauen			473	124			298	A
10.1	18.2				10064		1257/3			51				C
10.1	18.3										47			C
10.1	19.1	0+237	000207	Plauen		Plauen			250	5			245	C
10.1	19.2				11965		1242/c				41			C
10.1	20.1	0+270	000108	Plauen		Plauen			2277	251			1913	A
10.1	20.2				10064		1257/2			113				C
10.1	20.3										242			C

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP,
R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

23.04.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band Blatt	Gemarkung Flur Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
10.1	21.1	0+306	000099	Plauen 1635	Plauen 1257/f		250	50				A
10.1	21.2							28				C
10.1	21.3							172				D
			000170									
			000222									
			000223									
			000224									
			000225									
10.1	22.1	0+320	000099	Plauen 20574	Plauen 1257		230	75				A
10.1	22.2							53				C
10.1	22.3							102				D
10.1	23.1	0+345	000099	Plauen 14708	Plauen 1256		740	119				A
10.1	23.2							452				C
10.1	23.3							169				D
10.1	24.1	0+350	000099	Plauen 14708	Plauen 1255		270	76				C
10.1	24.2							194				D

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP,
R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

23.04.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.1	25.1	0+355	000190	Plauen	5855	Plauen	1249		270		29		270	C
10.1	26.1	0+128	000173	Plauen	652	Plauen	1378/1		360	3			357	C
10.1	26.2										18			C
10.1	27.1	0+300	000177	Plauen	15540	Plauen	1242/o		540		25		540	C
10.1	28.1	0+070	000127	Plauen	14945	Plauen	1610/a		2700	591			2109	C
10.1	29.1	0+145	000099	Plauen	15263	Plauen	2790/10		30276	412			29371	A
10.1	29.2									493				C
10.1	30.1	0+200	000127	Plauen	14945	Plauen	1622/a		910	228			682	C
10.1	31.1	0+230	000099	Plauen	11969	Plauen	1621		1960	146			1814	A
10.1	32.1	0+330	000099	Plauen	11969	Plauen	1624		770	37			733	A
10.1	33.1	0+300	000127	Plauen	14671	Plauen	1622		6970	2093			4877	C

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP,
R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

23.04.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.2	1.1	0+370	000099	Plauen		Plauen			220	46				A
10.2	1.2				2281		1250/d			32				C
10.2	1.3									142				D
10.2	2.1	0+382	000099	Plauen		Plauen			210	44				A
10.2	2.2				8935		1250/c			38				C
10.2	2.3									128				D
10.2	3.1	0+397	000102	Plauen		Plauen			210		8		210	C
					15944		1186							
			000189											
10.2	4.1	0+404	000099	Plauen		Plauen			260	75				A
10.2	4.2				241		1187			61				C
10.2	4.3									124				D
10.2	6.1	0+415	000099	Plauen		Plauen			250	250				D
					8935		1231/f							
10.2	7.1	0+430	000099	Plauen		Plauen			260	64				A
10.2	7.2				3607		1183/a			54				C
10.2	7.3									142				D
10.2	8.1	0+460	000157	Plauen		Plauen			250	36				A
10.2	8.2				14720		1214			43				C
10.2	8.3									171				D

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP,
R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

23.04.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort		Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.2	9.1	0+475	000221	W	Plauen	15840	Plauen	1215	GF	350	29				A
10.2	9.2										67				C
10.2	9.3										254				D
			000203	W	Plauen	15841									
			000114	W	Plauen	15842									
			000210	W	Plauen	15843									
			000175	W	Plauen	15844									
			000215	W											
			000156	W	Plauen	15845									
			000186	W											
			000114	W	Plauen	15846									
			000138	W	Plauen	15847									
			000115	W	Plauen	15848									

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP,
R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

23.04.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort		Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.2 10.2	10.1 10.2	0+483	000155		Plauen	7393	Plauen	1230/n		300	4 64			296	C C
10.2	11.1	0+483	000155		Plauen	3645	Plauen	1230/k	GF	860		9		860	C
10.2	12.1	0+483	000209	W	Plauen	12031	Plauen	1230/h		370		9		370	C
			000095	W	Plauen	12032									
			000165	W											
			000188	W	Plauen	12033									
			000196	W	Plauen	12034									
10.2 10.2	13.1 13.2	0+506	000099		Plauen	7261	Plauen	1230/a		220	67 153				C D
10.2 10.2	14.1 14.2	0+491	000099		Plauen	20168	Plauen	1221/p		230	15	20		215	C C

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP,
R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

23.04.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.2	15.1	0+491	000101	Plauen		Plauen			240	13			227	C
10.2	15.2				275		1221/k				21			C
			000172											
			000183											
10.2	16.1	0+491	000193	Plauen		Plauen			230	5			225	C
10.2	16.2				3685		1221/i				21			C
10.2	17.1	0+500	000164	Plauen		Plauen			480	12			468	C
10.2	17.2				8679		1226/k				53			C
10.2	18.1	0+519	000099	Plauen		Plauen			150	3				C
10.2	18.2				7260		1226/a			147				D
10.2	19.1	0+567	000126	Plauen		Plauen			380		7		380	C
					4147		1226/g							
10.2	20.1	0+577	000128	Plauen		Plauen			350	4			346	S
10.2	20.2				10190		1226/d				28			C
10.2	21.1	0+583	000205	Plauen		Plauen		GF	630		24		630	C
					1667		1222/f							

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP,
R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

23.04.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.2	22.1	0+590	000099	Plauen		Plauen			240	10			230	S
10.2	22.2				11719		1226/c				21			C
10.2	23.1	0+615	000174	Plauen		Plauen		GF	2480	23			2457	S
10.2	23.2				14477		1223/2				11			C
10.2	24.1	0+600	000170	Plauen		Plauen			430	38			392	S
10.2	24.2				15134		1226/m				18			C
10.2	25.1	0+614	000099	Plauen		Plauen			230	43			187	S
10.2	25.2				14708		1224/l				6			C
10.2	26.1	0+625	000174	Plauen		Plauen			1850	58			1792	S
10.2	26.2				15537		1224/2				13			C
10.2	27.1	0+651	000099	Plauen		Plauen			4670	4			4661	S
10.2	27.2				9212		1223			5				S
10.2	27.3										14			C
10.2	28.1	0+655	000174	Plauen		Plauen			7074	3			6979	S
10.2	28.2				14389		1224/3			92				S
10.2	29.1	0+482	000150	Plauen		Plauen			190		190		190	C
					281		1215/f							
10.2	30.1	0+482	000118	Plauen		Plauen			190		4		190	C
					279		1215/e							

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP,
R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

23.04.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.2	31.1	0+392	000099	Plauen	11969	Plauen	1627		1640	33			1607	A
10.2	32.1	0+442	000099	Plauen	11969	Plauen	1628		1730	24			1706	A
10.2	33.1	0+495	000099	Plauen	11969	Plauen	1630/b		940	6			934	C

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP,
R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

11.01.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.1	1.1	0+005	Gustav Obermeyer GmbH & Co. KG	Plauen		Plauen			2958	16			2942	C
10.1	1.2		Mühlstraße 18-20		6501		1376/3				65			C
			D-08527 Plauen											
10.1	2.1	0+030	Stadt Plauen	Plauen		Plauen			710		17		710	C
			Unterer Graben 1		11497		1377/a							
			D-08523 Plauen											
10.1	3.1	0+070	Stadt Plauen	Plauen		Plauen		GF	5060	685			4136	A
10.1	3.2		Unterer Graben 1		9031		1275/3			239				C
10.1	3.3		D-08523 Plauen								549			C
10.1	4.1	0+035	Familiengesellschaft Baier GmbH & Co. KG	Plauen		Plauen			4966		24		4966	C
			Dr.-Thomas-Dehler-Straße 1		12147		1390/13							
			D-96049 Bamberg											
10.1	5.1	0+060	Unterburger, Franz Xaver	Plauen		Plauen			280		30		280	C
			Sprunerstraße 11		10443		1390/g							
			D-80331 München											
10.1	6.1	0+075	Unterburger, Franz Xaver	Plauen		Plauen			530		4		530	C
			Sprunerstraße 11		10443		1390/f							
			D-80331 München											
10.1	7.1	0+105	Wickel, Ingeburg, geb. Götz	Plauen		Plauen			200	3			197	C
10.1	7.2		Straßberger Straße 71		9846		1378/b				16			C
			D-08527 Plauen											

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP,
R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

LDC-Anlage

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

11.01.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.1	8.1	0+120	Pohl, Dorit, geb. Weidner	Plauen		Plauen			190	5			185	C
10.1	8.2		Max-Reger-Straße 87 D-95030 Hof		839		1378/a				16			C
			Walther, Friedel, geb. Weidner Lessingstraße 41 D-95028 Hof											
			Weidner, Margit Lessingstraße 41 D-95028 Hof											
10.1	9.1	0+135	Wickel, Ingeburg, geb. Götz	Plauen		Plauen			190	29			161	C
10.1	9.2		Straßberger Straße 71 D-08527 Plauen		1083		1378/c				32			C

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP,
R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

11.01.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort		Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.1	10.1	0+157	Kellner, Toralf, Dr. Am Birkenhübel 18A D-08523 Plauen	W	Plauen	13426	Plauen	1271/3	GF	3327		23		3327	C
			Kellner, Toralf, Dr. Am Birkenhübel 18A D-08523 Plauen	W	Plauen	13427									
			Unger, Silvia, geb. Nitzsche Ährenfeld 53 D-08606 Oelsnitz	W	Plauen	13428									
			Wolf, Martina, geb. Flach Alte Zwoschwitzer Str. 26 D-08523 Plauen	W											
			ÄHO-Verwaltungs GmbH Straßberger Straße 8/10 D-08527 Plauen	W	Plauen	13429									
			Kaminke, Tobias, Dr. med. Maxim-Gorki-Straße 7 D-08529 Plauen	W											
			Kellner, Toralf, Dr. Am Birkenhübel 18A D-08523 Plauen	W											
			Kusche, Rico Oberer Graben 1 D-08527 Plauen	W											
			Unger, Silvia, geb. Nitzsche Ährenfeld 53 D-08606 Oelsnitz	W											
			Wolf, Martina, geb. Flach												

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

11.01.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort		Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10	11	12	13
			Alte Zwoschwitzer Str. 26 D-08523 Plauen	W											
			Zander, René Rasweg 12A D-07985 Elsterberg	W											
			Unger, Silvia, geb. Nitzsche Ährenfeld 53 D-08606 Oelsnitz	W	Plauen	13430									
			Wolf, Martina, geb. Flach Alte Zwoschwitzer Str. 26 D-08523 Plauen	W											
			ÄHO-Verwaltungs GmbH Straßberger Straße 8/10 D-08527 Plauen	W	Plauen	13431									
			Kellner, Toralf, Dr. Am Birkenhübel 18A D-08523 Plauen	W											
			Zander, René Rasweg 12A D-07985 Elsterberg	W											
			Unger, Silvia, geb. Nitzsche Ährenfeld 53 D-08606 Oelsnitz	W	Plauen	13432									
			Wolf, Martina, geb. Flach Alte Zwoschwitzer Str. 26 D-08523 Plauen	W											
			Unger, Silvia, geb. Nitzsche Ährenfeld 53	W	Plauen	13433									

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort		Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10	11	12	13
			D-08606 Oelsnitz Wolf, Martina, geb. Flach Alte Zwoschwitzer Str. 26 D-08523 Plauen	W											
			ÄHO-Verwaltungs GmbH Straßberger Straße 8/10 D-08527 Plauen	W	Plauen	13434									
			Kaminke, Tobias, Dr. med. Maxim-Gorki-Straße 7 D-08529 Plauen	W											
			Kellner, Toralf, Dr. Am Birkenhübel 18A D-08523 Plauen	W											
			Kusche, Rico Oberer Graben 1 D-08527 Plauen	W											
			Zander, René Rasweg 12A D-07985 Elsterberg	W											
			ÄHO-Verwaltungs GmbH Straßberger Straße 8/10 D-08527 Plauen	W	Plauen	13435									
			Kaminke, Tobias, Dr. med. Maxim-Gorki-Straße 7 D-08529 Plauen	W											
			Kellner, Toralf, Dr. Am Birkenhübel 18A D-08523 Plauen	W											

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12	13
			Unger, Silvia, geb. Nitzsche Ährenfeld 53 W D-08606 Oelsnitz											
			Wolf, Martina, geb. Flach Alte Zwoschwitzer Str. 26 W D-08523 Plauen											
			Zander, René Rasweg 12A W D-07985 Elsterberg											
			Kusche, Rico Oberer Graben 1 W D-08527 Plauen	Plauen	13436									
			ÄHO-Verwaltungs GmbH Straßberger Straße 8/10 W D-08527 Plauen	Plauen	13437									
			ÄHO-Verwaltungs GmbH Straßberger Straße 8/10 W D-08527 Plauen	Plauen	13438									
			Kaminke, Tobias, Dr. med. Maxim-Gorki-Straße 7 W D-08529 Plauen											
			Kellner, Toralf, Dr. Am Birkenhübel 18A W D-08523 Plauen											
			Kusche, Rico Oberer Graben 1 W D-08527 Plauen											

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

11.01.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort		Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10	11	12	13
			Unger, Silvia, geb. Nitzsche Ährenfeld 53 D-08606 Oelsnitz	W											
			Wolf, Martina, geb. Flach Alte Zwoschwitzer Str. 26 D-08523 Plauen	W											
			Zander, René Rasweg 12A D-07985 Elsterberg	W											
			Kaminke, Heike, geb. Conrad Maxim-Gorki-Straße 7 D-08529 Plauen	W	Plauen	13439									
			ÄHO-Verwaltungs GmbH Straßberger Straße 8/10 D-08527 Plauen	W	Plauen	13440									
			Kaminke, Tobias, Dr. med. Maxim-Gorki-Straße 7 D-08529 Plauen	W											
			Kellner, Toralf, Dr. Am Birkenhübel 18A D-08523 Plauen	W											
			Unger, Silvia, geb. Nitzsche Ährenfeld 53 D-08606 Oelsnitz	W											
			Wolf, Martina, geb. Flach Alte Zwoschwitzer Str. 26 D-08523 Plauen	W											
			Zander, René												

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort		Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10	11	12	13
			Rasweg 12A D-07985 Elsterberg	W											
			ÄHO-Verwaltungs GmbH Straßberger Straße 8/10 D-08527 Plauen	W	Plauen	13441									
			Kaminke, Tobias, Dr. med. Maxim-Gorki-Straße 7 D-08529 Plauen	W											
			Kellner, Toralf, Dr. Am Birkenhübel 18A D-08523 Plauen	W											
			Kusche, Rico Oberer Graben 1 D-08527 Plauen	W											
			Unger, Silvia, geb. Nitzsche Ährenfeld 53 D-08606 Oelsnitz	W											
			Wolf, Martina, geb. Flach Alte Zwoschwitzer Str. 26 D-08523 Plauen	W											
			Zander, René Rasweg 12A D-07985 Elsterberg	W											
			ÄHO-Verwaltungs GmbH Straßberger Straße 8/10 D-08527 Plauen	W	Plauen	13442									
			Kaminke, Tobias, Dr. med. Maxim-Gorki-Straße 7	W											

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort		Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10	11	12	13
			D-08529 Plauen Kellner, Toralf, Dr. Am Birkenhübel 18A D-08523 Plauen	W											
			Unger, Silvia, geb. Nitzsche Ährenfeld 53 D-08606 Oelsnitz	W											
			Wolf, Martina, geb. Flach Alte Zwoschwitzer Str. 26 D-08523 Plauen	W											
			Zander, René Rasweg 12A D-07985 Elsterberg	W											
			Kaminke, Tobias, Dr. med. Maxim-Gorki-Straße 7 D-08529 Plauen	W	Plauen	13443									
			Kaminke, Tobias, Dr. med. Maxim-Gorki-Straße 7 D-08529 Plauen	W	Plauen	13444									
			Kaminke, Tobias, Dr. med. Maxim-Gorki-Straße 7 D-08529 Plauen	W	Plauen	13445									
			Kaminke, Tobias, Dr. med. Maxim-Gorki-Straße 7 D-08529 Plauen	W	Plauen	13446									
			Kaminke, Tobias, Dr. med. Maxim-Gorki-Straße 7 D-08529 Plauen	W	Plauen	13447									

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

11.01.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort		Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10	11	12	13
			ÄHO-Verwaltungs GmbH Straßberger Straße 8/10 D-08527 Plauen	W	Plauen	13448									
			Kaminke, Tobias, Dr. med. Maxim-Gorki-Straße 7 D-08529 Plauen	W											
			Kellner, Toralf, Dr. Am Birkenhübel 18A D-08523 Plauen	W											
			Unger, Silvia, geb. Nitzsche Ährenfeld 53 D-08606 Oelsnitz	W											
			Wolf, Martina, geb. Flach Alte Zwoschwitzer Str. 26 D-08523 Plauen	W											
			Zander, René Rasweg 12A D-07985 Elsterberg	W											
			Kaminke, Tobias, Dr. med. Maxim-Gorki-Straße 7 D-08529 Plauen	W	Plauen	13449									
			ÄHO-Verwaltungs GmbH Straßberger Straße 8/10 D-08527 Plauen	W	Plauen	13450									
			Kaminke, Tobias, Dr. med. Maxim-Gorki-Straße 7 D-08529 Plauen	W											

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

11.01.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort		Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10	11	12	13
			Kellner, Toralf, Dr. Am Birkenhübel 18A D-08523 Plauen	W											
			Kusche, Rico Oberer Graben 1 D-08527 Plauen	W											
			Unger, Silvia, geb. Nitzsche Ährenfeld 53 D-08606 Oelsnitz	W											
			Wolf, Martina, geb. Flach Alte Zwoschwitzer Str. 26 D-08523 Plauen	W											
			Zander, René Rasweg 12A D-07985 Elsterberg	W											
			Kaminke, Tobias, Dr. med. Maxim-Gorki-Straße 7 D-08529 Plauen	W	Plauen	13451									

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

11.01.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.1	11.1	0+170	Stadt Plauen	Plauen		Plauen			310	154			92	A
10.1	11.2		Unterer Graben 1		9659		1273			64				C
10.1	11.3		D-08523 Plauen								87			C
10.1	12.1	0+160	Cöcelli, Serkan	Plauen		Plauen			900		24		900	C
			Ferdinand-Lasalle-Straße 8		3296		1242/n							
			D-08223 Falkenstein/Vogtland											

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP,
R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

11.01.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band Blatt	Gemarkung Flur Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
10.1	13.1	0+180	Galler, Maxim Tsahal Street 30/25 W D- 4952119 Petah-Tikva Galler Andriyevski, Elena Tsahal Street 30/25 W D- 4952119 Petah-Tikva	Plauen 20711	Plauen 1274	GF	720		41		720	C
			Parizer, Meital St. Hama'áracha 37 W D- Tel-Aviv	Plauen 20712								
			OneStar Wohnhaus UG Leyher Straße 24 W D-90763 Fürth	Plauen 20713								
			Harder, Stefan Paul-Linke-Ufer 44 W D-10999 Berlin	Plauen 20714								
			Trapp, Joachim Eschenbach 715 W D-91224 Pommelsbrunn	Plauen 20715								
			OneStar Wohnhaus UG Leyher Straße 24 W D-90763 Fürth	Plauen 20716								
			Trapp, Joachim Eschenbach 715 W D-91224 Pommelsbrunn	Plauen 20717								
			Trapp, Joachim Eschenbach 715 W D-91224 Pommelsbrunn	Plauen 20718								

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

11.01.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.1	14.1	0+185	Stadt Plauen	Plauen		Plauen			510	173			262	A
10.1	14.2		Unterer Graben 1		9659		1273/a			75				C
10.1	14.3		D-08523 Plauen								104			C
10.1	15.1	0+212	Stadt Plauen	Plauen		Plauen			290	66			172	A
10.1	15.2		Unterer Graben 1		9659		1272			52				C
10.1	15.3		D-08523 Plauen								64			C
10.1	16.1	0+225	Stöcker, Denise	Plauen		Plauen			870		6		870	C
			Dobenaustraße 25		15136		1274/a							
			D-08525 Plauen											
10.1	17.1	0+233	ORLEN Deutschland GmbH	Plauen		Plauen			359		2		359	C
			Kurt-Wagner-Straße 7		10064		1257/4							
			D-25337 Elmshorn											
10.1	18.1	0+240	ORLEN Deutschland GmbH	Plauen		Plauen			473	124			298	A
10.1	18.2		Kurt-Wagner-Straße 7		10064		1257/3			51				C
10.1	18.3		D-25337 Elmshorn								47			C
10.1	19.1	0+237	Weiland, René	Plauen		Plauen			250	5			245	C
10.1	19.2		Rosengrabenstraße 32		11965		1242/c				41			C
			D-08525 Plauen											
10.1	20.1	0+270	ORLEN Deutschland GmbH	Plauen		Plauen			2277	251			1913	A
10.1	20.2		Kurt-Wagner-Straße 7		10064		1257/2			113				C
10.1	20.3		D-25337 Elmshorn								242			C

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP,
R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

11.01.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.1	21.1	0+306	Bundesrepublik Deutschland, Bundesfinanzverwaltung	Plauen		Plauen			250	50				A
10.1	21.2		Brückenstraße 12		1635		1257/f			28				C
10.1	21.3		D-09111 Chemnitz							172				D
			Költzsch, Kurt Werner											
			D-											
			König, Andrea, geb. Költzsch Hauptstraße 74 D-08261 Schöneck											
			Morgner, Sabine, geb. Költzsch Albrecht-Dürer-Straße 23 D-15827 Blankenfelde-Mahlow											
			Seidel, Gertraud, geb. Költzsch Burgstraße 49 D-08523 Plauen											
			Stadt Plauen Unterer Graben 1 D-08523 Plauen											
10.1	22.1	0+320	Stadt Plauen	Plauen		Plauen			230	75				A
10.1	22.2		Unterer Graben 1		20574		1257			53				C
10.1	22.3		D-08523 Plauen							102				D
10.1	23.1	0+345	Stadt Plauen	Plauen		Plauen			740	119				A
10.1	23.2		Unterer Graben 1		14708		1256			452				C
10.1	23.3		D-08523 Plauen							169				D
10.1	24.1	0+350	Stadt Plauen	Plauen		Plauen			270	76				C
10.1	24.2		Unterer Graben 1		14708		1255			194				D
			D-08523 Plauen											

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

11.01.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.1	25.1	0+355	Weis, André Schminckestraße 1 D-08523 Plauen	Plauen	5855	Plauen	1249		270		29		270	C
10.1 10.1	26.1 26.2	0+128	Wickel, Ingeburg, geb. Götz Straßberger Straße 71 D-08527 Plauen	Plauen	652	Plauen	1378/1		360	3	18		357	C C
10.1	27.1	0+300	Welde, Michael Zum Springbach 3 D-01561 Thiendorf OT Kleinnaundorf	Plauen	15540	Plauen	1242/o		540		25		540	C
10.1	28.1	0+070	Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) Weststraße 73 D-08523 Plauen	Plauen	14945	Plauen	1610/a		2700	11 580			2109	C
10.1 10.1	29.1 29.2	0+145	Stadt Plauen Unterer Graben 1 D-08523 Plauen	Plauen	15263	Plauen	2790/10		30276	412 493			29371	A C
10.1	30.1	0+200	Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) Weststraße 73 D-08523 Plauen	Plauen	14945	Plauen	1622/a		910	228			682	C
10.1	31.1	0+230	Stadt Plauen Unterer Graben 1 D-08523 Plauen	Plauen	11969	Plauen	1621		1960	146			1814	A
10.1	32.1	0+330	Stadt Plauen Unterer Graben 1 D-08523 Plauen	Plauen	11969	Plauen	1624		770	37			733	A
10.1	33.1	0+300	Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) Weststraße 73 D-08523 Plauen	Plauen	14671	Plauen	1622		6970	2093			4877	C

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP,
R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

11.01.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.2	1.1	0+370	Stadt Plauen	Plauen		Plauen			220	46				A
10.2	1.2		Unterer Graben 1		2281		1250/d			32				C
10.2	1.3		D-08523 Plauen							142				D
10.2	2.1	0+382	Stadt Plauen	Plauen		Plauen			210	44				A
10.2	2.2		Unterer Graben 1		8935		1250/c			38				C
10.2	2.3		D-08523 Plauen							128				D
10.2	3.1	0+397	Popp, Ramona, geb. Winkler Seestraße 15 D-08523 Plauen Popp, Uwe Seestraße 15 D-08523 Plauen	Plauen	15944	Plauen	1186		210		8		210	C
10.2	4.1	0+404	Stadt Plauen	Plauen		Plauen			260	75				A
10.2	4.2		Unterer Graben 1		241		1187			61				C
10.2	4.3		D-08523 Plauen							124				D

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

11.01.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.2	6.1	0+415	Stadt Plauen Unterer Graben 1 D-08523 Plauen	Plauen	8935	Plauen	1231/f		250	250				D
10.2	7.1	0+430	Stadt Plauen	Plauen		Plauen			260	64				A
10.2	7.2		Unterer Graben 1		3607		1183/a			54				C
10.2	7.3		D-08523 Plauen							142				D
10.2	8.1	0+460	W.N.I. Wolfgang Nohe Immobilien-Gesellschaft für wirtschaftliche Baubetreuung mbh	Plauen		Plauen			250	36				A
10.2	8.2		Lampestraße 9		14720		1214			43				C
10.2	8.3		D-04107 Leipzig							171				D

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP,
R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

11.01.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort		Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.2	9.1	0+475	Gundel, Stefan		Plauen		Plauen		GF	350	29				A
10.2	9.2		Efeustraße 11	W		15840		1215			67				C
10.2	9.3		D-90530 Wendelstein								254				D
			Bauer, Michael		Plauen										
			Ellerneck 69b	W		15841									
			D-22149 Hamburg												
			Neuhauser, Walter		Plauen										
			Am Spitzgarten 2a	W		15842									
			D-77656 Offenburg OT Elgersweiler												
			Schlegel, Josef		Plauen										
			Bauvereinstraße 23	W		15843									
			D-90489 Nürnberg												
			Fiedler, Birgit, geb. Neubert		Plauen										
			Brauhausstraße 28	W		15844									
			D-08312 Lauter-Bernsbach												
			Fiedler, Matthias												
			Brauhausstraße 28	W											
			D-08312 Lauter-Bernsbach												
			Sirbu, Felicia		Plauen										
			Milescu Spataru 9/2App.171	W		15845									
			D- Chinisau												
			Sirbu, Sergiu												
			Milescu Spataru 9/2App.171	W											
			D- Chinisau												
			Neuhauser, Walter		Plauen										
			Am Spitzgarten 2a	W		15846									
			D-77656 Offenburg OT Elgersweiler												
			Rönpage, Petra, geb. Hirt		Plauen										

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

11.01.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort		Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10	11	12	13
			Vorwerker Straße 50 D-23554 Lübeck	W		15847									
			KNG Verwaltung UG haftungsbeschränkt Joachim-Friedrich-Straße 53 D-10711 Berlin	W	Plauen	15848									

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

11.01.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.2	10.1	0+483	Gruber, Yvonne, geb. Schwabe	Plauen		Plauen			300	4			296	C
10.2	10.2		Moritzstraße 27		7393		1230/n				64			C
			D-08523 Plauen											
10.2	11.1	0+483	Gruber, Yvonne, geb. Schwabe	Plauen		Plauen		GF	860		9		860	C
			Moritzstraße 27		3645		1230/k							
			D-08523 Plauen											
10.2	12.1	0+483	Seidel, Brigitte	Plauen		Plauen			370		9		370	C
			Moritzstraße 29 W		12031		1230/h							
			D-08523 Plauen											
			Redmer, Reinhard	Plauen										
			Moritzstraße 29 W		12032									
			D-08523 Plauen											
			Redmer, Steffi, geb. Jugel											
			Moritzstraße 29 W											
			D-08523 Plauen											
			Karacali, Fayik	Plauen										
			Dresdner Straße 58 W		12033									
			D-09130 Chemnitz											
			Dressel, Danny Sven	Plauen										
			Moritzstraeß 29 W		12034									
			D-08523 Plauen											
10.2	13.1	0+506	Stadt Plauen	Plauen		Plauen			220	67				C
10.2	13.2		Unterer Graben 1		7261		1230/a			153				D
			D-08523 Plauen											
10.2	14.1	0+491	Stadt Plauen	Plauen		Plauen			230	15			215	C
10.2	14.2		Unterer Graben 1		20168		1221/p				20			C
			D-08523 Plauen											

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP, R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

11.01.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.2	15.1	0+491	Beck, Jürgen	Plauen		Plauen			240	13			227	C
10.2	15.2		Marienstraße 10		275		1221/k				21			C
			D-08527 Plauen											
			Fabri-Müller, Ingrid											
			Wiesbadener Straße 24											
			D-70372 Stuttgart											
			Fabri-Pohl, Margot, geb. Fabri											
			Goethestraße 9											
			D-95131 Schwarzenbach am Wald											
10.2	16.1	0+491	Gebhardt, Anna Frieda, geb. Schott	Plauen		Plauen			230	5			225	C
10.2	16.2				3685		1221/i				21			C
			D- Plauen											
10.2	17.1	0+500	Schmidt, Richard	Plauen		Plauen			480	12			468	C
10.2	17.2		Fasanenweg 4		8679		1226/k				53			C
			D-50226 Frechen											
10.2	18.1	0+519	Stadt Plauen	Plauen		Plauen			150	3				C
10.2	18.2		Unterer Graben 1		7260		1226/a			147				D
			D-08523 Plauen											
10.2	19.1	0+567	Keil, Lothar	Plauen		Plauen			380		7		380	C
			Riedelstraße 2c		4147		1226/g							
			D-08523 Plauen											
10.2	20.1	0+577	Jahn, Erich	Plauen		Plauen			350	4			346	S
10.2	20.2		Gillersdorfer Hauptstraße 22		10190		1226/d				28			C
			D-98701 Großbreitenbach OT Gillersdorf											
10.2	21.1	0+583	Decker, Beate	Plauen		Plauen		GF	630		24		630	C
			Krugweg 1		1667		1222/f							
			D-34454 Bad Arolsen											

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP,
R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

11.01.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.2	22.1	0+590	Stadt Plauen	Plauen		Plauen			240	10			230	S
10.2	22.2		Unterer Graben 1		11719		1226/c				21			C
			D-08523 Plauen											
10.2	23.1	0+615	Wohnungsbaugesellschaft Plauen mbH	Plauen		Plauen		GF	2480	23			2457	S
10.2	23.2		Bahnhofstraße 65		14477		1223/2				11			C
			D-08523 Plauen											
10.2	24.1	0+600	Bundesrepublik Deutschland, Bundesfinanzverwaltung	Plauen		Plauen			430	38			392	S
10.2	24.2		Brückenstraße 12		15134		1226/m				18			C
			D-09111 Chemnitz											
10.2	25.1	0+614	Stadt Plauen	Plauen		Plauen			230	43			187	S
10.2	25.2		Unterer Graben 1		14708		1224/l				6			C
			D-08523 Plauen											
10.2	26.1	0+625	Wohnungsbaugesellschaft Plauen mbH	Plauen		Plauen			1850	58			1792	S
10.2	26.2		Bahnhofstraße 65		15537		1224/2				13			C
			D-08523 Plauen											
10.2	27.1	0+651	Stadt Plauen	Plauen		Plauen			4670	4			4661	S
10.2	27.2		Unterer Graben 1		9212		1223			5				S
10.2	27.3		D-08523 Plauen								14			C
10.2	28.1	0+655	Wohnungsbaugesellschaft Plauen mbH	Plauen		Plauen			7074	3			6979	S
10.2	28.2		Bahnhofstraße 65		14389		1224/3			92				S
			D-08523 Plauen											
10.2	29.1	0+482	Bley, Frank	Plauen		Plauen			190		190		190	C
			Kreuzweg 11		281		1215/f							
			D-08233 Treuen OT Pfaffengrün											
10.2	30.1	0+482	Blechschmidt, Jörg Frank	Plauen		Plauen			190		4		190	C
			Moritzstraße 72		279		1215/e							
			D-08523 Plauen											

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP,
R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Projekt: 52_M_0000_2200

GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für die Straßenbaumaßnahme: B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

11.01.2021

sortiert nach GE-Plan

GE-Plan	Lfd. Nr.	Bau-kilo-meter	Eigentümer: Name, Vorname Straße Wohnort	Grundbuch von Band	Blatt	Gemarkung Flur	Flurstück	Nutz-ungs-art	Größe des Flur-stücks m²	Erwerb m²	VIA m²	DB m²	Rest-fläche m²	Bemerkungen
1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12	13
10.2	31.1	0+392	Stadt Plauen Unterer Graben 1 D-08523 Plauen	Plauen	11969	Plauen	1627		1640	33			1607	A
10.2	32.1	0+442	Stadt Plauen Unterer Graben 1 D-08523 Plauen	Plauen	11969	Plauen	1628		1730	24			1706	A
10.2	33.1	0+495	Stadt Plauen Unterer Graben 1 D-08523 Plauen	Plauen	11969	Plauen	1630/b		940	6			934	C

Spalte 13: A=für Baulastträger der Baumaßnahme Straße, B=für Nebenanlagen u. Nebenbetriebe, C=für Dritte, D=für Baulastträger der Baumaßnahme LBP,
R=Rückständiger Grunderwerb für Baulastträger, S=Rückständiger Grunderwerb für Dritte

Übersichtsliste: Personenschlüsselzahlen und Personenangaben

Schl.GEV	Name	Vorname	Titel	Straße		PLZ	Ort	Geb.-Name
000094	Kusche	Rico		Oberer Graben 1	D	08527	Plauen	
000095	Redmer	Reinhard		Moritzstraße 29	D	08523	Plauen	
000097	Kellner	Toralf	Dr.	Am Birkenhübel 18A	D	08523	Plauen	
000098	Wolf	Martina		Alte Zwoschwitzer Str. 26	D	08523	Plauen	Flach
000099	Stadt Plauen			Unterer Graben 1	D	08523	Plauen	
000101	Fabri-Müller	Ingrid		Wiesbadener Straße 24	D	70372	Stuttgart	
000102	Popp	Ramona		Seestraße 15	D	08523	Plauen	Winkler
000106	Kaminke	Tobias	Dr. med.	Maxim-Gorki-Straße 7	D	08529	Plauen	
000107	Cöcelli	Serkan		Ferdinand-Lasalle-Straße 8	D	08223	Falkenstein/Vogtland	
000108	ORLEN Deutschland GmbH			Kurt-Wagner-Straße 7	D	25337	Elmshorn	
000112	Harder	Stefan		Paul-Linke-Ufer 44	D	10999	Berlin	
000114	Neuhauser	Walter		Am Spitzgarten 2a	D	77656	Offenburg OT Elgersweiler	
000115	KNG Verwaltung UG haftungsbeschränk			Joachim-Friedrich-Straße 53	D	10711	Berlin	
000117	Gustav Obermeyer GmbH & Co. KG			Mühlstraße 18-20	D	08527	Plauen	
000118	Blechschmidt	Jörg Frank		Moritzstraße 72	D	08523	Plauen	
000119	Zander	René		Rasweg 12A	D	07985	Elsterberg	
000121	Unger	Silvia		Ährenfeld 53	D	08606	Oelsnitz	Nitzsche
000123	Trapp	Joachim		Eschenbach 715	D	91224	Pommelsbrunn	
000125	Kaminke	Heike		Maxim-Gorki-Straße 7	D	08529	Plauen	Conrad
000126	Keil	Lothar		Riedelstraße 2c	D	08523	Plauen	
000127	Bundesrepublik Deutschland (Bundesstr			Weststraße 73	D	08523	Plauen	
000128	Jahn	Erich		Gillersdorfer Hauptstraße 22	D	98701	Großbreitenbach OT Gillersdorf	
000138	Rönpage	Petra		Vorwerker Straße 50	D	23554	Lübeck	Hirt
000141	Unterburger	Franz Xaver		Sprunerstraße 11	D	80331	München	
000143	Parizer	Meital		St. Hama'áracha 37	D		Tel-Aviv	
000150	Bley	Frank		Kreuzweg 11	D	08233	Treuen OT Pfaffengrün	
000155	Gruber	Yvonne		Moritzstraße 27	D	08523	Plauen	Schwabe
000156	Sirbu	Sergiu		Milescu Spataru 9/2App.171	D		Chinisau	
000157	W.N.I. Wolfgang Nohe Immobilien-Gese			Lampestraße 9	D	04107	Leipzig	
000162	ÄHO-Verwaltungs GmbH			Straßberger Straße 8/10	D	08527	Plauen	
000164	Schmidt	Richard		Fasanenweg 4	D	50226	Frechen	
000165	Redmer	Steffi		Moritzstraße 29	D	08523	Plauen	Jugel
000168	Galler Andriyevski	Elena		Tsahal Street 30/25	D		4952119 Petah-Tikva	
000170	Bundesrepublik Deutschland	Bundesfinanzverwaltung		Brückenstraße 12	D	09111	Chemnitz	
000172	Beck	Jürgen		Marienstraße 10	D	08527	Plauen	
000173	Wickel	Ingeburg		Straßberger Straße 71	D	08527	Plauen	Götz
000174	Wohnungsbaugesellschaft Plauen mbH			Bahnhofstraße 65	D	08523	Plauen	
000175	Fiedler	Matthias		Brauhausstraße 28	D	08312	Lauter-Bernsbach	
000177	Welde	Michael		Zum Springbach 3	D	01561	Thiendorf OT Kleinnaundorf	
000179	OneStar Wohnhaus UG			Leyher Straße 24	D	90763	Fürth	
000181	Weidner	Margit		Lessingstraße 41	D	95028	Hof	
000183	Fabri-Pohl	Margot		Goethestraße 9	D	95131	Schwarzenbach am Wald	Fabri
000185	Galler	Maxim		Tsahal Street 30/25	D		4952119 Petah-Tikva	
000186	Sirbu	Felicia		Milescu Spataru 9/2App.171	D		Chinisau	
000188	Karacali	Fayik		Dresdner Straße 58	D	09130	Chemnitz	
000189	Popp	Uwe		Seestraße 15	D	08523	Plauen	
000190	Weis	André		Schminckestraße 1	D	08523	Plauen	
000192	Stöcker	Denise		Dobenaustraße 25	D	08525	Plauen	
000193	Gebhardt	Anna Frieda			D		Plauen	Schott

Übersichtsliste: Personenschlüsselzahlen und Personenangaben								
Schl.GEV	**Name**	**Vorname**	**Titel**	**Straße**		**PLZ**	**Ort**	**Geb.-Name**
000195	Familiengesellschaft Baier GmbH & Co.			Dr.-Thomas-Dehler-Straße 1	D	96049	Bamberg	
000196	Dressel	Danny Sven		Moritzstraeß 29	D	08523	Plauen	
000203	Bauer	Michael		Ellerneck 69b	D	22149	Hamburg	
000205	Decker	Beate		Krugweg 1	D	34454	Bad Arolsen	
000207	Weiland	René		Rosengrabenstraße 32	D	08525	Plauen	
000208	Pohl	Dorit		Max-Reger-Straße 87	D	95030	Hof	Weidner
000209	Seidel	Brigitte		Moritzstraße 29	D	08523	Plauen	
000210	Schlegel	Josef		Bauvereinstraße 23	D	90489	Nürnberg	
000211	Walther	Friedel		Lessingstraße 41	D	95028	Hof	Weidner
000215	Fiedler	Birgit		Brauhausstraße 28	D	08312	Lauter-Bernsbach	Neubert
000221	Gundel	Stefan		Efeustraße 11	D	90530	Wendelstein	
000222	Seidel	Gertraud		Burgstraße 49	D	08523	Plauen	Költzsch
000223	Morgner	Sabine		Albrecht-Dürer-Straße 23	D	15827	Blankenfelde-Mahlow	Költzsch
000224	König	Andrea		Hauptstraße 74	D	08261	Schöneck	Költzsch
000225	Költzsch	Kurt Werner			D			

LDC-Anlage

Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV), Niederlassung Plauen B 92 / NK 5538 112 Station 0,836 bis B 92 / NK 5538 042 Station 0,031
Bundesstraße 92 Ausbau in Plauen Trockentalstraße
PROJIS-Nr.: 12 02 012

FESTSTELLUNGSENTWURF

- Regelungsverzeichnis -

Aufgestellt: 23. Feb. 2021 Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Plauen Frank Weigel Niederlassungsleiter	**Plan festgestellt.** Landesdirektion Sachsen Chemnitz, den 01.11.2022 Unterschrift FREISTAAT SACHSEN LANDESDIREKTION SACHSEN

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
Teil 1 Kreuzung B 92 Trockentalstraße / Straßberger Straße Bau-km 0+000 bis 0+215				
1	0+000 bis 0+215	B 92 Fahrbahn	a) und b) Bundesrepublik Deutschland (BRD), Bundesstraßenverwaltung (BStrV) U: Vogtlandkreis	Ausbau der vorhandenen Kreuzung mit Verbreiterung und Erhöhung der Fahrstreifenanzahl. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 47,02 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 52,98% der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt dem Vogtlandkreis entsprechend und regelt sich nach § 50a Sächsisches Straßengesetz (SächsStrG).
2	Links 0+145	Straßberger Straße – S 297 Fahrbahn	a) Stadt Plauen b) Stadt Plauen U: Stadt Plauen	Die Anbindung an die B 92 wird im Zuge des Ausbaus der Kreuzung neu gestaltet. Die Straßberger Straße wird von der Bundesstraße zur Staatsstraße abgestuft. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 47,02 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 52,98 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.
3	Rechts 0+145	Straßberger Straße – Fahrbahn	a) und b) Stadt Plauen	Die Anbindung an die B 92 wird im Zuge des Ausbaus der Kreuzung neu gestaltet. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 47,02 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 52,98 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
4	0+000 bis 0+215	Gehwege	a) und b) Stadt Plauen	Die Gehwege werden im Zuge des Ausbaus der Kreuzung neu gestaltet. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 47,02 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 52,98 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.
5	Rechts 0+008 bis 0+137	Stützwand 1 mit Lärmschutzaufsatz Anpassung der Einfriedung zum Flurstück Nr. 1275/3	a) – b) Bundesrepublik Deutschland (BRD), Bundesstraßenverwaltung (BStrV) U: Vogtlandkreis	Neubau einer Stützwand mit Lärmschutzaufsatz, Länge 130,20 m, Gesamthöhe 4 bis 5 m. Anpassung der Einfriedung (Holzlattenzaun) zum Flurstück Nr. 1275/3 Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 47,02 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 52,98 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt dem Vogtlandkreis entsprechend und regelt sich nach § 50a Sächsisches Straßengesetz (SächsStrG).
6	Links 0+103 bis 0+132	Palisadenmauer am Gehweg, Anpassung der Einfriedung zum Flurstück Nr. 1378/a, b und c	a) und b) Stadt Plauen	Neubau einer Palisadenwand Länge 30 m, Höhe 0,20 bis 0,50 m. Anpassung der Einfriedung (unterschiedliche Materialien) zum Flurstück Nr. 1378/a, b und c Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 47,02 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 52,98 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
7	Rechts 0+155 bis 0+222	Stützwand 2	a) – b) Bundesrepublik Deutschland (BRD), Bundesstraßenverwaltung (BStrV) U: Vogtlandkreis	Neubau einer Stützwand, Länge 73,20 m, Höhe ca. 1,50 m. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 47,02 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 52,98 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt dem Vogtlandkreis entsprechend und regelt sich nach § 50a Sächsisches Straßengesetz (SächsStrG).
8	0+130 bis 0+165	Lichtzeichenanlage Kreuzung Straßberger Straße	a) und b) Bundesrepublik Deutschland (BRD), Bundesstraßenverwaltung (BStrV) U: Vogtlandkreis	Ersatzneubau der Lichtzeichenanlage einschließlich Setzen der Maste, Verlegung von Strom- und Steuerkabeln und Schutzrohren, Einbau von Schächten und Induktionsschleifen Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 47,02 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 52,98 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt dem Vogtlandkreis entsprechend und regelt sich nach § 50a Sächsisches Straßengesetz (SächsStrG).
9	Rechts 0+004	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1376/3	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 47,02 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 52,98 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
10	Links 0+072	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1390/g und 1390/f	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 47,02 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 52,98 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
11	Links 0+132	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1378/c	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 47,02 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 52,98 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
12	Links 0+132	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1378/1	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 47,02 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 52,98 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
13	Links 0+160	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1242/n	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 47,02 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 52,98 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
14	Links 0+199	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1274	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 47,02 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 52,98 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer..
		Straßeneigene Entwässerungseinrichtungen Teil 1 Kreuzung B 92 Trockentalstraße / Straßberger Straße		
15	0+000 bis 0+215	B 92 Trockentalstraße	a) und b) Bundesrepublik Deutschland (BRD), Bundesstraßenverwaltung (BStrV) U: Stadt Plauen	Erneuerung der Straßenabläufe und Anschlussleitungen Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 47,02 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 52,98 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt gem. § 4 der OD-Vereinbarung der Stadt Plauen.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
16	Links 0+145	Straßberger Straße – S 297	a) und b) Stadt Plauen	Erneuerung der Straßenabläufe und Anschlussleitungen Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 47,02 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 52,98 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.
17	Rechts 0+145	Straßberger Straße	a) und b) Stadt Plauen	Erneuerung der Straßenabläufe und Anschlussleitungen Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 47,02 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 52,98 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.
		Ver- und Entsorgungsanlagen Teil 1 Kreuzung B 92 Trockentalstraße / Straßberger Straße		
18	0+000 bis 0+215	Leuchten und Kabel für die Straßenbeleuchtung	a) und b) Stadt Plauen	Durch den Ausbau der Kreuzung sind ca. 8 Leuchten sowie Kabel umzuverlegen, Desweiteren sind durch die Verbreiterung der Fahrbahn ca. 3 neue Leuchten zu stellen. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 47,02 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 52,98 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt gem. § 12 der OD-Vereinbarung der Stadt Plauen.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
19	0+000 bis 0+215	Anlagen der Stromversorgung	a) und b) Verteilnetz Plauen GmbH	Die vorhandenen Stromkabel sind zu schützen. Ggf. will die Verteilnetz Plauen GmbH den Anlagenbestend teilweise oder vollständig ersetzen. Die Kostentragung erfolgt nach Rahmenvertrag. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
20	0+000 bis 0+215	Fernmeldekabel	a) und b) envia TEL GmbH	Der vorhandene Kabelbestand ist zu schützen. Ggf. sind einzelne Kabelabschnitte lage- bzw. höhenmäßig umzuverlegen. Die Kosten für die Änderungen trägt nach § 72 Abs. 1, 3 Telekommunikationsgesetz vom 22. Juni 2004 (BGBl. I S. 1190), das zuletzt durch Art. 12 des Gesetzes vom 11.07.2019 (BGBl. I 1066) geändert wurde, die envia TEL GmbH. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
21	0+000 bis 0+215	Gasleitungen	a) und b) Stadtwerke Erdgas Plauen GmbH	Die vorhandenen Gasleitungen im Bereich Bau-km 0+000 bis 0+140 sind zu schützen. Im Bereich 0+140 bis 0+215 beabsichtigen die Stadtwerke Erdgas Plauen GmbH eine Erneuerung der vorhandenen Gasleitungen. Die Kostentragung erfolgt nach Rahmenvertrag. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
22	0+000 bis 0+215	Abwasserleitungen	a) und b) Zweckverband Wasser und Abwasser Vogtland	Die vorhandenen Abwasserleitungen MW DN 400 bis 800 sowie Ei 600/900 sind in Lage und Funktion zu schützen. Der Zweckverband beabsichtigt Baumaßnahmen am Kanalnetz und dem RÜ durchzuführen. Die Kostentragung erfolgt Rahmenvertrag. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
23	0+000 bis 0+215	Trinkwasserleitungen	a) und b) Zweckverband Wasser und Abwasser Vogtland	Die vorhandenen Trinkwasserleitungen DN 100 bis 350 einschl. der Hausanschlüsse sind in Lage und Funktion zu schützen. Der Zweckverband beabsichtigt Baumaßnahmen am Rohrnetz durchzuführen. Die Kostentragung erfolgt nach Rahmenvertrag. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
24	0+000 bis 0+215	Fernmeldekabel und -anlagen	a) und b) Telekom Deutschland GmbH	Der vorhandene Kabelbestand ist zu schützen. Ggf. sind einzelne Kabelabschnitte lage- bzw. höhenmäßig umzuverlegen. Die Kosten für die Änderungen trägt nach § 72 Abs. 1, 3 Telekommunikationsgesetz vom 22. Juni 2004 (BGBl. I S. 1190), das zuletzt durch Art. 12 des Gesetzes vom 11.07.2019 (BGBl. I 1066) geändert wurde, die Deutsche Telekom AG. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
25	0+000 bis 0+215	Fernmeldekabel	a) und b) PYUR Tele Columbus Betriebs GmbH	Der vorhandene Erdkabelbestand ist zu schützen. Ggf. sind einzelne Kabelabschnitte lage- bzw. höhenmäßig umzuverlegen. Die Kosten für die Änderungen trägt nach § 72 Abs. 1, 3 Telekommunikationsgesetz vom 22. Juni 2004 (BGBl. I S. 1190), das zuletzt durch Art. 12 des Gesetzes vom 11.07.2019 (BGBl. I 1066) geändert wurde, die Tele Columbus Betriebs GmbH. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
26	0+000 bis 0+215	Datenkabel und Schutzrohre	a) und b) Stadtwerke Strom Plauen GmbH	Vor oder im Zuge der Baumaßnahme ist die Verlegung von Kabelschutzrohren, Schächten und Kabeln für die schnelle Internetverbindung geplant. Die Kosten für die Neuverlegung trägt nach § 72 Abs. 1, 3 Telekommunikationsgesetz vom 22. Juni 2004 (BGBl. I S. 1190), das zuletzt durch Art. 12 des Gesetzes vom 11.07.2019 (BGBl. I 1066) geändert wurde, die Stadtwerke Strom Plauen GmbH. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
		Landschaftspflegerische Maßnahmen Teil 1 Kreuzung B 92 Trockentalstraße / Straßberger Straße		
27	Rechts 0+000 bis 0+215	Pflanzung von Bäumen und Anlage von Grünflächen	a) - b) Eigentümer des Flurstückes	Die vorgesehenen Pflanzungen sowie die Neuanlaeg von Grünflächen sind ein Ausgleich für die zu fällenden vorhandenen Bäume. Die Pflanzung erfolgt durch den Straßenbaulastträger. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 47,02 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 52,98 % der Kostenmasse. Die Unterhaltungspflicht obliegt nach der dreijährigen Entwicklungspflege dem Flurstückseigentümer.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
Teil 2 Baubereich im Zuge der OD der B 92 Trockentalstraße Bau-km 0+215 bis 0+559				
30	0+215 bis 0+559	B 92 Fahrbahn	a) und b) Bundesrepublik Deutschland (BRD), Bundesstraßenverwaltung (BStrV) U: Vogtlandkreis	Ausbau der vorhandenen Fahrbahn mit Verbreiterung und Erhöhung der Fahrstreifenanzahl. Die Kosten für den Ausbau trägt gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 die BRD, BStrV. Die Unterhaltung obliegt dem Vogtlandkreis entsprechend und regelt sich nach § 50a Sächsisches Straßengesetz (SächsStrG).
31	Links 0+230	Ostenstraße - Fahrbahn	a) und b) Stadt Plauen	Die Anbindung an die B 92 wird im Zuge des Ausbaus neu gestaltet. Die Kosten für den Ausbau trägt gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 die BRD, BStrV. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.
32	Rechts 0+220	Ostenstraße - Fahrbahn	a) und b) Stadt Plauen	Die Anbindung an die B 92 wird im Zuge des Ausbaus neu gestaltet. Die Kosten für den Ausbau trägt gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 die BRD, BStrV. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.
33	Links 0+333	Seminarstraße - Fahrbahn	a) und b) Stadt Plauen	Die Anbindung an die B 92 wird im Zuge des Ausbaus neu gestaltet. Die Kosten für den Ausbau trägt gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 die BRD, BStrV. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.
34	Rechts 0+333	Seminarstraße - Fahrbahn	a) und b) Stadt Plauen	Die Anbindung an die B 92 wird im Zuge des Ausbaus neu gestaltet. Die Kosten für den Ausbau trägt gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 die BRD, BStrV. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.
35	Links 0+393	Seestraße - Fahrbahn	a) und b) Stadt Plauen	Die Anbindung an die B 92 wird im Zuge des Ausbaus neu gestaltet. Die Kosten für den Ausbau trägt gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 die BRD, BStrV. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
36	Rechts 0+393	Seestraße - Fahrbahn	a) und b) Stadt Plauen	Die Anbindung an die B 92 wird im Zuge des Ausbaus neu gestaltet. Die Kosten für den Ausbau trägt gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 die BRD, BStrV. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.
37	Rechts 0+442	Friedrichstraße - Fahrbahn	a) und b) Stadt Plauen	Die Anbindung an die B 92 wird im Zuge des Ausbaus neu gestaltet. Die Kosten für den Ausbau trägt gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 die BRD, BStrV. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.
38	Links 0+490	Moritzstraße - Fahrbahn	a) und b) Stadt Plauen	Die Anbindung an die B 92 wird im Zuge des Ausbaus neu gestaltet. Die Kosten für den Ausbau trägt gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 die BRD, BStrV. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.
39	Rechts 0+490	Moritzstraße - Fahrbahn	a) und b) Stadt Plauen	Die Anbindung an die B 92 wird im Zuge des Ausbaus neu gestaltet. Die Kosten für den Ausbau trägt gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 die BRD, BStrV. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.
40	Links 0+547	Auguststraße - Fahrbahn	a) und b) Stadt Plauen	Die Anbindung an die B 92 wird im Zuge des Ausbaus neu gestaltet. Die Kosten für den Ausbau trägt gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 die BRD, BStrV. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.
41	Links und rechts 0+215 bis 0+559	Gehwege an der Trockentalstraße sowie Ostenstraße, Seminarstraße, Seestraße, Friedrichstraße, Moritzstraße, Auguststraße	a) und b) Stadt Plauen	Die Gehwege werden im Zuge des Ausbaus der Trockentalstraße neu gestaltet. Die Kosten für den Bau und die Unterhaltung trägt nach der OD-Vereinbarung die Stadt Plauen. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.
42	Rechts 0+350	Neubau eines Parkplatz an der Seminarstraße	a) und b) Stadt Plauen	Im Zuge des Ausbaus der Trockentalstraße wird auf dem Flurstück Nr. 1255 und 1256 ein Parkplatz für 20 Pkw`s errichtet. Die Kosten für den Bau und die Unterhaltung trägt nach der OD-Vereinbarung die Stadt Plauen. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
43	Rechts 0+430	Abbruch Garage	a) und b) -	Abbruch der Garage auf Flurstück Nr. 1183/a im Zuge der Baufeldfreimachung. Die Kosten für den Abbruch trägt gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 die BRD, BStrV.
44	Rechts 0+475	Abbruch Wohngebäude Moritzstraße Nr. 25	a) und b) -	Abbruch des Wohngebäudes Moritzstraße Nr. 25 im Zuge der Baufeldfreimachung. Die Kosten für den Abbruch trägt gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 die BRD, BStrV.
45	0+490	Lichtzeichenanlage Kreuzung Moritzstraße	a) und b) Bundesrepublik Deutschland (BRD), Bundesstraßenverwaltung (BStrV) U: Vogtlandkreis	Neubau der Lichtzeichenanlage einschließlich Setzen der Maste, Verlegung von Strom- und Steuerkabeln und Schutzrohren, Einbau von Schächten und Induktionsschleifen Die Kosten für den Ausbau trägt gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 die BRD, BStrV. Die Unterhaltung obliegt dem Vogtlandkreis entsprechend und regelt sich nach § 50a Sächsisches Straßengesetz (SächsStrG).
46	Links 0+230	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1274/a in der Ostenstraße	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Anpassung trägt nach der OD-Vereinbarung die Stadt Plauen. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
47	Links 0+275	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1242/q	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Anpassung trägt nach der OD-Vereinbarung die Stadt Plauen. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
48	Links 0+288	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1242/v	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Anpassung trägt nach der OD-Vereinbarung die Stadt Plauen. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
49	Rechts 0+235 bis 0+297	Anpassung der Einfahrt und Ausfahrt sowie Anzeigensäule der Tankstelle auf Flurstück Nr. 1257/2, 1257/3 und 1257/4	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Einfahrt und Ausfahrt sowie Umsetzung der Anzeigentafel der Star-Tankstelle an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Anpassung trägt nach der OD-Vereinbarung die BRD, BStrV. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
50	Rechts 0+307	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1257/f	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Anpassung trägt nach der OD-Vereinbarung die Stadt Plauen. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
51	Links 0+352	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1249	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Anpassung trägt nach der OD-Vereinbarung die Stadt Plauen. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
52	Rechts 0+390	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1250/c in der Seestraße	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Anpassung trägt nach der OD-Vereinbarung die Stadt Plauen. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
53	Rechts 0+417	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1187 und 1183/a	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Anpassung trägt nach der OD-Vereinbarung die Stadt Plauen. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
54	Rechts 0+447	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1214 in der Friedrichstraße	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Anpassung trägt nach der OD-Vereinbarung die Stadt Plauen. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
55	Links 0+477	Änderung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1230/n	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Änderung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die vorhandene Grundstückszufahrt zur Trockentalstraße muss in die Moritzstraße verlegt werden. Die Kosten für die Anpassung trägt nach der OD-Vereinbarung die Stadt Plauen. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
56	Links 0+485	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1230/k in der Moritzstraße	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Anpassung trägt nach der OD-Vereinbarung die Stadt Plauen. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
57	Links 0+485	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1230/h in der Moritzstraße	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Anpassung trägt nach der OD-Vereinbarung die Stadt Plauen. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
58	Links 0+495	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1226/k in der Moritzstraße	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Anpassung trägt nach der OD-Vereinbarung die Stadt Plauen. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
59	Rechts 0+485	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1215 in der Moritzstraße	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Anpassung trägt nach der OD-Vereinbarung die Stadt Plauen. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
60	Rechts 0+485	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1215/f in der Moritzstraße	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Anpassung trägt nach der OD-Vereinbarung die Stadt Plauen. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
61	Rechts 0+485	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1215/e in der Moritzstraße	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Anpassung trägt nach der OD-Vereinbarung die Stadt Plauen. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
62	Rechts 0+495	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1221/k in der Moritzstraße	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Anpassung trägt nach der OD-Vereinbarung die Stadt Plauen. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
63	Rechts 0+495	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1221/i in der Moritzstraße	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Anpassung trägt nach der OD-Vereinbarung die Stadt Plauen. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
64	Rechts 0+522	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1226/a	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Anpassung trägt nach der OD-Vereinbarung die Stadt Plauen. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
		Straßeneigene Entwässerungseinrichtungen Teil 2 Baubereich im Zuge der OD der B 92 Trockentalstraße Bau-km 0+215 bis 0+559		
65	0+215 bis 0+559	B 92 Trockentalstraße	a) und b) Bundesrepublik Deutschland (BRD), Bundesstraßenverwaltung (BStrV) U: Stadt Plauen	Erneuerung der Straßenabläufe und Anschlussleitungen Die Kosten für die Erneuerung trägt gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 die BRD, BStrV. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.
66	0+215 bis 0+559	Ostenstraße, Seminarstraße, Seestraße, Friedrichstraße, Moritzstraße, Auguststraße	a) und b) Stadt Plauen	Erneuerung der Straßenabläufe und Anschlussleitungen Die Kosten für die Erneuerung trägt gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 die BRD, BStrV. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
		Ver- und Entsorgungsanlagen Teil 2 Baubereich im Zuge der OD der B 92 Trockentalstraße Bau-km 0+215 bis 0+559		
67	0+215 bis 0+559	Leuchten und Kabel für die Straßenbeleuchtung	a) und b) Stadt Plauen	Durch den Ausbau der B 92 Trockentalstraße sind Leuchten sowie Kabel umzuverlegen, Desweiteren sind durch die Verbreiterung der Fahrbahn neue Leuchten zu stellen. Die Kosten für die Änderung trägt gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 die BRD, BStrV. Die Kosten für den Neubau trägt die Stadt Plauen. Die Unterhaltung obliegt gem. der OD-Vereinbarung der Stadt Plauen.
68	0+215 bis 0+559	Anlagen der Stromversorgung	a) und b) Verteilnetz Plauen GmbH	Die vorhandenen Stromkabel sind zu schützen. Ggf. will die Verteilnetz Plauen GmbH den Anlagenbestend teilweise oder vollständig ersetzen. Die Kostentragung erfolgt nach Rahmenvertrag. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
69	0+215 bis 0+559	Fernmeldekabel	a) und b) envia TEL GmbH	Der vorhandene Kabelbestand ist zu schützen. Ggf. sind einzelne Kabelabschnitte lage- bzw. höhenmäßig umzuverlegen. Die Kosten für die Änderungen trägt nach § 72 Abs. 1, 3 Telekommunikationsgesetz vom 22. Juni 2004 (BGBl. I S. 1190), das zuletzt durch Art. 12 des Gesetzes vom 11.07.2019 (BGBl. I 1066) geändert wurde, die envia TEL GmbH. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
70	0+215 bis 0+559	Gasleitungen	a) und b) Stadtwerke Erdgas Plauen GmbH	Die vorhandenen Gasleitungen im Bereich Bau-km 0+215 bis 0+559 einschl. der einmündenden Gemeindestraßen sind zu schützen. Im Bereich 0+215 bis 0+559 beabsichtigen die Stadtwerke Erdgas Plauen GmbH eine Erneuerung der vorhandenen Gasleitungen. Die Kostentragung erfolgt nach Rahmenvertrag. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
71	0+215 bis 0+559	Abwasserleitungen	a) und b) Zweckverband Wasser und Abwasser Vogtland	Die vorhandenen Abwasserleitungen MW DN 300 bis 400 sowie Ei 500/750 und 600/900 sind in Lage und Funktion zu schützen. Der Zweckverband beabsichtigt Baumaßnahmen am Kanalnetz und dem RÜ durchzuführen. Die Kostentragung erfolgt nach Rahmenvertrag. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
72	0+215 bis 0+559	Trinkwasserleitungen	a) und b) Zweckverband Wasser und Abwasser Vogtland	Die vorhandenen Trinkwasserleitungen DN 100 bis 350 einschl. der Hausanschlüsse sind in Lage und Funktion zu schützen. Der Zweckverband beabsichtigt Baumaßnahmen am Rohrnetz durchzuführen. Die Kostentragung erfolgt nach Rahmenvertrag. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
73	0+215 bis 0+559	Fernmeldekabel und -anlagen	a) und b) Telekom Deutschland GmbH	Der vorhandene Kabelbestand ist zu schützen. Ggf. sind einzelne Kabelabschnitte lage- bzw. höhenmäßig umzuverlegen. Die Kosten für die Änderungen trägt nach § 72 Abs. 1, 3 Telekommunikationsgesetz vom 22. Juni 2004 (BGBl. I S. 1190), das zuletzt durch Art. 12 des Gesetzes vom 11.07.2019 (BGBl. I 1066) geändert wurde, die Deutsche Telekom AG. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
74	0+215 bis 0+559	Fernmeldekabel	a) und b) PYUR Tele Columbus Betriebs GmbH	Der vorhandene Erdkabelbestand ist zu schützen. Ggf. sind einzelne Kabelabschnitte lage- bzw. höhenmäßig umzuverlegen. Die Kosten für die Änderungen trägt nach § 72 Abs. 1, 3 Telekommunikationsgesetz vom 22. Juni 2004 (BGBl. I S. 1190), das zuletzt durch Art. 12 des Gesetzes vom 11.07.2019 (BGBl. I 1066) geändert wurde, die Tele Columbus Betriebs GmbH. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
75	0+215 bis 0+559	Datenkabel und Schutzrohre	a) und b) Stadtwerke Strom Plauen GmbH	Vor oder im Zuge der Baumaßnahme ist die Verlegung von Kabelschutzrohren, Schächten und Kabeln für die schnelle Internetverbindung geplant. Die Kosten für die Neuverlegung trägt nach § 72 Abs. 1, 3 Telekommunikationsgesetz vom 22. Juni 2004 (BGBl. I S. 1190), das zuletzt durch Art. 12 des Gesetzes vom 11.07.2019 (BGBl. I 1066) geändert wurde, die Stadtwerke Strom GmbH. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
		Landschaftspflegerische Ersatzmaßnahmen Teil 2 Baubereich im Zuge der OD der B 92 Trockentalstraße Bau-km 0+215 bis 0+559		
76	0+215 bis 0+559	Pflanzung von Bäumen und Anlage von Grünflächen	a) Eigentümer des Flurstückes b) Eigentümer des Flurstückes	Die vorgesehenen Pflanzungen sowie die Neuanlage von Grünflächen sind ein Ausgleich für die zu fällenden vorhandenen Bäume. Die Pflanzung erfolgt durch den jeweiligen Straßenbaulastträger, im Bereich rechts der Trockentalstraße durch die BRD, BStrV, im Bereich der linksseitigen Gehweg sowie des Parkplatzes durch die Stadt Plauen. Die Unterhaltungspflicht obliegt nach der dreijährigen Entwicklungspflege dem Flurstückseigentümer.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
Teil 3 Kreuzung B 92 Trockentalstraße / Siegener Straße / Dittrichplatz Bau-km 0+559 bis 0+676				
80	0+559 bis 0+676	B 92 Fahrbahn	a) und b) Bundesrepublik Deutschland (BRD), Bundesstraßenverwaltung (BStrV) U: Vogtlandkreis	Ausbau der vorhandenen Kreuzung mit Erhöhung der Fahrstreifenanzahl. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 71,94 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 28,06 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt dem Vogtlandkreis entsprechend und regelt sich nach § 50a Sächsisches Straßengesetz (SächsStrG).
81	Links 0+645	Siegener Straße – Fahrbahn	a) Bundesrepublik Deutschland (BRD) b) Stadt Plauen	Die Anbindung an die B 92 wird im Zuge des Ausbaus der Kreuzung neu gestaltet. Die Siegener Straße wird von der Bundesstraße zur Gemeindestraße abgestuft. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 71,94 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 28,06 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.
82	Rechts 0+642,5	Dittrichplatz Fahrbahn	a) Stadt Plauen b) Stadt Plauen	Die Anbindung an die B 92 wird im Zuge des Ausbaus der Kreuzung neu gestaltet. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 71,94 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 28,06 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
83	0+559 bis 0+676	Gehwege	a) und b) Stadt Plauen	Die Gehwege werden im Zuge des Ausbaus der Kreuzung neu gestaltet. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 71,94 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 28,06 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.
84	0+559 bis 0+676	Lichtzeichenanlage Kreuzung Siegener Straße / Dittrichplatz	a) und b) Bundesrepublik Deutschland (BRD), Bundesstraßenverwaltung (BStrV) U: Vogtlandkreis	Neubau einer Lichtzeichenanlage einschließlich Setzen der Maste, Verlegung von Strom- und Steuerkabeln und Schutzrohren, Einbau von Schächten und Induktionsschleifen Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 71,94 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 28,06 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt dem Vogtlandkreis entsprechend und regelt sich nach § 50a Sächsisches Straßengesetz (SächsStrG).
85	Links 0+569	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1226 / g	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 71,94 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 28,06 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
86	Links 0+569	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1226 / d	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 71,94 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 28,06 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
87	Links 0+586	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1226 / c	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 71,94 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 28,06 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
88	Rechts 0+587	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1222 / f	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 71,94 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 28,06 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
89	Links 0+597	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1226 / m	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 71,94 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 28,06 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
90	Links 0+617	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1224 / l und 1224 / 2	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 71,94 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 28,06 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
91	Rechts 0+617	Anpassung der Grundstückszufahrt Flurstücknummer 1223 / 2	a) und b) Eigentümer des Flurstückes	Anpassung der Grundstückszufahrt an die neue Fahrbahn und den Gehweg. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 71,94 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 28,06 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
		Straßeneigene Entwässerungseinrichtungen Teil 3 Kreuzung B 92 Trockentalstraße / Siegener Straße / Dittrichplatz		
92	0+559 bis 0+676	B 92 Trockentalstraße	a) und b) Bundesrepublik Deutschland (BRD), Bundesstraßenverwaltung (BStrV) U: Stadt Plauen	Erneuerung der Straßenabläufe und Anschlussleitungen Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 71,94 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 28,06 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt gem. § 4 der OD-Vereinbarung der Stadt Plauen.
93	Links 0+645	Siegener Straße	a) Bundesrepublik Deutschland (BRD) b) Stadt Plauen U: Stadt Plauen	Erneuerung der Straßenabläufe und Anschlussleitungen Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 71,94 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 28,06 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.
94	Rechts 0+642	Dittrichplatz	a) und b) Stadt Plauen	Erneuerung der Straßenabläufe und Anschlussleitungen Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 71,94 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 28,06 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt der Stadt Plauen.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
		Ver- und Entsorgungsanlagen Teil 3 Kreuzung B 92 Trockentalstraße / Siegener Straße / Dittrichplatz		
95	0+559 bis 0+676	Leuchten und Kabel für die Straßenbeleuchtung	a) und b) Stadt Plauen	Durch den Ausbau der Kreuzung sind ca. 3 Leuchten sowie Kabel umzuverlegen. Die Kosten für die Änderung der Kreuzung tragen gem. § 12 Abs. 3 Punkt 2 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.11.2018 anteilig die BRD, BStrV und die Stadt Plauen. Die Ermittlung der Kostenanteile erfolgt nach Punkt 8 StraKR vom 25.01.2010. Von der BRD, BStrV sind 71,94 % der Kostenmasse zu übernehmen. Die Stadt Plauen trägt 28,06 % der Kostenmasse. Die Unterhaltung obliegt gem. § 12 der OD-Vereinbarung der Stadt Plauen.
96	0+559 bis 0+676	Anlagen der Stromversorgung	a) und b) Verteilnetz Plauen GmbH	Die vorhandenen Stromkabel sind zu schützen. Ggf. will die Verteilnetz Plauen GmbH den Anlagenbestend teilweise oder vollständig ersetzen. Die Kostentragung erfolgt nach Rahmenvertrag. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
97	0+559 bis 0+676	Gasleitungen	a) und b) Stadtwerke Erdgas Plauen GmbH	Die vorhandenen Gasleitungen im Bereich Bau-km 0+000 bis 0+140 sind zu schützen. Im Bereich 0+140 bis 0+215 beabsichtigen die Stadtwerke Erdgas Plauen GmbH eine Erneuerung der vorhandenen Gasleitungen. Die Kostentragung erfolgt nach Rahmenvertrag. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
98	0+559 bis 0+676	Abwasserleitungen	a) und b) Zweckverband Wasser und Abwasser Vogtland	Die vorhandenen Abwasserleitungen MW DN 300 bis 400 sowie Ei 500/750 und 600/900 sind in Lage und Funktion zu schützen. Der Zweckverband beabsichtigt Baumaßnahmen am Kanalnetz und dem RÜ durchzuführen. Die Kostentragung erfolgt nach Rahmenvertrag. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.

Lfd. Nr.	Bau-km (Strecke oder Achsen-schnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltungs-pflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
99	0+559 bis 0+676	Trinkwasserleitungen	a) und b) Zweckverband Wasser und Abwasser Vogtland	Die vorhandenen Trinkwasserleitungen DN 100 bis 350 einschl. der Hausanschlüsse sind in Lage und Funktion zu schützen. Der Zweckverband beabsichtigt Baumaßnahmen am Rohrnetz durchzuführen. Die Kostentragung erfolgt nach Rahmenvertrag. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
100	0+559 bis 0+676	Fernmeldekabel und -anlagen	a) und b) Telekom Deutschland GmbH	Der vorhandene Kabelbestand ist zu schützen. Ggf. sind einzelne Kabelabschnitte lage- bzw. höhenmäßig umzuverlegen. Die Kosten für die Änderungen trägt nach § 72 Abs. 1, 3 Telekommunikationsgesetz vom 22. Juni 2004 (BGBl. I S. 1190), das zuletzt durch Art. 12 des Gesetzes vom 11.07.2019 (BGBl. I 1066) geändert wurde, die Deutsche Telekom AG. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
101	0+559 bis 0+676	Fernmeldekabel	a) und b) PYUR Tele Columbus Betriebs GmbH	Der vorhandene Erdkabelbestand ist zu schützen. Ggf. sind einzelne Kabelabschnitte lage- bzw. höhenmäßig umzuverlegen. Die Kosten für die Änderungen trägt nach § 72 Abs. 1, 3 Telekommunikationsgesetz vom 22. Juni 2004 (BGBl. I S. 1190), das zuletzt durch Art. 12 des Gesetzes vom 11.07.2019 (BGBl. I 1066) geändert wurde, die Tele Columbus Betriebs GmbH. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.
102	0+559 bis 0+676	Datenkabel und Schutzrohre	a) und b) Stadtwerke Strom Plauen GmbH	Vor oder im Zuge der Baumaßnahme ist die Verlegung von Kabelschutzrohren, Schächten und Kabeln für die schnelle Internetverbindung geplant. Die Kosten für die Neuverlegung trägt nach § 72 Abs. 1, 3 Telekommunikationsgesetz vom 22. Juni 2004 (BGBl. I S. 1190), das zuletzt durch Art. 12 des Gesetzes vom 11.07.2019 (BGBl. I 1066) geändert wurde, die Stadtwerke Strom Plauen GmbH. Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer.

LDC- Anl age

Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV), Niederlassung Plauen Bundesstraße 92 / NK 5538 112 Station 0,836 bis NK 5538 042 Station 0,031
B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße
MaViS-Nr.: 0000 2200

FESTSTELLUNGSENTWURF

- Widmung / Umstufung / Einziehung -

Aufgestellt: 23. Feb. 2021 Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Plauen Frank Weigel Niederlassungsleiter	Plan festgestellt. Landesdirektion Sachsen Chemnitz, den 01. 11. 2022 Unterschrift FREISTAAT SACHSEN LANDESDIREKTION SACHSEN

Inhaltsverzeichnis:

12.1 Beschreibung

12.2 Lageplan der Widmung, Umstufung und Einziehung M 1 : 5000

12.1 Beschreibung:

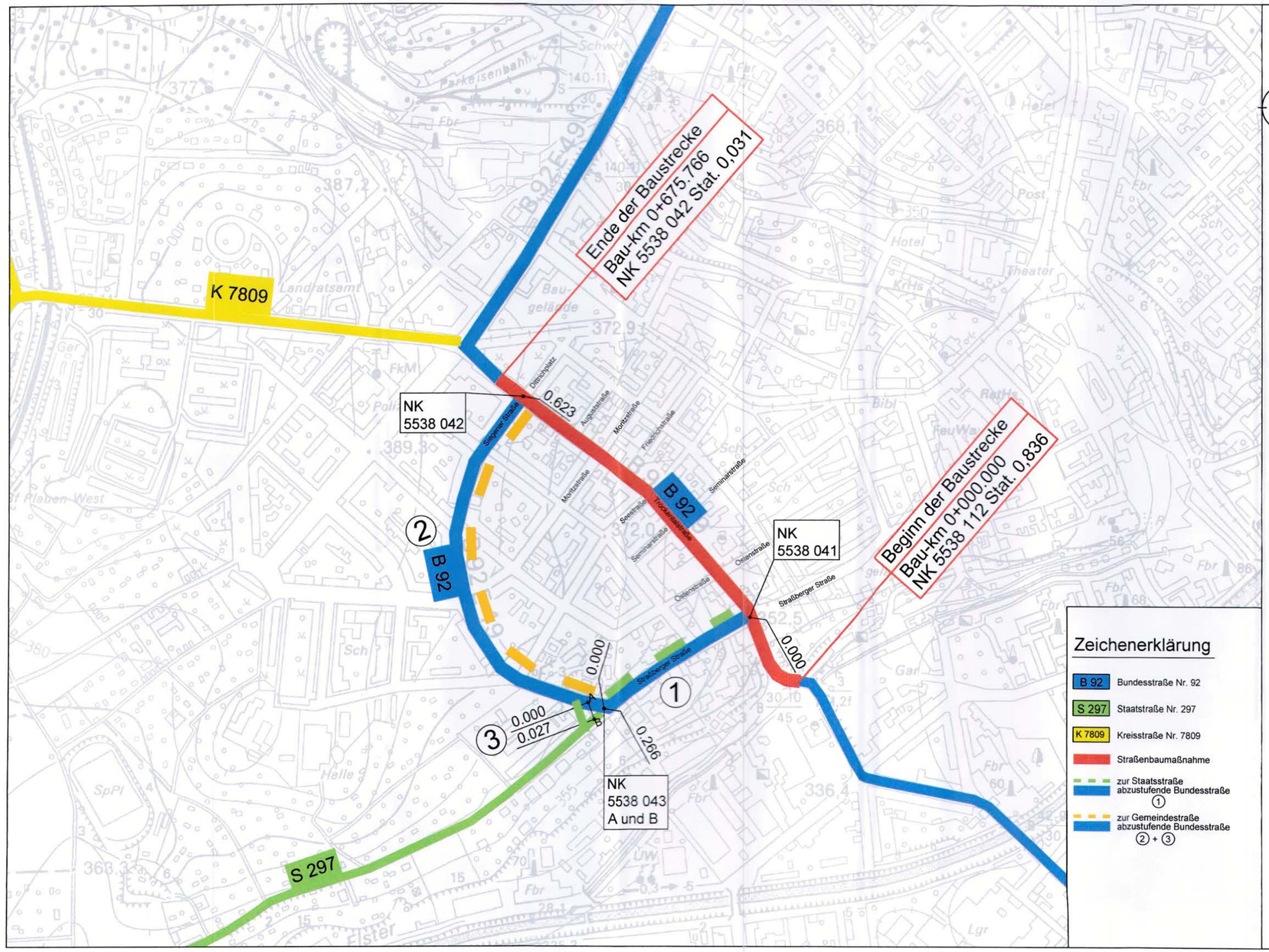
Durch die Ausbaumaßnahme mit der Verlagerung des Bundesstraßenverkehrs in Nord-Süd-Richtung von der Siegener Straße und Straßberger Straße auf die Trockentalstraße ergeben sich folgende Netzveränderungen:

Die Bundesstraße B 92 verläuft von der Böhler Straße bis zum Dittrichplatz nur noch auf der Trockentalstraße (Führung des Verkehrs in beiden Richtungen).

Die Staatsstraße S 297 verläuft neu auf der Straßberger Straße von der Kreuzung Straßberger Straße/Trockentalstraße in Richtung Westen. Im Abschnitt von der Kreuzung Straßberger Straße/Trockentalstraße bis zur Einmündung der Siegener Straße in die Straßberger Straße erfolgt eine Umstufung von der Bundesstraße zur Staatsstraße.

Die Siegener Straße von der Kreuzung Siegener Straße/Trockentalstraße bis zur Einmündung der Siegener Straße in die Straßberger Straße wird zur Gemeindestraße abgestuft.

Die Netzveränderungen und Umstufungen treten mit dem Tag der Verkehrsfreigabe in Kraft.



Zeichenerklärung

- B 92 — Bundesstraße Nr. 92
- S 297 — Staatsstraße Nr. 297
- K 7809 — Kreisstraße Nr. 7809
- Straßenbaumaßnahme
- zur Staatsstraße abzustufende Bundesstraße ①
- zur Gemeindestraße abzustufende Bundesstraße ② + ③

Koordinatensystem RD 83 mit NHN 92 Höhen

Entwurfsbearbeitung:

C:\Users\michel.BAUPLANUNG\Desktop\BPPL_logo_long_rgb.tif

Bereich Tief– und Verkehrsbau
08523 Plauen Bahnhofstraße 61 www.bauplanung-plauen.de
Tel.: 03741/215 148 Fax: 03741/215 145E-Mail: tiefbau@bauplanung-plauen.de

	Datum	Name
bearbeitet:	11.09.2020	Kratz
gezeichnet:	11.09.2020	Michel
geprüft:		

Freistaat Sachsen
Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen
Weststraße 73
08523 Plauen

Fon:+49 3741 1480-0;Fax: +49 3741 1480-110
poststelle.nl-plauen@lasuv.sachsen.de

	Datum	Name
bearbeitet:		
gezeichnet:		
geprüft:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen

Bundesstraße B 92
NK 5538 112 Station 0,836 bis
NK 5538 042 Station 0,031

MaViS-Nr.: 0000 2200

Unterlage / Blatt-Nr.: 12 / 2

Lageplan der Widmung, Umstufung, Einziehung

Maßstab: 1:5 000

B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

Bau-km 0+000 - 0+676

Aufgestellt:

23. Feb. 2021

Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Plauen

Frank Weigel
Niederlassungsleiter

Plan festgestellt.
Landesdirektion Sachsen
Chemnitz, den 01. 11. 2022

Unterschrift

FREISTAAT SACHSEN LANDESDIREKTION SACHSEN

lfd. Nr.	Str.-bez. ALT	Str.-bez. NEU	Anfangspunkt		Endpunkt		Länge in km	Territorial betr. Gem.	bisheriger Baulastträger	neuer Baulastträger	Art der Verfügung
			NK	Station	NK	Station					
1	B 92	S 297	5538041	0,000	5538041 (=5538043)	0,266	0,266	Stadt Plauen	BRD	Stadt Plauen	Abstufung § 2(4) FStrG
2	B 92	Ortsstr. Siegener Straße	5538043	0,000	5538043 (=5538042)	0,623	0,623	Stadt Plauen	BRD	Stadt Plauen	Abstufung § 2(4) FStrG
3	B 92 Ast	S 297	5538043A	0,000	5538043A (=5538043B)	0,027	0,027	Stadt Plauen	BRD	Stadt Plauen	Abstufung § 2(4) FStrG

Träger der Straßenbaulast für die Staatsstraße 297 wird die Stadt Plauen, weil Gemeinden mit mehr als 30.000 Einwohnern Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten sind (§ 44 SächsStrG).

LDC- Anlage

Teil C

Untersuchungen, weitere Pläne, Skizzen

LDC- Anl age

Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV), Niederlassung Plauen Bundesstraße 92 / NK 5538 112 Station 0,836 bis NK 5538 042 Station 0,031
B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße
MaViS-Nr.: 0000 2200

FESTSTELLUNGSENTWURF

- Straßenquerschnitt -

Aufgestellt: 23. Feb. 2021 Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Plauen Frank Weigel Niederlassungsleiter	**Plan festgestellt.** Landesdirektion Sachsen Chemnitz, den 01. 11. 2022 Unterschrift FREISTAAT SACHSEN LANDESDIREKTION SACHSEN

Unterlage 14.1

Ermittlung der Belastungsklassen

Bauvorhaben: B92 – Ausbau in Plauen, Trockentalstraße
von NK 5538112 Stat. 0,836 bis NK 5538 042 Stat. 0,031

Die Dimensionierung des Oberbaus erfolgt gemäß den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012 (RStO 12).
Grundlage der Dimensionierung sind die Daten aus der verkehrsplanerischen Untersuchung von PTV, Stand 16.03.2018 Anlagen 2.4.a und 2.4.b

Folgende Prognosewerte für 2030 liegen vor:

Abschnitt	**DTV_{Mo-So} [Kfz/24h]**	**SV-Anteil [%]**
B92 südlich der Straßberger Straße	21.500	3,6
B92 zwischen Straßberger Straße und Siegener Straße	17.500/16.000	4,3
B92 zwischen Siegener Straße und Dittrichplatz	17.000	4,5
Straßberger Straße westlich der B92	7.000	1,9
Straßberger Straße östlich der B92	3.500	2,2
Siegener Straße westlich der B 92	2.500	4,8
Dittrichplatz östlich der B 92	500	1,4
Ostenstraße östlich der B92	1.500	2,1
Seminarstraße, Moritzstraße	500	3,3
Ostenstraße westlich der B92, Seestraße, Friedrichstraße	500	5,3

Ermittlung der bemessungsrelevanten Beanspruchung B gemäß RStO 01, Methode 1.2 und der Belastungsklasse mit dem Programm CARD-1:

Berechnung siehe Anlage 14.1.1. bis 14.1.8

Ergebnisse:

B 92 im gesamten Ausbauabschnitt als Belastungsklasse 10

Straßberger Straße westlich der B 92 als Belastungsklasse 1,8

Straßberger Straße östlich der B 92 als Belastungsklasse 1,0

Siegener Straße als Belastungsklasse 1,0

Dittrichplatz rechnerisch als Belastungsklasse 0,3, konstruktiv als Belastungsklasse 1,0

Moritzstraße, Seestraße, Seminarstraße, Ostenstraße, Friedrichstraße, Auguststraße und Straße am Mühlgraben rechnerisch als Belastungsklasse 0,3, konstuktiv als Belastungsklasse 1,0
Begründung: Nutzung teilweise als Umleitungsstrecken

Belastungsklasse 10 – B 92 Trockentalstraße

Ermittlung der Mindestdicke des frostsicheren Oberbaues (Kriterium Frostsicherheit):

Untergrund: Frostempfindlichkeitsklasse F3	
Ausgangswert frostsicherer Straßenaufbau F3-Boden	
nach Tabelle 6, Zeile 2	65 cm
A Frosteinwirkungszone III	+ 15 cm
B Klima	0 cm
C Wasserverhältnisse: günstig gemäß ZTVE - StB	0 cm
D Lage der Gradiente in Ortslage	0 cm
E Entwässerungseinrichtungen: geschl. Entwässerung	- 5 cm
Mindestdicke frostsicherer Straßenaufbau:	**75 cm**

gewählter Aufbau nach RStO 2012, Tafel 1, Zeile 1 für den grundhaften Ausbau:
Belastungsklasse 10

Asphaltdeckschicht	4 cm
Asphaltbinderschicht	8 cm
Asphalttragschicht	14 cm
Frostschutzschicht	49 cm
frostsicherer Aufbau:	75 cm

Besondere Beanspruchungen:

- spurfahrender und langsamer Verkehr
- Kreuzung mit LSA

Belastungsklasse 1,8- Straßberger Straße west

Ermittlung der Mindestdicke des frostsicheren Oberbaues (Kriterium Frostsicherheit):

Untergrund: Frostempfindlichkeitsklasse F3	
Ausgangswert frostsicherer Straßenaufbau F3-Boden	
nach Tabelle 6, Zeile 2	60 cm
A Frosteinwirkungszone III	+ 15 cm
B Klima	0 cm
C Wasserverhältnisse: günstig gemäß ZTVE - StB	0 cm
D Lage der Gradiente in Ortslage	0 cm
E Entwässerungseinrichtungen: geschl. Entwässerung	- 5 cm

Mindestdicke frostsicherer Straßenaufbau: **70 cm**

gewählter Aufbau nach RStO 2012, Tafel 1, Zeile 1 für den grundhaften Ausbau :
Belastungsklasse 1,8

Asphaltdeckschicht	4 cm
Asphalttragschicht	16 cm
Frostschutzschicht	55 cm
frostsicherer Aufbau:	75 cm

Besondere Beanspruchungen:

- spurfahrender und langsamer Verkehr
- Kreuzung mit LSA

Belastungsklasse 1,0 – Straßberger Straße ost, Siegener Straße sowie sonstige Gemeindestraßen

Ermittlung der Mindestdicke des frostsicheren Oberbaues (Kriterium Frostsicherheit):

Untergrund: Frostempfindlichkeitsklasse F3	
Ausgangswert frostsicherer Straßenaufbau F3-Boden	
nach Tabelle 6, Zeile 2	60 cm
A Frosteinwirkungszone III	+ 15 cm
B Klima	0 cm
C Wasserverhältnisse: günstig gemäß ZTVE - StB	0 cm
D Lage der Gradiente in Ortslage	0 cm
E Entwässerungseinrichtungen: geschl. Entwässerung	- 5 cm
Mindestdicke frostsicherer Straßenaufbau:	**70 cm**

gewählter Aufbau n. RStO 2012, Tafel 1, Zeile 1 für den grundhaften Ausbau :
Belastungsklasse 1,0

gewählter Aufbau nach RStO 2001, Tafel 1, Zeile 1 für den grundhaften Ausbau :
Belastungsklasse 1,0

Asphaltdeckschicht	4 cm
Asphalttragschicht	14 cm
Frostschutzschicht	52 cm
frostsicherer Aufbau:	70 cm

IB&T GmbH
An´n Slagboom 51
D-22848 Norderstedt

Ermittlung der Belastungsklasse

Achse:	700	V1 Mittelachse			
Vorgang:	Teil1	Abschnitt bis Straßberger Straße			
Anfangsstation:	0,000	Endstation:	160,000	Datum:	17.07.18

Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren aus DTV (SV)

Prognosejahr:	2030	$DTV^{(SV)}$:	774,00 [Fz/24h]
Betrachtungszeitraum:	2020 - 2049	Nutzungsjahre:	30

Verkehrsdaten der Straße

$DTV^{(SV)}$ = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs:	707,70 [Fz/24h]
$DTV^{(SV)}$ bezieht sich auf beide Fahrtrichtungen:	Ja
Zunahme des Schwerverkehrs im ersten Jahr des Betrachtungszeitraums:	Nein
Straßenkategorie:	Kommunale Straße mit SV-Anteil > 3% bis <= 6%
f_z = mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs:	1,16
f_A = Achszahlfaktor:	4,00
q_{Bm} = Lastkollektivquotient:	0,25
p = mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs:	0,01

Geometrie der Straße

Zahl der Fahrstreifen:	2		f_1 = Fahrstreifenfaktor:	0,50
Fahrstreifenbreite:	3,25 bis <3,75	[m]	f_2 = Fahrstreifenbreitenfaktor:	1,10
Höchstlängsneigung:	6 bis <7	[%]	f_3 = Steigungsfaktor:	1,14

Auswertung

Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B** der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des **Betrachtungszeitraums:**	5,63
Erforderliche Belastungsklasse der Nutzungsjahre:	Bk10
Summe Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B** der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des **Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):**	5,63
Erforderliche Belastungsklasse des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):	**Bk10**

Berechnung gem. der RStO 12 der FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

IB&T GmbH
An´n Slagboom 51
D-22848 Norderstedt

Ermittlung der Belastungsklasse

Achse:	700	V1 Mittelachse			
Vorgang:	Teil2	B 92 von Straßberger bis Seestraße			
Anfangsstation:	160,000	Endstation:	400,000	Datum:	17.07.18

Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren aus DTV (SV)

Prognosejahr:	2030	$DTV^{(SV)}$:	752,50 [Fz/24h]
Betrachtungszeitraum:	2020 - 2049	Nutzungsjahre:	30

Verkehrsdaten der Straße

$DTV^{(SV)}$ = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs:	688,04 [Fz/24h]
$DTV^{(SV)}$ bezieht sich auf beide Fahrtrichtungen:	Ja
Zunahme des Schwerverkehrs im ersten Jahr des Betrachtungszeitraums:	Nein
Straßenkategorie:	Kommunale Straße mit SV-Anteil > 3% bis <= 6%
f_z = mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs:	1,16
f_A = Achszahlfaktor:	4,00
q_{Bm} = Lastkollektivquotient:	0,25
p = mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs:	0,01

Geometrie der Straße

Zahl der Fahrstreifen:	2		f_1 = Fahrstreifenfaktor:	0,50
Fahrstreifenbreite:	3,25 bis <3,75	[m]	f_2 = Fahrstreifenbreitenfaktor:	1,10
Höchstlängsneigung:	7 bis <8	[%]	f_3 = Steigungsfaktor:	1,20

Auswertung

Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B** der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des **Betrachtungszeitraums:**	5,77
Erforderliche Belastungsklasse der Nutzungsjahre:	Bk10
Summe Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B** der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des **Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):**	5,77

Erforderliche Belastungsklasse des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre): Bk10

Berechnung gem. der RStO 12 der FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

IB&T GmbH
An´n Slagboom 51
D-22848 Norderstedt

Ermittlung der Belastungsklasse

Achse:	700	V1 Mittelachse			
Vorgang:	Teil3	B 92 Seestraße bis Dittrichplatz			
Anfangsstation:	400,000	Endstation:	675,766	Datum:	17.07.18

Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren aus DTV (SV)

Prognosejahr:	2030	$DTV^{(SV)}$:	765,00 [Fz/24h]
Betrachtungszeitraum:	2020 - 2049	Nutzungsjahre:	30

Verkehrsdaten der Straße

$DTV^{(SV)}$ = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs:	699,47 [Fz/24h]
$DTV^{(SV)}$ bezieht sich auf beide Fahrtrichtungen:	Ja
Zunahme des Schwerverkehrs im ersten Jahr des Betrachtungszeitraums:	Nein
Straßenkategorie:	Kommunale Straße mit SV-Anteil > 3% bis <= 6%
f_z = mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs:	1,16
f_A = Achszahlfaktor:	4,00
q_{Bm} = Lastkollektivquotient:	0,25
p = mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs:	0,01

Geometrie der Straße

Zahl der Fahrstreifen:	2		f_1 = Fahrstreifenfaktor:	0,50
Fahrstreifenbreite:	3,25 bis <3,75	[m]	f_2 = Fahrstreifenbreitenfaktor:	1,10
Höchstlängsneigung:	5 bis <6	[%]	f_3 = Steigungsfaktor:	1,09

Auswertung

Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B** der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des **Betrachtungszeitraums:**	5,32
Erforderliche Belastungsklasse der Nutzungsjahre:	Bk10
Summe Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B** der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des **Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):**	5,32

Erforderliche Belastungsklasse des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre): Bk10

Berechnung gem. der RStO 12 der FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

IB&T GmbH
An´n Slagboom 51
D-22848 Norderstedt

Ermittlung der Belastungsklasse

Achse:	798	Mittelachse Straßberger Straße			
Vorgang:	1	Straßberger Straße west			
Anfangsstation:	0,000	Endstation:	47,000	Datum:	17.07.18

Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren aus DTV (SV)

Prognosejahr:	2030	$DTV^{(SV)}$:	133,00 [Fz/24h]
Betrachtungszeitraum:	2020 - 2049	Nutzungsjahre:	30

Verkehrsdaten der Straße

$DTV^{(SV)}$ = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs:	121,61 [Fz/24h]
$DTV^{(SV)}$ bezieht sich auf beide Fahrtrichtungen:	Ja
Zunahme des Schwerverkehrs im ersten Jahr des Betrachtungszeitraums:	Nein
Straßenkategorie:	Kommunale Straße mit SV-Anteil > 3% bis <= 6%
f_z = mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs:	1,16
f_A = Achszahlfaktor:	4,00
q_{Bm} = Lastkollektivquotient:	0,25
p = mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs:	0,01

Geometrie der Straße

Zahl der Fahrstreifen:	2		f_1 = Fahrstreifenfaktor:	0,50
Fahrstreifenbreite:	3,25 bis <3,75	[m]	f_2 = Fahrstreifenbreitenfaktor:	1,10
Höchstlängsneigung:	8 bis <9	[%]	f_3 = Steigungsfaktor:	1,27

Auswertung

Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B** der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des **Betrachtungszeitraums:**	1,08
Erforderliche Belastungsklasse der Nutzungsjahre:	Bk1,8
Summe Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B** der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des **Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):**	1,08
Erforderliche Belastungsklasse des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):	**Bk1,8**

Berechnung gem. der RStO 12 der FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

IB&T GmbH
An´n Slagboom 51
D-22848 Norderstedt

Ermittlung der Belastungsklasse

Achse:	798	Mittelachse Straßberger Straße			
Vorgang:	2	Straßberger Straße östlich			
Anfangsstation:	62,000	Endstation:	127,577	Datum:	17.07.18

Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren aus DTV (SV)

Prognosejahr:	2030	$DTV^{(SV)}$:	77,00 [Fz/24h]
Betrachtungszeitraum:	2020 - 2049	Nutzungsjahre:	30

Verkehrsdaten der Straße

$DTV^{(SV)}$ = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs:	70,40	[Fz/24h]
$DTV^{(SV)}$ bezieht sich auf beide Fahrtrichtungen:	Ja	
Zunahme des Schwerverkehrs im ersten Jahr des Betrachtungszeitraums:	Nein	
Straßenkategorie:	Kommunale Straße mit SV-Anteil > 3% bis <= 6%	
f_z = mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs:	1,16	
f_A = Achszahlfaktor:	4,00	
q_{Bm} = Lastkollektivquotient:	0,25	
p = mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs:	0,01	

Geometrie der Straße

Zahl der Fahrstreifen:	2		f_1 = Fahrstreifenfaktor:	0,50
Fahrstreifenbreite:	3,25 bis <3,75	[m]	f_2 = Fahrstreifenbreitenfaktor:	1,10
Höchstlängsneigung:	6 bis <7	[%]	f_3 = Steigungsfaktor:	1,14

Auswertung

Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B** der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des **Betrachtungszeitraums:**	0,56
Erforderliche Belastungsklasse der Nutzungsjahre:	Bk1,0
Summe Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B** der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des **Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):**	0,56
Erforderliche Belastungsklasse des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):	**Bk1,0**

Berechnung gem. der RStO 12 der FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

IB&T GmbH
An´n Slagboom 51
D-22848 Norderstedt

Ermittlung der Belastungsklasse

Achse:	790	Mittelachse Siegener Straße			
Vorgang:	01	Siegener Straße westlich			
Anfangsstation:	0,000	Endstation:	37,683	Datum:	17.07.18

Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren aus DTV (SV)

Prognosejahr:	2030	$DTV^{(SV)}$:	120,00 [Fz/24h]
Betrachtungszeitraum:	2020 - 2049	Nutzungsjahre:	30

Verkehrsdaten der Straße

$DTV^{(SV)}$ = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs:	109,72 [Fz/24h]
$DTV^{(SV)}$ bezieht sich auf beide Fahrtrichtungen:	Ja
Zunahme des Schwerverkehrs im ersten Jahr des Betrachtungszeitraums:	Nein
Straßenkategorie:	Kommunale Straße mit SV-Anteil > 3% bis <= 6%
f_z = mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs:	1,16
f_A = Achszahlfaktor:	4,00
q_{Bm} = Lastkollektivquotient:	0,25
p = mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs:	0,01

Geometrie der Straße

Zahl der Fahrstreifen:	2		f_1 = Fahrstreifenfaktor:	0,50
Fahrstreifenbreite:	3,25 bis <3,75	[m]	f_2 = Fahrstreifenbreitenfaktor:	1,10
Höchstlängsneigung:	2 bis <4	[%]	f_3 = Steigungsfaktor:	1,02

Auswertung

Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B** der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des **Betrachtungszeitraums:**	0,78
Erforderliche Belastungsklasse der Nutzungsjahre:	Bk1,0
Summe Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B** der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des **Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):**	0,78
Erforderliche Belastungsklasse des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):	**Bk1,0**

Berechnung gem. der RStO 12 der FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

IB&T GmbH
An´n Slagboom 51
D-22848 Norderstedt

Ermittlung der Belastungsklasse

Achse:	790	Mittelachse Siegener Straße			
Vorgang:	2	Dittrichplatz			
Anfangsstation:	0,000	Endstation:	30,000	Datum:	17.07.18

Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren aus DTV (SV)

Prognosejahr:	2030	$DTV^{(SV)}$:	7,00 [Fz/24h]
Betrachtungszeitraum:	2020 - 2049	Nutzungsjahre:	30

Verkehrsdaten der Straße

$DTV^{(SV)}$ = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs:	6,40	[Fz/24h]
$DTV^{(SV)}$ bezieht sich auf beide Fahrtrichtungen:	Ja	
Zunahme des Schwerverkehrs im ersten Jahr des Betrachtungszeitraums:	Nein	
Straßenkategorie:	Kommunale Straße mit SV-Anteil <= 3%	
f_z = mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs:	1,16	
f_A = Achszahlfaktor:	3,30	
q_{Bm} = Lastkollektivquotient:	0,23	
p = mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs:	0,01	

Geometrie der Straße

Zahl der Fahrstreifen:	2		f_1 = Fahrstreifenfaktor:	0,50
Fahrstreifenbreite:	3,25 bis <3,75	[m]	f_2 = Fahrstreifenbreitenfaktor:	1,10
Höchstlängsneigung:	2 bis <4	[%]	f_3 = Steigungsfaktor:	1,02

Auswertung

Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B** der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des **Betrachtungszeitraums:**	0,03
Erforderliche Belastungsklasse der Nutzungsjahre:	Bk0,3
Summe Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B** der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des **Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):**	0,03
Erforderliche Belastungsklasse des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):	**Bk0,3**

Berechnung gem. der RStO 12 der FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

IB&T GmbH
An´n Slagboom 51
D-22848 Norderstedt

Ermittlung der Belastungsklasse

Achse:	797	Mittelachse Ostenstraße			
Vorgang:	Ostenstraße	Ostenstraße			
Anfangsstation:	0,000	Endstation:	47,114	Datum:	17.07.18

Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren aus DTV (SV)

Prognosejahr:	2030	$DTV^{(SV)}$:	31,50 [Fz/24h]
Betrachtungszeitraum:	2020 - 2049	Nutzungsjahre:	30

Verkehrsdaten der Straße

$DTV^{(SV)}$ = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs:	28,80 [Fz/24h]
$DTV^{(SV)}$ bezieht sich auf beide Fahrtrichtungen:	Ja
Zunahme des Schwerverkehrs im ersten Jahr des Betrachtungszeitraums:	Nein
Straßenkategorie:	Kommunale Straße mit SV-Anteil <= 3%
f_z = mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs:	1,16
f_A = Achszahlfaktor:	3,30
q_{Bm} = Lastkollektivquotient:	0,23
p = mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs:	0,01

Geometrie der Straße

Zahl der Fahrstreifen:	2		f_1 = Fahrstreifenfaktor:	0,50
Fahrstreifenbreite:	2,75 bis <3,25	[m]	f_2 = Fahrstreifenbreitenfaktor:	1,40
Höchstlängsneigung:	6 bis <7	[%]	f_3 = Steigungsfaktor:	1,14

Auswertung

Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B** der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des **Betrachtungszeitraums:**	0,22
Erforderliche Belastungsklasse der Nutzungsjahre:	Bk0,3
Summe Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B** der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des **Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):**	0,22
Erforderliche Belastungsklasse des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):	**Bk0,3**

Berechnung gem. der RStO 12 der FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

IB&T GmbH
An´n Slagboom 51
D-22848 Norderstedt

Ermittlung der Belastungsklasse

Achse:	793	Mittelachse Moritzstraße			
Vorgang:	1	Moritzstraße usw.			
Anfangsstation:	0,000	Endstation:	50,891	Datum:	17.07.18

Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren aus DTV (SV)

Prognosejahr:	2030	$DTV^{(SV)}$:	26,50 [Fz/24h]
Betrachtungszeitraum:	2020 - 2049	Nutzungsjahre:	30

Verkehrsdaten der Straße

$DTV^{(SV)}$ = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs:	24,23	[Fz/24h]
$DTV^{(SV)}$ bezieht sich auf beide Fahrtrichtungen:	Ja	
Zunahme des Schwerverkehrs im ersten Jahr des Betrachtungszeitraums:	Nein	
Straßenkategorie:	Kommunale Straße mit SV-Anteil > 3% bis <= 6%	
f_z = mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs:	1,16	
f_A = Achszahlfaktor:	4,00	
q_{Bm} = Lastkollektivquotient:	0,25	
p = mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs:	0,01	

Geometrie der Straße

Zahl der Fahrstreifen:	2		f_1 = Fahrstreifenfaktor:	0,50
Fahrstreifenbreite:	3,25 bis <3,75	[m]	f_2 = Fahrstreifenbreitenfaktor:	1,10
Höchstlängsneigung:	4 bis <5	[%]	f_3 = Steigungsfaktor:	1,05

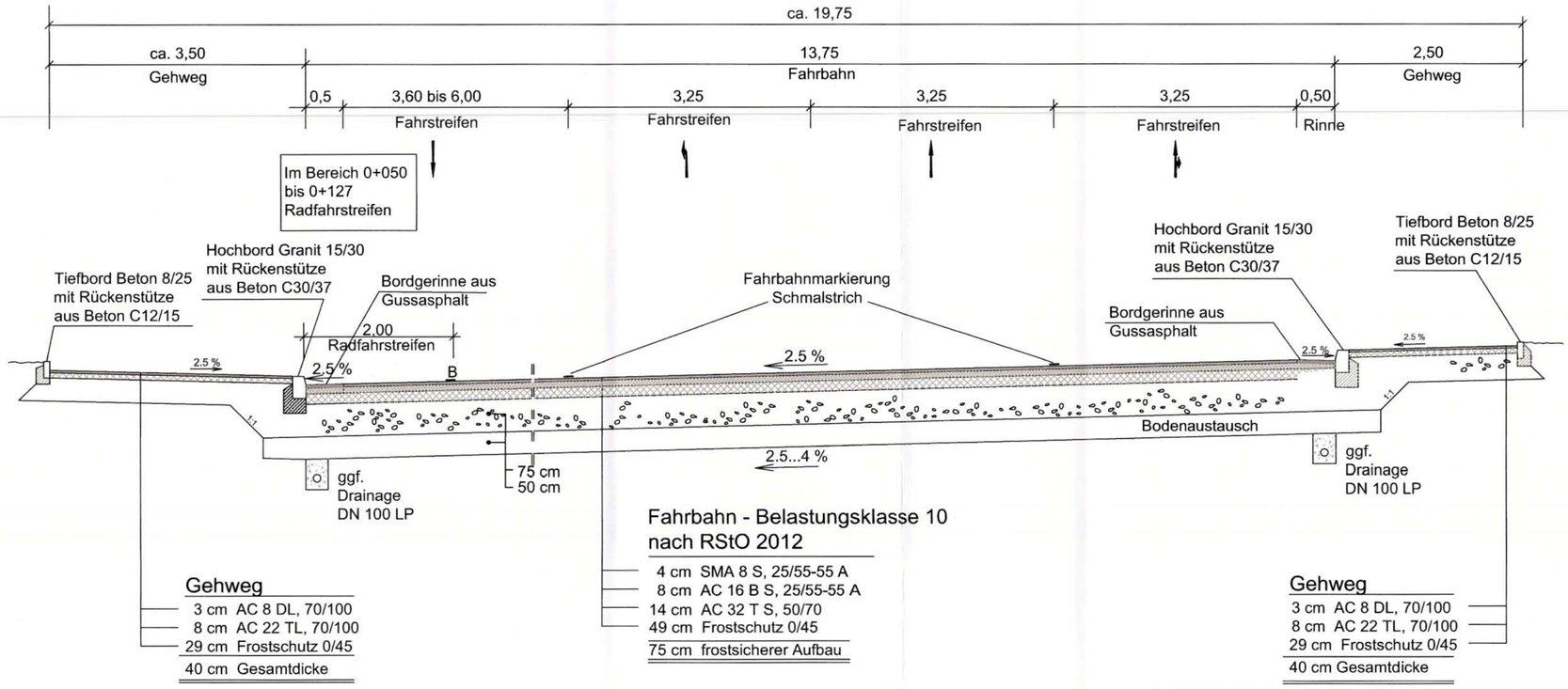
Auswertung

Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B** der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des **Betrachtungszeitraums:**	0,18
Erforderliche Belastungsklasse der Nutzungsjahre:	Bk0,3
Summe Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B** der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des **Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):**	0,18

Erforderliche Belastungsklasse des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre): Bk0,3

Berechnung gem. der RStO 12 der FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Regelquerschnitt B 92
Vorzugsvariante
Abschnitt Bau-km 0,000 bis 0+150



Gehweg
- 3 cm AC 8 DL, 70/100
- 8 cm AC 22 TL, 70/100
- 29 cm Frostschutz 0/45
- 40 cm Gesamtdicke

Fahrbahn - Belastungsklasse 10 nach RStO 2012
- 4 cm SMA 8 S, 25/55-55 A
- 8 cm AC 16 B S, 25/55-55 A
- 14 cm AC 32 T S, 50/70
- 49 cm Frostschutz 0/45
- 75 cm frostsicherer Aufbau

Gehweg
- 3 cm AC 8 DL, 70/100
- 8 cm AC 22 TL, 70/100
- 29 cm Frostschutz 0/45
- 40 cm Gesamtdicke

zusätzliche Maßnahmen bei Auffüllungen:
ca. 50 cm Bodenaustausch
Gesamtdicke des Straßenaufbaus ca. 125 cm

Koordinatensystem RD 83 mit NHN 92 Höhen

Entwurfsbearbeitung:

bp bauplanung plauen gmbh
ingenieure und architekten

Bereich Tief- und Verkehrsbau
08523 Plauen Bahnhofstraße 61 www.bauplanung-plauen.de
Tel.: 03741/215 148 Fax: 03741/215 145E-Mail: tiefbau@bauplanung-plauen.de

	Datum	Name
bearbeitet:	11.09.2020	Kratz
gezeichnet:	11.09.2020	Michel
geprüft:		

Freistaat Sachsen
Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen
Weststraße 73
08523 Plauen

Fon:+49 3741 1480-0;Fax: +49 3741 1480-110
poststelle.nl-plauen@lasuv.sachsen.de

	Datum	Name
bearbeitet:		
gezeichnet:		
geprüft:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen

Bundesstraße B 92
NK 5538 112 Station 0,836 bis
NK 5538 042 Station 0,031

MaViS-Nr.: 0000 2200

Unterlage / Blatt-Nr.: 14 / 2

Straßenquerschnitt B 92
zwischen Mühlgraben u. Straßberger Straße

Maßstab: 1 : 50

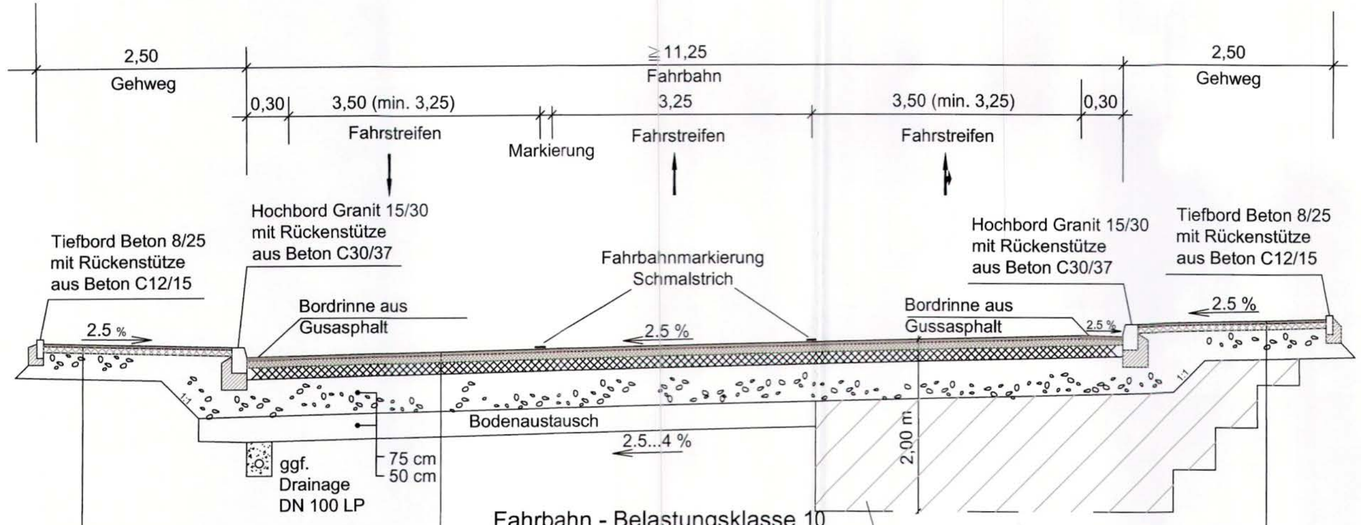
B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

Bau-km 0+000 - 0+676

Aufgestellt:
23. Feb. 2021
Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Plauen
Frank Weigel
Niederlassungsleiter

Plan festgestellt.
Landesdirektion Sachsen
Chemnitz, den 01. 11. 2022
Unterschrift
FREISTAAT SACHSEN LANDESDIREKTION SACHSEN

Regelquerschnitt B 92
Vorzugsvariante
Abschnitt von Bau-km 0+150 bis 0+300



Gehweg

3 cm	AC 8 DL, 70/100
8 cm	AC 22 TL, 70/100
29 cm	Frostschutz 0/45
40 cm	Gesamtdicke

Fahrbahn - Belastungsklasse 10 nach RStO 2012

4 cm	SMA 8 S, 25/55-55 A
8 cm	AC 16 B S, 25/55-55 A
14 cm	AC 32 T S, 50/70
49 cm	Frostschutz 0/45
75 cm	Gesamtdicke

zusätzliche Maßnahmen bei Auffüllungen:
ca. 50 cm Bodenaustausch
Gesamtdicke des Straßenaufbaus ca. 125 cm

Gehweg

3 cm	AC 8 DL, 70/100
8 cm	AC 22 TL, 70/100
29 cm	Frostschutz 0/45
40 cm	Gesamtdicke

Verbreiterung im Bereich verfüllter abgebrochener Gebäude:
- Aushub (Bodenaustausch) bis 2 m Tiefe
- Einbau von verdichtungsfähigem Material lagenweise bis OK Planum

Koordinatensystem RD 83 mit NHN 92 Höhen

Entwurfsbearbeitung:
bp bauplanung plauen gmbh
ingenieure und architekten
Bereich Tief- und Verkehrsbau
08523 Plauen Bahnhofstraße 61 www.bauplanung-plauen.de
Tel.: 03741/215 148 Fax: 03741/215 145E-Mail: tiefbau@bauplanung-plauen.de

	Datum	Name
bearbeitet:	11.09.2020	Kratz
gezeichnet:	11.09.2020	Michel
geprüft:		

Freistaat Sachsen
Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen
Weststraße 73
08523 Plauen
Fon:+49 3741 1480-0;Fax: +49 3741 1480-110
poststelle.nl-plauen@lasuv.sachsen.de

	Datum	Name
bearbeitet:		
gezeichnet:		
geprüft:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen

Bundesstraße B 92
NK 5538 112 Station 0,836 bis
NK 5538 042 Station 0,031

MaViS-Nr.: 0000 2200

Unterlage / Blatt-Nr.: 14 / 3

Straßenquerschnitt B 92
zwischen Straßberger u. Seminarstraße

Maßstab: 1 : 50

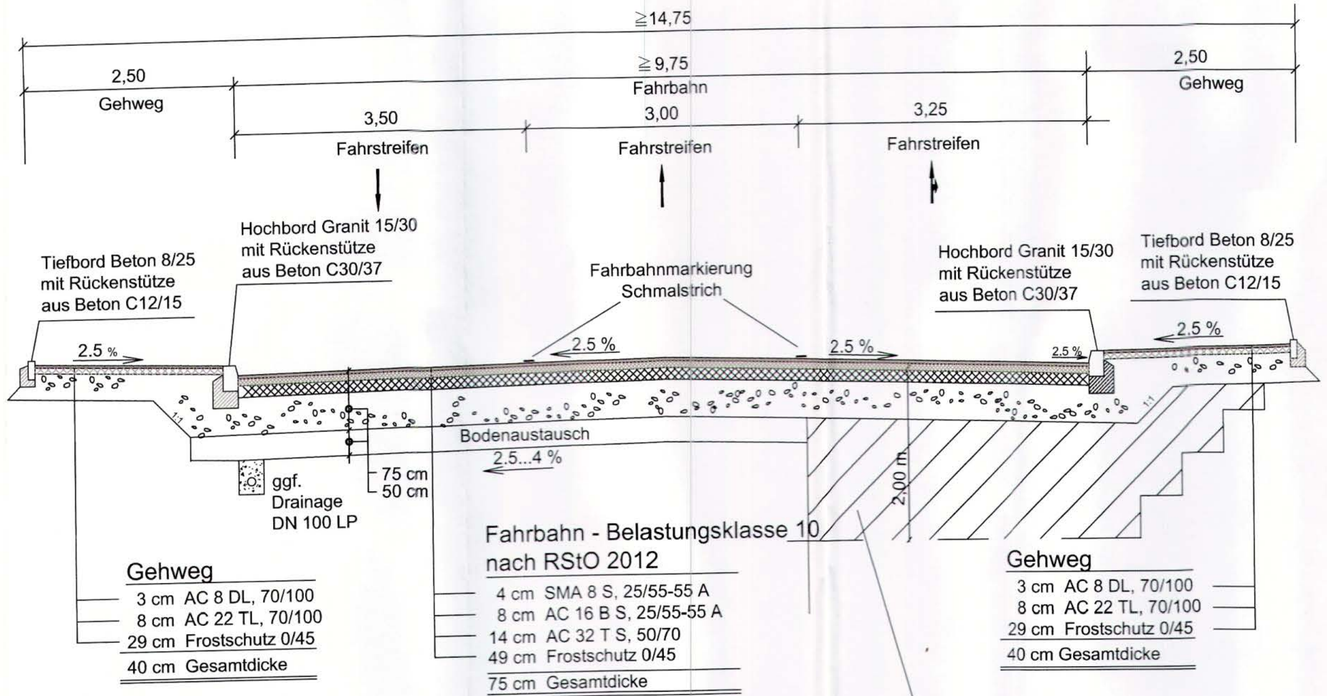
B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

Bau-km 0+000 - 0+676

Aufgestellt:
23. Feb. 2021
Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Plauen
Frank Weigel
Niederlassungsleiter

Plan festgestellt.
Landesdirektion Sachsen
Chemnitz, den 01.11.2022
Unterschrift

Regelquerschnitt B 92
Vorzugsvariante
Abschnitt von Bau-km 0+300 bis 0+676



Gehweg
- 3 cm AC 8 DL, 70/100
- 8 cm AC 22 TL, 70/100
- 29 cm Frostschutz 0/45

40 cm Gesamtdicke

Fahrbahn - Belastungsklasse 10 nach RStO 2012
- 4 cm SMA 8 S, 25/55-55 A
- 8 cm AC 16 B S, 25/55-55 A
- 14 cm AC 32 T S, 50/70
- 49 cm Frostschutz 0/45

75 cm Gesamtdicke

Gehweg
- 3 cm AC 8 DL, 70/100
- 8 cm AC 22 TL, 70/100
- 29 cm Frostschutz 0/45

40 cm Gesamtdicke

zusätzliche Maßnahmen bei Auffüllungen:
ca. 50 cm Bodenaustausch,
Gesamtdicke des Straßenaufbaus ca.125 cm

Verbreiterung im Bereich verfüllter abgebrochener Gebäude:
- Aushub (Bodenaustausch) bis 2 m Tiefe
- Einbau von verdichtungsfähigem Material lagenweise bis OK Planum

Koordinatensystem RD 83 mit NHN 92 Höhen

Entwurfsbearbeitung:
bp bauplanung plauen gmbh
Ingenieure und Architekten
Bereich Tief- und Verkehrsbau
08523 Plauen Bahnhofstraße 61 www.bauplanung-plauen.de
Tel.: 03741/215 148 Fax: 03741/215 145E-Mail: tiefbau@bauplanung-plauen.de

	Datum	Name
bearbeitet:	11.09.2020	Kratz
gezeichnet:	11.09.2020	Michel
geprüft:		WG

Freistaat Sachsen
Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen
Weststraße 73
08523 Plauen

Fon:+49 3741 1480-0;Fax: +49 3741 1480-110
poststelle.nl-plauen@lasuv.sachsen.de

	Datum	Name
bearbeitet:		
gezeichnet:		
geprüft:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
Niederlassung Plauen

Bundesstraße B 92
NK 5538 112 Station 0,836 bis
NK 5538 042 Station 0,031

MaViS-Nr.: 0000 2200

Unterlage / Blatt-Nr.: 14 / 4

Straßenquerschnitt B 92

Seminarstraße u. Siegener Straße

Maßstab: 1 : 50

B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

Bau-km 0+000 - 0+676

Aufgestellt:
23. Feb. 2021
Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Plauen
Frank Weigel
Niederlassungsleiter

Plan festgestellt.
Landesdirektion Sachsen
Chemnitz, den 01.11.2022
Unterschrift

LDC- Anl age

Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV), Niederlassung Plauen Bundesstraße 92 / NK 5538 112 Station 0,836 bis NK 5538 042 Station 0,031
B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße
MaViS-Nr.: 0000 2200

FESTSTELLUNGSENTWURF

- Sonstige Pläne -

Aufgestellt: 23. Feb. 2021 Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Plauen Frank Weigel Niederlassungsleiter	**Plan festgestellt.** Landesdirektion Sachsen Chemnitz, den 01. 11. 2022 Unterschrift FREISTAAT SACHSEN LANDESDIREKTION SACHSEN

Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV), Niederlassung Plauen Bundesstraße 92 / NK 5538 112 Station 0,836 bis NK 5538 042 Station 0,031
B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße
MaViS-Nr.: 0000 2200

FESTSTELLUNGSENTWURF

- Verkehrsplanerische Untersuchung -

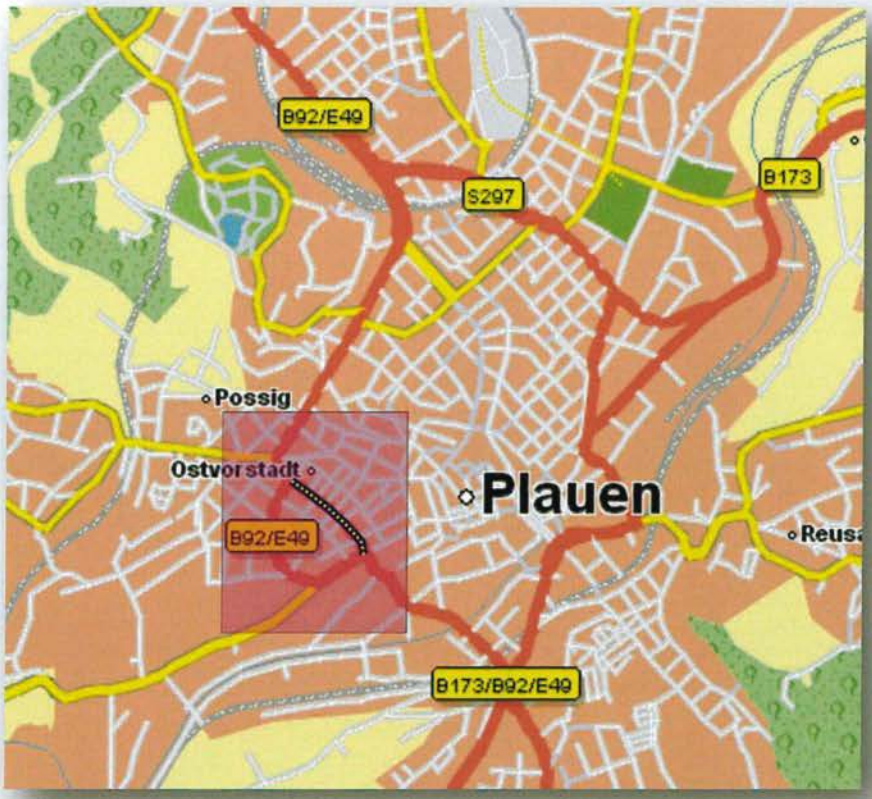
Aufgestellt: 23. Feb. 2021 Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Plauen Frank Weigel Niederlassungsleiter	**Plan festgestellt.** Landesdirektion Sachsen Chemnitz, den 01. 11. 2022 Unterschrift FREISTAAT SACHSEN LANDESDIREKTION SACHSEN

PTV GROUP
the mind of movement

BERICHT

B92
Ausbau in Plauen, Trockentalstraße
- Prognose 2030 -

Verkehrsplanerische Untersuchung



Dresden, 16. März 2018

Plan festgestellt.
Landesdirektion Sachsen
Chemnitz, den 01. 11. 2022
Unterschrift

FREISTAAT SACHSEN
LANDESDIREKTION SACHSEN

PTV GROUP
the mind of movement

BERICHT

B92
Ausbau in Plauen, Trockentalstraße
- Prognose 2030 -

Verkehrsplanerische Untersuchung

Auftraggeber:

Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Niederlassung Plauen
Referat 21 | Planung
Postfach 40 01 40
08501 Plauen

Auftragnehmer:

PTV
Transport Consult GmbH
Cunnersdorfer Str. 25
01189 Dresden

Dresden, 16. März 2018

Dokumentinformationen

Kurztitel:	B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße
Auftraggeber:	Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Plauen
Auftragnehmer:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Dipl.-Ing. J. Grösel
Erstellungsdatum:	16.03.2018

© 2018 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

Inhalt

1 Aufgabenstellung 6

2 Ermittlung der bestehenden Verkehrsverhältnisse 7

3 Verkehrsprognose für den Zeithorizont 2030 10

3.1 Untersuchungs- und Planungsgebiet 10

3.2 Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose 10

3.3 Methodik 12

3.4 Bevölkerungsentwicklung 13

3.5 Aufbereitung des Netz- und Nachfragemodells 17

3.6 Abweichungen von bestehenden Prognosen 17

3.7 Prognose 2030 - Nullfall 19

3.8 Prognose 2030 - Planfall 20

4 Datenbereitstellungen 21

4.1 Verkehrsbelastungen für verkehrstechnische Untersuchungen 22

4.2 Verkehrsbelastungen für die Festlegung der Belastungsklassen 22

4.3 Verkehrsbelastungen für die schallschutztechnischen und lufthygienischen Berechnungen 23

5 Anlagenverzeichnis 24

© 2018 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zählstellen der SVZ 2015 im Planungsgebiet 8
Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung im Freistaat Sachsen 14
Tabelle 3: Entwicklung der Erwerbstätigenzahl 15
Tabelle 4: Entwicklung der Raumstrukturdaten im Untersuchungsraum 16

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage der Zählstellen im Planungsgebiet 7
Abbildung 2: Analysebelastungen (DTV_{W5} und SV-Anteile) 8
Abbildung 3: Untersuchungs- und Planungsraum 10
Abbildung 4: Planungsebenen 11
Abbildung 5: Ablauf der Verkehrsnachfrageberechnung im Personenverkehr 12
Abbildung 6: Bevölkerungspyramide Sachsen bis 2030 15
Abbildung 7: Entwicklung des Motorisierungsgrades in Sachsen 16
Abbildung 8: Prognosebelastungen 2030 - Nullfall (DTV_{W5} in Kfz/24h) 19
Abbildung 9: Prognosebelastungen 2030 - Planfall (DTV_{W5} in Kfz/24h) 20
Abbildung 10: Übersicht der Knotenpunkte und Verkehrsorganisation - Planfall 21

© 2018 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

1 Aufgabenstellung

Für die Maßnahme „B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße“ werden gegenwärtig die Planungsunterlagen aktualisiert. In diesem Rahmen ist auch eine Fortschreibung der bestehenden Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2016 entsprechend den aktuellen Planungsständen auf den Planungshorizont 2030 erforderlich.

Grundlage der verkehrsplanerischen Untersuchung bildet das Netzmodell der Landesverkehrsprognose 2030 für den Freistaat Sachsen, welches generell als Rahmenprognose für die Erarbeitung von Objektprognosen im Freistaat zu verwenden ist.

Aus der vorgegebenen Untersuchungsaufgabe ergeben sich für die verkehrsplanerische Untersuchung zur Maßnahme „B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße“ die folgenden Arbeitspunkte:

- Aufbereitung der Zähldaten (SVZ 2010, SVZ 2015),
- Differenzierung des Verkehrsmodells,
- Ermittlung der Verkehrsbelastungen für die Analyse,
- Ermittlung der Verkehrsbelastungen für den Prognosehorizont 2030,
- Bereitstellen der Datengrundlagen für verkehrstechnische Untersuchungen,
- Bereitstellen der Datengrundlagen zur Ermittlung der Belastungsklassen,
- Bereitstellen der Datengrundlagen für schalltechnische Untersuchungen und
- Aufbereitung und Übergabe der Ergebnisse.

© 2018 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

2 Ermittlung der bestehenden Verkehrsverhältnisse

Als Grundlage zur Kalibrierung der Verkehrsmodelle sowie für die Datenbereitstellung für angrenzende Fachplanungen sind möglichst aktuelle Verkehrsdaten erforderlich. Dazu werden primär die Daten der SVZ 2015 ausgewertet, welche im Planungsgebiet zwei Zählstellen auf der B92 aufweisen. Des Weiteren wurden 2015 auch zusätzliche Verkehrszählungen durchgeführt, welche ebenfalls zur Kalibrierung der Netzmodelle verwendet werden können (vgl. Abbildung 1).

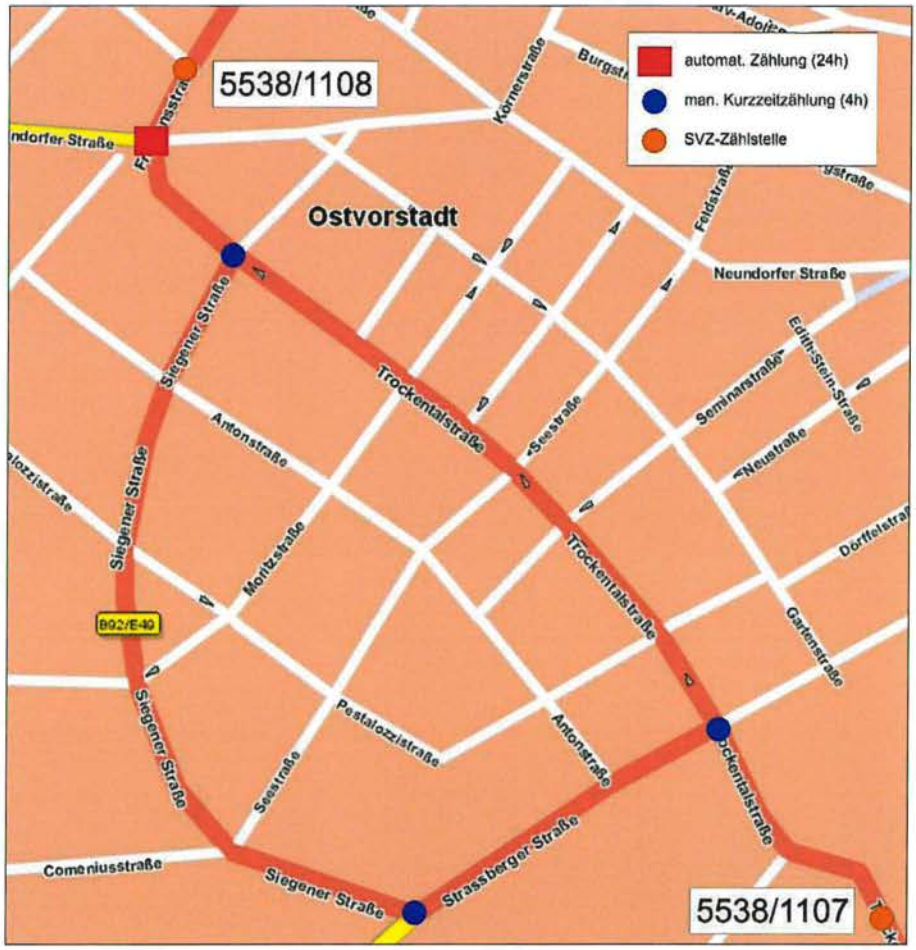


Abbildung 1: Lage der Zählstellen im Planungsgebiet

Vor einer Verwendung von Daten der SVZ ist generell zu prüfen, ob die relevanten Zählstellen von Verkehrsbeeinträchtigungen, z.B. durch Baustellen oder Umleitungen, beeinflusst waren. Trifft dieses zu, sind in den Ergebnislisten der SVZ entsprechende Vermerke vorgenommen worden. Nach Auswertung der entsprechenden Daten konnte für die Zählstellen im erweiterten Planungsraum festgestellt werden, dass in den Zählzeiträumen keine verkehrlichen Beeinträchtigungen vorlagen.

Die folgende Tabelle fasst die Zählergebnisse der SVZ im Planungsgebiet zusammen. Neben den Werten der SVZ 2015 sind die Entwicklungen der Verkehrsbelastungen im Vergleich zur SVZ 2010 dargestellt.

© 2018 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

Zählstelle	Straße	DTV_W [Kfz/24h]	DTV_W 2010 > 2015	SV_W [%]	SV_W 2010 > 2015
5538/1108	B92	18.351	+8,3%	3,9%	-10,9%
5538/1107	B92	21.142	-6,3%	4,3%	-4,2%

SV_W: Anteil Schwerverkehr am DTVw (>3,5t)

2010 > 2015: Entwicklung der Werte 2010 zu 2015

Tabelle 1: Zählstellen der SVZ 2015 im Planungsgebiet

Da die Analysewerte u.a. auch für die Ermittlung von verkehrsplanerischen Kenngrößen wie

- Verkehrsstärken und Lkw-Anteile des DTV_{Mo-So} und
- Daten für die schalltechnischen und lufthygienischen Untersuchungen

verwendet werden und um eine stimmige Basis für die Prognoseberechnungen, auch auf Abschnitten ohne Zählwerte, zu erhalten, wurde eine zusammenhängende Analyseberechnung im Untersuchungsraum unter Berücksichtigung der vorhandenen Zählwerte, die darüber hinaus aus unterschiedlichen Quellen stammen, durchgeführt (vgl. Abbildung 2).

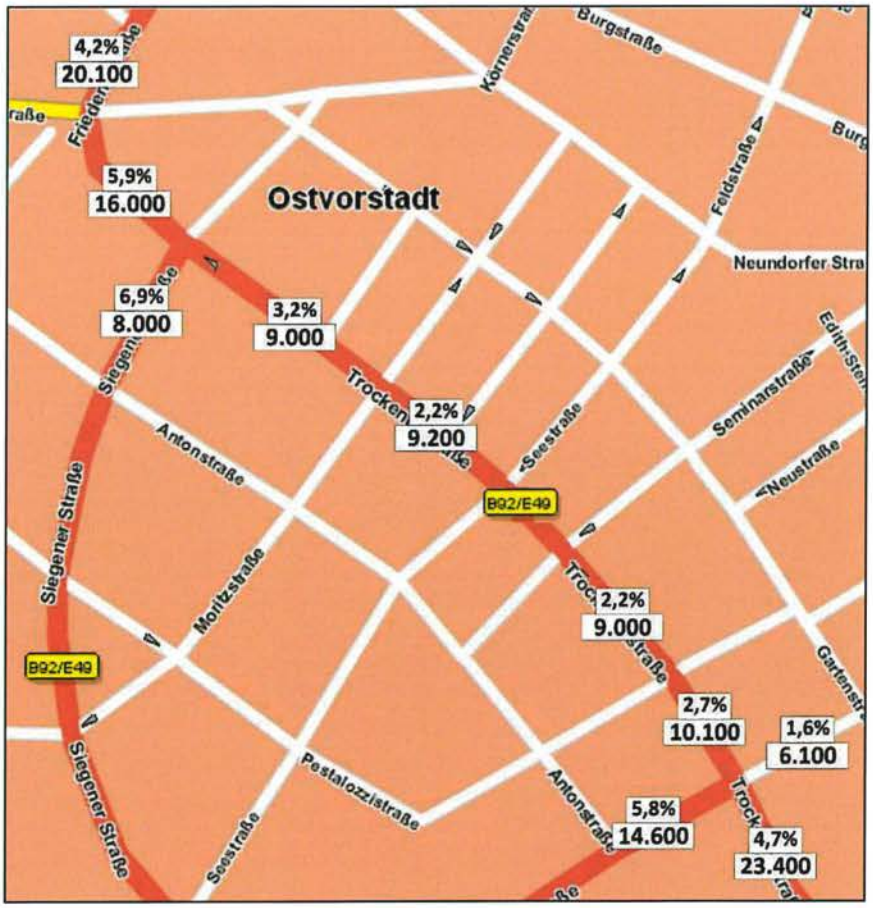


Abbildung 2: Analysebelastungen (DTV_{W5} und SV-Anteile)

© 2018 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

Die Abbildung 2 enthält die auf 100 Kfz/24h gerundeten Berechnungsergebnisse für den DTV_{W5} und den SV-Anteil > 3,5 t. Basis der Kalibrierung waren neben den aktuellen Zählergebnissen auch die Werte der automatischen 24h-Dauerzählstelle. Bei Vergleichen der verschiedenen Quellen ist zu beachten, dass bei der SVZ 2015 der DTV_W als durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (Mo-Sa), außerhalb der Schulferien des jeweiligen Landes ausgewiesen wird. In der der Landesverkehrsprognose Sachsen wird sowohl in der Analyse als auch in der Prognose der DTV_{W5} berechnet und dargestellt, d.h. die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von Montag bis Freitag.

Bei Verwendung der Analysewerte zu Argumentationszwecken ist generell zu beachten, dass ein direkter Vergleich zwischen Analyse und Prognose größtenteils nicht möglich ist. Im Prognosenetzmodell sind teilweise grundlegende Änderungen in der Straßennetzstruktur gegenüber der Analyse vorhanden, wie zusätzliche Autobahnen, neue Grenzübergänge oder Ortsumgehungen. Solche strukturelle Veränderungen beeinflussen teilweise erheblich die Routenwahl im Netzmodell und damit auch die relevanten Verkehrsströme, welche dadurch in der Prognose gebietsweise anders verlaufen können, im Vergleich zur Analyse. Somit kann dieses dann zu entsprechenden Differenzen bei einem Vergleich der Belastungen in den Netzmodellen führen. Sollen also Analyse- mit Prognosebelastungen verglichen werden, sind die Vergleichsquerschnitte punktuell zu überprüfen, ob diese im Wirkungsbereich von Maßnahmen liegen, durch singuläre Verkehrserzeuger beeinflusst werden oder durch andere Veränderungen in der Netz- oder Nachfragestruktur betroffen sind.

© 2018 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

3 Verkehrsprognose für den Zeithorizont 2030

3.1 Untersuchungs- und Planungsgebiet

Die Festlegung des Untersuchungsraumes besitzt eine besondere Bedeutung für die realitätsnahe Abbildung der für die betrachtete Maßnahme relevanten weiträumigen Verkehrsbeziehungen im Netzmodell. Er muss so abgegrenzt werden, dass alle die Verkehrsströme ausreichend berücksichtigt sind, welche durch die Neu- oder Ausbautrassen direkt oder indirekt beeinflusst werden können. Somit wird gewährleistet, dass alle von der zu betrachtenden Maßnahme hervorgerufenen Verkehrsverlagerungen ausreichend erfasst werden. Dabei sind auch alle relevanten Maßnahmen im weiteren Umfeld zu berücksichtigen, wie z.B. der Ausbau der B92 zwischen Adorf und Oelsnitz. Im verwendeten Netzmodell wurde daher der Untersuchungsraum entsprechend großräumig gewählt (vgl. Abbildung 3). Der Planungsraum im engeren Sinn umfasst den Ausbauabschnitt der B92.



Abbildung 3: Untersuchungs- und Planungsraum

3.2 Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose

Mit dem Schreiben der Zentrale des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr vom 27.07.2017 (GZ: 21-4000/41/4-2017/102687) wurde die „Landesverkehrsprognose Sachsen 2030, Teil Straße" als Rahmenverkehrsprognose des Freistaates Sachsen für die Erarbeitung von Objektprognosen eingeführt.

© 2018 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

Die Landesverkehrsprognose Sachsen ordnet sich, wie in der folgenden Abbildung dargestellt, in ein mehrstufiges System von Planungsebenen ein, welches von der Ebene der Bundesplanung über die Ebene der Landesplanung bis zur Ebene der Maßnahmeplanung reicht.



Abbildung 4: Planungsebenen

Für die Ebene der Bundesplanung hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die „Verkehrsverflechtungsprognose 2030[1]" als Datengrundlage für die Fortentwicklung der Verkehrsplanungen in Bund und Ländern erarbeiten lassen. Diese wird auf der Ebene der Landesplanung durch die „Landesverkehrsprognose Sachsen 2030" (LVP SN 2030) weiter präzisiert.

Auf der Ebene der Maßnahmeplanung ist die Landesverkehrsprognose Sachsen 2030 wiederum die Datengrundlage für die konzeptionelle Verkehrsplanung und für Objektprognosen im Freistaat Sachsen. Dazu sind die Ergebnisse der Landesverkehrsprognose im Rahmen von Fensteruntersuchungen weiter zu differenzieren und zu präzisieren. Ziel dieser Anpassungen ist, die für die Dimensionierung der Verkehrsanlagen und der Schutzmaßnahmen notwendigen Datengrundlagen in der erforderlichen Genauigkeit zur Verfügung zu stellen.

1 „Verkehrsverflechtungsprognose 2030 Los3: Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen unter Berücksichtigung des Luftverkehrs; FE-Nr.: 96.0981/2011; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; 11. Juni 2014"

© 2018 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

3.3 Methodik

Die Verkehrsnachfrageberechnung im Straßenverkehr für Analyse und Prognose basiert auf einem rechnergestützten Verkehrsmodell, welches das vorhandene und zu erwartende Verkehrsgeschehen auf der Grundlage differenzierter Informationen zur Raumstruktur, zum Verkehrsverhalten und zum Verkehrsangebot berechnet. In der folgenden Abbildung ist der Ablauf der Verkehrsnachfrageberechnung für Analyse und Prognose am Beispiel des Personenverkehrs dargestellt.



Abbildung 5: Ablauf der Verkehrsnachfrageberechnung im Personenverkehr

Kernelemente des Verkehrsmodells sind Angebots- und Nachfragemodelle für Analyse und Prognose. Ausgehend von der Siedlungsstruktur und den sozioökonomischen Daten sowie dem quantitativen und qualitativen Verkehrsangebot wurden die Verkehrsströme im Untersuchungsraum auf der Basis repräsentativer Verhaltensmuster berechnet und auf das Angebotsmodell umgelegt.

Die Kalibrierung des Verkehrsmodells erfolgte in einem iterativen Prozess für das Analysejahr 2015. Ziel der Kalibrierung war es, eine möglichst gute, statistisch gesicherte Übereinstimmung zwischen Modellwerten und empirischen Vergleichswerten zu erzielen. Als Vergleichswerte wurden hierbei insbesondere die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 berücksichtigt.

Aufbauend auf der kalibrierten Analyse wurde die Prognose berechnet. Dazu wurden im Angebots- und Nachfragemodell alle bis zum Prognosehorizont 2030 erwarteten Änderungen des Verkehrsangebotes (zum Beispiel alle bis zum Prognosehorizont realisierten Maßnahmen) und der Raumstruktur sowie des Verkehrsverhaltens berücksichtigt.

© 2018 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

Zur Abbildung des Netzzustandes für den Prognosehorizont 2030 berücksichtigt das Straßennetzmodell der Landesverkehrsprognose Sachsen 2030 alle Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs und des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht der Bundesverkehrswegeplanung 2030, sowie, entsprechend den Vorgaben des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr, alle bis zum Prognosehorizont 2030 vorgesehenen Maßnahmen im Staatsstraßennetz.

Die Verkehrsbelastungen im Straßennetz werden durch Umlegung der Nachfragematrizen für den Pkw- und Lkw-Verkehr auf das Straßennetzmodell ermittelt. Durch das Umlegungsverfahren wird die Wegewahl der Verkehrsteilnehmer simuliert. Dabei werden für den Pkw- und Lkw-Verkehr gesonderte Nachfragesegment bzw. Verkehrssysteme berücksichtigt. Diese Unterscheidung ermöglicht zum einen eine differenzierte Parametrisierung des Netzmodells für den Pkw- und Lkw-Verkehr und zum anderen die Ausweisung des Anteils der Verkehrsmittel am Tagesverkehr.

Die Umlegung erfolgt in der LVP SN 2030 für den Pkw- und Lkw-Verkehr simultan mit dem Lernverfahren nach Lohse. Das Lernverfahren bildet den „Lernprozess" der Verkehrsteilnehmer bei der Benutzung des Netzes ab. Ausgehend von einer Alles-oder-Nichts-Umlegung berücksichtigen die Fahrer die Informationen der letzten Fahrt für die neue Routensuche.

Die Nachfragematrizen werden in zwei Verfahrensschritten auf das Netzmodell umgelegt. Der erste Schritt berücksichtigt die Quell-Ziel-Durchgangsverkehre mit den Fahrbeziehungen zwischen dem Umland und Sachsen (einschließlich dem erweiterten Planungsgebiet). Der zweite Schritt umfasst die Fahrbeziehungen innerhalb Sachsens und des erweiterten Planungsgebietes.

Ergebnis der Nachfrageberechnung für den Personen- und Güter- bzw. Wirtschaftsverkehr sind Fahrtenmatrizen für den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr Montag bis Freitag (DTV_{W5}) in der Dimension Kfz/24h.

3.4 Bevölkerungsentwicklung

Mit der 6. Regionalisierten Bevölkerungsprognose[2] (6. RBV) für den Freistaat Sachsen vom Statistischen Landesamt stehen für die sächsischen Landkreise und kreisfreien Städte sowie für Gemeinden über 5.000 Einwohner die voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2030 zur Verfügung. Die Bevölkerungsprognose beruht auf Annahmen zur Geburtenhäufigkeit, zur Lebenserwartung und zur Entwicklung des Wanderungsverhaltens. Die 6. RBV bindet die Ergebnisse der regional übergeordneten 13. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes ein, berücksichtigen aber auch aktuelle sachsenspezifische Entwicklungen. Dabei werden für die voraussichtliche Entwicklung der Bevölkerung von 2015 bis 2030 zwei Varianten beschrieben, wobei die LVP 2030 auf die obere Variante 1 Bezug nimmt.

2 6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen bis 2030, Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Kamenz, April 2016

© 2018 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

Die folgende Tabelle zeigt einen Vergleich der Eckwerte der Bevölkerungsstruktur in Sachsen für den Prognosehorizont 2030 im Vergleich zum Analysejahr 2015.

Kreisfreie Stadt Landkreis Land (in 1.000)	**31.12.2014**	**Prognose 2030**	**Veränderung**
Chemnitz, Stadt	243,5	236,3	-3%
Erzgebirgskreis	349,6	311,4	-11%
Mittelsachsen	312,7	288,6	-8%
Vogtlandkreis	232,4	212,9	-8%
Zwickau	325,1	297,6	-8%
Dresden, Stadt	536,3	591,7	10%
Bautzen	306,6	284,8	-7%
Görlitz	260,2	232,7	-11%
Meißen	243,7	237,3	-3%
Sächs. Schweiz-Osterzgebirge	246,0	241,2	-2%
Leipzig, Stadt	544,5	617,7	13%
Leipzig	257,6	254,5	-1%
Nordsachsen	197,0	190,9	-3%
Freistaat Sachsen	**4.055,3**	**3.997,5**	**-1%**

Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung im Freistaat Sachsen

Wie aus der Tabelle ersichtlich ist, setzen sich der Bevölkerungsrückgang und die damit verbundene Alterung der Bevölkerung fort, aber sie verlaufen langsamer als bisher erwartet. Die Variante 1 der 6. RBV geht in Sachsen von einer Einwohnerzahl von 3,997 Mio. in 2030 aus. Das Durchschnittsalter der Bevölkerung wird 2030 etwa 48 Jahre betragen. Das ist gegenüber 2014 rund ein Jahr mehr. Die Auswirkungen der Alterung werden bei der Betrachtung von Altersgruppen besonders deutlich. Sowohl die Zahl der unter 20-Jährigen als auch die Zahl der 65-Jährigen und Älteren nehmen zu, allerdings in unterschiedlicher Stärke. Bis 2030 wird sich die Zahl der Personen, die 65 und älter sind, um rund 17 Prozent erhöhen. Im gleichen Zeitraum wird die Zahl der unter 20-Jährigen um 3,4 bis 10,2 Prozent steigen. Die Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (15 bis unter 65 Jahre) wird dagegen bis 2030 voraussichtlich um etwa 10 Prozent zurückgehen. Diese Bevölkerungspyramide veranschaulicht diese Entwicklungen.

© 2018 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement



Abbildung 6: Bevölkerungspyramide Sachsen bis 2030

Unter Berücksichtigung des Rückgangs der Personen im erwerbsfähigen Alter wird für den Prognosehorizont erwartet, dass die Erwerbsquote auf dem gegenwärtigen Niveau gehalten wird bei einer gleichzeitigen Halbierung der Arbeitslosenquote. Daraus und aus der beschriebenen demografischen Entwicklung resultiert die in der folgenden Tabelle dargestellte Entwicklung der Erwerbstätigenzahl in Sachsen.

Sachsen	Anzahl Erwerbstätige [Millionen]		Entwicklung
	Analyse 2015	Prognose 2030	
Erwerbstätige am Wohnort	2,06	1,92	-7%
Erwerbstätige am Arbeitsort	1,99	1,90	-5%

Tabelle 3: Entwicklung der Erwerbstätigenzahl

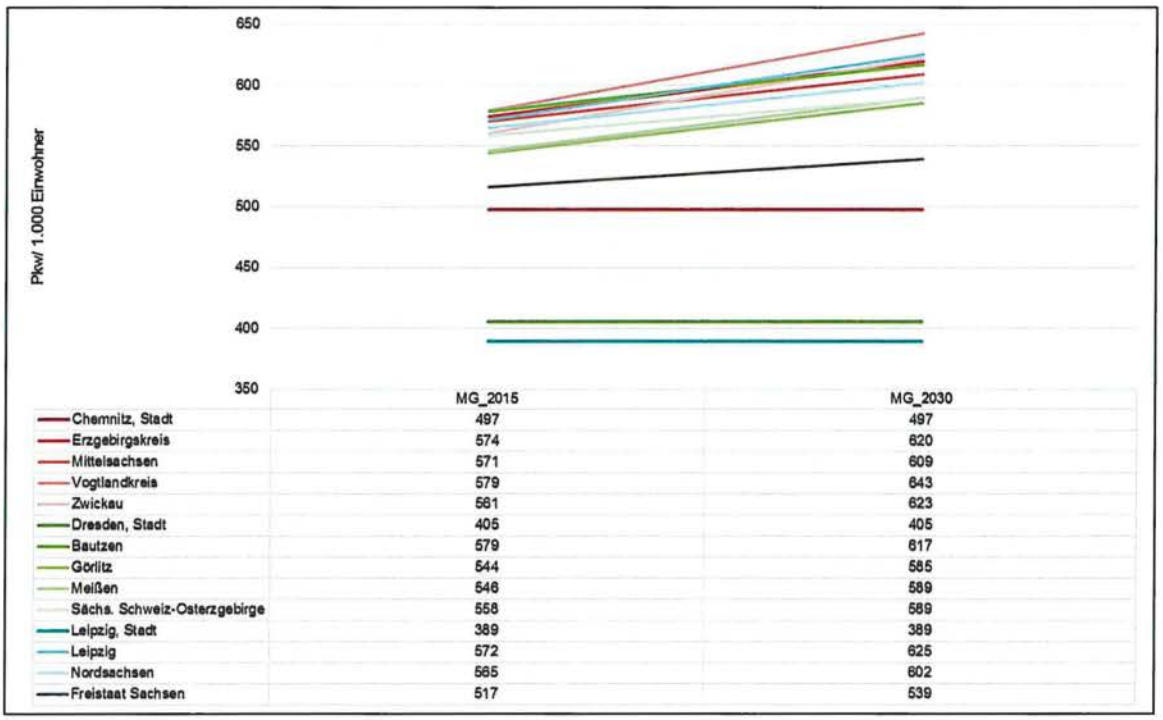
Neben den angeführten Strukturdaten fungiert auch der Pkw-Bestand als Input für die Prognose der spezifischen Verkehrsaufkommen und damit des Personenverkehrs. Der Bestand an Pkw wird in Sachsen um 3 % von 2,09 Mio. auf 2,16 Mio. Fahrzeuge wachsen, wobei die Entwicklung in Abhängigkeit von Einwohnerzahl Motorisierungsgrad regional unterschiedlich verläuft.

Eine Analyse der Motorisierungsentwicklung für den Freistaat Sachsen zeigt, dass weiterhin mit einem wachsenden Trend zu rechnen ist, was im Jahr 2030 zu einer Motorisierung von 539,5 Pkw/1.000 Einwohner in Sachsen führt. Das stellt gegenüber dem Jahr 2015 eine Steigerung um rund 4% dar. Prinzipiell ist festzustellen, dass die Motorisierung in den drei kreisfreien Städten Sachsens wesentlich geringer

© 2018 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

ist als in den Landkreisen, was zum einen an den besseren Angeboten des Öffentlichen Verkehrs aber auch an der wesentlich kompakteren Siedlungsstruktur liegt, so dass auch im Nahverkehr mit nichtmotorisierten Verkehrsmitteln viele Wege erledigt werden können. Für die Prognose ist generell ein weiteres Anwachsen der Motorisierung in den sächsischen Landkreisen zu erwarten. Der Motorisierungsgrad in Leipzig, Dresden und Chemnitz verbleibt auf dem Niveau der Analyse (vgl. Abbildung 7).



	MG_2015	MG_2030
Chemnitz, Stadt	497	497
Erzgebirgskreis	574	620
Mittelsachsen	571	609
Vogtlandkreis	579	643
Zwickau	561	623
Dresden, Stadt	405	405
Bautzen	579	617
Görlitz	544	585
Meißen	546	589
Sächs. Schweiz-Osterzgebirge	558	589
Leipzig, Stadt	389	389
Leipzig	572	625
Nordsachsen	565	602
Freistaat Sachsen	517	539

Abbildung 7: Entwicklung des Motorisierungsgrades in Sachsen

Für ausgewählte sächsische Gemeinden im Untersuchungsraum sind in der nachfolgenden Tabelle die durchschnittlichen Entwicklungen der Strukturdaten für die Jahre 2015 bis 2030 noch einmal zusammengefasst dargestellt.

Gemeinde	Einwohner	Erwerbstätige
	2015 > 2030	
Elsterberg	-8,7	-19,7
Oelsnitz/Vogtl.	-12,0	-22,6
Plauen, Stadt	-1,5	-8,5
Rosenbach	-11,0	-20,0
Theuma	-12,9	-20,4
Tirpersdorf	-12,4	-20,8
Weischlitz	-8,2	-16,8

Tabelle 4: Entwicklung der Raumstrukturdaten im Untersuchungsraum

© 2018 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

3.5 Aufbereitung des Netz- und Nachfragemodells

Für die verkehrsplanerischen Berechnungen war es erforderlich, den Ausschnitt aus dem Netzmodell der Landesverkehrsprognose Sachsen 2030 dahingehend zu präzisieren, dass die Verteilung des Verkehrs im Planungsgebiet realitätsnah abgebildet werden kann. Bei der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Netzmodell daher speziell im Planungsabschnitt der der B92 verdichtet. Dazu war es auch erforderlich, die Verkehrsbezirke auf Grundlage der Siedlungsstrukturen in eine ausreichende Anzahl von innergemeindlichen Verkehrsbezirken zu unterteilen und weitere städtische Straßen in das Netzmodell aufzunehmen.

Im Ergebnis der Differenzierung des Netz- und Nachfragemodells liegt für das Planungsgebiet ein ausreichend detailliertes Verkehrsmodell vor, womit die Verkehrsbelastungen für die relevanten Straßen und Knotenpunkte ausgewiesen werden können. Dieses erfolgt analog zur LVP 2030 für den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr Montag bis Freitag (DTV_{W5}).

3.6 Abweichungen von bestehenden Prognosen

Beim Vergleich der ermittelten Verkehrsnetzbelastungen in der vorliegenden Untersuchung mit Ergebnissen vorhandener Prognosen[3], können zum Teil Abweichungen auf einzelnen Strecken festgestellt werden. Diese Abweichungen entstehen größtenteils aufgrund einer detaillierteren Modellierung des Planungsgebietes. Im Allgemeinen unterscheiden sich Netzmodelle für Objektprognosen von den großräumigen Landesverkehrsmodellen durch folgende Aspekte:

- Präzise Anbindungen der Verkehrsbezirke für Personen- und Lastkraftwagen,
- Ergänzung des Netzmodells um nichtklassifizierte Straßen,
- Präzisierung der Strecken- und Knotenparametrisierung im Hinblick auf regionale Besonderheiten,
- Einarbeitung aktueller Planungen für die zu betrachtenden Maßnahmen und
- Ergänzung und Aktualisierung der Lage und Größe von singulären Verkehrserzeugern (zum Beispiel Gewerbegebiete).

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (heutiges Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) nahm dazu wie folgt Stellung[4]:

"Wie bereits dargestellt, ist die Bewertungsprognose ausschließlich für Zwecke der NKA[5] erarbeitet worden. Insbesondere die projektspezifischen Verkehrsbelastungen (Belastungen der Mit-Fälle) sind für Dimensionierungszwecke absolut nicht geeignet.

3 z.B. aktuelle Bedarfsplanprognose des Bundes

4 Website des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen, Bundesverkehrswegeplan 2003, Hinweise zur BVWP-Prognose

5 Nutzen-Kosten-Analyse

© 2018 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

Beim Vergleich der Ergebnisse der Bewertungsprognose mit ggf. vorliegenden Ergebnissen projektspezifischer Untersuchungen sind insbesondere folgende Unterschiede zu beachten:

- *Netzwirkungen: In der Bewertungsprognose wird ausschließlich die Verkehrsanziehung des definierten Projektes (ggf. in einem speziellen Zuschnitt) berücksichtigt. In projektspezifischen Verkehrsuntersuchungen wird in der Regel ein Prognose-Netz unterstellt, in welches das Projekt optimal eingebunden ist. In der Regel ist daher zu erwarten, dass die im Rahmen der Bewertungsprognose ermittelten Verkehrsbelastungen deutlich geringer sind als bei projektspezifischen Verkehrsuntersuchungen.*
- *Lokaler Verkehr: In der Bewertungsprognose ist der lokale Verkehr nur berücksichtigt, soweit er die Verkehrszellen überschreitet. Der Verkehrszellenbinnenverkehr (ca. 10 % des Gesamtverkehrs) ist in den Streckenbelastungen nicht enthalten.*
- *Wirkungen von Anschlussstellen: Bei einem Vergleich von Verkehrsbelastungen aus der Bewertungsprognose bzw. aus projektspezifischen Untersuchungen sind ggf. vorhandene Differenzen bei der Anschlussstellen-/Verknüpfungskonzeption zu beachten.*
- *Gravitationseffekte: Im Gegensatz zur Vorgehensweise bei den projektspezifischen Verkehrsuntersuchungen werden bei der Bewertungsprognose die von dem jeweiligen Projekt ausgehenden Wirkungen auf die Verkehrsentstehung und insbesondere auf die Verkehrsverteilung (Gravitationseffekte) nicht berücksichtigt. Dies wirkt sich insbesondere bei großräumig wirksamen Straßenprojekten aus, die zum Teil erheblich in das Raum-Zeit-Gefüge des Wirkungsbereiches eingreifen. Infolge veränderter Erreichbarkeiten ergeben sich langfristig auch Veränderungen bei den Verkehrsströmen im Untersuchungsraum. Durch Vernachlässigung dieser Effekte ergeben sich in der Regel auch geringere Verkehrsbelastungen in der Bewertungsprognose als in der projektspezifischen Verkehrsuntersuchung.*

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die im Rahmen der Bewertungsprognose ermittelten Verkehrsbelastungen als untere Grenzwerte einzustufen sind und ausschließlich für Zwecke der Projektbewertung erarbeitet worden sind. Bei der Konzeption der Berechnungsschritte stand die Zielsetzung einer Vergleichbarkeit der Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsberechnung zwischen den einzelnen Projekten im Vordergrund. Bei Nutzung der Verkehrsbelastungen der Verkehrsprognose für andere Zwecke sind auf jeden Fall die o.g. Hinweise zu beachten."

© 2018 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

3.7 Prognose 2030 - Nullfall

Entsprechend der Aufgabenstellung wurden auf Basis der Landesverkehrsprognose des Freistaats Sachen 2030 und den beschriebenen methodischen Ansätzen die Verkehrsbelastungen für den Ausbauabschnitt der B92 im Nullfall ermittelt, d.h. die Verkehrsorganisation im Planungsgebiet entspricht dem derzeitigen Bestand. Die Berechnungsergebnisse sind in der folgenden Abbildung zusammengefasst dargestellt. Detaillierte Angaben sind in den Anlagen 1a und 1b enthalten.

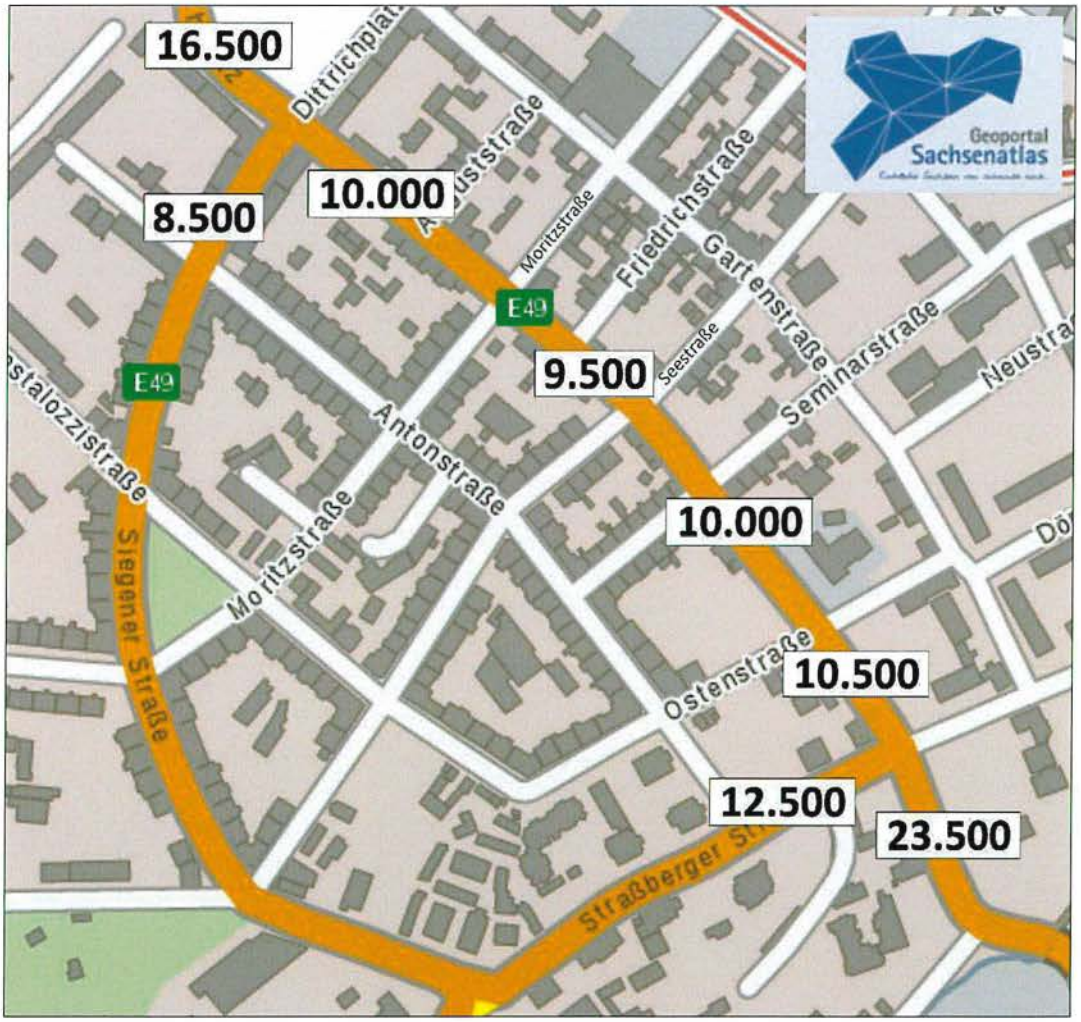


Abbildung 8: Prognosebelastungen 2030 - Nullfall (DTV_{W5} in Kfz/24h)

Die für den Prognosehorizont ermittelten Verkehrsbelastungen widerspiegeln prinzipiell die Entwicklungen der Strukturdaten im Untersuchungsraum, welche in Plauen vor allem bei den Erwerbstätigen weiterhin rückläufig sind (vgl. Tabelle 6). Bei den Einwohnern werden nur geringfügige Abnahmen (-1,5%) prognostiziert, so dass die Verkehrsbelastungen zum Prognosehorizont 2030 im Wesentlichen Werte im Bereich der Analyse annehmen werden. Für die Straßen mit regionaler Bedeutung, z.B. die B92, wird auch mit höheren Verkehrsbelastungen gerechnet, was durch verstärkte Pendlerverkehre in das Oberzentrum Plauen begründet werden kann.

© 2018 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

3.8 Prognose 2030 - Planfall

Beim Planfall 2030 wurden die geplanten Maßnahmen im Zuge der B92 im Planungsgebiet als realisiert angenommen, d.h. es wurde ein Zweirichtungsverkehr zwischen Straßberger Straße und Siegener Straße eingerichtet. Die Berechnungsergebnisse sind in der folgenden Abbildung zusammengefasst dargestellt. Detaillierte Angaben sind in den Anlagen 2.1a und 2.1b enthalten.

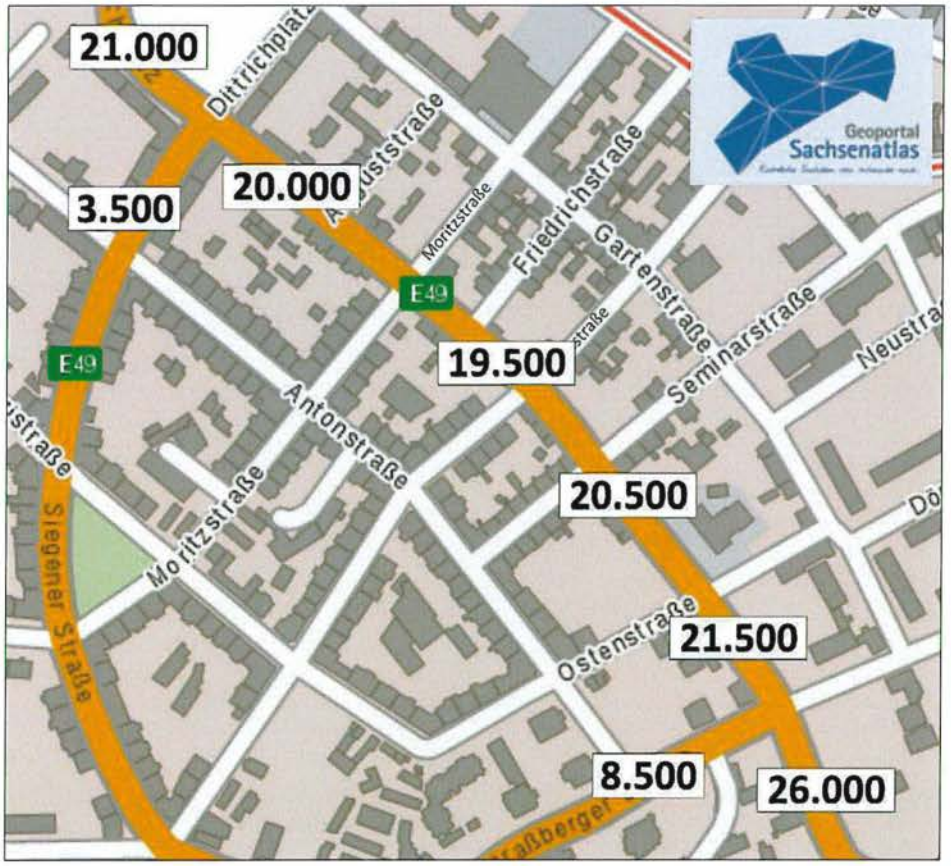


Abbildung 9: Prognosebelastungen 2030 - Planfall (DTV_{W5} in Kfz/24h)

Durch den Zweirichtungsverkehr werden sich erwartungsgemäß die Verkehrsbelastungen im Planungsabschnitt deutlich erhöhen. Neben der Verlagerung der Verkehrsströme von der Siegener Straße, wo im Planfall dann keine Verkehre des Durchgangsverkehrs mehr vorhanden sind, wird die gesamte Relation der B92 attraktiver, wodurch auch Verkehre profitieren, welche im Nullfall bzw. in der Analyse andere Routen im Stadtgebiet gewählt haben.

Ein weiterer Vorteil ist im Planfall die Verbesserung der Erreichbarkeit der Wohnquartiere an den kreuzenden Straßen zur B92, welche nun meist direkt über die Trockentalstraße erreichbar sind und damit die deutlich längeren bisherigen Wege durch das Nebennetz ersetzen.

© 2018 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

4 Datenbereitstellungen

Die Aufbereitung und Bereitstellung der erforderlichen Verkehrsdaten für die verkehrstechnischen Untersuchungen, für die Ermittlung der Belastungsklassen, sowie für die schalltechnischen und lufthygienischen Untersuchungen erfolgte entsprechend der Aufgabenstellung für insgesamt sieben Knotenpunkte:

- KP1: B92/Am Mühlgraben
- KP2: B92/Straßberger Straße
- KP3: B92/Ostenstraße
- KP4: B92/Seminarstraße
- KP5: B92/Seestraße
- KP6: B92/Friedrichstraße
- KP7: B92/Moritzstraße
- KP8: B92/Auguststraße
- KP9: B92/Dittrichplatz

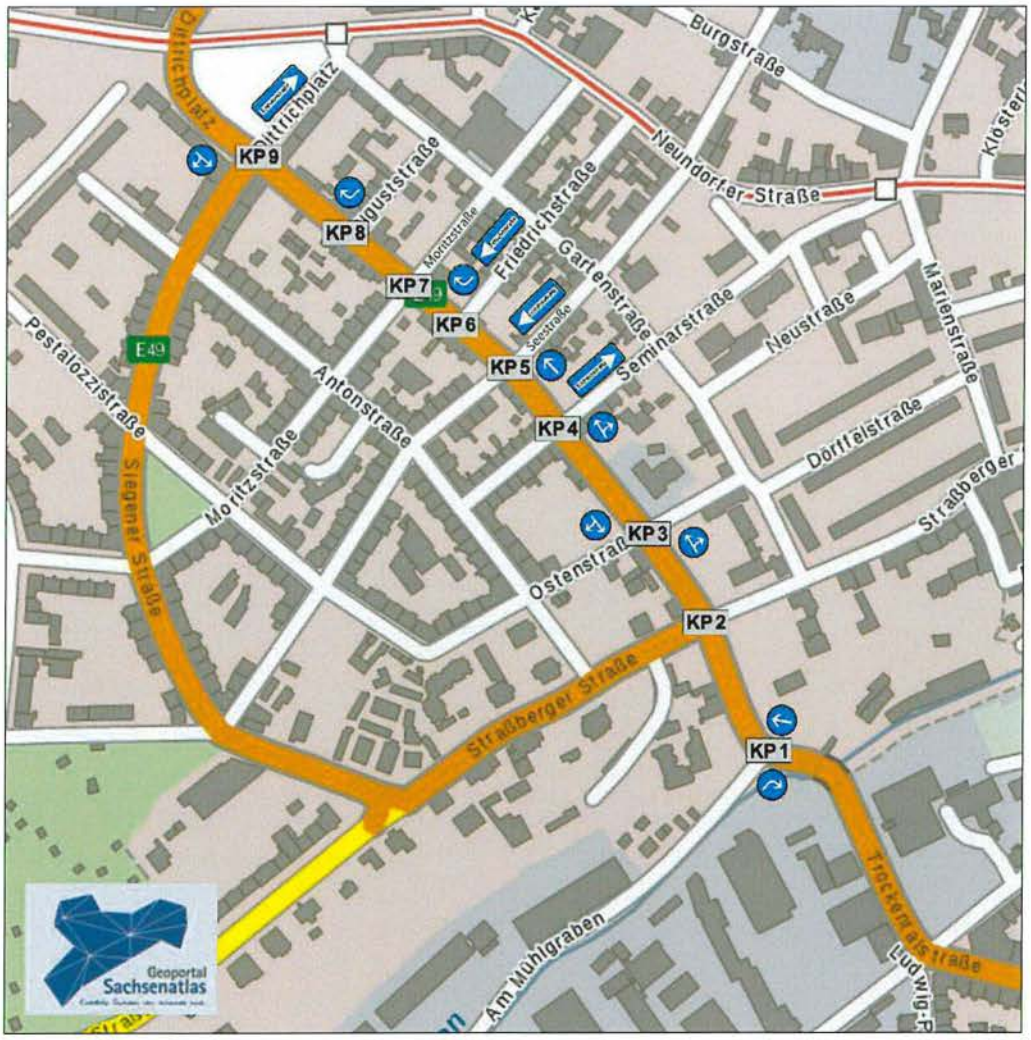


Abbildung 10: Übersicht der Knotenpunkte und Verkehrsorganisation - Planfall

© 2018 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

4.1 Verkehrsbelastungen für verkehrstechnische Untersuchungen

Die Aufbereitung der erforderlichen Verkehrsdaten für die verkehrstechnischen Untersuchungen erfolgte auf der Grundlage der vorliegenden Verkehrsbelastungen zum Prognosehorizont 2030.

Für verkehrstechnische Untersuchungen ist eine Umrechnung des durchschnittlich täglichen Verkehrs auf die maßgebliche Bemessungsverkehrsstärke erforderlich. Derzeit erfolgt gemäß HBS 2015 die Ermittlung der maßgeblichen Bemessungsverkehrsstärke in der Regel für die 50. Stunde. Diese Eingangsgröße wurde aus den Zählergebnissen der SVZ 2015 auf der B92 für das Jahr 2015 ermittelt. In Auswertung der Zählergebnisse können die Bemessungsverkehrsstärken für den Ausbauabschnitt der B92 mit einem Spitzenstundenfaktor von rund 10% bezogen auf den DTV_{W5} hergeleitet werden. Folgende Daten werden für den Prognosehorizont 2030 bereitgestellt und sind in den Anlagen 2.1 bis 2.3 enthalten:

- Verkehrsbelastungen der Strecken und Knoten (DTV_{W5} in Kfz/24h),
- Schwerverkehrsanteile für Kfz über 3,5 t (SV_{W5} in %),
- Maßgebliche Bemessungsverkehrsstärke der Knotenpunkte (Kfz/h) und
- Verkehrsbelastungen der Knotenpunkte (Pkw-E/h).

4.2 Verkehrsbelastungen für die Festlegung der Belastungsklassen

Für die Ermittlung der Belastungsklassen ist gemäß RStO 12 der über alle Tage des Jahres gemittelte durchschnittliche Verkehr $DTV_{Mo\text{-}So}$ zu verwenden.

Zur Umrechnung des werktäglichen DTV_{W5} auf die Tagesgruppe Montag bis Sonntag wurden ebenfalls die Ergebnisse der SVZ 2015 auf der B92 ausgewertet und entsprechende Umrechnungsfaktoren ermittelt. Da derzeit keine Tendenzen bekannt oder erkennbar sind, wie z.B. die Aufhebung des Sonntagsfahrverbotes für Lkw oder die Veränderung des Wochenarbeitszeitregimes, die diese Umrechnungsfaktoren relevant beeinflussen könnten, wird ihre Gültigkeit auch für den Prognosezeitraum unterstellt.

In Auswertung der Angaben der Zählstelle wird zur Umrechnung des DTV_{W5} auf den $DTV_{Mo\text{-}So}$ für Pkw-Belastungswerte eine Multiplikation mit dem Faktor 0,83 vorgenommen. Für Lkw-Belastungswerte erfolgt eine Multiplikation mit dem Faktor von 0,63.

Die entsprechenden Eingangsdaten für die Dimensionierung der Verkehrsanlagen sind in der Anlage 2.4 ausgewiesen.

© 2018 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

4.3 Verkehrsbelastungen für die schallschutztechnischen und lufthygienischen Berechnungen

Auf Grundlage der Nachfrageermittlung und des Netzmodells wurden für den Planungsraum die Streckenbelastungen für den DTV_{W5} ermittelt. Die Berechnungen im Rahmen der schalltechnischen und lufthygienischen Untersuchungen benötigen darüber hinaus

- die Werte für den durchschnittlichen täglichen Verkehr DTV_{Mo-So},
- den Anteil der Fahrzeuge > 2,8 t bezogen auf den DTV_{Mo-So},
- die maßgeblichen Verkehrsstärken Tag/Nacht M_t und M_n und
- die Schwerverkehrsanteile Tag/Nacht p_t und p_n.

Der Beurteilungspegel von Verkehrslärm wird getrennt für Tag und Nacht berechnet. Die maßgebende Verkehrsstärke ist dabei ein auf den Beurteilungszeitraum bezogener Mittelwert, der jeweils getrennt für den Tagesverkehr 6 bis 22 Uhr (M_t) und den Nachtverkehr 22 bis 6 Uhr (M_n) ausgewiesen wird und die einen Straßenquerschnitt stündlich passierenden Fahrzeuge enthält. Der maßgebende Schwerverkehrsanteil ist dabei entsprechend der RLS-90 der Anteil an Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t an der maßgebenden Verkehrsstärke tags (p_t) und nachts (p_n).

Da in den Ergebnissen der SVZ 2015 keine Daten zum Güterverkehr mehr enthalten sind, ist die Ausweisung der Lkw-Anteile für Kfz>2,8 t im Rahmen der vorliegenden Untersuchung nur unter Verwendung der entsprechenden Eingangsdaten aus der SVZ 2010 möglich. Vor der Verwendung von Daten der SVZ 2010 zur Ermittlung des Umrechnungsfaktors von Kfz > 3,5 t auf Kfz > 2,8 t wurde eine Auswertung der sächsischen automatischen Dauerzählstellen auf Bundesstraßen der Jahre 2010 und 2015 durchgeführt und mit den ermittelten Daten jeweils die durchschnittlichen Umrechnungsfaktoren ermittelt. Dabei wurde festgestellt, dass diese nahezu konstant sind. Für 2010 wurde ein Wert von 1,15 ermittelt, für 2015 betrug dieser Wert 1,17. Damit ist eine Verwendung von Daten der SVZ 2010 zur Ermittlung des Umrechnungsfaktors von Kfz > 3,5 t auf Kfz > 2,8 t als plausibel einzuschätzen und es kann zur Ermittlung der Schwerverkehrsanteile für Kfz ab 2,8 t folgende Formel[6] verwendet werden:

$$Lkw\ > 2{,}8\ t = Lkw\ \leq 3{,}5t\ *\ 0{,}16667\ +\ Lkw\ o.\ Anh.\ +\ Lastzüge\ +\ Busse$$

Damit ergibt sich ein Umrechnungsfaktor für Kfz>3,5 t auf Kfz>2,8 t für den Planungsabschnitt der B92 von durchschnittlich 1,13.

Für Straßen ohne Zählstellen bzw. wo es absehbar ist, dass sich der Charakter der Straße bis zum Planungshorizont nicht wesentlich ändert, wurden die relevanten Werte gemäß den Vorgaben RLS-90 pauschal ermittelt. Die Angaben zu den für die schalltechnischen Berechnungen maßgebenden Verkehrsstärken und Lkw-Anteilen an den Knotenpunkten im Zuge der B92 sind für den Prognosehorizont 2030 in der Anlage 2.5 dargestellt.

6 Straßenverkehrszählung 2000, Methodik, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik, Heft V123, März 2005, S. 35

© 2018 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

5 Anlagenverzeichnis

Anlage 1 Nullfall 2030

Anlage 2 Planfall 2030

Anlage 2.1 Knotenstrombelastungen 2030 - DTV_{W5} und SV-Anteile DTV_{W5}

Anlage 2.2 Knotenstrombelastungen 2030 - Kfz/h

Anlage 2.3 Knotenstrombelastungen 2030 - Pkw-E/h

Anlage 2.4 Knotenstrombelastungen 2030 - DTV und SV-Anteile

Anlage 2.5 Querschnittsbelastungen 2030 - Mt / Mn / pt / pn

© 2018 PTV Transport Consult GmbH

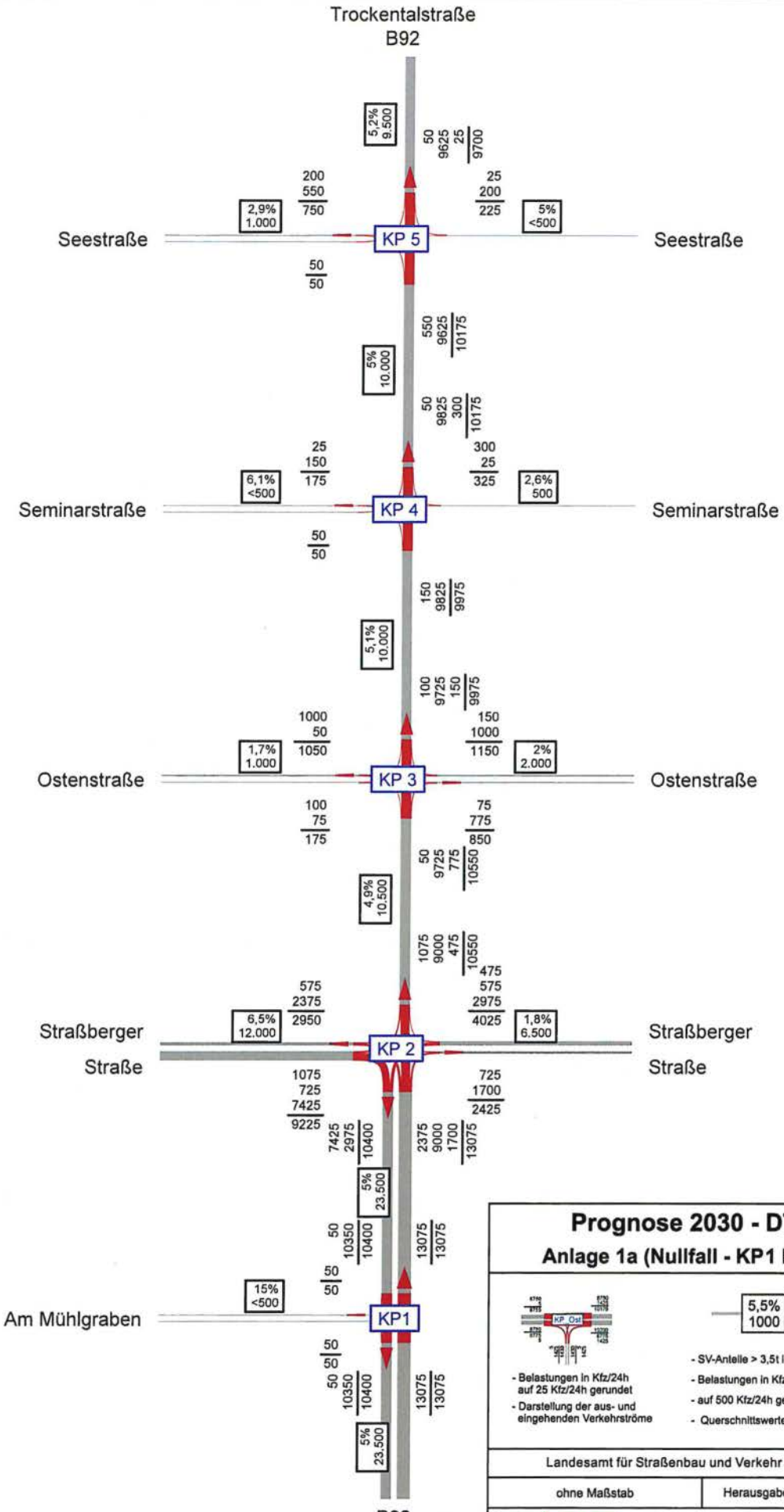
PTV GROUP
the mind of movement

Anlagen

© 2018 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße



Prognose 2030 - DTV_{W5}

Anlage 1a (Nullfall - KP1 bis KP5)

- Belastungen in Kfz/24h auf 25 Kfz/24h gerundet
- Darstellung der aus- und eingehenden Verkehrsströme

5,5%
1000

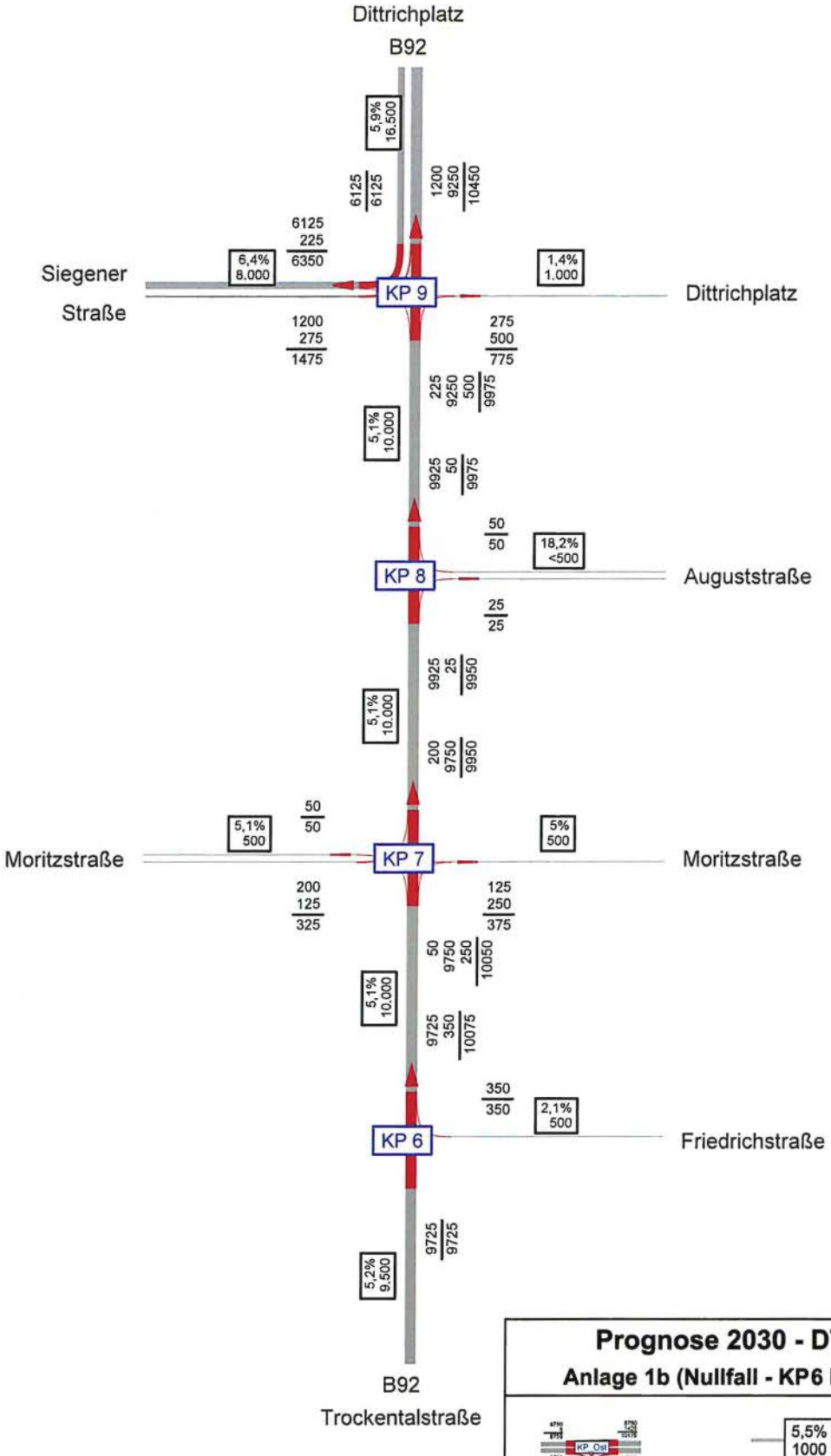
- SV-Anteile > 3,5t in Prozent
- Belastungen in Kfz/24h
- auf 500 Kfz/24h gerundet
- Querschnittswerte

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab | Herausgabedatum: März 2018

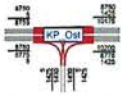
PTV GROUP
the mind of movement
PTV Transport Consult GmbH · Dresden
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße



Prognose 2030 - DTV_{W5}

Anlage 1b (Nullfall - KP6 bis KP9)



- Belastungen in Kfz/24h auf 25 Kfz/24h gerundet
- Darstellung der aus- und eingehenden Verkehrsströme

5,5%
1000

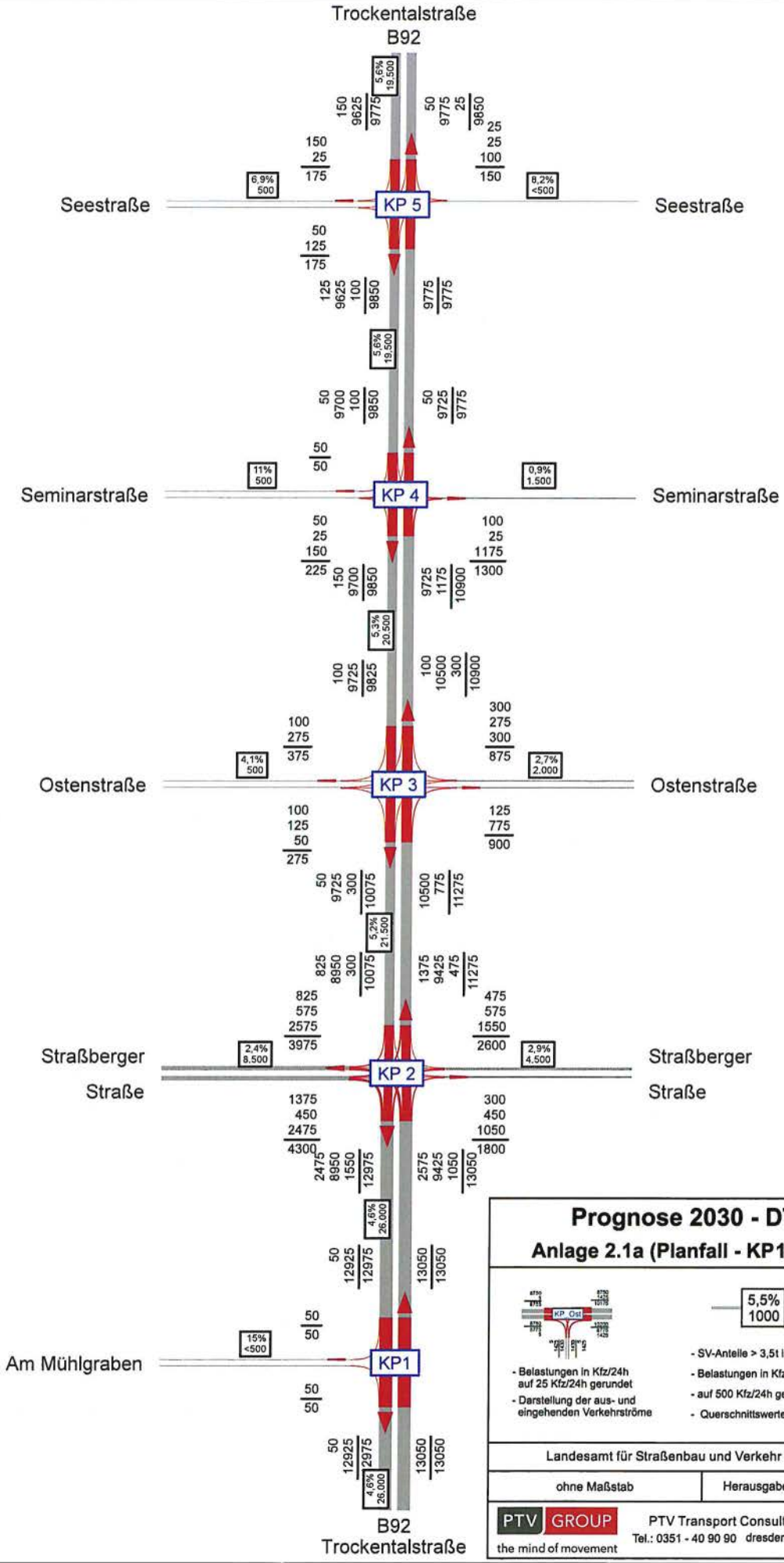
- SV-Anteile > 3,5t in Prozent
- Belastungen in Kfz/24h
- auf 500 Kfz/24h gerundet
- Querschnittswerte

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab | Herausgabedatum: März 2018

PTV GROUP
the mind of movement
PTV Transport Consult GmbH · Dresden
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße



Prognose 2030 - DTV_{W5}

Anlage 2.1a (Planfall - KP1 bis KP5)

- Belastungen in Kfz/24h auf 25 Kfz/24h gerundet
- Darstellung der aus- und eingehenden Verkehrströme

5,5%
1000

- SV-Anteile > 3,5t in Prozent
- Belastungen in Kfz/24h
- auf 500 Kfz/24h gerundet
- Querschnittswerte

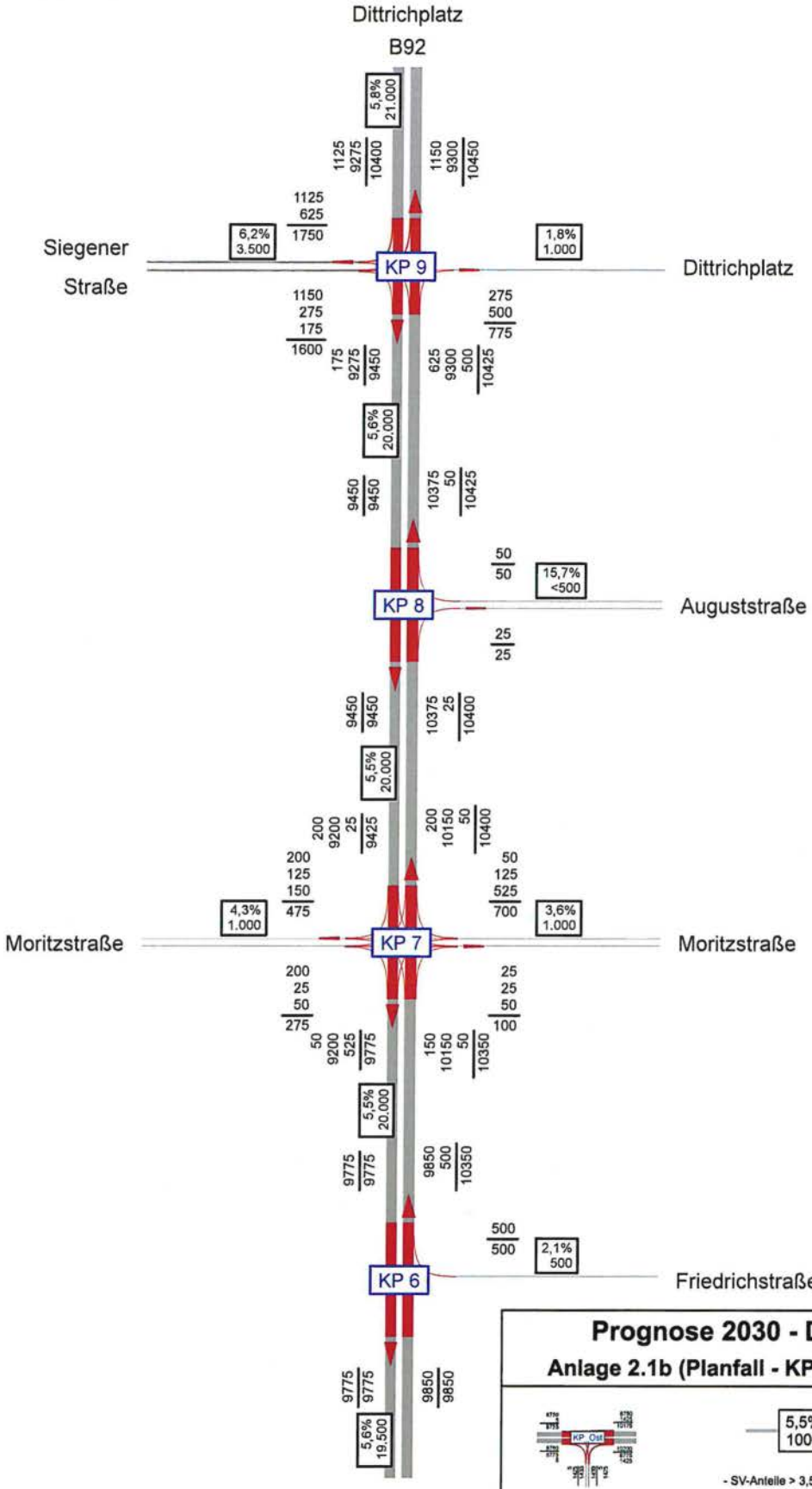
Landesamt für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab | Herausgabedatum: März 2018

PTV GROUP
the mind of movement

PTV Transport Consult GmbH · Dresden
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße



Prognose 2030 - DTV_{W5}

Anlage 2.1b (Planfall - KP6 bis KP9)

- Belastungen in Kfz/24h auf 25 Kfz/24h gerundet
- Darstellung der aus- und eingehenden Verkehrsströme

5,5%
1000

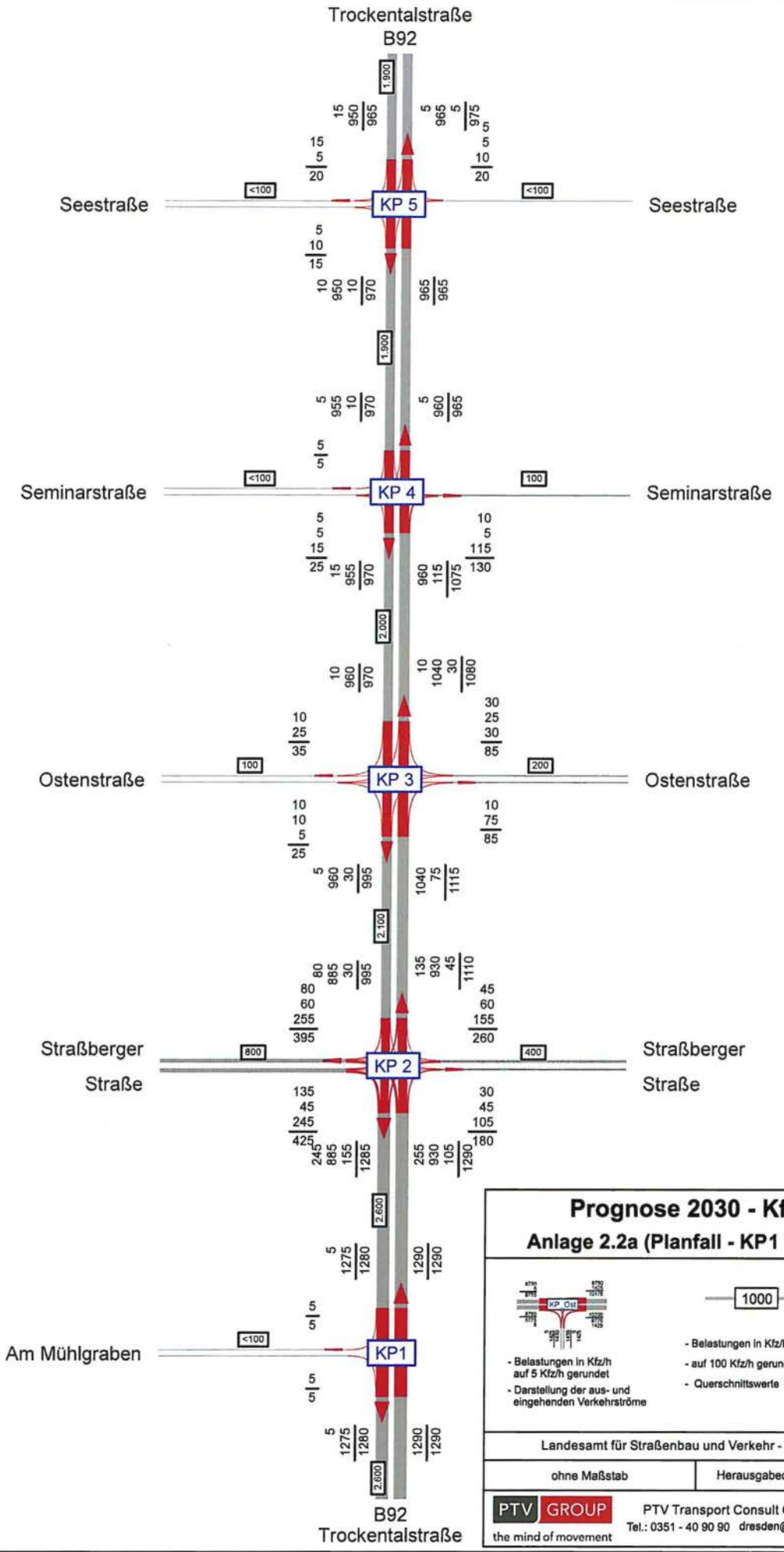
- SV-Anteile > 3,5t in Prozent
- Belastungen in Kfz/24h
- auf 500 Kfz/24h gerundet
- Querschnittswerte

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab | Herausgabedatum: März 2018

PTV GROUP
the mind of movement
PTV Transport Consult GmbH · Dresden
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße



Prognose 2030 - Kfz/h

Anlage 2.2a (Planfall - KP1 bis KP5)

- Belastungen in Kfz/h auf 5 Kfz/h gerundet
- Darstellung der aus- und eingehenden Verkehrströme

1000

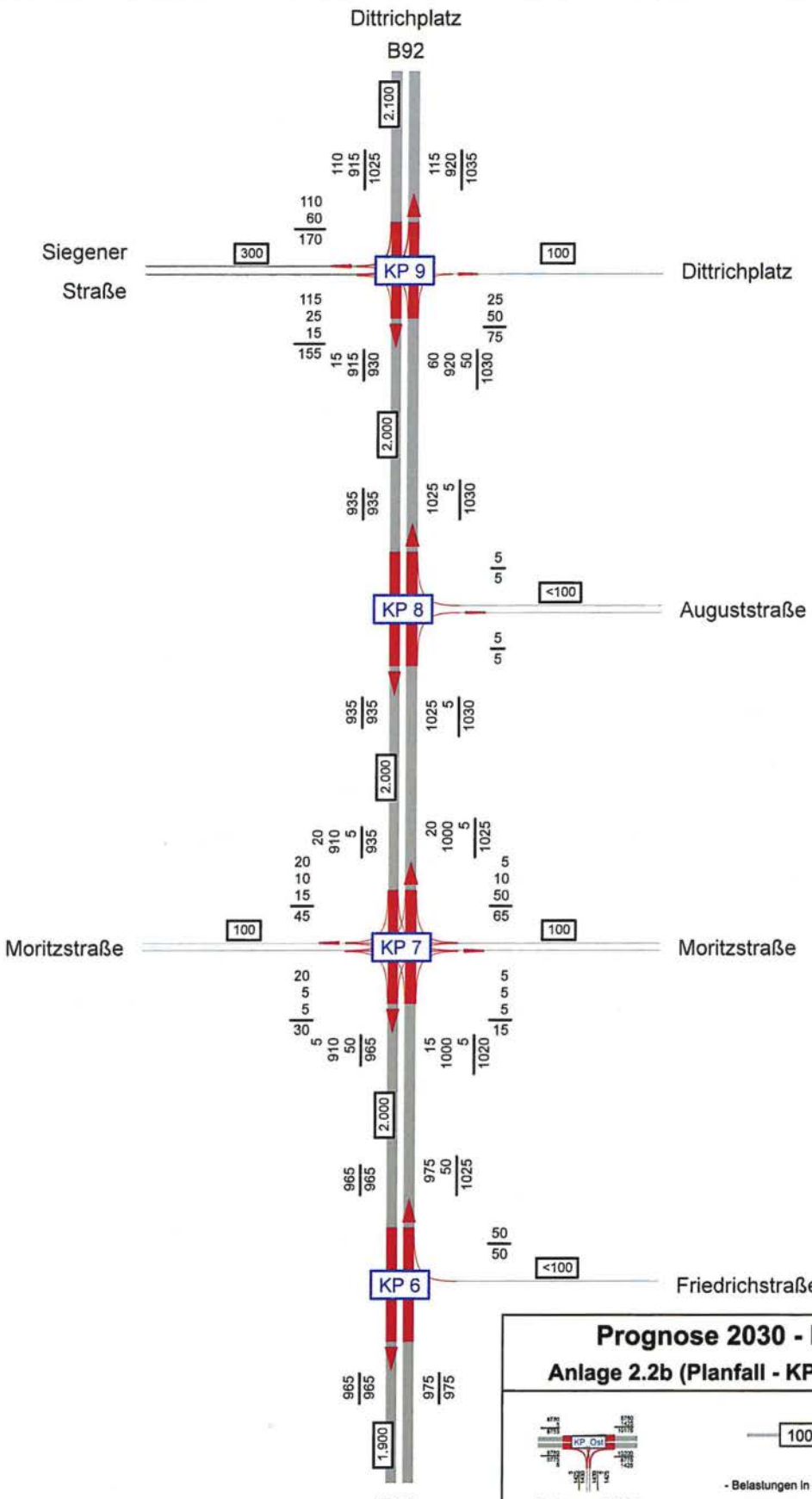
- Belastungen in Kfz/h
- auf 100 Kfz/h gerundet
- Querschnittswerte

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab | Herausgabedatum: März 2018

PTV GROUP the mind of movement
PTV Transport Consult GmbH · Dresden
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße



Prognose 2030 - Kfz/h

Anlage 2.2b (Planfall - KP6 bis KP9)

- Belastungen in Kfz/h auf 5 Kfz/h gerundet
- Darstellung der aus- und eingehenden Verkehrsströme

1000

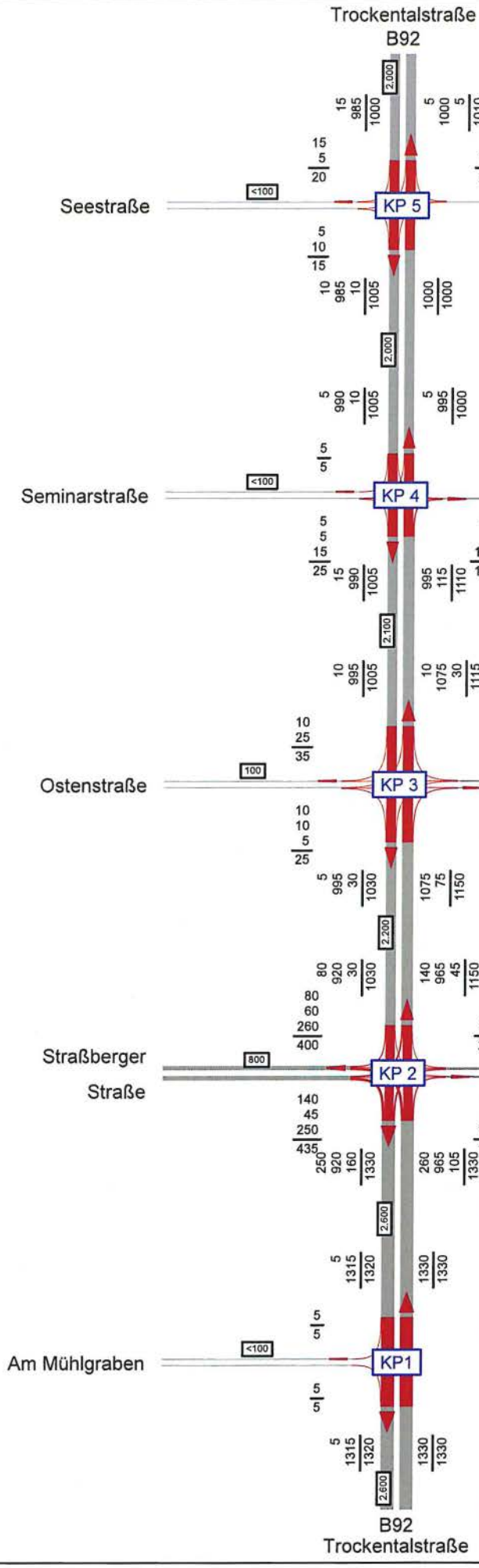
- Belastungen in Kfz/h
- auf 100 Kfz/h gerundet
- Querschnittswerte

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab | Herausgabedatum: März 2018

PTV GROUP
the mind of movement
PTV Transport Consult GmbH · Dresden
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße



Prognose 2030 - Pkw-E/h

Anlage 2.3a (Planfall - KP1 bis KP5)



- Belastungen in Pkw-E/h auf 5 Pkw-E/h gerundet
- Darstellung der aus- und eingehenden Verkehrsströme

1000

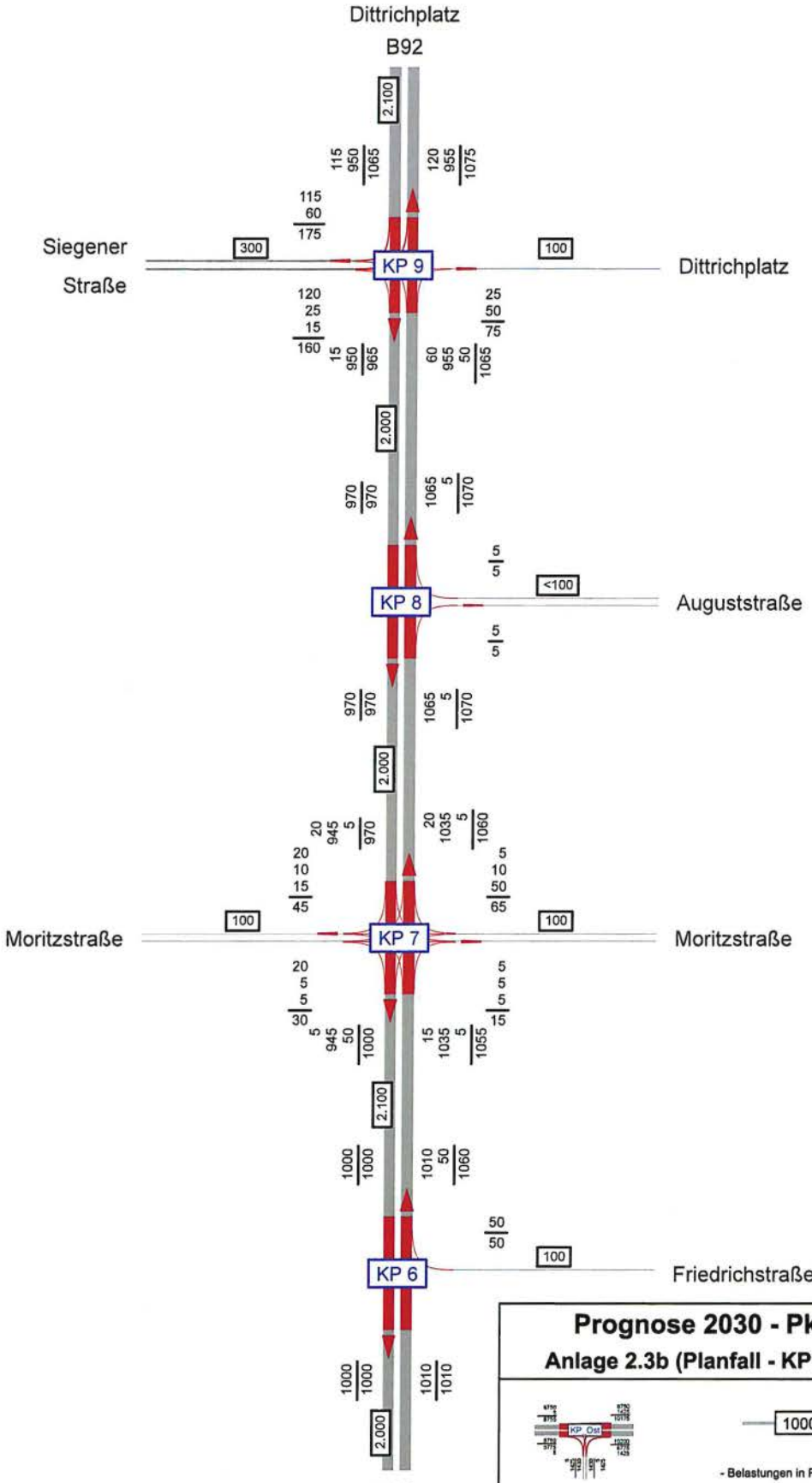
- Belastungen in Pkw-E/h
- auf 100 Pkw-E/h gerundet
- Querschnittswerte

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab | Herausgabedatum: März 2018

PTV GROUP the mind of movement
PTV Transport Consult GmbH · Dresden
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße



Prognose 2030 - Pkw-E/h

Anlage 2.3b (Planfall - KP6 bis KP9)

- Belastungen in Pkw-E/h auf 5 Pkw-E/h gerundet
- Darstellung der aus- und eingehenden Verkehrsströme

1000

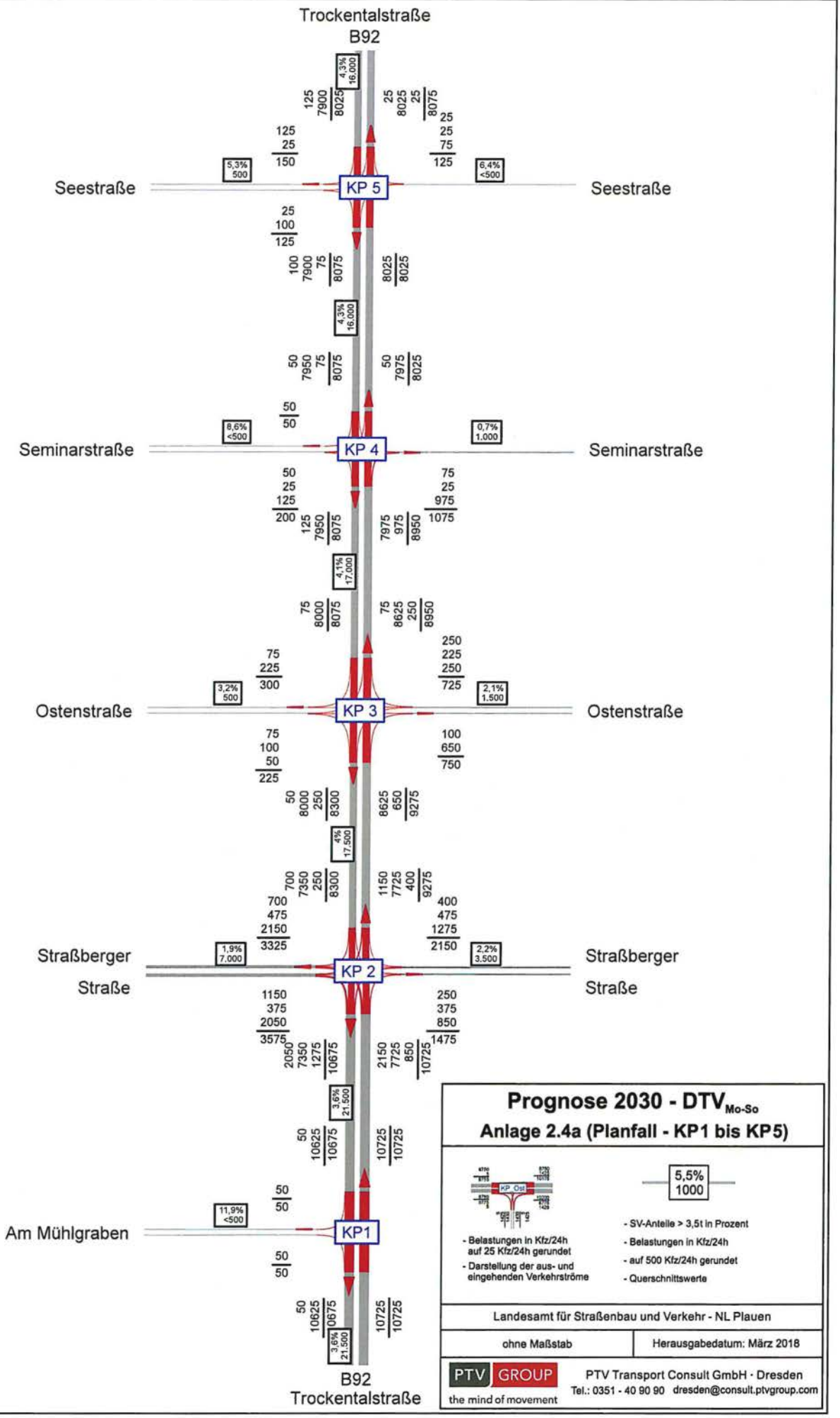
- Belastungen in Pkw-E/h
- auf 100 Pkw-E/h gerundet
- Querschnittswerte

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

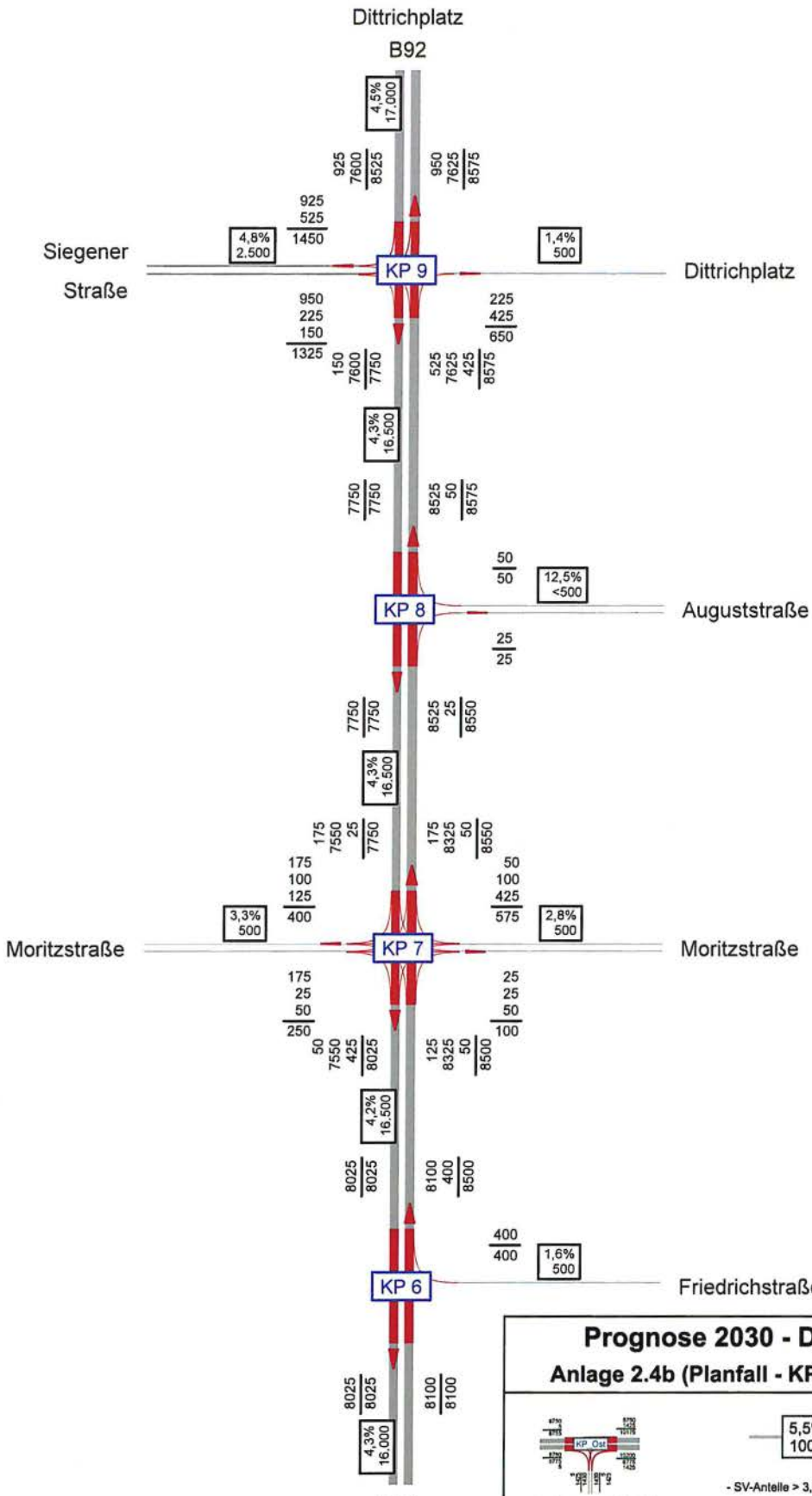
ohne Maßstab | Herausgabedatum: März 2018

PTV GROUP the mind of movement
PTV Transport Consult GmbH · Dresden
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße



B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße



Prognose 2030 - DTV_{Mo-So}

Anlage 2.4b (Planfall - KP6 bis KP9)

- Belastungen in Kfz/24h auf 25 Kfz/24h gerundet
- Darstellung der aus- und eingehenden Verkehrsströme

5,5%
1000

- SV-Anteile > 3,5t in Prozent
- Belastungen in Kfz/24h
- auf 100 Kfz/24h gerundet
- Querschnittswerte

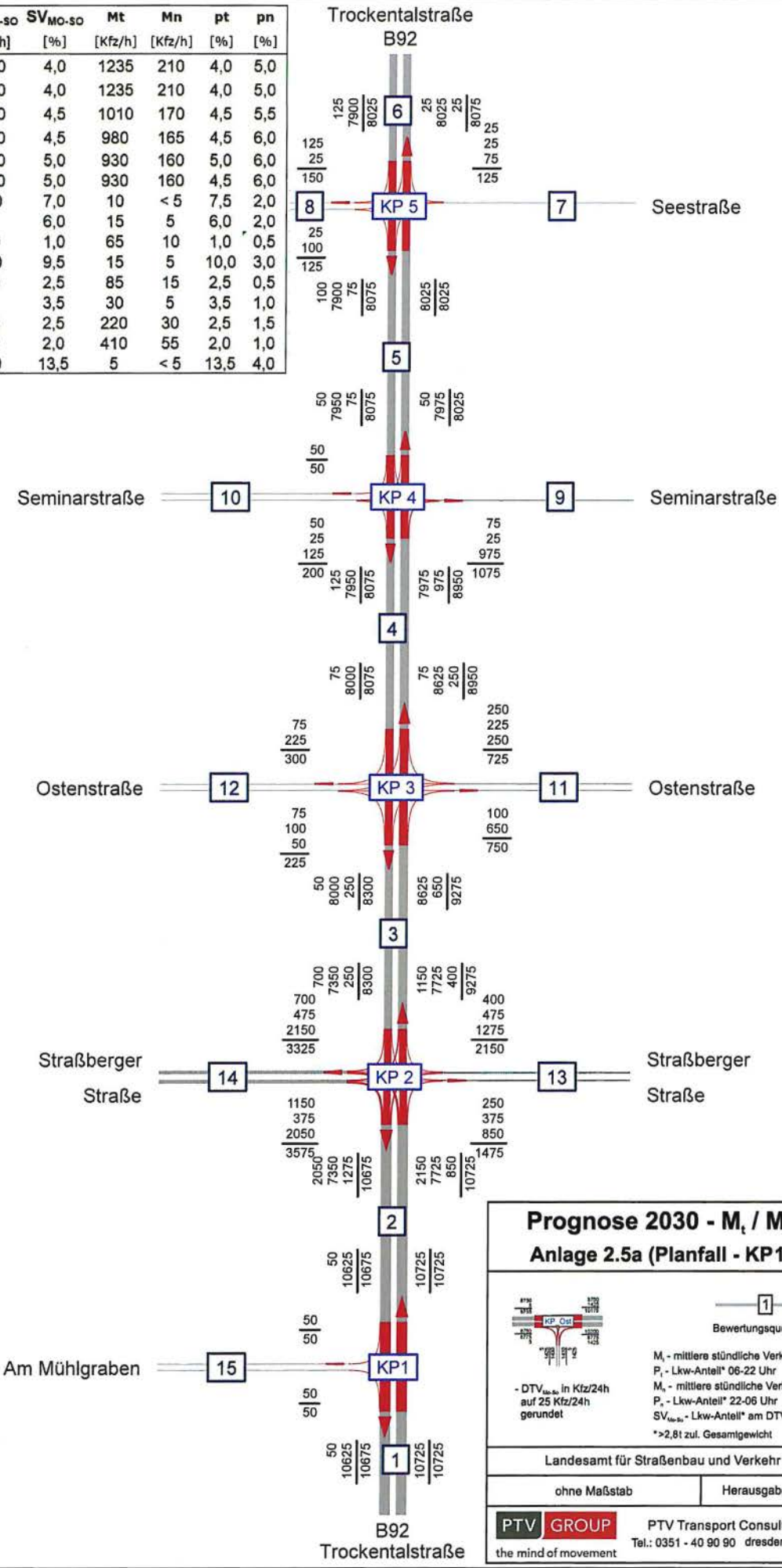
Landesamt für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab | Herausgabedatum: März 2018

PTV GROUP
the mind of movement
PTV Transport Consult GmbH · Dresden
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

Quer-schnitt	DTV_{MO-SO} [Kfz/24h]	SV_{MO-SO} [%]	Mt [Kfz/h]	Mn [Kfz/h]	pt [%]	pn [%]
1	21500	4,0	1235	210	4,0	5,0
2	21500	4,0	1235	210	4,0	5,0
3	17500	4,5	1010	170	4,5	5,5
4	17000	4,5	980	165	4,5	6,0
5	16000	5,0	930	160	5,0	6,0
6	16000	5,0	930	160	4,5	6,0
7	< 500	7,0	10	< 5	7,5	2,0
8	500	6,0	15	5	6,0	2,0
9	1000	1,0	65	10	1,0	0,5
10	< 500	9,5	15	5	10,0	3,0
11	1500	2,5	85	15	2,5	0,5
12	500	3,5	30	5	3,5	1,0
13	3500	2,5	220	30	2,5	1,5
14	7000	2,0	410	55	2,0	1,0
15	< 500	13,5	5	< 5	13,5	4,0



Prognose 2030 - M_t / M_n / p_t / p_n

Anlage 2.5a (Planfall - KP1 bis KP5)

- DTV_{Mo-So} in Kfz/24h auf 25 Kfz/24h gerundet

1 Bewertungsquerschnitt

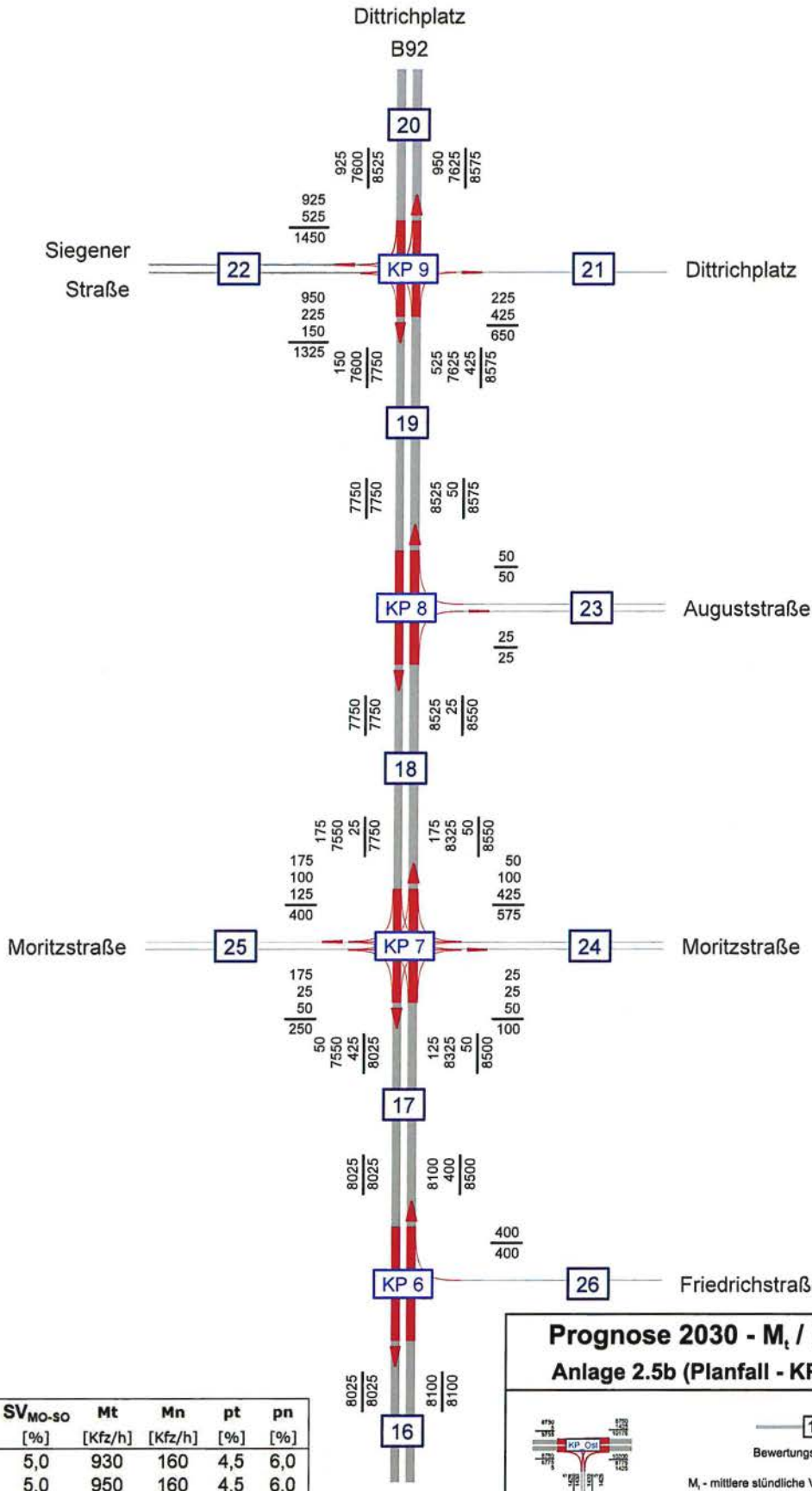
M_t - mittlere stündliche Verkehrsstärke 06-22 Uhr
P_t - Lkw-Anteil* 06-22 Uhr
M_n - mittlere stündliche Verkehrsstärke 22-06 Uhr
P_n - Lkw-Anteil* 22-06 Uhr
SV_{Mo-So} - Lkw-Anteil* am DTV_{Mo-So}
*>2,8t zul. Gesamtgewicht

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab | Herausgabedatum: März 2018

PTV GROUP the mind of movement
PTV Transport Consult GmbH · Dresden
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

B92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße



Quer-schnitt	DTV_{MO-SO} [Kfz/24h]	SV_{MO-SO} [%]	Mt [Kfz/h]	Mn [Kfz/h]	pt [%]	pn [%]
16	16000	5,0	930	160	4,5	6,0
17	16500	5,0	950	160	4,5	6,0
18	16500	5,0	940	160	4,5	6,0
19	16500	5,0	940	160	5,0	6,0
20	17000	5,0	985	165	5,0	6,5
21	500	1,5	40	5	1,5	0,5
22	2500	5,5	165	20	5,5	2,5
23	< 500	14,0	5	< 5	14,5	4,5
24	500	3,0	40	5	3,0	1,0
25	500	3,5	35	5	4,0	1,0
26	500	2,0	25	5	2,0	0,5

Prognose 2030 - M_t / M_n / p_t / p_n

Anlage 2.5b (Planfall - KP6 bis KP9)

- DTV_{Kfz-So} in Kfz/24h auf 25 Kfz/24h gerundet

1 Bewertungsquerschnitt

M_t - mittlere stündliche Verkehrsstärke 06-22 Uhr
P_t - Lkw-Anteil* 06-22 Uhr
M_n - mittlere stündliche Verkehrsstärke 22-06 Uhr
P_n - Lkw-Anteil* 22-06 Uhr
SV_{Kfz-So} - Lkw-Anteil* am DTV_{Kfz-So}
*>2,8t zul. Gesamtgewicht

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab | Herausgabedatum: März 2018

PTV GROUP the mind of movement
PTV Transport Consult GmbH · Dresden
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

LDC- Anl age

Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV), Niederlassung Plauen Bundesstraße 92 / NK 5538 112 Station 0,836 bis NK 5538 042 Station 0,031
B 92 Ausbau in Plauen, Trockentalstraße
MaViS-Nr.: 0000 2200

FESTSTELLUNGSENTWURF

- Verkehrstechnische Untersuchung -

Aufgestellt: 23. Feb. 2021 Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Plauen Frank Weigel Niederlassungsleiter	

VSC Verkehrs-System Consult Halle GmbH, Berliner Str. 140, 06116 Halle (Saale)

Verkehrstechnische Untersuchung
B 92 – Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

Fortschreibung April 2016

Auftraggeber:

Landesamt für Straßenbau und Verkehr
NL Plauen
Weststraße 73
08523 Plauen

Auftragnehmer:

Verkehrs-System Consult Halle GmbH
Berliner Str. 140
06116 Halle
Tel.: (0345) 530 39 0, Fax: (0345) 530 39 33

Auftrags-Nr. AN 4437

Halle, 26.04.2016

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

Titelblatt
Inhaltsverzeichnis 1

Textliche Erläuterungen

1 Vorbemerkung 4
2 Verkehrsbelastungen 4
3 Unsignalisierte Knotenpunkte 4
3.1 Trockentalstraße/ Ostenstraße 4
3.2 Trockentalstraße/ Seminarstraße 5
3.2.1 Variante 0 (ohne Linksabbieger Trockentalstraße a.R. Nord) 5
3.2.2 Variante 1 (mit Linksabbieger Trockentalstraße a.R. Nord 5
3.3 Trockentalstraße/ Seestraße 6
3.4 Trockentalstraße/ Friedrichstraße 6
3.5 Trockentalstraße/ Moritzstraße 6
3.6 Trockentalstraße/ Auguststraße 7
3.7 Trockentalstraße/ Siegener Straße 7
4 Untersuchung der Knotenpunkte mit LSA 7
4.1 LSA Trockentalstraße/ Dürerstraße 7
4.2 LSA Trockentalstraße/ Straßberger Straße (ohne Umlegung) 8
4.2.1 Variante 1 (ohne Umlegung) 8
4.2.2 Variante 2 (ohne Umlegung) 8
4.2.3 Variante 3 mit Untervariante 3u (ohne Umlegung) 8
4.2.4 Variante 4 mit Untervariante 4u (ohne Umlegung) 9
4.2.5 Variante 5 mit Untervariante 5u (ohne Umlegung) 10
4.3 LSA Trockentalstraße/ Straßberger Straße (mit Umlegung) 11
4.3.1 Variante 3 mit Untervariante 3u (mit Umlegung) 11
4.3.2 Variante 4 mit Untervariante 4u (mit Umlegung) 11
4.3.3 Variante 5 mit Untervariante 5u (mit Umlegung) 12
4.4 LSA Trockentalstraße/ Moritzstraße 13
4.4.1 Variante 1 13
4.4.2 Variante 2 13
4.5 LSA Trockentalstraße/ Siegener Straße 14
4.5.1 Variante 1 14
4.5.2 Variante 2 14
4.6 LSA Trockentalstraße/ Friedensstraße/ Neundorfer Straße 15
5 Zusammenfassung und Schlussbetrachtung 15

Anlage 4

Anlage 4.1.1: Spitzenstunde Prognose 2025

Anlage 4.3.2: Bemessungsbelastung 2025

Anlage 6

Anlage 6.1.x: Bemessungsbelastung 2025 und Berechnungsergebnisse zum unsignalisierten KP Trockentalstraße/ Ostenstraße

Anlage 6.2.x: Bemessungsbelastung 2025 und Berechnungsergebnisse zum unsignalisierten KP Trockentalstraße/ Seminarstraße

Anlage 6.3.x: Bemessungsbelastung 2025 und Berechnungsergebnisse zum unsignalisierten KP Trockentalstraße/ Seestraße

Anlage 6.4.x: Bemessungsbelastung 2025 und Berechnungsergebnisse zum unsignalisierten KP Trockentalstraße/ Friedrichstraße

Anlage 6.5.x: Bemessungsbelastung 2025 und Berechnungsergebnisse zum unsignalisierten KP Trockentalstraße/ Moritzstraße

Anlage 6.6.x: Bemessungsbelastung 2025 und Berechnungsergebnisse zum unsignalisierten KP Trockentalstraße/ Auguststraße

Anlage 6.7.x: Bemessungsbelastung 2025 und Berechnungsergebnisse zum unsignalisierten KP Trockentalstraße/ Siegener Straße

Anlage 6.7.Plan: Lage- und Ausrüstungsplan im M 1:250 zum unsignalisierten KP Trockentalstraße/ Siegener Straße

Anlage 6a

Anlage 6a.1.x: umgelegte Bemessungsbelastung 2025 und Berechnungsergebnisse zum unsignalisierten KP Trockentalstraße/ Ostenstraße

Anlage 7

Anlage 7.1.x: Bemessungsbelastung 2025 und Berechnungsergebnisse zur LSA Trockentalstraße/ Dürerstraße

Anlage 7.2.0: Variantenübersicht zur LSA Trockentalstraße/ Straßberger Straße

Anlage 7.2.1.x: Bemessungsbelastung 2025 und Berechnungsergebnisse zur LSA Trockentalstraße/ Straßberger Straße – Variante 1

Anlage 7.2.2.x: Bemessungsbelastung 2025 und Berechnungsergebnisse zur LSA Trockentalstraße/ Straßberger Straße – Variante 2

Anlage 7.2.3.x: Bemessungsbelastung 2025 und Berechnungsergebnisse zur LSA Trockentalstraße/ Straßberger Straße – Variante 3

Anlage 7.2.4.x: Bemessungsbelastung 2025 und Berechnungsergebnisse zur LSA Trockentalstraße/ Straßberger Straße – Variante 4

Anlage 7.2.4.Plan: Lage- und Ausrüstungsplan im M 1:250 der LSA Trockentalstraße/ Straßberger Straße – Variante 4

Anlage 7.2.5.x: Bemessungsbelastung 2025 und Berechnungsergebnisse zur LSA Trockentalstraße/ Straßberger Straße – Variante 5

Anlage 7.3.0: Variantenübersicht zur LSA Trockentalstraße/ Moritzstraße

Anlage 7.3.1.x: Bemessungsbelastung 2025 und Berechnungsergebnisse zur LSA Trockentalstraße/ Moritzstraße – Variante 1

Anlage 7.3.2.x: Bemessungsbelastung 2025 und Berechnungsergebnisse zur LSA Trockentalstraße/ Moritzstraße – Variante 2

Anlage 7.3.2.Plan: Lage- und Ausrüstungsplan im M 1:250 der LSA Trockentalstraße/ Moritzstraße – Variante 2

Anlage 7.4.0: Variantenübersicht zur LSA Trockentalstraße/ Siegener Straße

Anlage 7.4.1.x: Bemessungsbelastung 2025 und Berechnungsergebnisse zur LSA Trockentalstraße/ Siegener Straße – Variante 1

Anlage 7.4.2.x: Bemessungsbelastung 2025 und Berechnungsergebnisse zur LSA Trockentalstraße/ Siegener Straße – Variante 2

Anlage 7.4.2.Plan: Lage- und Ausrüstungsplan im M 1:250 der LSA Trockentalstraße/ Siegener Straße – Variante 2

Anlage 7.5.x: Bemessungsbelastung 2025 und Berechnungsergebnisse zur LSA Trockentalstraße/ Friedensstraße/ Neundorfer Straße

Anlage 7a

Anlage 7a.2.3.x: Bemessungsbelastung 2025 und Berechnungsergebnisse zur LSA Trockentalstraße/ Straßberger Straße – Variante 3

Anlage 7a.2.4.x: Bemessungsbelastung 2025 und Berechnungsergebnisse zur LSA Trockentalstraße/ Straßberger Straße – Variante 4

Anlage 7a.2.4.Plan: Lage- und Ausrüstungsplan im M 1:250 der LSA Trockentalstraße/ Straßberger Straße – Variante 4

Anlage 7a.2.5.x: Bemessungsbelastung 2025 und Berechnungsergebnisse zur LSA Trockentalstraße/ Straßberger Straße – Variante 5

Anlage 13

Anlage 13.Plan: Lageplan mit der prinzipiellen Darstellung der verkehrstechnischen Vorzugsvariante zum Ausbau der Trockentalstraße

1 Vorbemerkung

Die verkehrstechnische Untersuchung mit Stand 28.07.2010, die auf Basis der Verkehrsbelastungen für den Prognosehorizont 2020 erstellt wurde, ist auf Basis der Verkehrsbelastungen für den Prognosehorizont 2025 fortzuschreiben.

2 Verkehrsbelastungen

Die Verkehrsbelastungen für den Prognosehorizont 2025 wurden der Anlage 4.3 (siehe Anlage 4.2.1) der *Verkehrsplanerischen Untersuchung B92, Ausbau in Plauen, Trockentalstraße - Prognose 2025* - der PTV AG mit Stand 29.02.2016 entnommen.

In der Anlage 4.3 wird darauf hingewiesen, dass die Werte der einzelnen Verkehrsströme auf 5 Kfz/h gerundet wurden. Dies hat zur Folge, dass zwischen 2 Knotenpunkten Abweichungen von bis zu 10 Kfz/h auftreten können. Um diese Abweichungen zu beheben, wurde die Bemessungsbelastung 2025 erstellt (siehe Anlage 4.3.2).

Die Belastung des Knotenpunktes Trockentalstraße/ Dürerstraße wurde in Anlehnung an die prozentualen Veränderung im Zuge der Trockentalstraße von der Bemessungsbelastung 2020 auf die Bemessungsbelastung 2025 angepasst.

Aufgrund der Problematik bezüglich der Kfz-Leistungsfähigkeit am unsignalisierten Knotenpunkt Trockentalstraße/ Ostenstraße (siehe Punkt 3.1) wurde eine Umlegung vorgenommen. Dazu wurden am KP Trockentalstraße/ Ostenstraße von der Zufahrt Ostenstraße (Ost) 115 Fz/h auf die Zufahrt Straßberger Straße (Ost) am KP Trockentalstraße/ Straßberger Straße umgelegt. Die umgelegte Bemessungsbelastung 2025 ist in Anlage 4.3.2 mit dargestellt.

3 Unsignalisierte Knotenpunkte

3.1 Trockentalstraße/ Ostenstraße

In der HBS-Bewertung mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 6.1.1) werden, bis auf eine Ausnahme, Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,40 und mittlere Wartezeiten von kleiner gleich 31s (Qualitätsstufe D und besser) berechnet (siehe Anlage 6.1.2).

Die Ausnahme betrifft die Zufahrt Ostenstraße (Ost), für den ein Sättigungsgrad von über 1,00 und eine mittlere Wartezeit von über 45s (Qualitätsstufe E bzw. F) berechnet werden.

Es wird davon ausgegangen, dass es sich bei den Linkseinbiegern aus der Zufahrt Ostenstraße (Ost) überwiegend um Fahrzeuge mit ortskundigen Fahrzeugführern handelt. Aufgrund der Erfahrungen der Fahrzeugführer wird angenommen, dass ein Großteil der Fahrzeuge, abweichend vom aktuellen Netzmodell für den Prognosehorizont 2025, grundsätzlich auf den benachbarten Knotenpunkt Trockentalstraße/ Straßberger Straße (Zufahrt Straßberger Straße [Ost]), für den eine LSA geplant ist, ausweichen werden.

Durch Iteration wurde ermittelt, dass bis zu 25 Linkseinbiegern aus der Zufahrt Ostenstraße (Ost) für die Zufahrt Ostenstraße (Ost) eine ausreichende Verkehrsqualität (mittlere Wartezeit <= 45s) berechnet wird.

In der HBS-Bewertung mit der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 6a.1.1) wird für die Zufahrt Ostenstraße (Ost) ein Sättigungsgrad von kleiner gleich 0,33 und eine mittlere Wartezeit von kleiner gleich 45s (Qualitätsstufe D) berechnet (siehe Anlage 6a.1.2).

In Hinblick auf die vorgesehene LSA Koordinierung im Zuge der Trockentalstraße werden zu Tageszeiten mit hoher Verkehrsbelastung wahrscheinlich kaum geeignete Zeitlücken zur Verfügung stehen, um die Trockentalstraße queren oder in die Trockentalstraße nach links einbiegen

zu können. Es wird davon ausgegangen, dass es sich bei den betroffenen Verkehrsströmen überwiegend um Fahrzeuge mit ortskundigen Fahrzeugführern handelt. Aufgrund der Erfahrungen der Fahrzeugführer wird angenommen, dass einige Fahrzeuge auf die signalisierten Knotenpunkte Trockentalstraße/ Straßberger Straße und Trockentalstraße/ Moritzstraße bzw. Trockentalstraße/ Siegener Straße ausweichen werden.

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass der Knotenpunkt unsignalisiert leistungsfähig ist und somit aus Gründen der Leistungsfähigkeit keine LSA erforderlich ist.

3.2 Trockentalstraße/ Seminarstraße

3.2.1 Variante 0 (ohne Linksabbieger Trockentalstraße a.R. Nord)

In der HBS-Bewertung mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 6.2.1) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,40 und mittlere Wartezeiten von kleiner gleich 28s (Qualitätsstufe C und besser) berechnet (siehe Anlage 6.2.2).

In Hinblick auf die vorgesehene LSA Koordinierung im Zuge der Trockentalstraße werden zu Tageszeiten mit hoher Verkehrsbelastung wahrscheinlich kaum geeignete Zeitlücken zur Verfügung stehen, um die Trockentalstraße queren oder in die Trockentalstraße nach links einbiegen zu können. Es wird davon ausgegangen, dass es sich bei den betroffenen Verkehrsströmen überwiegend um Fahrzeuge mit ortskundigen Fahrzeugführern handelt. Aufgrund der Erfahrungen der Fahrzeugführer wird angenommen, dass einige Fahrzeuge auf den signalisierten Knotenpunkt Trockentalstraße/ Straßberger Straße und auf den unsignalisierten/ signalisierten Knotenpunkt Trockentalstraße/ Moritzstraße bzw. Trockentalstraße/ Siegener Straße ausweichen werden.

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass der Knotenpunkt unsignalisiert leistungsfähig ist und somit aus Gründen der Leistungsfähigkeit keine LSA erforderlich ist.

3.2.2 Variante 1 (mit Linksabbieger Trockentalstraße a.R. Nord

In der HBS-Bewertung mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 6.2.3) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,40 und mittlere Wartezeiten von kleiner gleich 29s (Qualitätsstufe C und besser) berechnet (siehe Anlage 6.2.4).

In Hinblick auf die vorgesehene LSA Koordinierung im Zuge der Trockentalstraße werden zu Tageszeiten mit hoher Verkehrsbelastung wahrscheinlich kaum geeignete Zeitlücken zur Verfügung stehen, um die Trockentalstraße queren oder in die Trockentalstraße nach links einbiegen zu können. Es wird davon ausgegangen, dass es sich bei den betroffenen Verkehrsströmen überwiegend um Fahrzeuge mit ortskundigen Fahrzeugführern handelt. Aufgrund der Erfahrungen der Fahrzeugführer wird angenommen, dass einige Fahrzeuge auf den signalisierten Knotenpunkt Trockentalstraße/ Straßberger Straße und auf den unsignalisierten/ signalisierten Knotenpunkt Trockentalstraße/ Moritzstraße bzw. Trockentalstraße/ Siegener Straße ausweichen werden.

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass der Knotenpunkt unsignalisiert leistungsfähig ist und somit aus Gründen der Leistungsfähigkeit keine LSA erforderlich ist.

3.3 Trockentalstraße/ Seestraße

In der HBS-Bewertung mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 6.3.1) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,38 und mittlere Wartezeiten von kleiner gleich 29s (Qualitätsstufe C und besser) berechnet (siehe Anlage 6.3.2).

In Hinblick auf die vorgesehene LSA Koordinierung im Zuge der Trockentalstraße werden zu Tageszeiten mit hoher Verkehrsbelastung wahrscheinlich kaum geeignete Zeitlücken zur Verfügung stehen, um die Trockentalstraße queren oder in die Trockentalstraße nach links einbiegen zu können. Es wird davon ausgegangen, dass es sich bei den betroffenen Verkehrsströmen überwiegend um Fahrzeuge mit ortskundigen Fahrzeugführern handelt. Aufgrund der Erfahrungen der Fahrzeugführer wird angenommen, dass einige Fahrzeuge auf den signalisierten Knotenpunkt Trockentalstraße/ Straßberger Straße und auf den unsignalisierten/ signalisierten Knotenpunkt Trockentalstraße/ Moritzstraße bzw. Trockentalstraße/ Siegener Straße ausweichen werden.

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass der Knotenpunkt unsignalisiert leistungsfähig ist und somit aus Gründen der Leistungsfähigkeit keine LSA erforderlich ist.

3.4 Trockentalstraße/ Friedrichstraße

In der HBS-Bewertung mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 6.4.1) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,38 und mittlere Wartezeiten von kleiner gleich 25s (Qualitätsstufe C und besser) berechnet (siehe Anlage 6.4.2).

In Hinblick auf die vorgesehene LSA Koordinierung im Zuge der Trockentalstraße werden zu Tageszeiten mit hoher Verkehrsbelastung wahrscheinlich kaum geeignete Zeitlücken zur Verfügung stehen, um die Trockentalstraße queren oder in die Trockentalstraße nach links einbiegen zu können. Es wird davon ausgegangen, dass es sich bei den betroffenen Verkehrsströmen überwiegend um Fahrzeuge mit ortskundigen Fahrzeugführern handelt. Aufgrund der Erfahrungen der Fahrzeugführer wird angenommen, dass einige Fahrzeuge auf den signalisierten Knotenpunkt Trockentalstraße/ Straßberger Straße und auf den unsignalisierten/ signalisierten Knotenpunkt Trockentalstraße/ Moritzstraße bzw. Trockentalstraße/ Siegener Straße ausweichen werden.

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass der Knotenpunkt unsignalisiert leistungsfähig ist und somit aus Gründen der Leistungsfähigkeit keine LSA erforderlich ist.

3.5 Trockentalstraße/ Moritzstraße

<u>ohne Aufweitung Zufahrten Moritzstraße</u>

In der HBS-Bewertung mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 6.5.1) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,46 und mittlere Wartezeiten von kleiner gleich 42s (Qualitätsstufe D und besser) berechnet (siehe Anlage 6.5.2).

<u>mit Aufweitung Zufahrten Moritzstraße</u>

In der HBS-Bewertung mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 6.5.1) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,46 und mittlere Wartezeiten von kleiner gleich 42s (Qualitätsstufe D und besser) berechnet (siehe Anlage 6.5.3).

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass der Knotenpunkt unsignalisiert leistungsfähig ist und somit aus Gründen der Leistungsfähigkeit keine LSA erforderlich ist. Allerdings sollte eine Signalisierung des Knotenpunktes angestrebt werden. Zum einen um ein signalisiertes

queren der Trockentalstraße (Kfz, Fußgänger) und ein signalisiertes (links) einbiegen auf die Trockentalstraße (Kfz) zu ermöglichen. Zum anderen um die Verkehrsströme aus dem städtischen Nebennetz ein einem weiteren signalisierten Knotenpunkt im Strecken-Planungsabschnitt sicher abwickeln zu können.

3.6 Trockentalstraße/ Auguststraße

In der HBS-Bewertung mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 6.6.1) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,37 und mittlere Wartezeiten von kleiner gleich 7s (Qualitätsstufe A) berechnet (siehe Anlage 6.6.2).

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass der Knotenpunkt unsignalisiert leistungsfähig ist und somit aus Gründen der Leistungsfähigkeit keine LSA erforderlich ist.

3.7 Trockentalstraße/ Siegener Straße

In der HBS-Bewertung mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 6.7.1) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,70 und mittlere Wartezeiten, bis auf eine Ausnahme, von kleiner gleich 30s (Qualitätsstufe C und besser) berechnet (siehe Anlage 6.7.2).

Die Ausnahme betrifft den Linksabbiegefahrstreifen in der Zufahrt Siegener Straße, für den ein eine mittlere Wartezeit von über 45s (Qualitätsstufe E) berechnet wird.

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass der Knotenpunkt unsignalisiert leistungsfähig ist und somit aus Gründen der Leistungsfähigkeit keine LSA erforderlich ist. Allerdings sollte eine Signalisierung des Knotenpunktes angestrebt werden. Zum einen um ein signalisiertes queren der Trockentalstraße und Siegener Straße für Fußgänger sowie ein signalisiertes (links) einbiegen auf die Trockentalstraße für Kfz zu ermöglichen. Zum anderen als wirksames Mittel zur Beseitigung des Sicherheitsdefizits, da der bestehende unsignalisierte Knotenpunkt eine Unfallhäufungsstelle ist.

Für den unsignalisierten Knotenpunkt ist ein prinzipieller Lage- und Ausrüstungsplan erstellt worden (siehe Anlage 6.7.Plan).

4 Untersuchung der Knotenpunkte mit LSA

4.1 LSA Trockentalstraße/ Dürerstraße

Eine Übersicht zur vorhandenen Signalisierung (Fahrstreifenaufteilung, Fußgängerfurten, Signalgruppen) befindet sich in der Anlage 7.1.1.

Die in der verkehrstechnischen Untersuchung mit Stand mit Stand 28.07.2010 erstellten beiden Signalzeitenpläne wurden unverändert beibehalten.

Bei der Berechnung des Sättigungsgrades für K3 wurde das Z.720 so berücksichtigt, dass durchschnittlich 4 Fahrzeuge pro Umlauf bei Rot rechts abbiegen (4Fz x 40Umläufe = 160Fz/h).

In der HBS-Bewertung des SZP 15ang (siehe Anlage 7.1.3a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.1.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,92 berechnet (siehe Anlage 7.1.3b).

In der HBS-Bewertung des SZP 15n (siehe Anlage 7.1.4a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.1.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,92 berechnet (siehe Anlage 7.1.4b).

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass die LSA die Verkehrsmengen der Bemessungsbelastung 2025 leistungsfähig bewältigen kann. Voraussetzung ist die Überarbeitung der verkehrstechnischen Unterlage der LSA, im speziellen der Phasenfolge, der koordinierten Festzeitprogramme und der koordinierten/ unkoordinierten verkehrsabhängigen Steuerung, einschließlich der Neuversorgung der gerätetechnischen Software.

4.2 LSA Trockentalstraße/ Straßberger Straße (ohne Umlegung)

Die in der verkehrstechnischen Untersuchung mit Stand mit Stand 28.07.2010 erstellten Signalzeitenpläne wurden in Hinblick auf die Verteilung der Freigabezeiten innerhalb der Umlaufzeit von 100s angepasst.

Eine Übersicht zu den verschiedenen Varianten der LSA befindet sich in der Anlage 7.2.0.

4.2.1 Variante 1 (ohne Umlegung)

Eine Übersicht zur geplanten Signalisierung (Fahrstreifenaufteilung, Fußgängerfurten, Signalgruppen) befindet sich in der Anlage 7.2.1.1.

In der HBS-Bewertung des SZP 1a (siehe Anlage 7.2.1.3a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.2.1.2) werden Sättigungsgrade über 1,00 berechnet (siehe Anlage 7.2.1.3b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1b (siehe Anlage 7.2.1.4a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.2.1.2) werden Sättigungsgrade über 1,00 berechnet (siehe Anlage 7.2.1.4b).

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass die LSA in der Variante 1 die Verkehrsmengen der Bemessungsbelastung 2025 nicht leistungsfähig bewältigen kann.

4.2.2 Variante 2 (ohne Umlegung)

Eine Übersicht zur geplanten Signalisierung (Fahrstreifenaufteilung, Fußgängerfurten, Signalgruppen) befindet sich in der Anlage 7.2.2.1.

In der HBS-Bewertung des SZP 1a (siehe Anlage 7.2.2.3a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.2.1.2) werden Sättigungsgrade, bis auf eine Ausnahme, von kleiner gleich 0,71 berechnet (siehe Anlage 7.2.2.3b). Die Ausnahme betrifft die Zufahrt Trockentalstraße (Nord), wo für den Mischfahrstreifen rechts/ gerade (K7) ein Sättigungsgrad von über 1,00 berechnet wird.

In der HBS-Bewertung des SZP 1b (siehe Anlage 7.2.2.4a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.2.1.2) werden Sättigungsgrade, bis auf eine Ausnahme, von kleiner gleich 0,71 berechnet (siehe Anlage 7.2.2.4b). Die Ausnahme betrifft die Zufahrt Trockentalstraße (Nord), wo für den Mischfahrstreifen rechts/ gerade (K7) ein Sättigungsgrad von über 1,00 berechnet wird.

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass die LSA in der Variante 2 die Verkehrsmengen der Bemessungsbelastung 2025 nicht leistungsfähig bewältigen kann.

4.2.3 Variante 3 mit Untervariante 3u (ohne Umlegung)

Eine Übersicht zur geplanten Signalisierung (Fahrstreifenaufteilung, Fußgängerfurten, Signalgruppen) befindet sich in der Anlage 7.2.3.1.

In der Untervariante 3u (SZP 1e und SZP 1f) wird in der Zufahrt Straßberger Straße (West) der Mischfahrstreifen gerade/ links (K6) nicht konfliktfrei, sondern bedingt verträglich (zu K1, F7, F8) signalisiert.

In der HBS-Bewertung des SZP 1a (siehe Anlage 7.2.3.3a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.2.3.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,94 berechnet (siehe Anlage 7.2.3.3b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1b (siehe Anlage 7.2.3.4a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.2.3.2) werden Sättigungsgrade, bis auf eine Ausnahme, von kleiner gleich 0,81 berechnet (siehe Anlage 7.2.3.4b). Die Ausnahme betrifft die Zufahrt Trockentalstraße (Nord), wo für den Mischfahrstreifen rechts/ gerade (K7) ein Sättigungsgrad von über 1,00 berechnet wird.

In der HBS-Bewertung des SZP 1c (siehe Anlage 7.2.3.5a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.2.3.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,88 berechnet (siehe Anlage 7.2.3.5b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1d (siehe Anlage 7.2.3.6a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.2.3.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,86 berechnet (siehe Anlage 7.2.3.6b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1e (siehe Anlage 7.2.3.7a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.2.3.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,90 berechnet (siehe Anlage 7.2.3.7b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1f (siehe Anlage 7.2.3.8a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.2.3.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,86 berechnet (siehe Anlage 7.2.3.8b).

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass die LSA in der Variante 3 die Verkehrsmengen der Bemessungsbelastung 2025 leistungsfähig bewältigen kann.

4.2.4 Variante 4 mit Untervariante 4u (ohne Umlegung)

Eine Übersicht zur geplanten Signalisierung (Fahrstreifenaufteilung, Fußgängerfurten, Signalgruppen) befindet sich in der Anlage 7.2.4.1.

In der Untervariante 4u (SZP 1e und SZP 1f) wird in der Zufahrt Straßberger Straße (West) der Mischfahrstreifen gerade/ links (K6) nicht konfliktfrei, sondern bedingt verträglich (zu K1, F7, F8) signalisiert.

In der HBS-Bewertung des SZP 1a (siehe Anlage 7.2.4.3a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.2.4.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,94 berechnet (siehe Anlage 7.2.4.3b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1b (siehe Anlage 7.2.4.4a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.2.4.2) werden Sättigungsgrade, bis auf eine Ausnahme, von kleiner gleich 0,84 berechnet (siehe Anlage 7.2.4.4b). Die Ausnahme betrifft die Zufahrt Trockentalstraße (Nord), wo für den Mischfahrstreifen rechts/ gerade (K7) ein Sättigungsgrad von über 1,00 berechnet wird.

In der HBS-Bewertung des SZP 1c (siehe Anlage 7.2.4.5a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.2.4.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,90 berechnet (siehe Anlage 7.2.4.5b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1d (siehe Anlage 7.2.4.6a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.2.4.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,96 berechnet (siehe Anlage 7.2.4.6b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1e (siehe Anlage 7.2.4.7a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.2.4.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,90 berechnet (siehe Anlage 7.2.4.7b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1f (siehe Anlage 7.2.4.8a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.2.4.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,98 berechnet (siehe Anlage 7.2.4.8b).

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass die LSA in der Variante 4 die Verkehrsmengen der Bemessungsbelastung 2025 leistungsfähig bewältigen kann.

Für die LSA der Variante 4 ist ein prinzipieller Lage- und Ausrüstungsplan erstellt worden (siehe Anlage 7.2.4.Plan).

4.2.5 Variante 5 mit Untervariante 5u (ohne Umlegung)

Eine Übersicht zur geplanten Signalisierung (Fahrstreifenaufteilung, Fußgängerfurten, Signalgruppen) befindet sich in der Anlage 7.2.5.1.

In der Untervariante 5u (SZP 1e und SZP 1f) wird in der Zufahrt Straßberger Straße (West) der Mischfahrstreifen gerade/ links (K6) nicht konfliktfrei, sondern bedingt verträglich (zu K1, F7, F8) signalisiert.

In der HBS-Bewertung des SZP 1a (siehe Anlage 7.2.5.3a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.2.5.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,96 berechnet (siehe Anlage 7.2.5.3b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1b (siehe Anlage 7.2.5.4a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.2.5.2) werden Sättigungsgrade, bis auf eine Ausnahme, von kleiner gleich 0,70 berechnet (siehe Anlage 7.2.5.4b). Die Ausnahme betrifft die Zufahrt Trockentalstraße (Nord), wo für den Mischfahrstreifen rechts/ gerade (K7) ein Sättigungsgrad von über 1,00 berechnet wird.

In der HBS-Bewertung des SZP 1c (siehe Anlage 7.2.5.5a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.2.5.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,88 berechnet (siehe Anlage 7.2.5.5b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1d (siehe Anlage 7.2.5.6a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.2.5.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,86 berechnet (siehe Anlage 7.2.5.6b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1e (siehe Anlage 7.2.5.7a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.2.5.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,92 berechnet (siehe Anlage 7.2.5.7b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1f (siehe Anlage 7.2.5.8a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.2.5.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,90 berechnet (siehe Anlage 7.2.5.8b).

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass die LSA in der Variante 5 die Verkehrsmengen der Bemessungsbelastung 2025 leistungsfähig bewältigen kann.

4.3 LSA Trockentalstraße/ Straßberger Straße (mit Umlegung)

Wie bereits im Punkt 3.1 erläutert, wird angenommen, dass ein Großteil der Fahrzeuge aus der Ostenstraße (Ost), abweichend vom aktuellen Verkehrsmodell, das der Prognose 2025 zu Grunde liegt, grundsätzlich auf die Straßberger Straße (Ost) ausweichen werden.

In diesem Zusammenhang wurde ein umgelegte Bemessungsbelastung 2025 für beide Knotenpunkte erstellt.

Da die Varianten 1 und 2 die Verkehrsmengen der Bemessungsbelastung 2025 nicht leistungsfähig bewältigen können, wurden nur die Varianten 3 bis 5 zusätzlich mit der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 bewertet.

4.3.1 Variante 3 mit Untervariante 3u (mit Umlegung)

In der HBS-Bewertung des SZP 1a umgelegt (siehe Anlage 7a.2.3.3a) mit der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7a.2.3.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,95 berechnet (siehe Anlage 7a.2.3.3b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1b umgelegt (siehe Anlage 7a.2.3.4a) mit der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7a.2.3.2) werden Sättigungsgrade, bis auf eine Ausnahme, von kleiner gleich 0,83 berechnet (siehe Anlage 7a.2.3.4b). Die Ausnahme betrifft die Zufahrt Trockentalstraße (Nord), wo für den Mischfahrstreifen rechts/ gerade (K7) ein Sättigungsgrad von über 1,00 berechnet wird.

In der HBS-Bewertung des SZP 1c umgelegt (siehe Anlage 7a.2.3.5a) mit der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7a.2.3.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,91 berechnet (siehe Anlage 7a.2.3.5b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1d umgelegt (siehe Anlage 7a.2.3.6a) mit der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7a.2.3.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,89 berechnet (siehe Anlage 7a.2.3.6b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1e umgelegt (siehe Anlage 7a.2.3.7a) mit der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7a.2.3.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,95 berechnet (siehe Anlage 7a.2.3.7b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1f umgelegt (siehe Anlage 7a.2.3.8a) mit der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7a.2.3.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,91 berechnet (siehe Anlage 7a.2.3.8b).

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass die LSA in der Variante 3 die Verkehrsmengen der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 leistungsfähig bewältigen kann.

4.3.2 Variante 4 mit Untervariante 4u (mit Umlegung)

In der HBS-Bewertung des SZP 1a umgelegt (siehe Anlage 7a.2.4.3a) mit der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7a.2.4.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,95 berechnet (siehe Anlage 7.2.4.3b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1b umgelegt (siehe Anlage 7a.2.4.4a) mit der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7a.2.4.2) werden Sättigungsgrade, bis auf eine Ausnahme, von kleiner gleich 0,84 berechnet (siehe Anlage 7a.2.4.4b). Die Ausnahme betrifft die Zufahrt Trockentalstraße (Nord), wo für den Mischfahrstreifen rechts/ gerade (K7) ein Sättigungsgrad von über 1,00 berechnet wird.

In der HBS-Bewertung des SZP 1c umgelegt (siehe Anlage 7a.2.4.5a) mit der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7a.2.4.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,95 berechnet (siehe Anlage 7a.2.4.5b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1d umgelegt (siehe Anlage 7a.2.4.6a) mit der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7a.2.4.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,98 berechnet (siehe Anlage 7a.2.4.6b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1e umgelegt (siehe Anlage 7a.2.4.7a) mit der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7a.2.4.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,95 berechnet (siehe Anlage 7a.2.4.7b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1f umgelegt (siehe Anlage 7a.2.4.8a) mit der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7a.2.4.2) werden Sättigungsgrade, bis auf eine Ausnahme, von kleiner gleich 0,83 berechnet (siehe Anlage 7a.2.4.8b). Die Ausnahme betrifft die Zufahrt Trockentalstraße (Nord), wo für den Mischfahrstreifen rechts/ gerade (K7) ein Sättigungsgrad von über 1,00 berechnet wird.

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass die LSA in der Variante 4 die Verkehrsmengen der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 leistungsfähig bewältigen kann.

Für die LSA der Variante 4 ist ein prinzipieller Lage- und Ausrüstungsplan erstellt worden (siehe Anlage 7a.2.4.Plan).

4.3.3 Variante 5 mit Untervariante 5u (mit Umlegung)

In der HBS-Bewertung des SZP 1a umgelegt (siehe Anlage 7a.2.5.3a) mit der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7a.2.5.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,95 berechnet (siehe Anlage 7a.2.5.3b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1b umgelegt (siehe Anlage 7a.2.5.4a) mit der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7a.2.5.2) werden Sättigungsgrade, bis auf eine Ausnahme, von kleiner gleich 0,83 berechnet (siehe Anlage 7a.2.5.4b). Die Ausnahme betrifft die Zufahrt Trockentalstraße (Nord), wo für den Mischfahrstreifen rechts/ gerade (K7) ein Sättigungsgrad von über 1,00 berechnet wird.

In der HBS-Bewertung des SZP 1c umgelegt (siehe Anlage 7a.2.5.5a) mit der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7a.2.5.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,91 berechnet (siehe Anlage 7a.2.5.5b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1d umgelegt (siehe Anlage 7a.2.5.6a) mit der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7a.2.5.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,91 berechnet (siehe Anlage 7a.2.5.6b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1e umgelegt (siehe Anlage 7a.2.5.7a) mit der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7a.2.5.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,93 berechnet (siehe Anlage 7a.2.5.7b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1f umgelegt (siehe Anlage 7a.2.5.8a) mit der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7a.2.5.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,93 berechnet (siehe Anlage 7a.2.5.8b).

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass die LSA in der Variante 5 die Verkehrsmengen der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 leistungsfähig bewältigen kann.

4.4 LSA Trockentalstraße/ Moritzstraße

Die in der verkehrstechnischen Untersuchung mit Stand mit Stand 28.07.2010 erstellten Signalzeitenpläne wurden unverändert beibehalten.

Eine Übersicht zu den verschiedenen Varianten der LSA befindet sich in der Anlage 7.3.0.

4.4.1 Variante 1

Eine Übersicht zur geplanten Signalisierung (Fahrstreifenaufteilung, Fußgängerfurten, Signalgruppen) befindet sich in der Anlage 7.3.1.1.

In der HBS-Bewertung des SZP 1a (siehe Anlage 7.3.1.3a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.3.1.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,39 berechnet (siehe Anlage 7.3.1.3b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1b (siehe Anlage 7.3.1.4a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.3.1.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,36 berechnet (siehe Anlage 7.3.1.4b).

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass die LSA in der Variante 1 die Verkehrsmengen der Bemessungsbelastung 2025 leistungsfähig bewältigen kann.

4.4.2 Variante 2

Eine Übersicht zur geplanten Signalisierung (Fahrstreifenaufteilung, Fußgängerfurten, Signalgruppen) befindet sich in der Anlage 7.3.2.1.

In der HBS-Bewertung des SZP 1a (siehe Anlage 7.3.2.3a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.3.2.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,79 berechnet (siehe Anlage 7.3.2.3b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1b (siehe Anlage 7.3.2.4a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.3.2.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,72 berechnet (siehe Anlage 7.3.2.4b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1c (siehe Anlage 7.3.2.5a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.3.2.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,73 berechnet (siehe Anlage 7.3.2.5b).

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass die LSA in der Variante 2 die Verkehrsmengen der Bemessungsbelastung 2025 leistungsfähig bewältigen kann.

Für die LSA der Variante 2 ist ein prinzipieller Lage- und Ausrüstungsplan erstellt worden (siehe Anlage 7.3.2.Plan).

4.5 LSA Trockentalstraße/ Siegener Straße

Die in der verkehrstechnischen Untersuchung mit Stand mit Stand 28.07.2010 erstellten Signalzeitenpläne wurden unverändert beibehalten.

Eine Übersicht zu den verschiedenen Varianten der LSA befindet sich in der Anlage 7.4.0.

4.5.1 Variante 1

Eine Übersicht zur geplanten Signalisierung (Fahrstreifenaufteilung, Fußgängerfurten, Signalgruppen) befindet sich in der Anlage 7.4.1.1.

In der HBS-Bewertung des SZP 1a (siehe Anlage 7.4.1.3a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.4.1.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,66 berechnet (siehe Anlage 7.4.1.3b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1b (siehe Anlage 7.4.1.4a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.4.1.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,62 berechnet (siehe Anlage 7.4.1.4b).

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass die LSA in der Variante 1 die Verkehrsmengen der Bemessungsbelastung 2025 leistungsfähig bewältigen kann.

4.5.2 Variante 2

Eine Übersicht zur geplanten Signalisierung (Fahrstreifenaufteilung, Fußgängerfurten, Signalgruppen) befindet sich in der Anlage 7.4.2.1.

In der HBS-Bewertung des SZP 1a (siehe Anlage 7.4.2.3a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.4.2.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,65 berechnet (siehe Anlage 7.4.2.3b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1b (siehe Anlage 7.4.2.4a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.4.2.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,60 berechnet (siehe Anlage 7.4.2.4b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1c (siehe Anlage 7.4.2.5a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.4.2.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,70 berechnet (siehe Anlage 7.4.2.5b).

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass die LSA in der Variante 2 die Verkehrsmengen der Bemessungsbelastung 2025 leistungsfähig bewältigen kann.

Für die LSA der Variante 2 ist ein prinzipieller Lage- und Ausrüstungsplan erstellt worden (siehe Anlage 7.4.2.Plan).

4.6 LSA Trockentalstraße/ Friedensstraße/ Neundorfer Straße

Eine Übersicht zur vorhandenen Signalisierung (Fahrstreifenaufteilung, Fußgängerfurten, Signalgruppen) befindet sich in der Anlage 7.5.2.

Die in der verkehrstechnischen Untersuchung mit Stand mit Stand 28.07.2010 erstellten beiden Signalzeitenpläne wurden unverändert beibehalten.

Bei der Berechnung des Sättigungsgrades für K6 wurde das Z.720 nicht mit berücksichtigt.

In der HBS-Bewertung des SZP 1ang (siehe Anlage 7.5.3a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.5.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,98 berechnet (siehe Anlage 7.5.3b).

In der HBS-Bewertung des SZP 1n (siehe Anlage 7.5.4a) mit der Bemessungsbelastung 2025 (siehe Anlage 7.5.2) werden Sättigungsgrade von kleiner gleich 0,98 berechnet (siehe Anlage 7.5.4b).

Zu Tageszeiten mit hoher Verkehrsbelastung können für die Verkehrsströme K5 und K7 kurzfristige Behinderungen nicht ausgeschlossen werden.

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass die LSA die Verkehrsmengen der Bemessungsbelastung 2025 leistungsfähig bewältigen kann. Voraussetzung ist die Überarbeitung der verkehrstechnischen Unterlage der LSA, im speziellen der Phasenfolge, der koordinierten Festzeitprogramme und der koordinierten/ unkoordinierten verkehrsabhängigen Steuerung, einschließlich der Neuversorgung der gerätetechnischen Software.

5 Zusammenfassung und Schlussbetrachtung

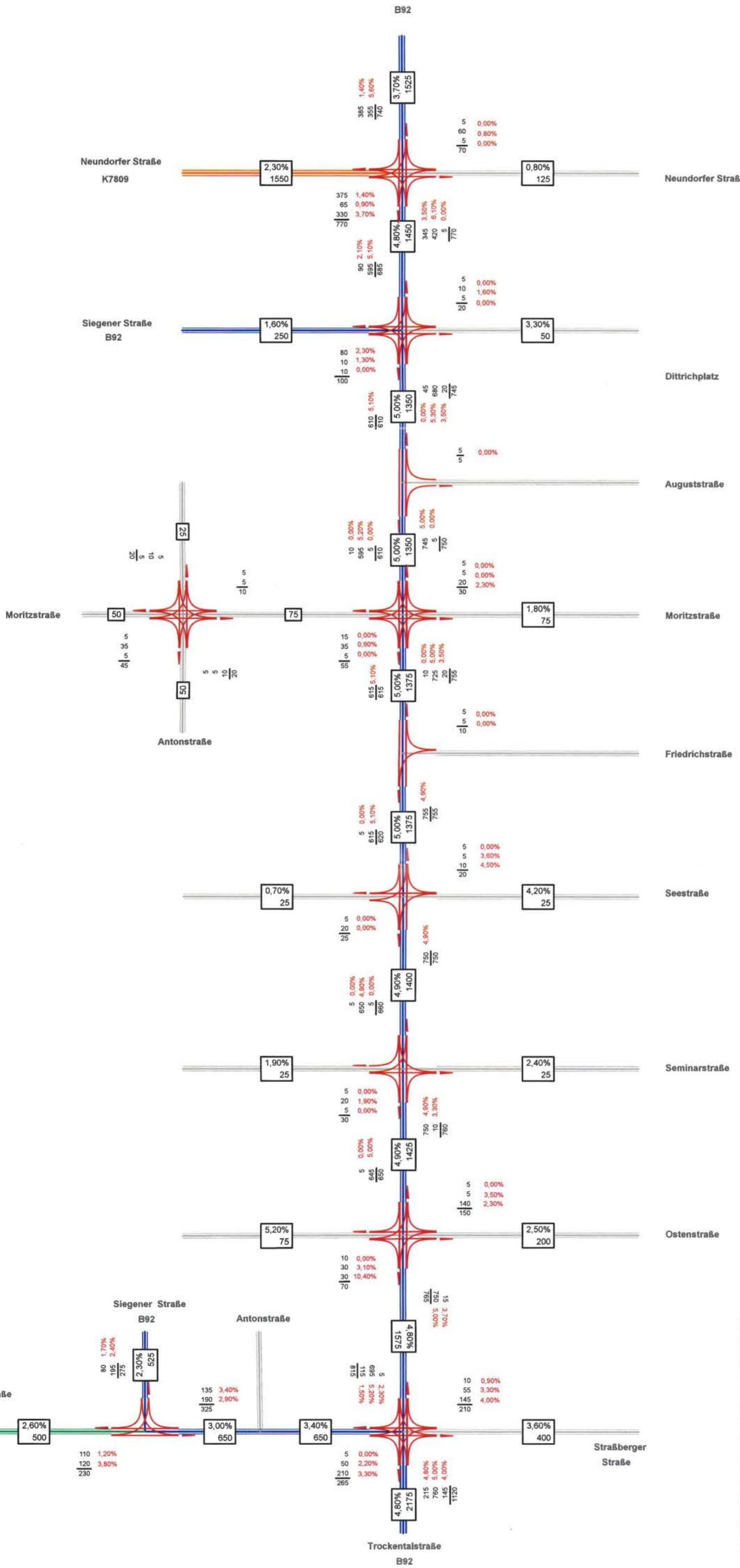
Die Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung mit Stand 28.07.2010 werden mit der Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2025, bis auf eine Ausnahme, bestätigt.

Die Ausnahme betrifft den Knotenpunkt Trockentalstraße/ Ostenstraße. Hier wird für die aus dem Netzmodell des Prognosehorizontes 2025 angegebene Anzahl an Linkseinbiegern aus der Zufahrt Ostenstraße (Ost) keine ausreichende Leistungsfähigkeit berechnet. Allerdings wird davon ausgegangen, dass ein Großteil der Linkseinbieger auf den benachbarten Knotenpunkt Trockentalstraße/ Straßberger Straße auf die Zufahrt Straßberger Straße (Ost) ausweichen werden. Mit der umgelegten Bemessungsbelastung 2025 konnten sowohl für den Knotenpunkt Trockentalstraße/ Ostenstraße als auch für den Knotenpunkt Trockentalstraße/ Straßberger Straße, an dem eine LSA geplant ist, eine ausreichende Leistungsfähigkeit berechnet werden.

Komischke

Dipl.-Ing. Komischke
- Bearbeiter -

Anlage 4



Prognose 2025 - Planfall [Kfz/h]

Anlage 4.3

- q_h in Kfz/h (8%) auf 5 Kfz/h gerundet
- b_{sv} in %

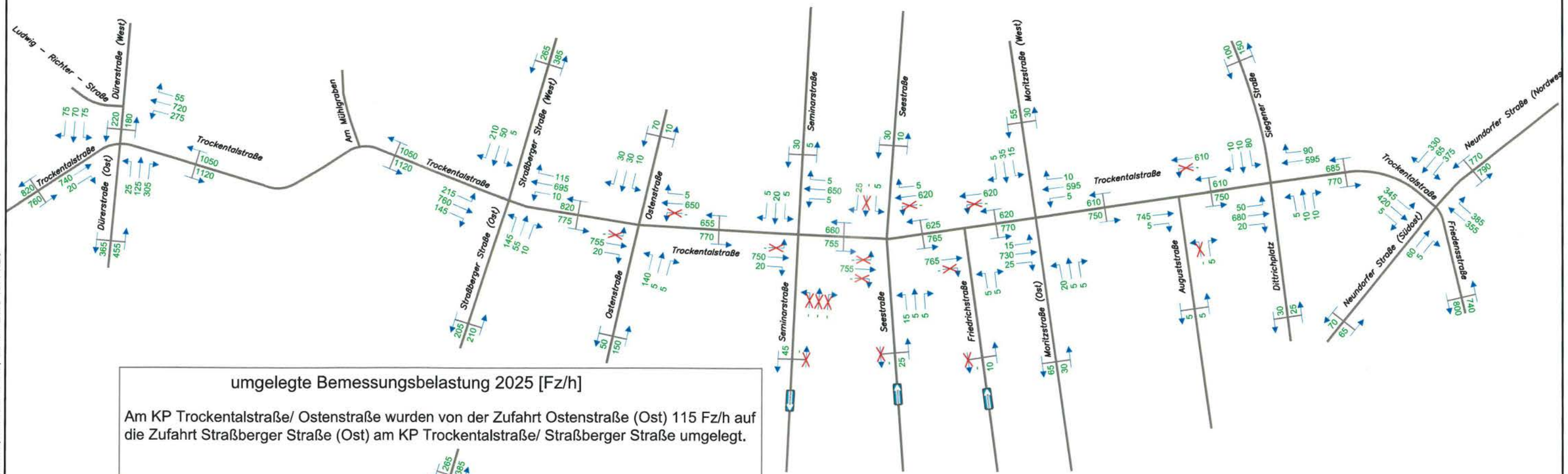
5,5% 1000

- SV-Anteile > 3,5t in Prozent
- Belastungen in Kfz/h
- auf 25 Kfz/h gerundet
- Querschnittswerte

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

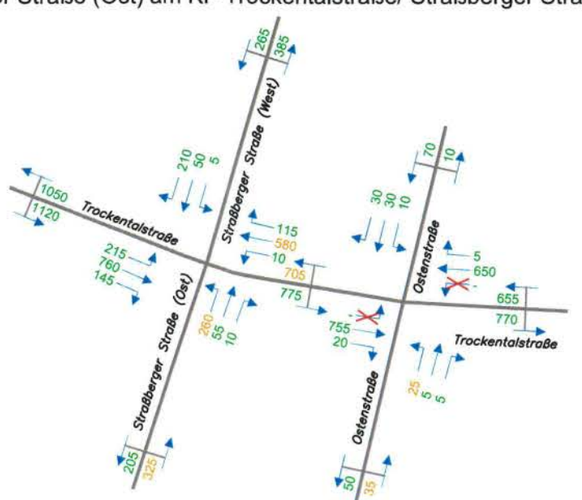
Ohne Maßstab | Herausgabedatum: Oktober 2015

PTV GROUP the mind of movement
PTV Transport Consult GmbH · Dresden
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com



umgelegte Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]

Am KP Trockentalstraße/ Ostenstraße wurden von der Zufahrt Ostenstraße (Ost) 115 Fz/h auf die Zufahrt Straßberger Straße (Ost) am KP Trockentalstraße/ Straßberger Straße umgelegt.



Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]

Straßenbauamt Plauen
Verkehrstechnische Untersuchung
B92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

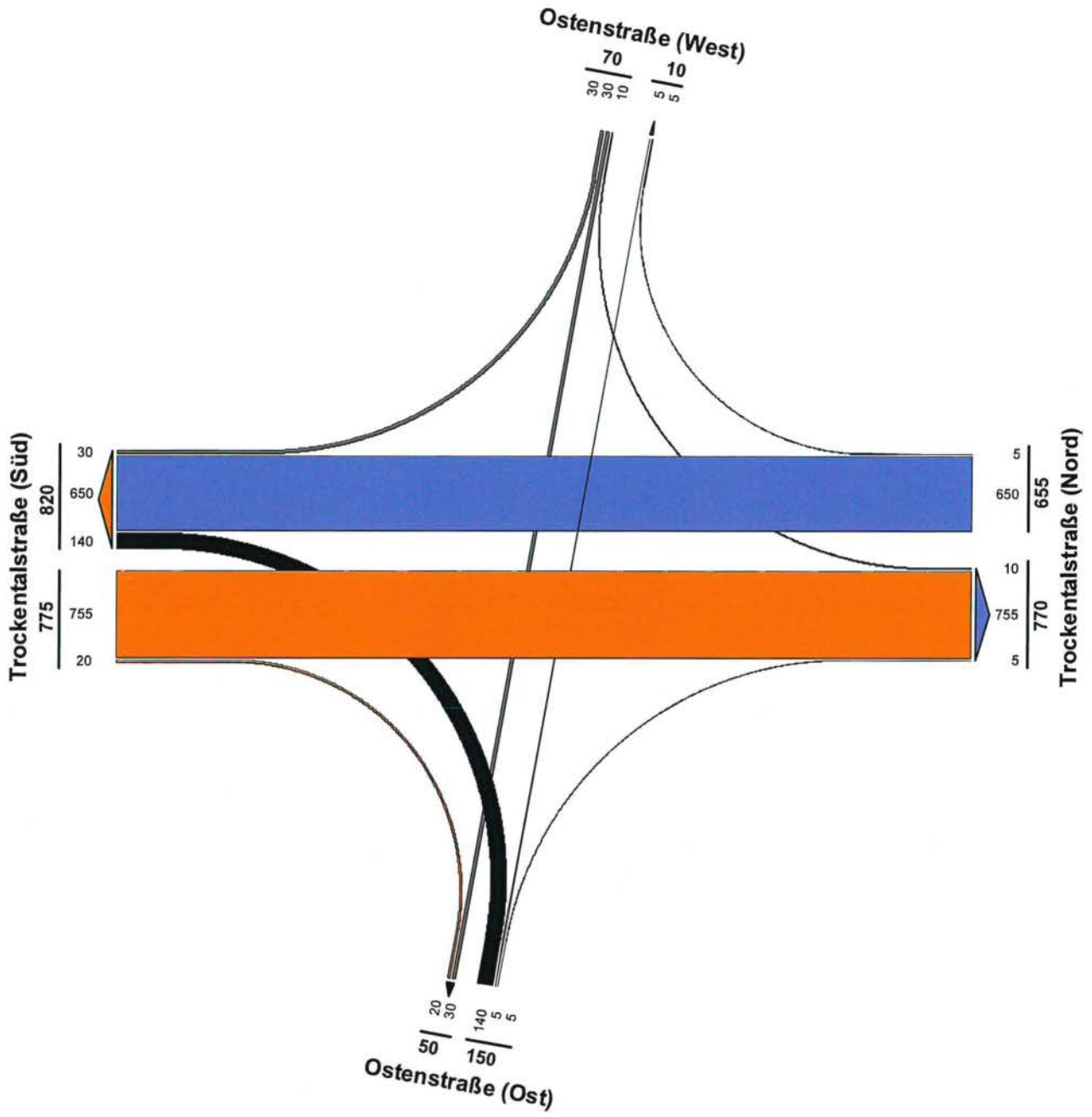
VSC HALLE

Anlage 4.3.2
26.04.2016

I:\PLAUEN\4437_TROCKENTALSTR\VERKEHRSBELASTUNG_2025.DWG, ANLAGE 4.3.2, 25.04.2016 15:44:26

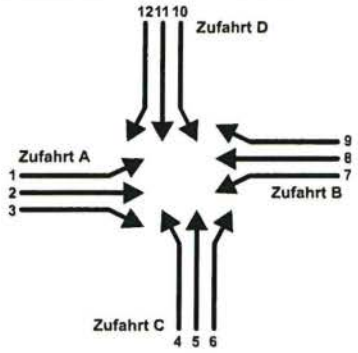
Anlage 6

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Ostenstraße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_0	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 6.1.1

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



Knotenpunkt: *Trockentalstraße/ Ostenstraße*

Verkehrsdaten: Datum:
Uhrzeit: *Bemessungsbelastung 2025*

Lage: *innerorts*

Verkehrsregelung: Zufahrt C: *Z 205 - Vorfahrt beachten*
Zufahrt D: *Z 205 - Vorfahrt beachten*

Knotenverkehrsstärke: *1650* Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme

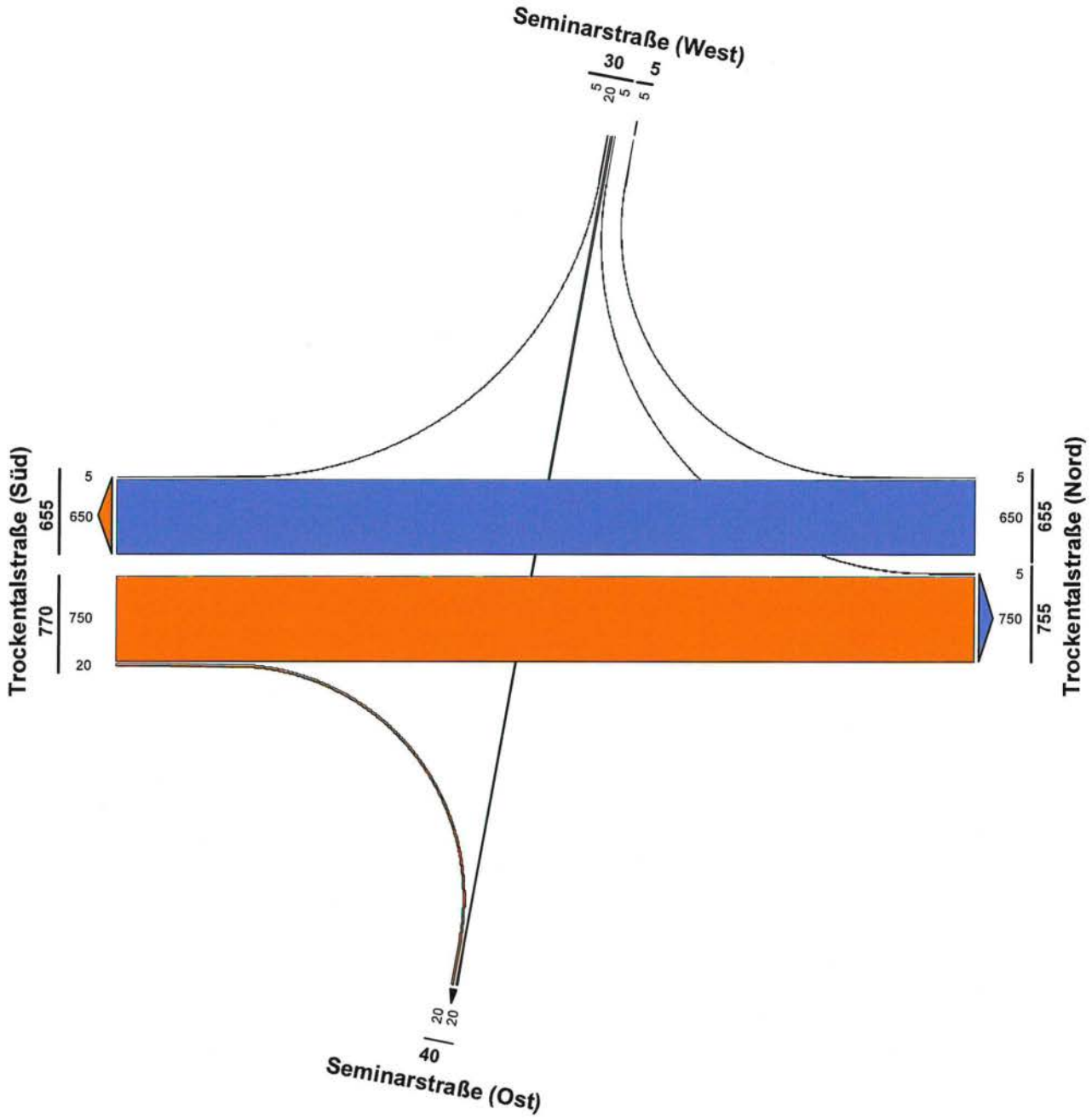
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_0, p_0* oder p_0** [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
2 (1)	831	0	3600	3600	0,23	1,000	0,0	A
3 (1)	22	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A
4 (4)	154	1478	138	99	1,56	-	1110,0	F
5 (3)	6	1420	153	153	0,04	0,961	24,5	C
6 (2)	6	463	535	535	0,01	0,989	6,8	A
8 (1)	715	0	1800	1800	0,40	1,000	0,0	A
9 (1)	6	0	1800	1800	0,00	1,000	0,0	A
10 (4)	11	1428	147	140	0,08	-	27,9	C
11 (3)	33	1428	151	151	0,22	0,781	30,4	D
12 (2)	33	652	419	419	0,08	0,921	9,3	A

Qualität der Einzel- und Mischströme

Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung S [%]	N_S [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
2 + 3	853	3600	0,24	2747	0,0	A			
4 + 5 + 6	166	103	1,61	0	1220,6	F	90	37	222
8 + 9	721	1800	0,40	1079	0,0	A			
10 + 11 + 12	77	205	0,38	128	28,0	C	90	2	12

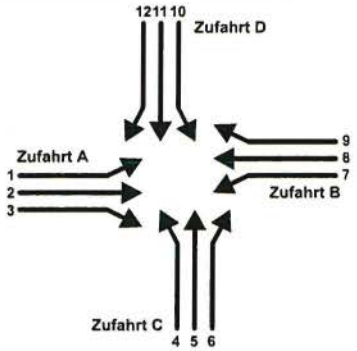
Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]

(ohne Linksabbieger Trockentalstraße a.R. Nord)



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Seminarstraße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_0	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 6.2.1

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



Knotenpunkt: *Trockentalstraße/ Seminarstraße*

Verkehrsdaten: Datum: *(ohne Linksabbieger aus Trockentalstr. Nord)*
Uhrzeit: *Bemessungsbelastung 2025*

Lage: *innerorts*

Verkehrsregelung: Zufahrt C: *Z 205 - Vorfahrt beachten*
Zufahrt D: *Z 205 - Vorfahrt beachten*

Knotenverkehrsstärke: *1455* Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme

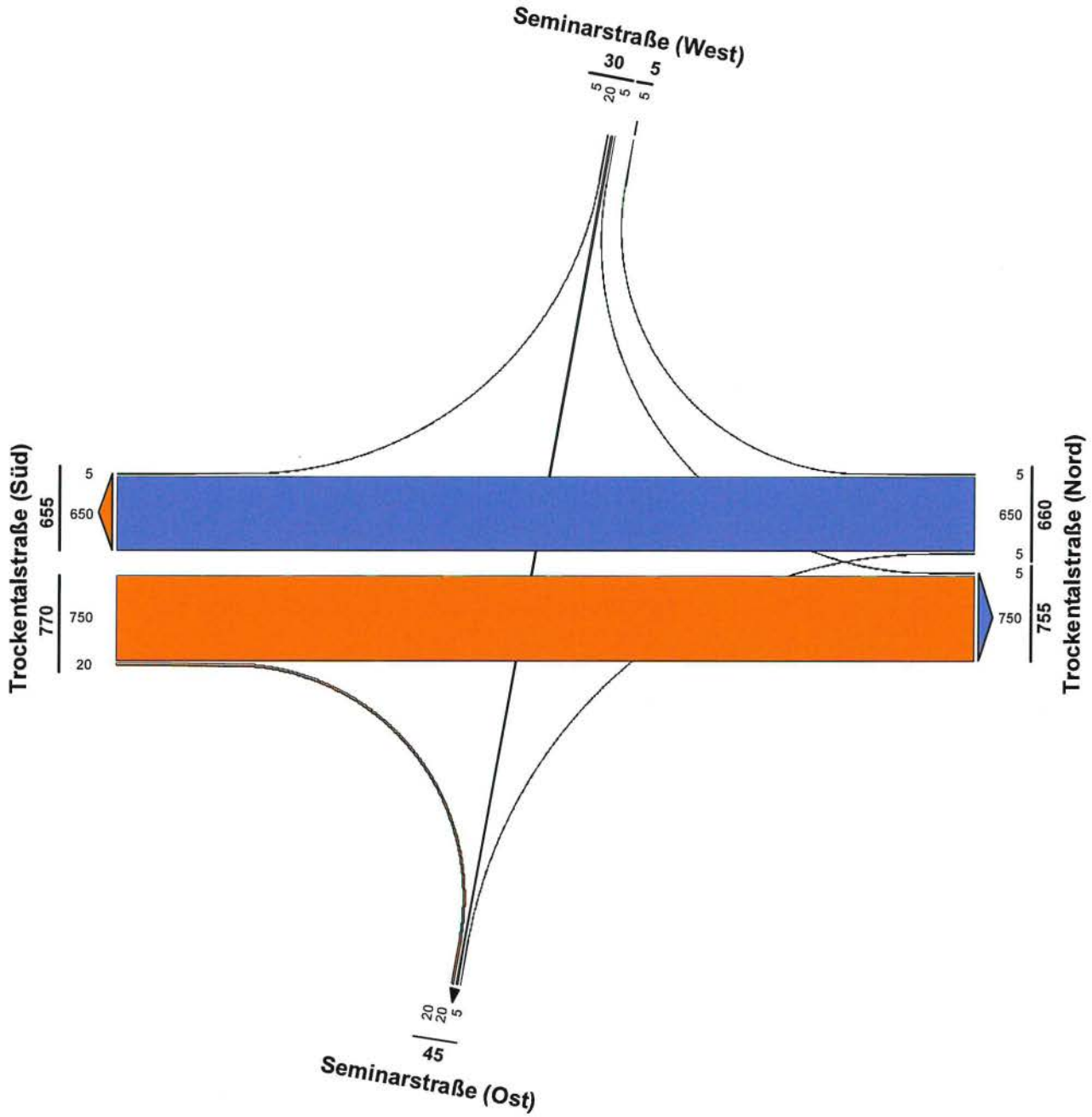
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_0, p_0* oder p_0** [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
2 (1)	825	0	3600	3600	0,23	1,000	0,0	A
3 (1)	22	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A
8 (1)	715	0	1800	1800	0,40	1,000	0,0	A
9 (1)	6	0	1800	1800	0,00	1,000	0,0	A
10 (4)	6	1412	150	150	0,04	-	25,0	C
11 (3)	22	1422	152	152	0,14	0,855	27,7	C
12 (2)	6	652	419	419	0,01	0,986	8,7	A

Qualität der Einzel- und Mischströme

Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung S [%]	N_S [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
2 + 3	847	3600	0,24	2753	0,0	A			
8 + 9	721	1800	0,40	1079	0,0	A			
10 + 11 + 12	34	171	0,20	137	26,2	C	90	1	6

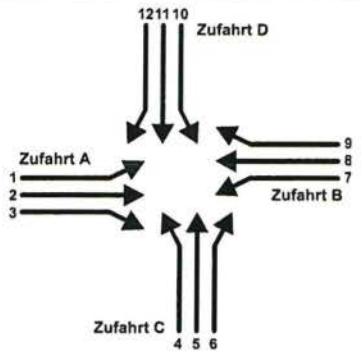
Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]

(mit Linksabbieger Trockentalstraße a.R. Nord)



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Seminarstraße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_1	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 6.2.3

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



Knotenpunkt: *Trockentalstraße/ Seminarstraße*

Verkehrsdaten: Datum: *(mit Linksabbiger aus Trockentalstr. Nord)*
Uhrzeit: *Bemessungsbelastung 2025*

Lage: *innerorts*

Verkehrsregelung: Zufahrt C: *Z 205 - Vorfahrt beachten*
Zufahrt D: *Z 205 - Vorfahrt beachten*

Knotenverkehrsstärke: *1460* Fz/h

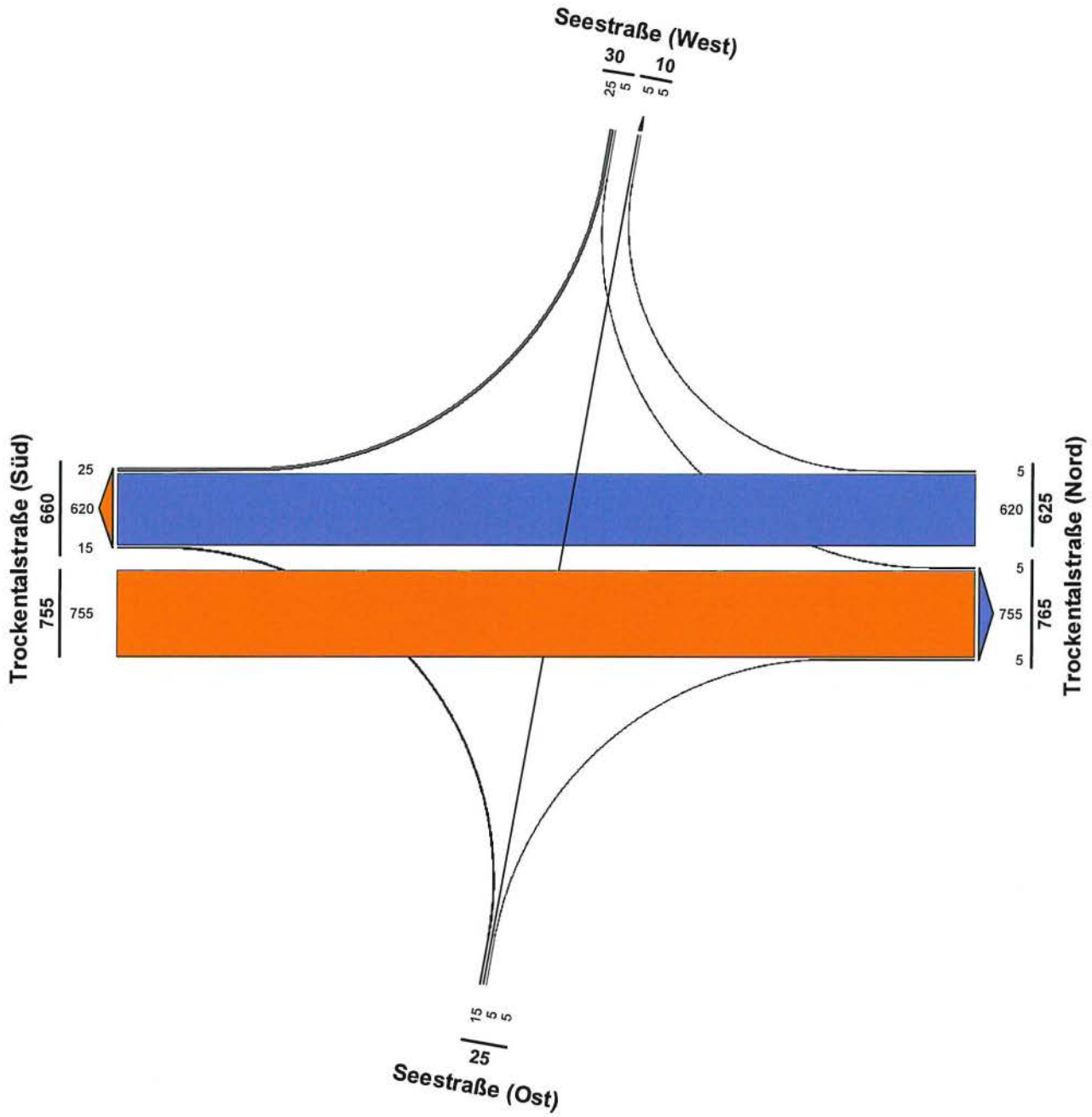
Kapazitäten der Einzelströme

Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_0, p_0* oder p_0** [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
2 (1)	825	0	3600	3600	0,23	1,000	0,0	A
3 (1)	22	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A
7 (2)	6	770	564	564	0,01	0,989	6,5	A
8 (1)	715	0	1800	1800	0,40	1,000	0,0	A
9 (1)	6	0	1800	1800	0,00	1,000	0,0	A
10 (4)	6	1418	149	147	0,04	-	25,5	C
11 (3)	22	1428	151	149	0,15	0,852	28,3	C
12 (2)	6	652	419	419	0,01	0,986	8,7	A

Qualität der Einzel- und Mischströme

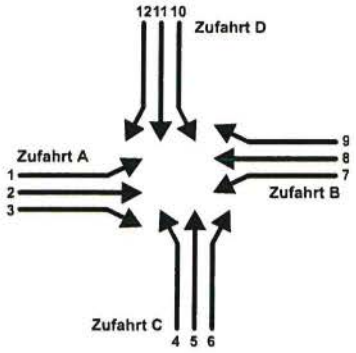
Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung S [%]	N_S [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
2 + 3	847	3600	0,24	2753	0,0	A			
7	6	564	0,01	558	6,5	A	90	1	6
8 + 9	721	1800	0,40	1079	0,0	A			
10 + 11 + 12	34	168	0,20	134	26,8	C	90	1	6

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Seestraße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_0	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 6.3.1

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



Knotenpunkt: *Trockentalstraße/ Seestraße*

Verkehrsdaten: Datum:
Uhrzeit: *Bemessungsbelastung 2025*

Lage: *innerorts*

Verkehrsregelung: Zufahrt C: *Z 205 - Vorfahrt beachten*
Zufahrt D: *Z 205 - Vorfahrt beachten*

Knotenverkehrsstärke: *1435* Fz/h

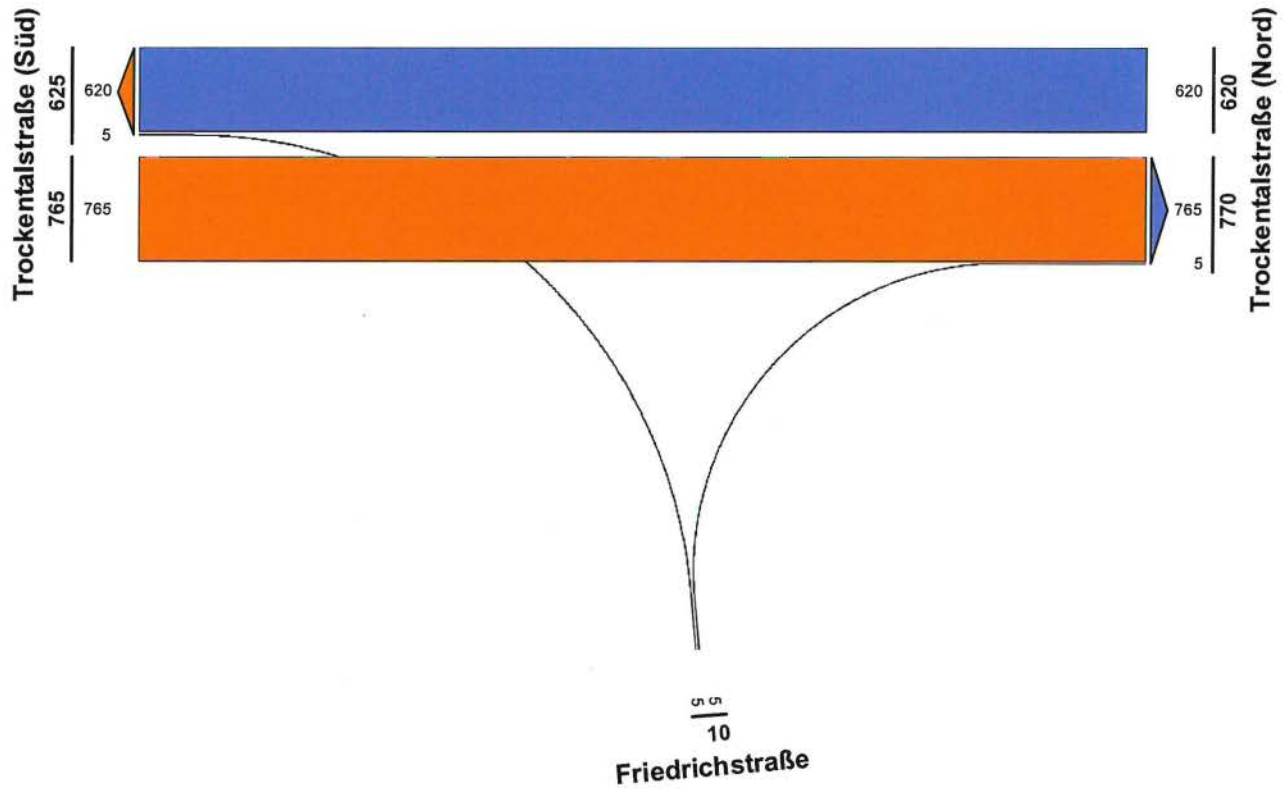
Kapazitäten der Einzelströme

Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_0, p_0* oder p_0** [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
2 (1)	831	0	3600	3600	0,23	1,000	0,0	A
4 (4)	17	1403	152	142	0,12	-	28,8	C
5 (3)	6	1380	160	160	0,04	0,962	23,4	C
6 (2)	6	453	542	542	0,01	0,989	6,7	A
8 (1)	682	0	1800	1800	0,38	1,000	0,0	A
9 (1)	6	0	1800	1800	0,00	1,000	0,0	A
10 (4)	6	1388	155	148	0,04	-	25,3	C
12 (2)	28	622	436	436	0,06	0,936	8,8	A

Qualität der Einzel- und Mischströme

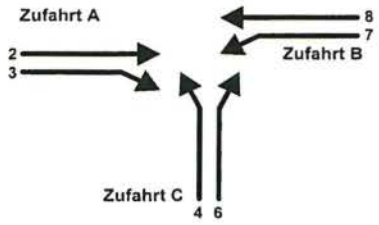
Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung S [%]	N_S [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
2	831	3600	0,23	2769	0,0	A			
4 + 5 + 6	29	172	0,17	143	25,1	C	90	1	6
8 + 9	688	1800	0,38	1112	0,0	A			
10 + 12	34	325	0,10	291	12,4	B	90	1	6

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Friedrichstraße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_0	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 6.4.1

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



Knotenpunkt: *Trockentalstraße/ Friedrichstraße*

Verkehrsdaten: Datum:
Uhrzeit: *Bemessungsbelastung 2020*

Lage: *innerorts*

Verkehrsregelung: Zufahrt C: *Z 205 - Vorfahrt beachten*

Knotenverkehrsstärke: *1435* Fz/h

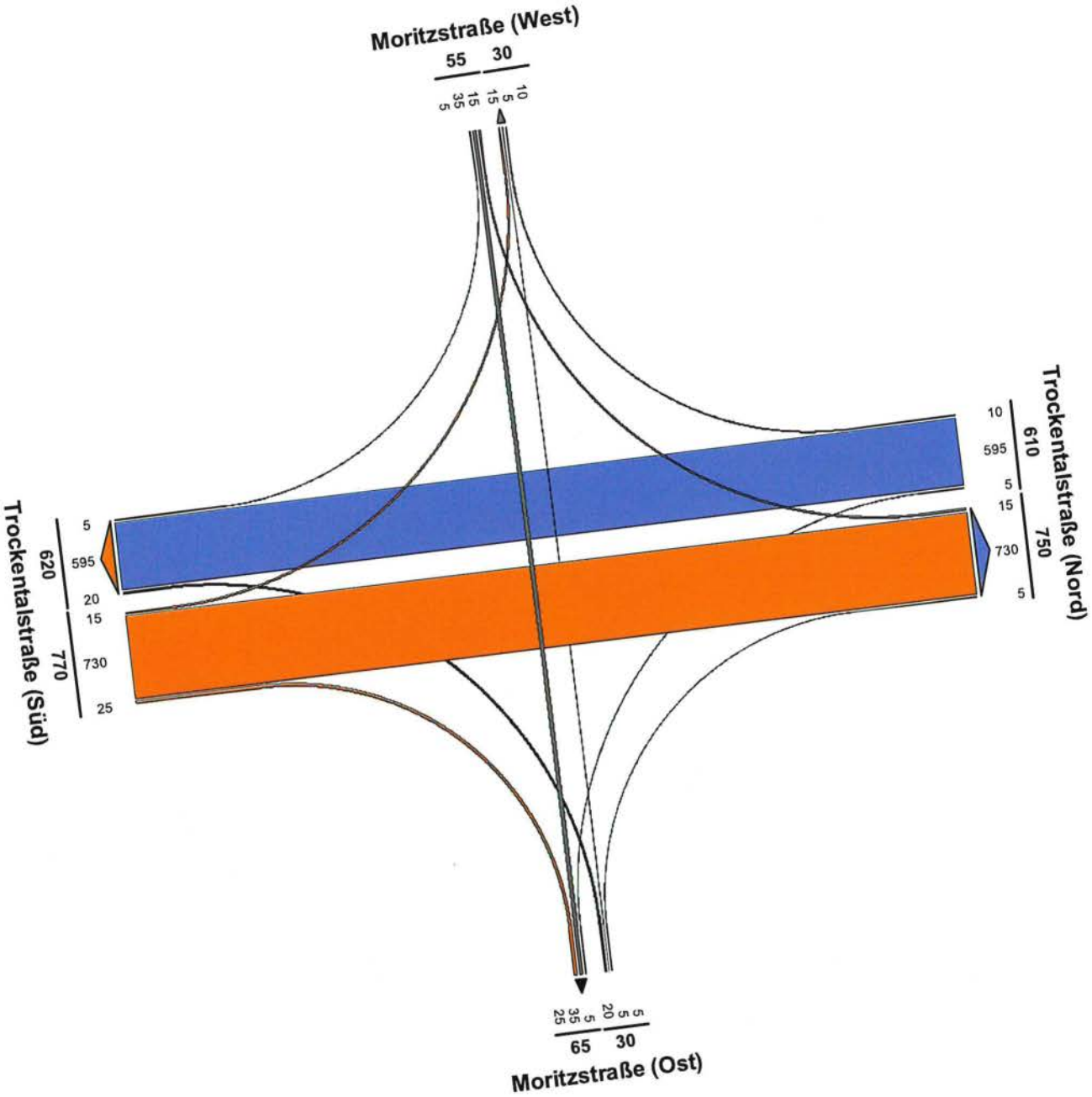
Kapazitäten der Einzelströme

Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_0, p_0* oder p_0** [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
2 (1)	842	0	3600	3600	0,23	1,000	0,0	A
4 (3)	6	1385	155	155	0,04	-	24,2	C
6 (2)	6	459	538	538	0,01	-	6,8	A
8 (1)	682	0	1800	1800	0,38	1,000	0,0	A

Qualität der Einzel- und Mischströme

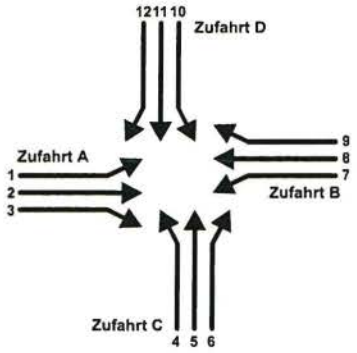
Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung S [%]	N_S [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
2	842	3600	0,23	2758	0,0	A			
4 + 6	12	241	0,05	229	15,7	B	90	1	6
8	682	1800	0,38	1118	0,0	A			

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Moritzstraße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_0	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 6.5.1

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



Knotenpunkt: *Trockentalstraße/ Moritzstraße*

Verkehrsdaten: Datum: *(ohne Aufweitungen Zufahrten Moritzstraße)*
Uhrzeit: *Bemessungsbelastung 2025*

Lage: *innerorts*

Verkehrsregelung: Zufahrt C: *Z 205 - Vorfahrt beachten*
Zufahrt D: *Z 205 - Vorfahrt beachten*

Knotenverkehrsstärke: *1465* Fz/h

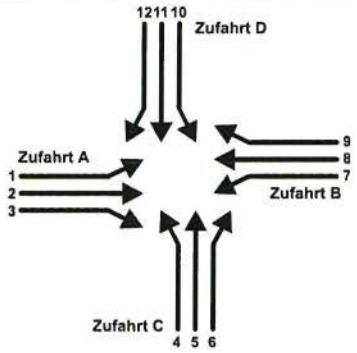
Kapazitäten der Einzelströme

Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_0, p_0* oder p_0** [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
1 (2)	17	605	684	684	0,02	0,975	5,4	A
2 (1)	803	0	1800	1800	0,45	1,000	0,0	A
3 (1)	28	0	1800	1800	0,02	1,000	0,0	A
4 (4)	22	1403	152	109	0,20	-	41,3	D
5 (3)	6	1368	163	157	0,04	0,962	23,8	C
6 (2)	6	742	373	373	0,02	0,984	9,8	A
7 (2)	6	755	574	574	0,01	0,990	6,3	A
8 (1)	655	0	1800	1800	0,36	1,000	0,0	A
9 (1)	11	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A
10 (4)	17	1372	158	144	0,12	-	28,3	C
11 (3)	39	1375	161	155	0,25	0,748	30,9	D
12 (2)	6	600	448	448	0,01	0,987	8,1	A

Qualität der Einzel- und Mischströme

Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung S [%]	N_S [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
1	17	684	0,02	667	5,4	A	90	1	6
2 + 3	831	1800	0,46	969	0,0	A			
4 + 5 + 6	34	133	0,26	99	36,2	D	90	1	6
7	6	574	0,01	568	6,3	A	90	1	6
8 + 9	666	1800	0,37	1134	0,0	A			
10 + 11 + 12	62	161	0,39	99	36,1	D	90	2	12

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



Knotenpunkt:		*Trockentalstraße/ Moritzstraße*
Verkehrsdaten:	Datum:	*(mit Aufweitungen Zufahrten Moritzstraße)*
	Uhrzeit:	*Bemessungsbelastung 2025*
Lage:		*innerorts*
Verkehrsregelung:	Zufahrt C:	*Z 205 - Vorfahrt beachten*
	Zufahrt D:	*Z 205 - Vorfahrt beachten*
Knotenverkehrsstärke:		*1465* Fz/h

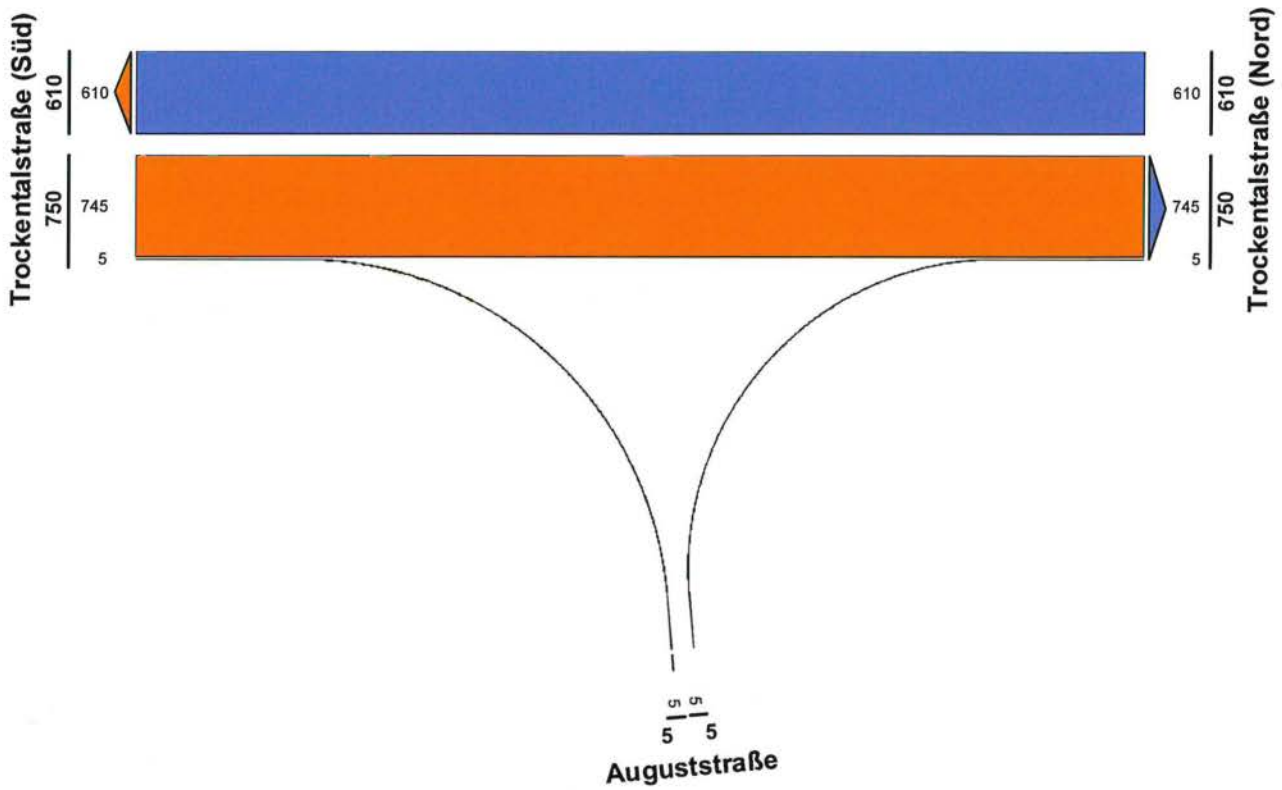
Kapazitäten der Einzelströme

Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_0, p_0* oder p_0** [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
1 (2)	17	605	684	684	0,02	0,975	5,4	A
2 (1)	803	0	1800	1800	0,45	1,000	0,0	A
3 (1)	28	0	1800	1800	0,02	1,000	0,0	A
4 (4)	22	1403	152	109	0,20	-	41,3	D
5 (3)	6	1368	163	157	0,04	0,962	23,8	C
6 (2)	6	742	373	373	0,02	0,984	9,8	A
7 (2)	6	755	574	574	0,01	0,990	6,3	A
8 (1)	655	0	1800	1800	0,36	1,000	0,0	A
9 (1)	11	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A
10 (4)	17	1372	158	144	0,12	-	28,3	C
11 (3)	39	1375	161	155	0,25	0,748	30,9	D
12 (2)	6	600	448	448	0,01	0,987	8,1	A

Qualität der Einzel- und Mischströme

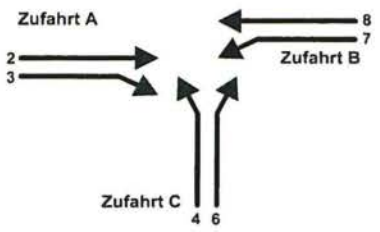
Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung S [%]	N_S [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
1	17	684	0,02	667	5,4	A	90	1	6
2 + 3	831	1800	0,46	969	0,0	A			
4 + 5 + 6	34	163	0,21	129	27,9	C	90	1	6
7	6	574	0,01	568	6,3	A	90	1	6
8 + 9	666	1800	0,37	1134	0,0	A			
10 + 11 + 12	62	188	0,33	126	28,5	C	90	2	12

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Auguststraße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_0	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 6.6.1

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



Knotenpunkt: *Trockentalstraße/ Auguststraße*

Verkehrsdaten: Datum: Uhrzeit: *Bemessungsbelastung 2020*

Lage: *innerorts*

Verkehrsregelung: Zufahrt C: *Z 205 - Vorfahrt beachten*

Knotenverkehrsstärke: *1405* Fz/h

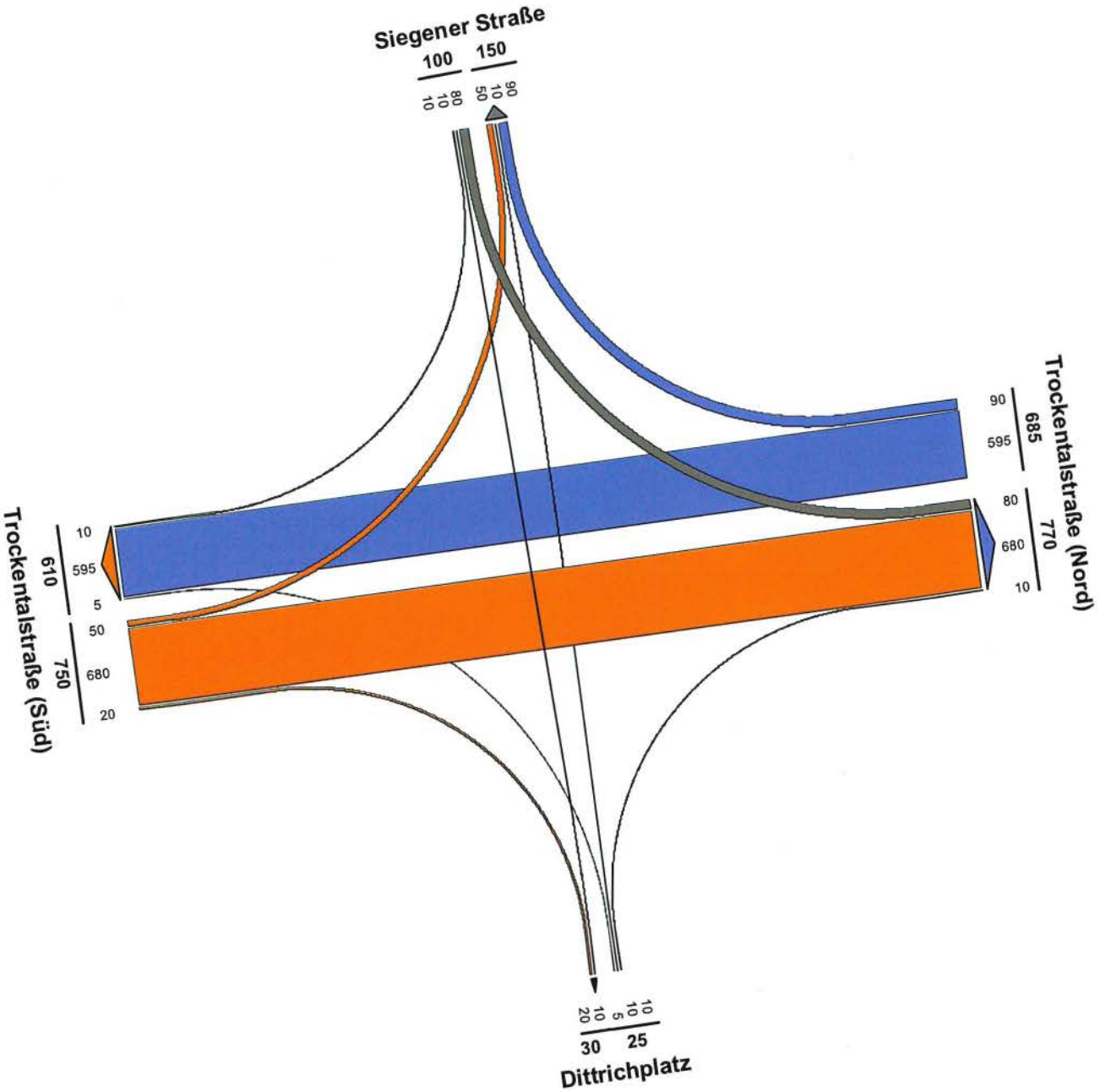
Kapazitäten der Einzelströme

Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_0, p_0* oder p_0** [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
2 (1)	820	0	3600	3600	0,23	1,000	0,0	A
3 (1)	6	0	1800	1800	0,00	1,000	0,0	A
6 (2)	6	450	544	544	0,01	-	6,7	A
8 (1)	671	0	1800	1800	0,37	1,000	0,0	A

Qualität der Einzel- und Mischströme

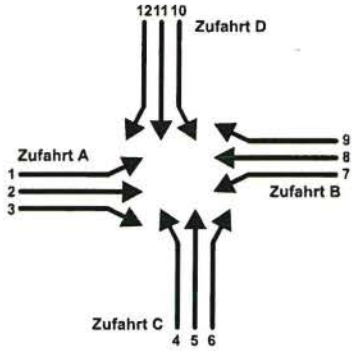
Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung S [%]	N_S [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
2 + 3	826	3600	0,23	2774	0,0	A			
6	6	544	0,01	538	6,7	A	90	1	6
8	671	1800	0,37	1129	0,0	A			

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Siegener Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_0	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 6.7.1

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



Knotenpunkt:		*Trockentalstraße/ Siegener Straße*
Verkehrsdaten:	Datum:	
	Uhrzeit:	*Bemessungsbelastung 2025*
Lage:		*innerorts*
Verkehrsregelung:	Zufahrt C:	*Z 205 - Vorfahrt beachten*
	Zufahrt D:	*Z 205 - Vorfahrt beachten*
Knotenverkehrsstärke:		*1560* Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme

Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_0, p_0* oder p_0** [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
1 (2)	55	685	623	623	0,09	0,912	6,3	A
2 (1)	748	0	1800	1800	0,42	1,000	0,0	A
3 (1)	22	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A
4 (4)	6	1400	152	126	0,05	-	30,0	C
5 (3)	11	1425	152	139	0,08	0,921	28,1	C
6 (2)	11	690	399	399	0,03	0,972	9,3	A
8 (1)	655	0	1800	1800	0,36	1,000	0,0	A
9 (1)	99	0	1800	1800	0,05	1,000	0,0	A
10 (4)	88	1400	152	125	0,70	-	89,5	E
11 (3)	11	1390	158	144	0,08	0,924	27,1	C
12 (2)	11	640	426	426	0,03	0,974	8,7	A

Qualität der Einzel- und Mischströme

Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung S [%]	N_S [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
1	55	623	0,09	568	6,3	A	90	1	6
2 + 3	770	1800	0,43	1030	0,0	A			
4 + 5 + 6	28	181	0,15	153	23,5	C	90	1	6
8 + 9	754	1800	0,42	1046	0,0	A			
10	88	125	0,70	37	89,5	E	90	5	30
11 + 12	22	215	0,10	193	18,6	B	90	1	6

Siegener Straße

36m

Trockentalstraße

36m

Dittrichplatz

Prinzipieller Lage- und Ausrüstungsplan
des unsignalisierten KP Trockentalstraße/ Siegener Straße
(M 1:250, Nebenanlagen NICHT dargestellt)

Bemessungsfahrzeug Bordausrundungen:
Müllfahrzeug 3-achsig, Fahrweise 2 (Dittrichplatz)
Lastzug, Fahrweise 2 (Siegener Straße)

LASuV NL Plauen

Verkehrstechnische Untersuchung

B92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

VSC HALLE

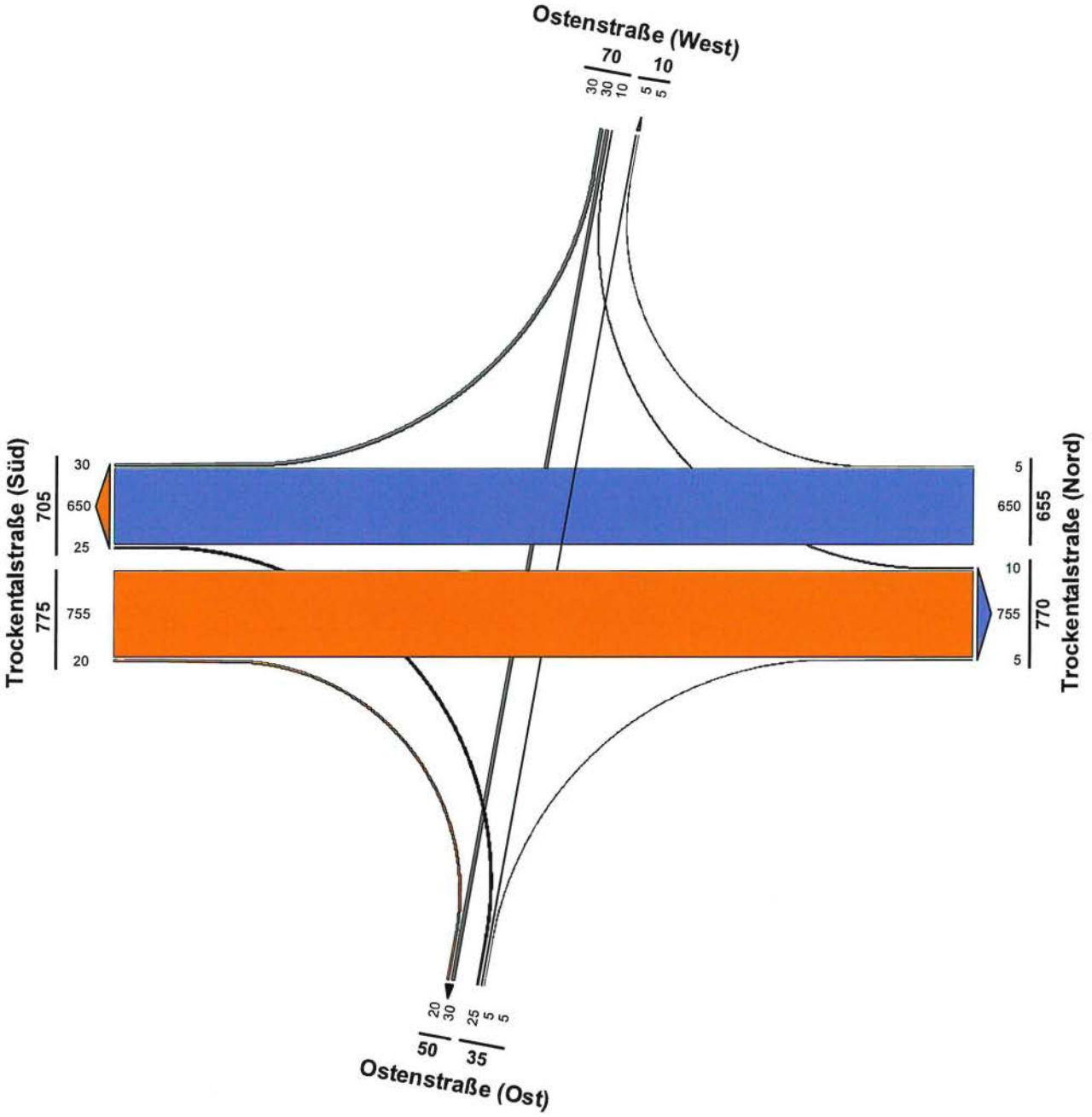
Anlage 6.7.Plan

I:\PLAUEN\4437_TROCKENTALSTR\UNTERLAGE_7_280710.DWG, KN_SIEGENER (NLSA), 13.05.2016 08:12:23

Anlage 6a

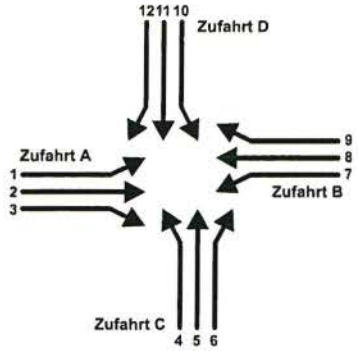
umgelegte Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]

Am KP Trockentalstraße/ Ostenstraße wurden von der Zufahrt Ostenstraße (Ost) 115 Fz/h auf die Zufahrt Straßberger Straße (Ost) am KP Trockentalstraße/ Straßberger Straße umgelegt.



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Ostenstraße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_Umlegung	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 6a.1.1

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



Knotenpunkt: *Trockentalstraße/ Ostenstraße*

Verkehrsdaten: Datum:
Uhrzeit: *umgelegte Bemessungsbelastung 2025*

Lage: *innerorts*

Verkehrsregelung: Zufahrt C: *Z 205 - Vorfahrt beachten*
Zufahrt D: *Z 205 - Vorfahrt beachten*

Knotenverkehrsstärke: *1535* Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme

Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_0, p_0* oder p_0** [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
2 (1)	831	0	3600	3600	0,23	1,000	0,0	A
3 (1)	22	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A
4 (4)	28	1478	138	99	0,28	-	50,4	E
5 (3)	6	1420	153	153	0,04	0,961	24,5	C
6 (2)	6	463	535	535	0,01	0,989	6,8	A
8 (1)	715	0	1800	1800	0,40	1,000	0,0	A
9 (1)	6	0	1800	1800	0,00	1,000	0,0	A
10 (4)	11	1428	147	140	0,08	-	27,9	C
11 (3)	33	1428	151	151	0,22	0,781	30,4	D
12 (2)	33	652	419	419	0,08	0,921	9,3	A

Qualität der Einzel- und Mischströme

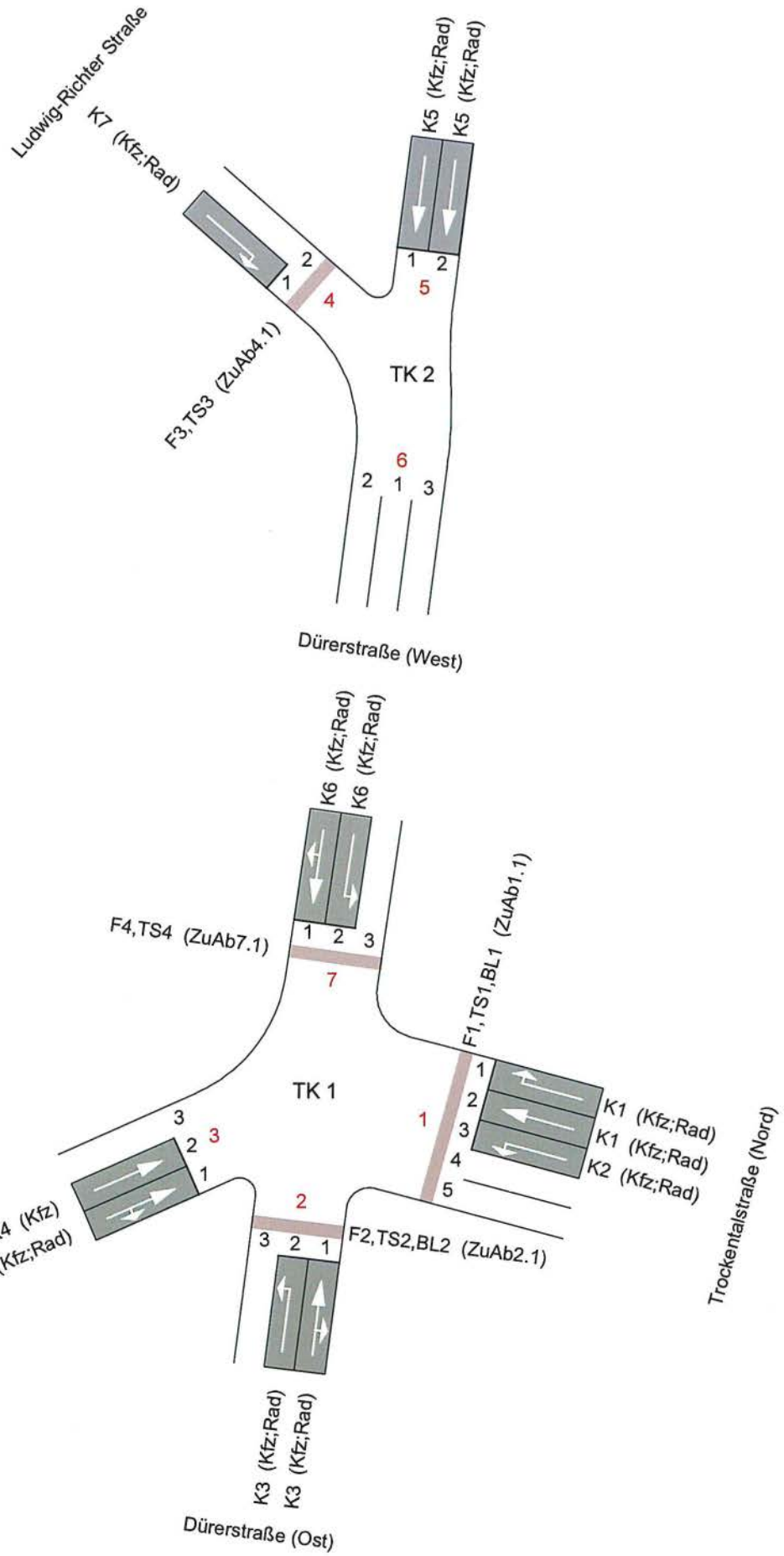
Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung S [%]	N_S [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
2 + 3	853	3600	0,24	2747	0,0	A			
4 + 5 + 6	40	120	0,33	80	44,7	D	90	2	12
8 + 9	721	1800	0,40	1079	0,0	A			
10 + 11 + 12	77	205	0,38	128	28,0	C	90	2	12

Anlage 7

Knotendaten

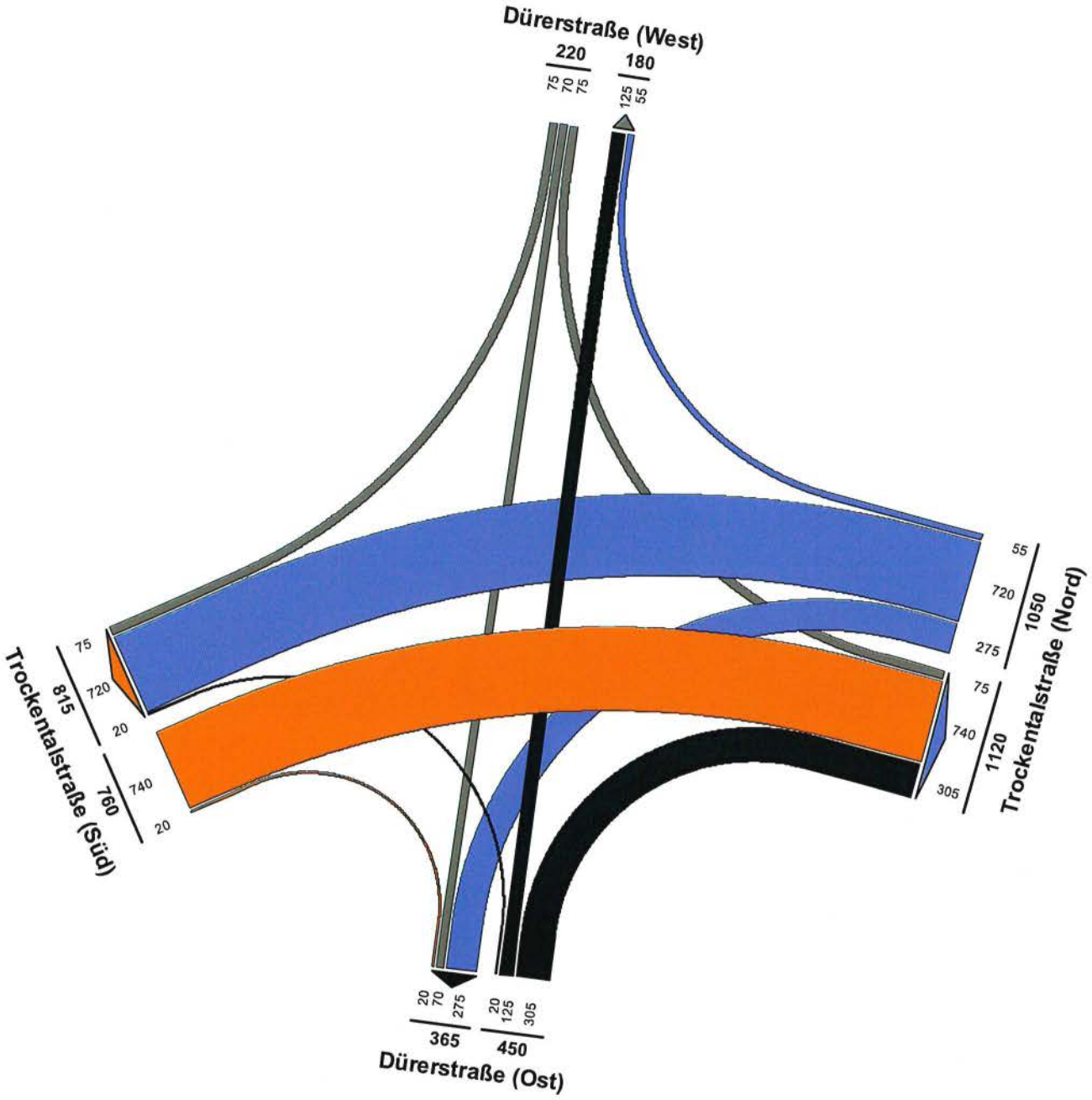
VSC HALLE
Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Dürerstraße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_0	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.1.1

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]



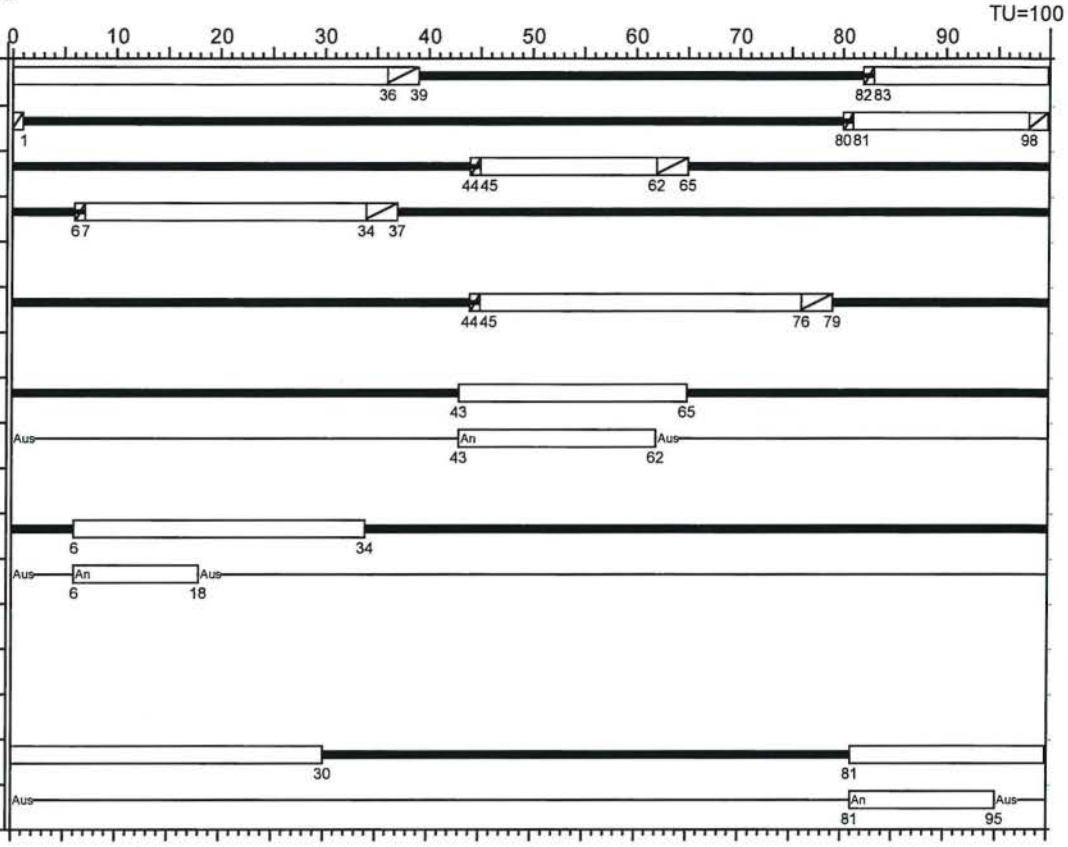
Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Dürerstraße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_0	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.1.2

Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+

SZP 15ang

Signal-gruppe	An	Ab	TF
K1	82	36	53
K2	80	98	17
K3	44	62	17
K4	6	34	27
K5			0
K6	44	76	31
K7			0
F1	43	65	22
TS1	43	62	19
BL1			0
F2	6	34	28
TS2	6	18	12
BL2			0
F3			0
TS3			0
F4	81	30	49
TS4	81	95	14



Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb
Ton

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Dürerstraße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_0	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.1.3a

Sättigungsgrade SZP15ang

VSC HALLE
Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 15ang (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
7	1		K6	31									1797	
	2		K6	31	2,67	2000	0,99	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1674	
1	1		K1	53	3,64	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1669	
	2		K1	53	5,00	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil					1952	
	3		K2	17	5,09	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1952	
2	2		K3	17	0,00	2000	1,00	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1700	
	1		K3	17									1818	
3	2		K4	27	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil					1952	
	1		K4	27									1938	
5	1		K5	0	0,00	3000							3000	
	2		K5	0	0,00	3000							3000	
4	1		K7	0	0,00	3000							3000	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 15ang

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
7	1		K6	31	145	1797	557	0,26
	2		K6	31	75	1674	365	0,21
1	1		K1	53	55	1669	885	0,06
	2		K1	53	720	1952	1035	0,70
	3		K2	17	275	1952	332	0,83
2	2		K3	17	20	1700	212	0,09
	1		K3	17	430	1818	469	0,92
3	2		K4	27	381	1952	527	0,72
	1		K4	27	379	1938	523	0,72
5	1		K5	0	0	3000	0	∞
	2		K5	0	0	3000	0	∞
4	1		K7	0	0	3000	0	∞
Knotenpunktssummen:					2480		4905	
Gewichtete Mittelwerte:								∞
				TU = 100 s	T = 3600 s			

Hinweis:
Bei der Berechnung des Sättigungsgrades für K3
wurde das Z.720 so berücksichtigt, dass
durchschnittlich 4 Fahrzeuge pro Umlauf bei Rot rechts
abbiegen (4Fz x 40Umläufe = 160Fz/h).

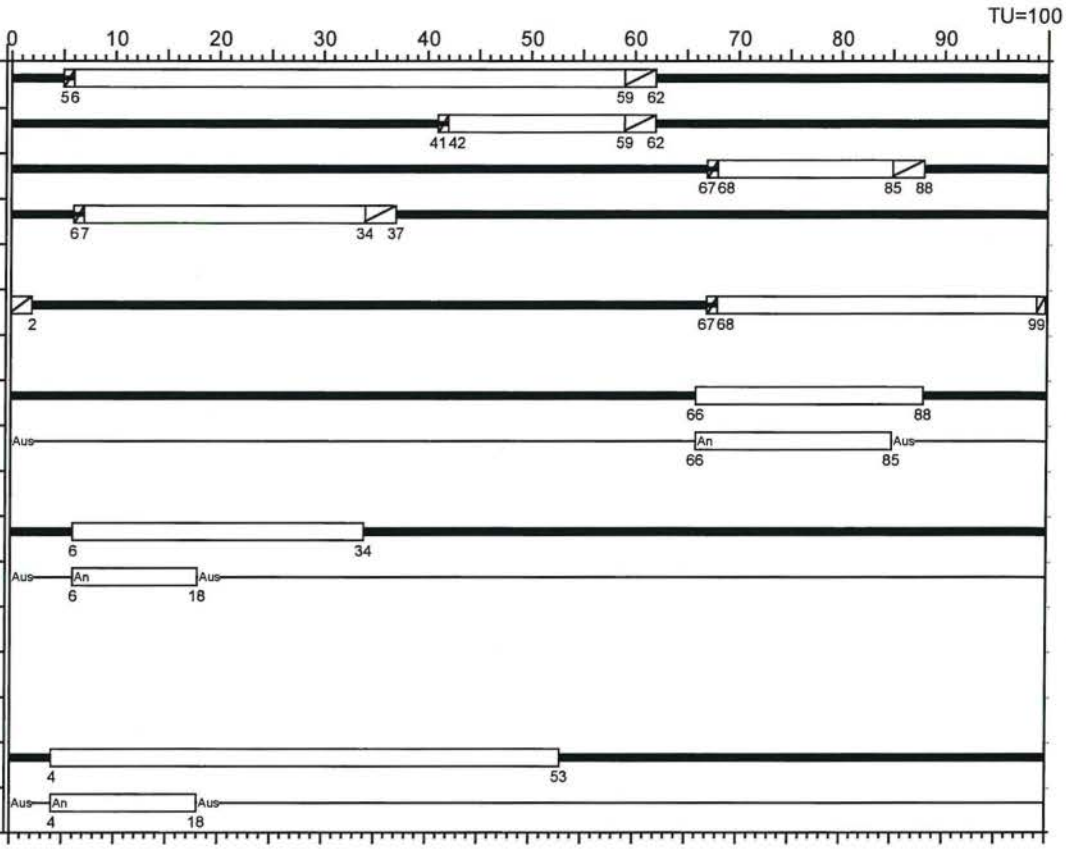
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Dürerstraße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_0	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.1.3b

SZP 15n

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	5	59	53
K2	41	59	17
K3	67	85	17
K4	6	34	27
K5			0
K6	67	99	31
K7			0
F1	66	88	22
TS1	66	85	19
BL1			0
F2	6	34	28
TS2	6	18	12
BL2			0
F3			0
TS3			0
F4	4	53	49
TS4	4	18	14



Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb
An Ton

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Dürerstraße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_0	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.1.4a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 15n (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
7	1		K6	31									1797	
	2		K6	31	2,67	2000	0,99	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1674	
1	1		K1	53	3,64	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1669	
	2		K1	53	5,00	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil					1952	
	3		K2	17	5,09	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1952	
2	2		K3	17	0,00	2000	1,00	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1700	
	1		K3	17									1818	
3	2		K4	27	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil					1952	
	1		K4	27									1938	
5	1		K5	0	0,00	3000							3000	
	2		K5	0	0,00	3000							3000	
4	1		K7	0	0,00	3000							3000	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 15n

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
7	1		K6	31	145	1797	557	0,26
	2		K6	31	75	1674	365	0,21
1	1		K1	53	55	1669	885	0,06
	2		K1	53	720	1952	1035	0,70
	3		K2	17	275	1952	332	0,83
2	2		K3	17	20	1700	212	0,09
	1		K3	17	430	1818	469	0,92
3	2		K4	27	381	1952	527	0,72
	1		K4	27	379	1938	523	0,72
5	1		K5	0	0	3000	0	∞
	2		K5	0	0	3000	0	∞
4	1		K7	0	0	3000	0	∞
Knotenpunktssummen:					2480		4905	
Gewichtete Mittelwerte:								∞
				TU = 100 s T = 3600 s				

Hinweis:
Bei der Berechnung des Sättigungsgrades für K3
wurde das Z.720 so berücksichtigt, dass
durchschnittlich 4 Fahrzeuge pro Umlauf bei Rot rechts
abbiegen (4Fz x 40Umläufe = 160Fz/h).

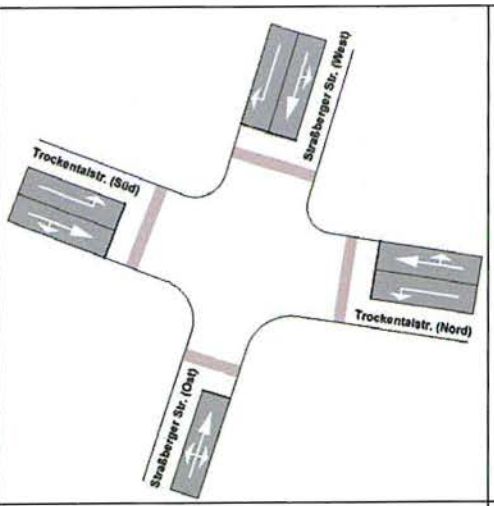
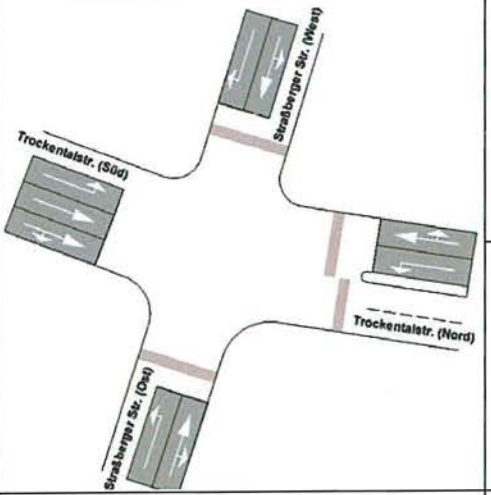
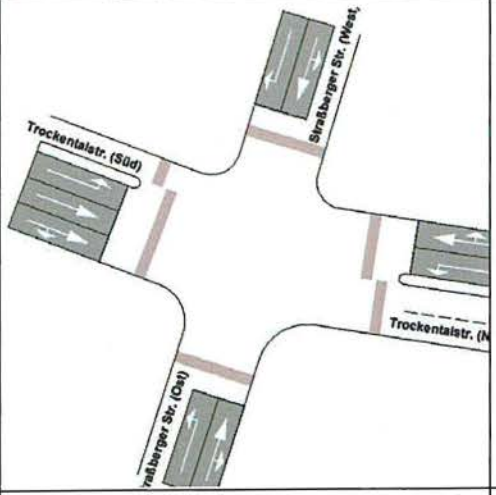
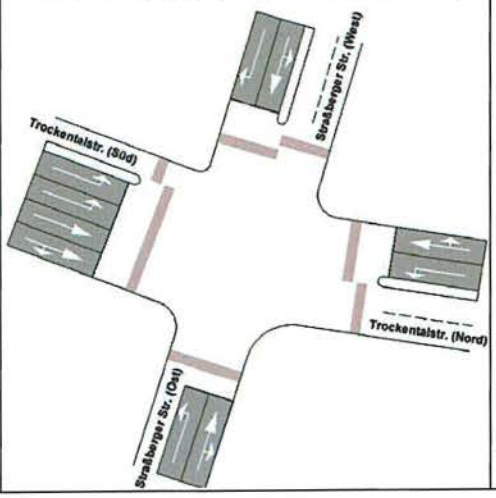
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

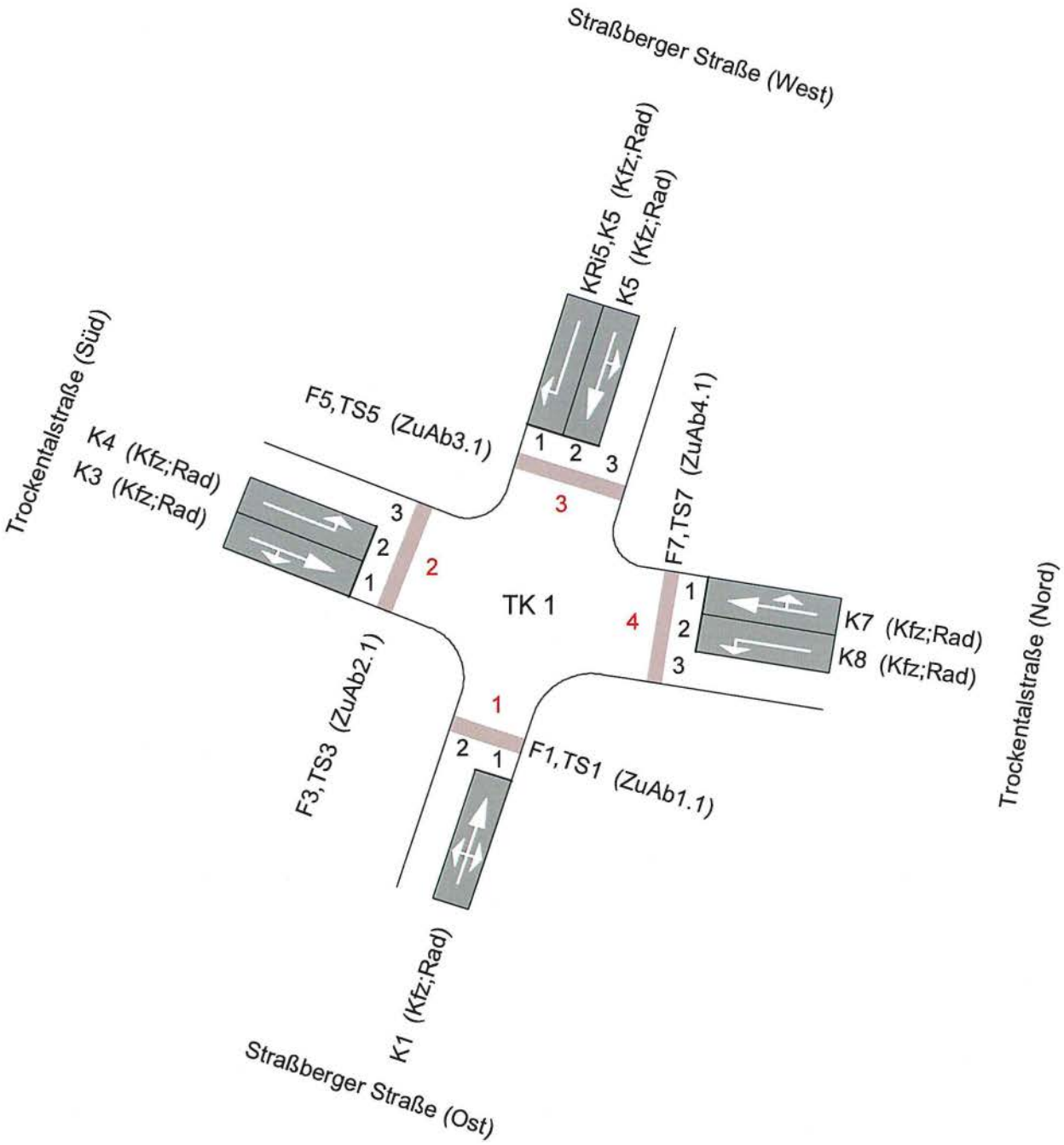
Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Dürerstraße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_0	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.1.4b

LSA Trockentalstraße/ Straßberger Straße

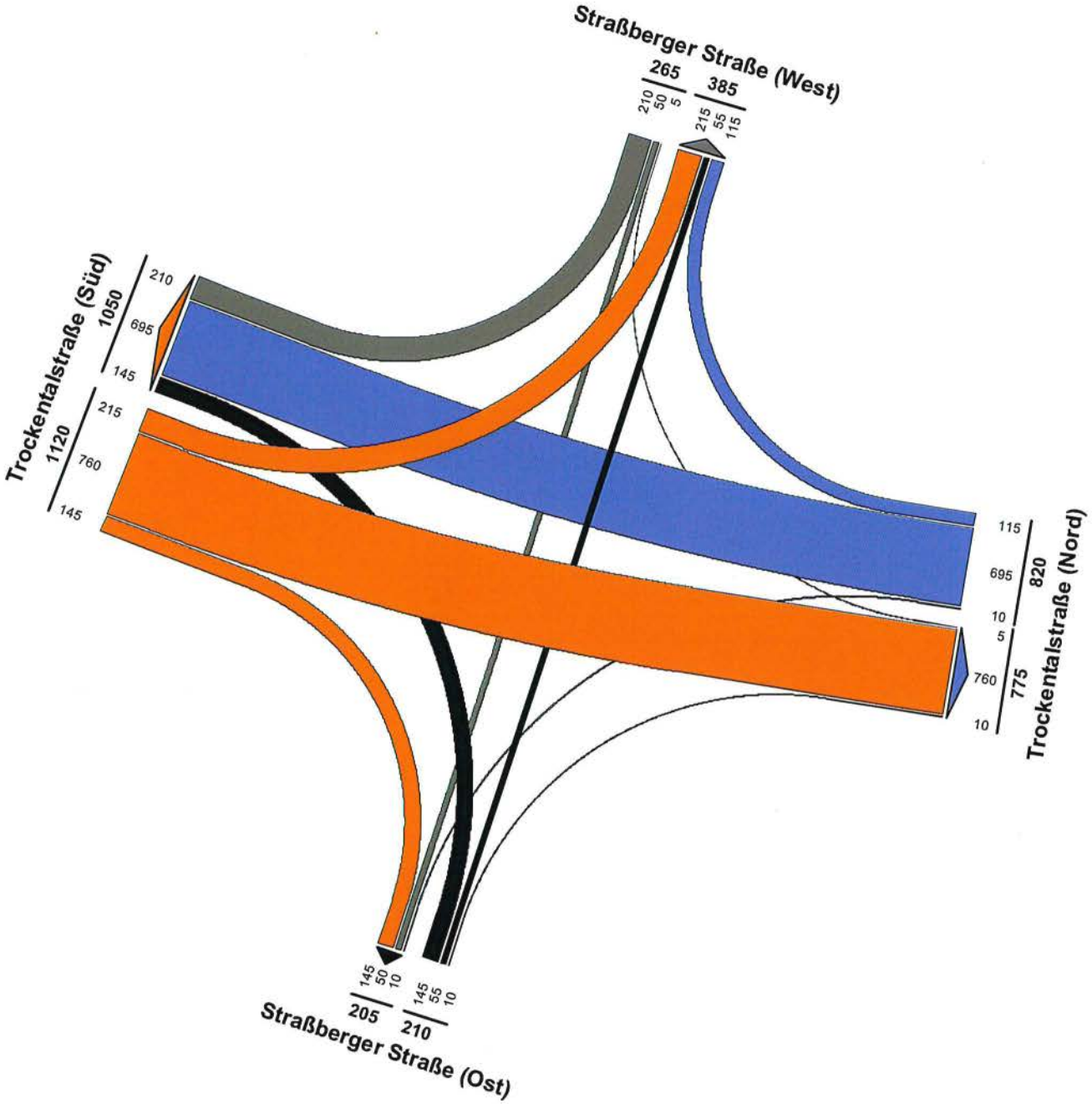
Variantenübersicht

Variante 1		- nur Linksabbieger von Trockentalstraße konfliktfrei signalisiert - mit Fußgängerquerung über Trockentalstraße Süd	NICHT leistungs-fähig
Variante 2		- nur Linksabbieger von Trockentalstraße konfliktfrei signalisiert - ohne Fußgängerquerung über Trockentalstraße Süd	NICHT leistungs-fähig
Variante 3		- alle Linksabbieger konfliktfrei signalisiert - Signalisierung Mischfahrstreifen Gerade/Links in Zufahrt Straßberger Straße West konfliktfrei (in Untervariante bedingt verträglich) - ohne Fußgängerquerung über Trockentalstraße Süd	leistungs-fähig
Variante 4		- alle Linksabbieger konfliktfrei signalisiert - Signalisierung Mischfahrstreifen Gerade/Links in Zufahrt Straßberger Straße West konfliktfrei (in Untervariante bedingt verträglich) - mit Fußgängerquerung über Trockentalstraße Süd (2 Teilfurten)	leistungs-fähig
Variante 5		- alle Linksabbieger konfliktfrei signalisiert - Signalisierung Mischfahrstreifen Gerade/Links in Zufahrt Straßberger Straße West konfliktfrei (in Untervariante bedingt verträglich) - mit Fußgängerquerung über Trockentalstraße Süd (2 Teilfurten)	leistungs-fähig



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_1	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.2.1.1

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]

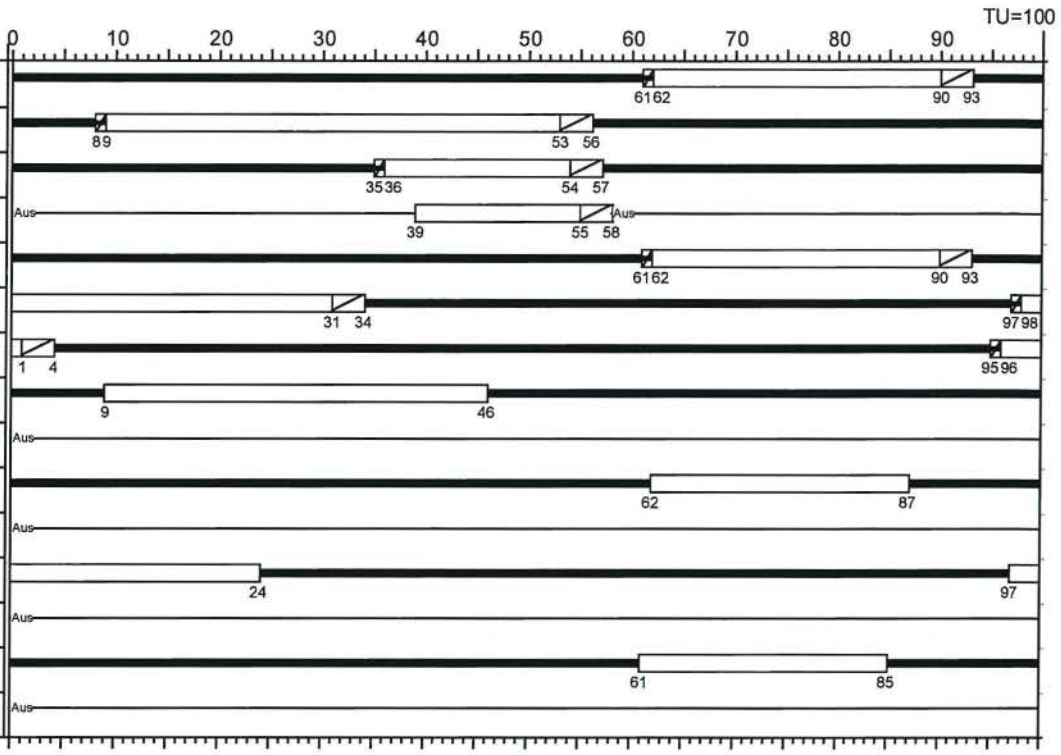


Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_1	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.2.1.2

LISA+

SZP 1a

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	61	90	28
K3	8	53	44
K4	35	54	18
KRi5	39	55	16
K5	61	90	28
K7	97	31	33
K8	95	1	5
F1	9	46	37
TS1			0
F3	62	87	25
TS3			0
F5	97	24	27
TS5			0
F7	61	85	24
TS7			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_1	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.2.1.3a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1a (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	44	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K5	28									1892	
4	1		K7	33									1879	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K1	28									1488	
2	2		K4	18	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	44									1621	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1a

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	44	210	1661	731	0,29
	2		K5	28	55	1892	530	0,10
4	1		K7	33	810	1879	620	1,31
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K1	28	210	1488	186	1,13
2	2		K4	18	215	1659	299	0,72
	1		K3	44	905	1621	713	1,27
Knotenpunktssummen:					2415		3229	
Gewichtete Mittelwerte:								1,10
				TU = 100 s T = 3600 s				

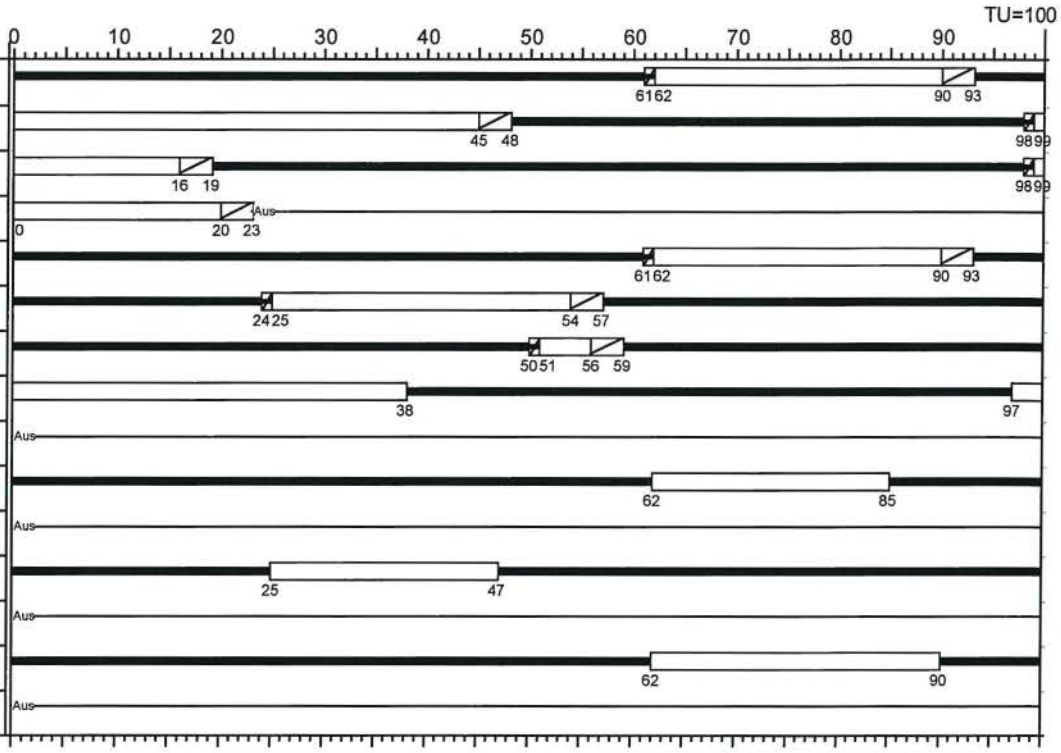
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

LISA+

SZP 1b

Signal-gruppe	An	Ab	TF
K1	61	90	28
K3	98	45	46
K4	98	16	17
KRi5	0	20	20
K5	61	90	28
K7	24	54	29
K8	50	56	5
F1	97	38	41
TS1			0
F3	62	85	23
TS3			0
F5	25	47	22
TS5			0
F7	62	90	28
TS7			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_1	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.2.1.4a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1b (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	48	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K5	28									1892	
4	1		K7	29									1879	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K1	28									1488	
2	2		K4	17	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	46									1621	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1b

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	48	210	1661	797	0,26
	2		K5	28	55	1892	530	0,10
4	1		K7	29	810	1879	545	1,49
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K1	28	210	1488	186	1,13
2	2		K4	17	215	1659	282	0,76
	1		K3	46	905	1621	746	1,21
Knotenpunktssummen:					2415		3236	
Gewichtete Mittelwerte:								1,14
				TU = 100 s T = 3600 s				

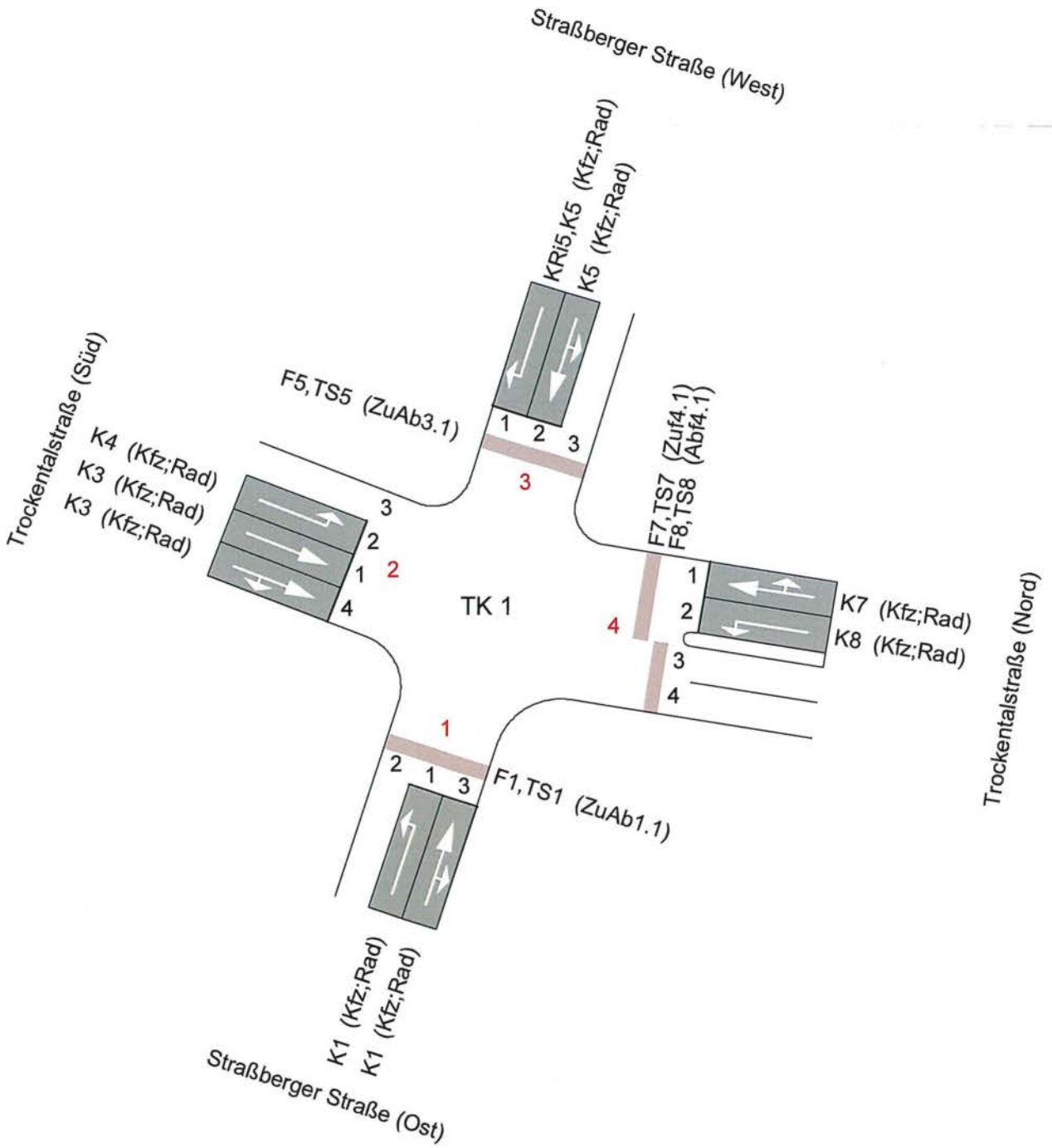
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Knotendaten

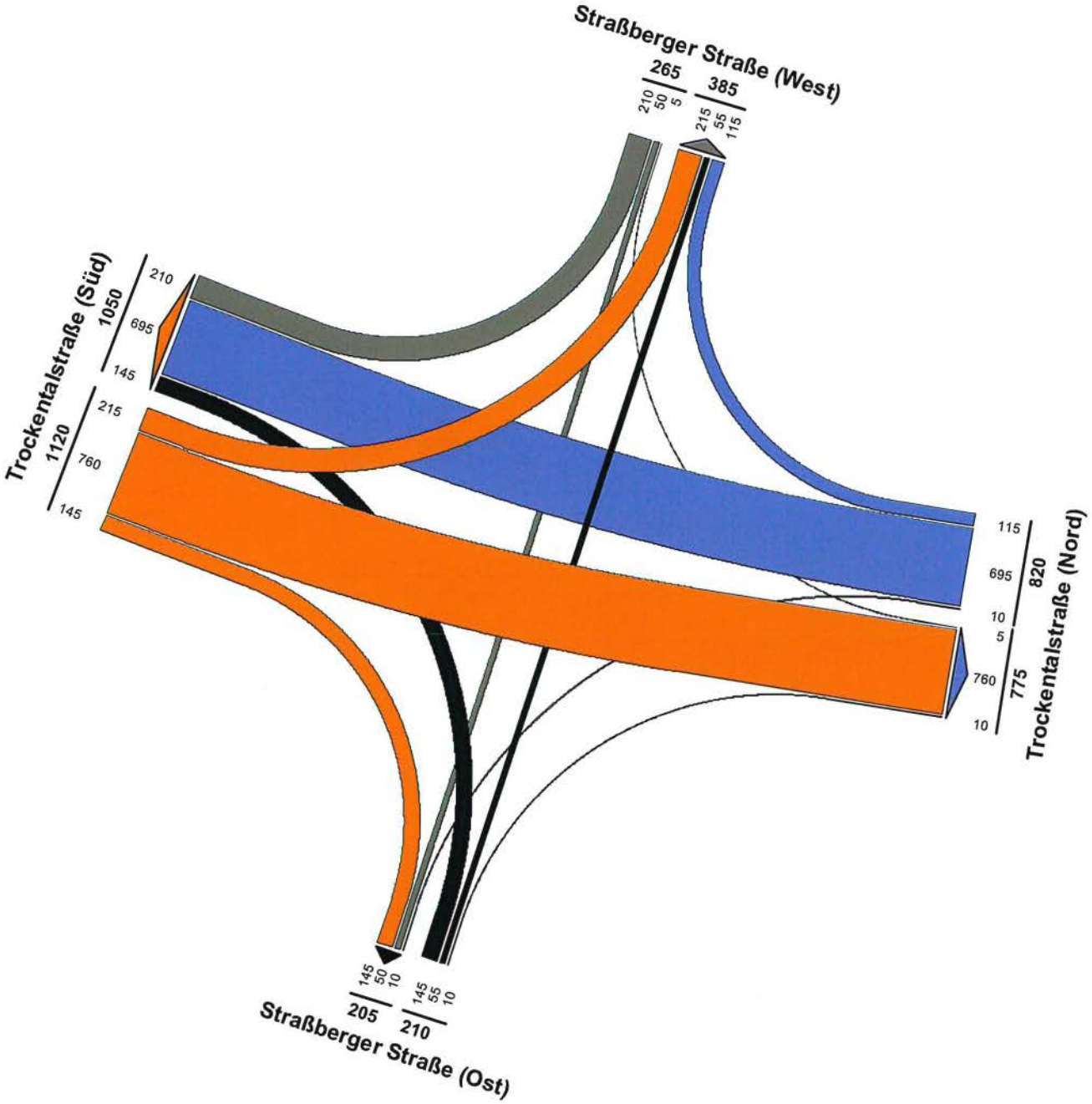
VSC HALLE
Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_2	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.2.2.1

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]



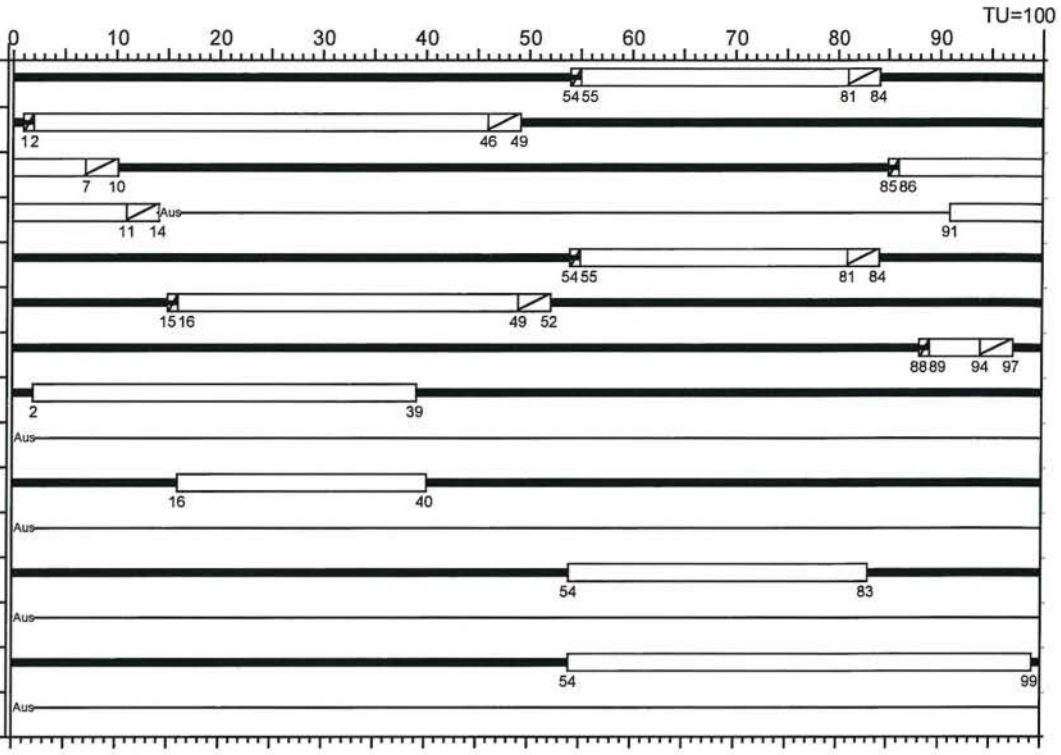
Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_2	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.2.2.2

Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+

SZP 1a

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	54	81	26
K3	1	46	44
K4	85	7	21
KRi5	91	11	20
K5	54	81	26
K7	15	49	33
K8	88	94	5
F1	2	39	37
TS1			0
F5	16	40	24
TS5			0
F7	54	83	29
TS7			0
F8	54	99	45
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_2	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.2.2.3a

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1a (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	46	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K5	26									1892	
4	1		K7	33									1879	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K1	26	2,76	2000	0,99	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1970	
	3		K1	26									1886	
2	2		K4	21	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	44	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	44									1585	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1a

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	46	210	1661	764	0,27
	2		K5	26	55	1892	492	0,11
4	1		K7	33	810	1879	620	1,31
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K1	26	145	1970	205	0,71
	3		K1	26	65	1886	490	0,13
2	2		K4	21	215	1659	348	0,62
	1		K3	44	463	1659	730	0,63
	4		K3	44	442	1585	697	0,63
Knotenpunktssummen:					2415		4496	
Gewichtete Mittelwerte:								0,80
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

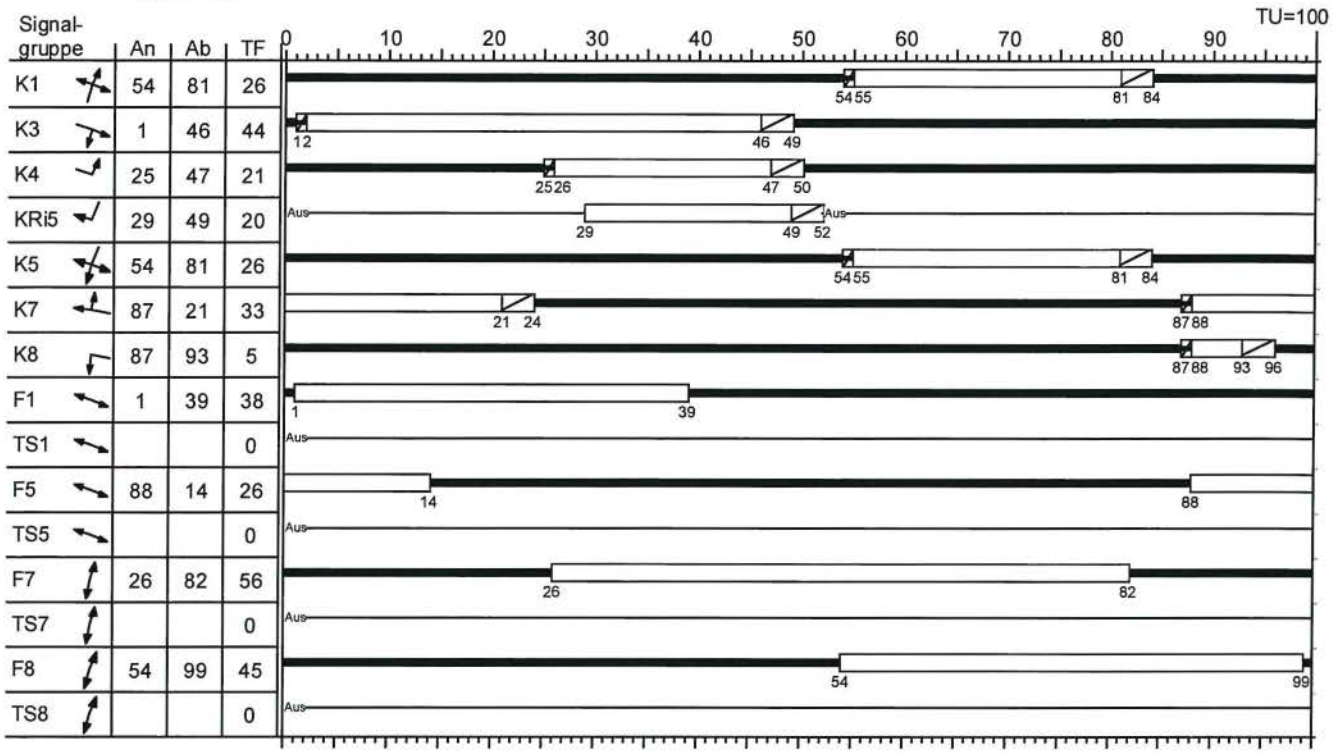
Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+

SZP 1b

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	54	81	26
K3	1	46	44
K4	25	47	21
KRi5	29	49	20
K5	54	81	26
K7	87	21	33
K8	87	93	5
F1	1	39	38
TS1			0
F5	88	14	26
TS5			0
F7	26	82	56
TS7			0
F8	54	99	45
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_2	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.2.2.4a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1b (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	46	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K5	26									1892	
4	1		K7	33									1879	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K1	26	2,76	2000	0,99	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1970	
	3		K1	26									1886	
2	2		K4	21	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	44	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	44									1585	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1b

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	46	210	1661	764	0,27
	2		K5	26	55	1892	492	0,11
4	1		K7	33	810	1879	620	1,31
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K1	26	145	1970	205	0,71
	3		K1	26	65	1886	490	0,13
2	2		K4	21	215	1659	348	0,62
	1		K3	44	463	1659	730	0,63
	4		K3	44	442	1585	697	0,63
Knotenpunktssummen:					2415		4496	
Gewichtete Mittelwerte:								0,80
			TU = 100 s T = 3600 s					

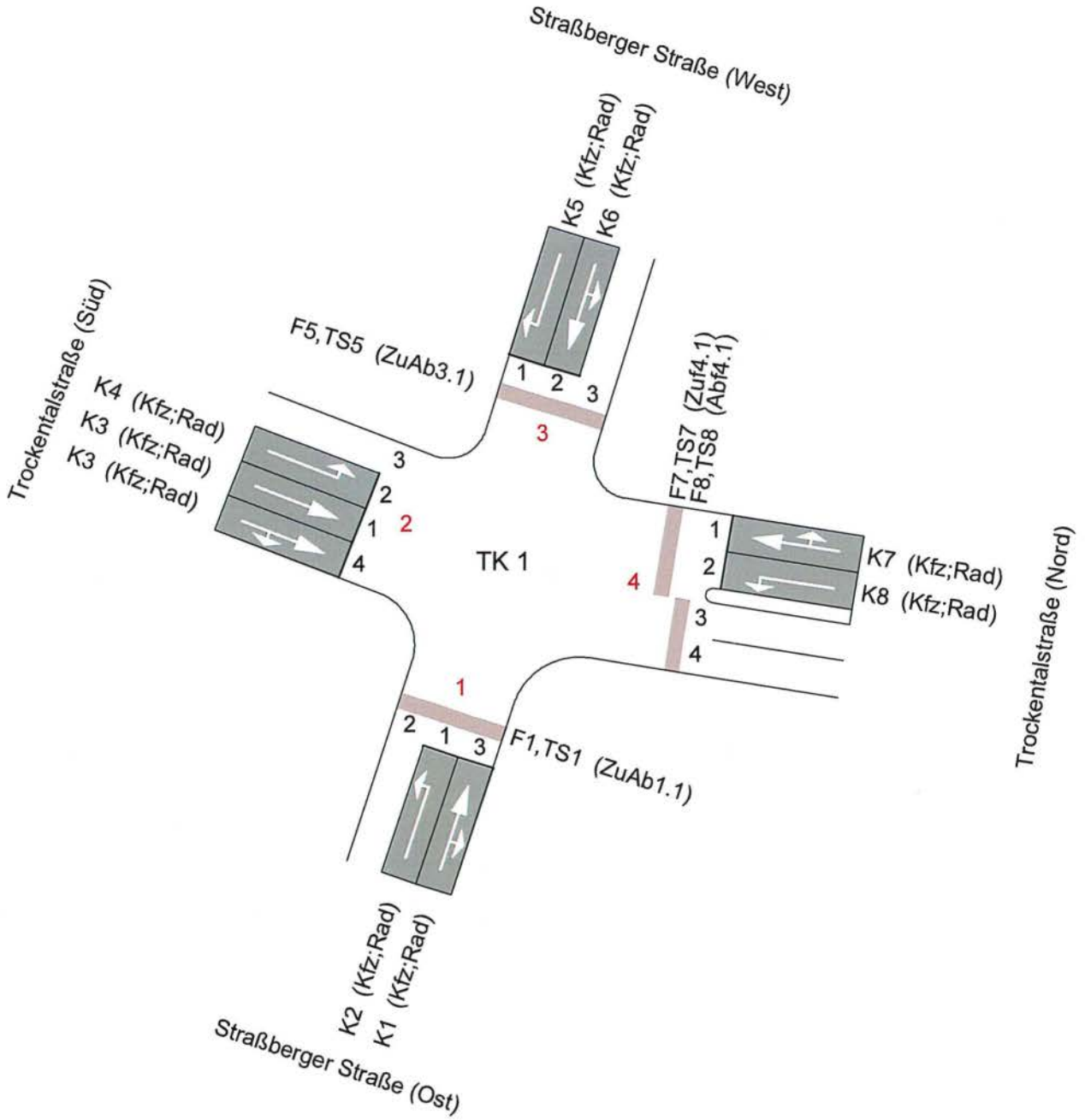
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Knotendaten

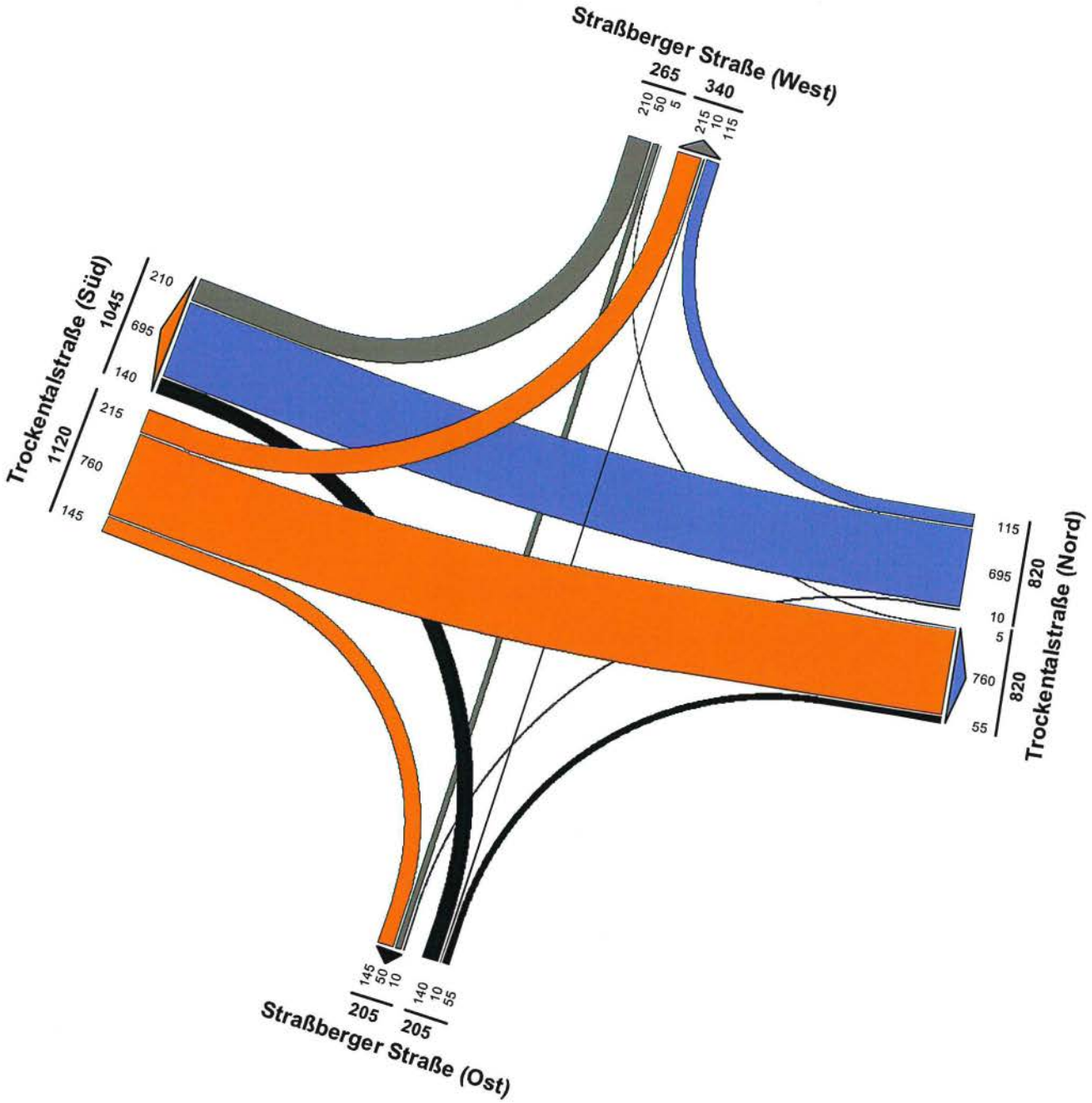
VSC HALLE
Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_3	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.2.3.1

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]



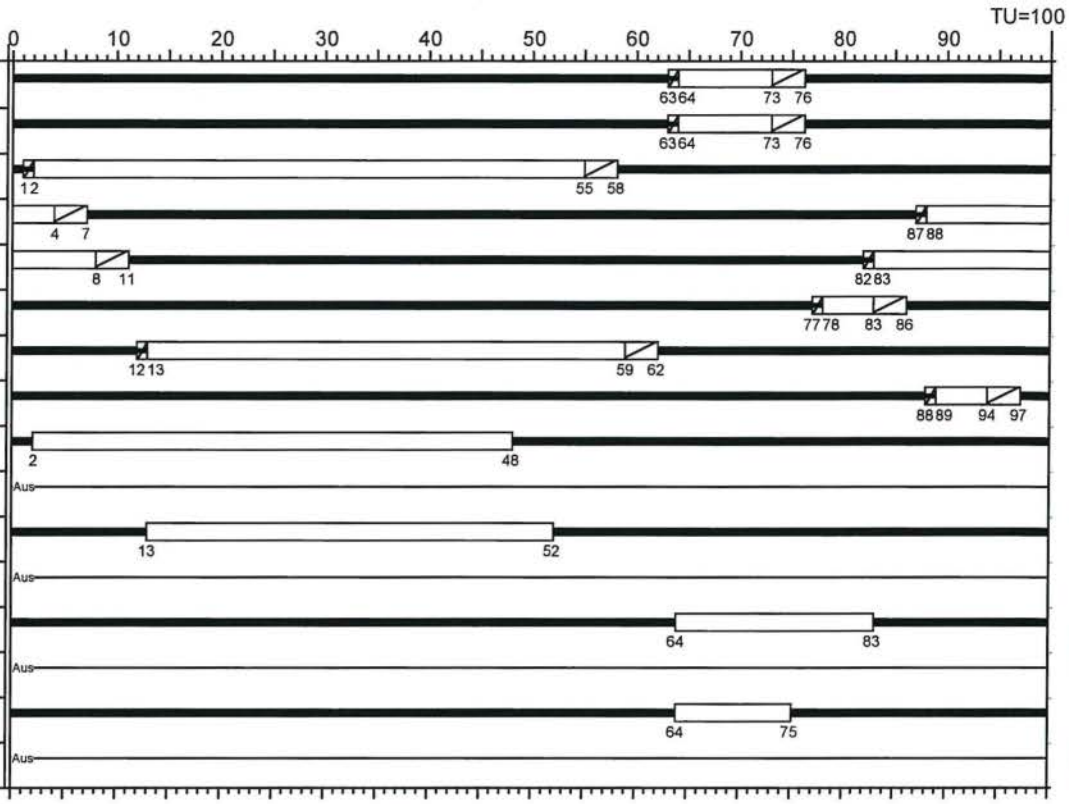
Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_3	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.2.3.2

Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+

SZP 1a

Signal-gruppe	An	Ab	TF
K1	63	73	9
K2	63	73	9
K3	1	55	53
K4	87	4	16
K5	82	8	25
K6	77	83	5
K7	12	59	46
K8	88	94	5
F1	2	48	46
TS1			0
F5	13	52	39
TS5			0
F7	64	83	19
TS7			0
F8	64	75	11
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_3	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.2.3.3a

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1a (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		K5	25	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1922	
4	1		K7	46									1879	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	9	4,29	2550	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			2499	
	3		K1	9									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	53	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	53									1585	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1a

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		K5	25	210	1661	415	0,51
	2		K6	5	55	1922	96	0,57
4	1		K7	46	810	1879	864	0,94
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	9	140	2499	225	0,62
	3		K1	9	65	1886	170	0,38
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	53	463	1659	879	0,53
	4		K3	53	442	1585	840	0,53
Knotenpunktssummen:					2410		3904	
Gewichtete Mittelwerte:								0,69
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

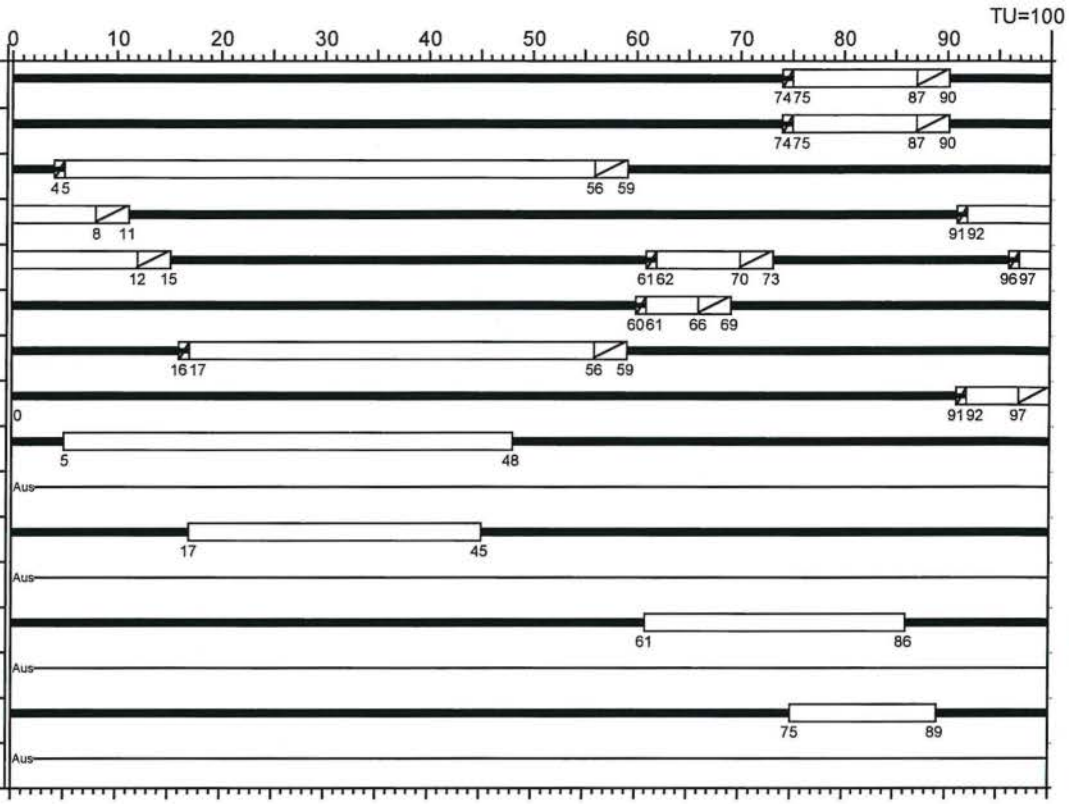
Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+

SZP 1b

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	74	87	12
K2	74	87	12
K3	4	56	51
K4	91	8	16
K5	96	12	23
K6	60	66	5
K7	16	56	39
K8	91	97	5
F1	5	48	43
TS1			0
F5	17	45	28
TS5			0
F7	61	86	25
TS7			0
F8	75	89	14
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_3	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.2.3.4a

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1b (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		K5	23	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1922	
4	1		K7	39									1879	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	12	4,29	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1960	
	3		K1	12									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	51	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	51									1585	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1b

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		K5	23	210	1661	382	0,55
	2		K6	5	55	1922	96	0,57
4	1		K7	39	810	1879	733	1,11
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	12	140	1960	235	0,60
	3		K1	12	65	1886	226	0,29
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	51	463	1659	846	0,55
	4		K3	51	442	1585	808	0,55
Knotenpunktssummen:					2410		3741	
Gewichtete Mittelwerte:								0,75
				TU = 100 s	T = 3600 s			

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

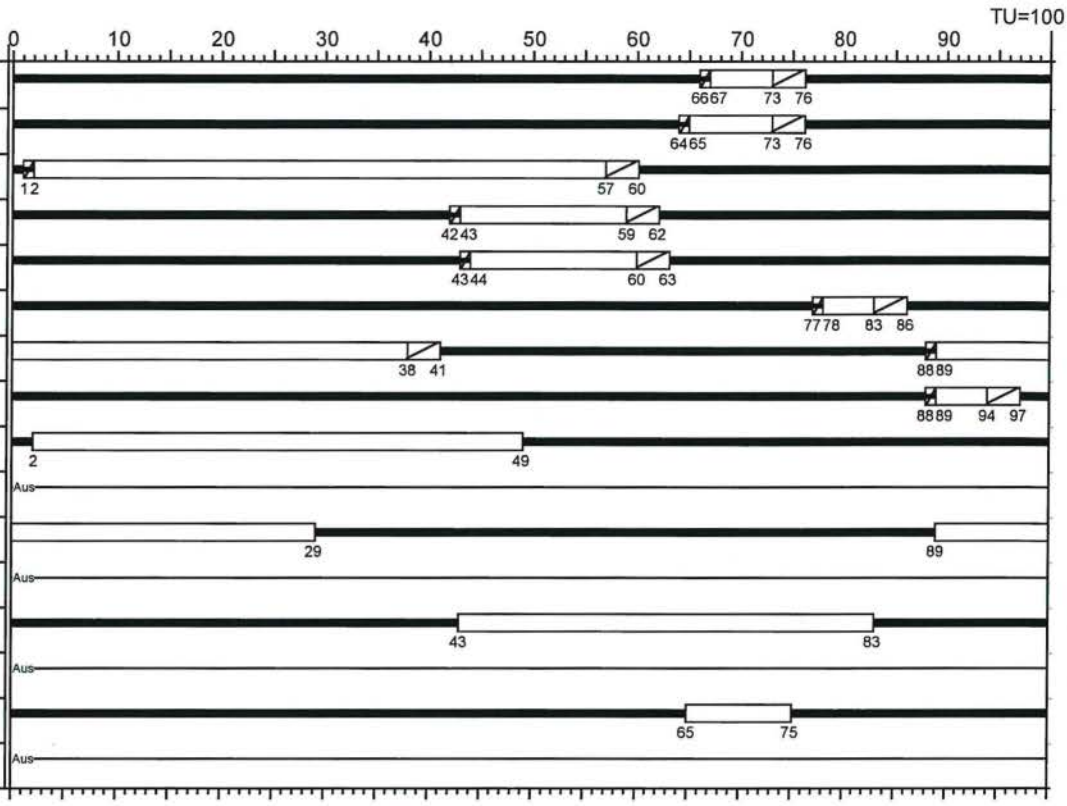
Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+

SZP 1c

Signal-gruppe	An	Ab	TF
K1	66	73	6
K2	64	73	8
K3	1	57	55
K4	42	59	16
K5	43	60	16
K6	77	83	5
K7	88	38	49
K8	88	94	5
F1	2	49	47
TS1			0
F5	89	29	40
TS5			0
F7	43	83	40
TS7			0
F8	65	75	10
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_3	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.2.3.5a

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1c (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		K5	16	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1922	
4	1		K7	49									1879	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	8	4,29	2700	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			2646	
	3		K1	6									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	55	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	55									1585	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1c

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		K5	16	210	1661	266	0,79
	2		K6	5	55	1922	96	0,57
4	1		K7	49	810	1879	921	0,88
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	8	140	2646	212	0,66
	3		K1	6	65	1886	113	0,58
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	55	463	1659	912	0,51
	4		K3	55	442	1585	872	0,51
Knotenpunktssummen:					2410		3807	
Gewichtete Mittelwerte:								0,69
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

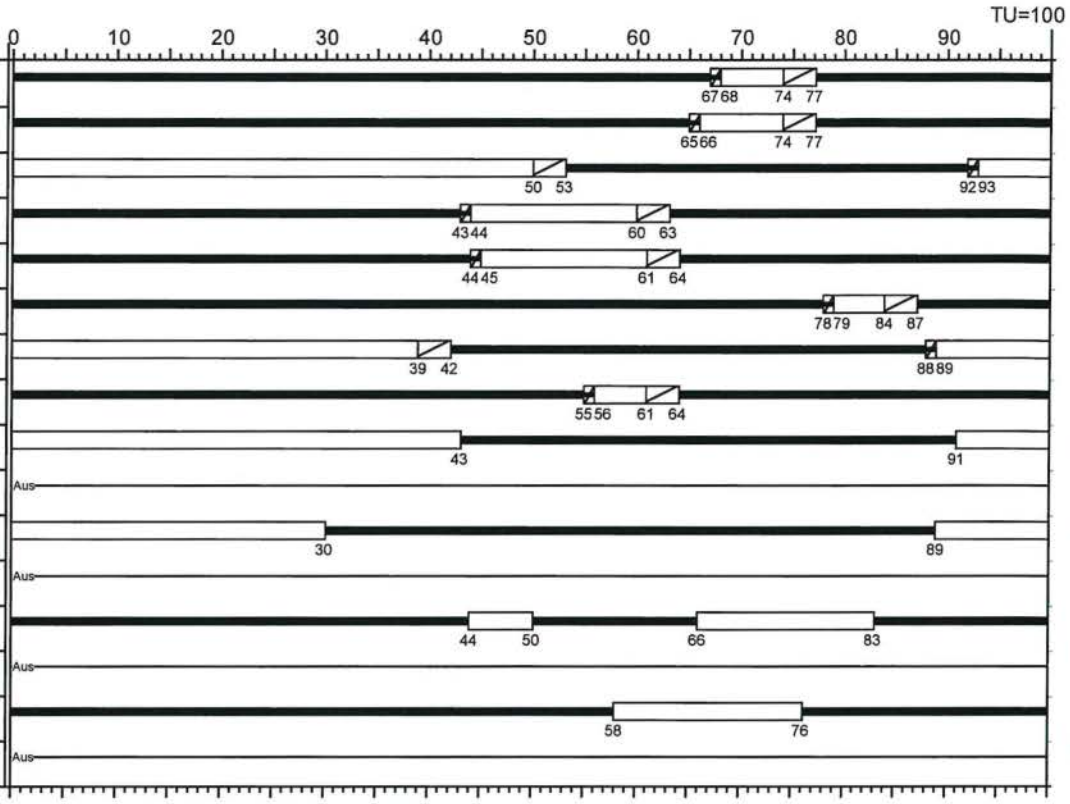
Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

VSC HALLE
Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+

SZP 1d

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	67	74	6
K2	65	74	8
K3	92	50	57
K4	43	60	16
K5	44	61	16
K6	78	84	5
K7	88	39	50
K8	55	61	5
F1	91	43	52
TS1			0
F5	89	30	41
TS5			0
F7	44	50	23
TS7			0
F8	58	76	18
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_3	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.2.3.6a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1d (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		K5	16	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1922	
4	1		K7	50									1879	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	8	4,29	2700	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			2646	
	3		K1	6									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	57	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	57									1585	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1d

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		K5	16	210	1661	266	0,79
	2		K6	5	55	1922	96	0,57
4	1		K7	50	810	1879	940	0,86
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	8	140	2646	212	0,66
	3		K1	6	65	1886	113	0,58
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	57	463	1659	946	0,49
	4		K3	57	442	1585	903	0,49
Knotenpunktssummen:					2410		3891	
Gewichtete Mittelwerte:								0,68
				TU = 100 s T = 3600 s				

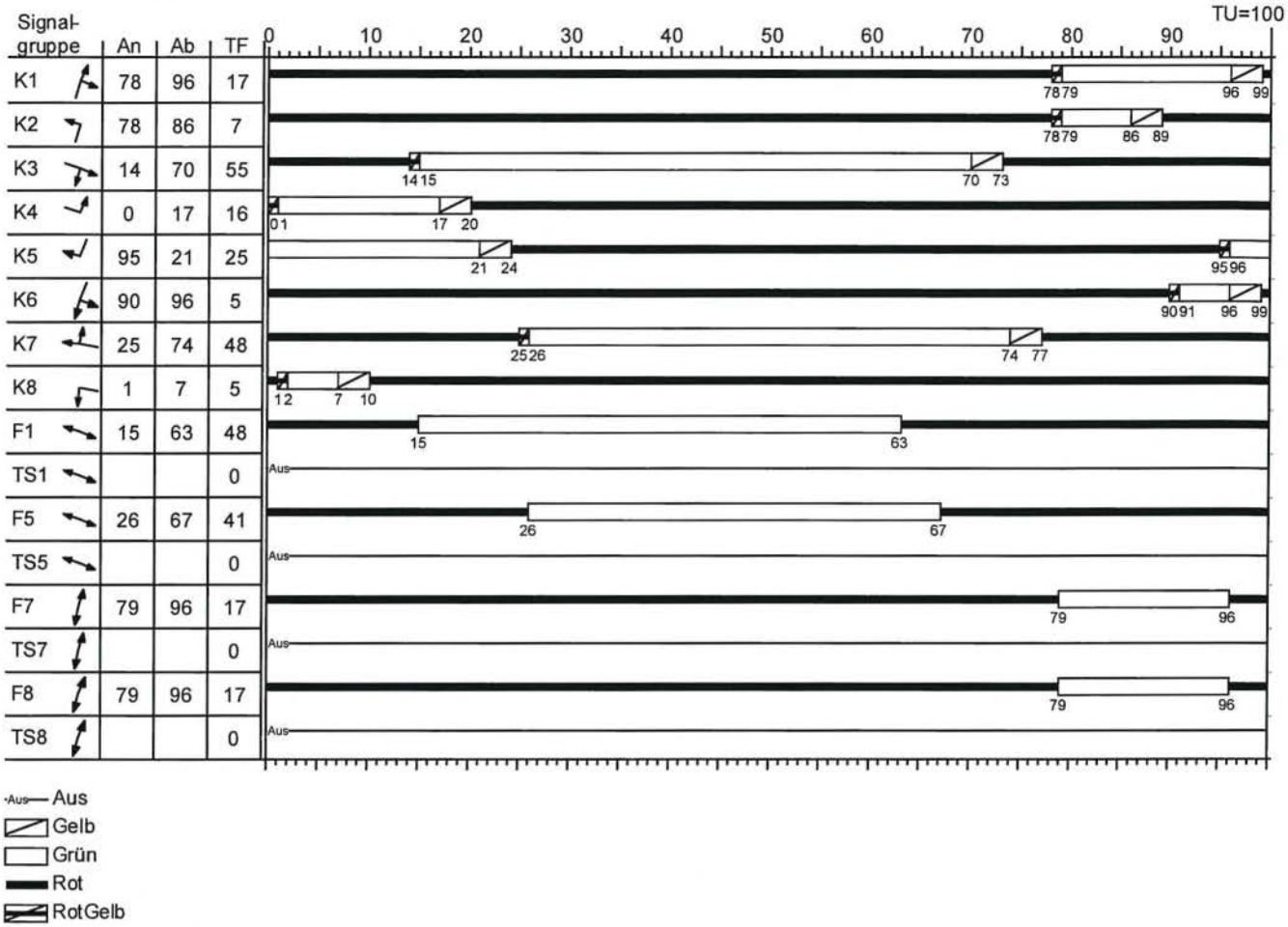
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

VSC HALLE
Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+

SZP 1e



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße					
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße					
Auftr.-Nr.	4437		Variante	Var_3u	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke		Signum		Blatt	Anlage 7.2.3.7a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1e (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		K5	25	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1892	
4	1		K7	48									1879	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	7	4,29	2850	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			2793	
	3		K1	17									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	55	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	55									1585	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1e

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		K5	25	210	1661	415	0,51
	2		K6	5	55	1892	95	0,58
4	1		K7	48	810	1879	902	0,90
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	7	140	2793	196	0,71
	3		K1	17	65	1886	321	0,20
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	55	463	1659	912	0,51
	4		K3	55	442	1585	872	0,51
Knotenpunktssummen:					2410		4128	
Gewichtete Mittelwerte:								0,67
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

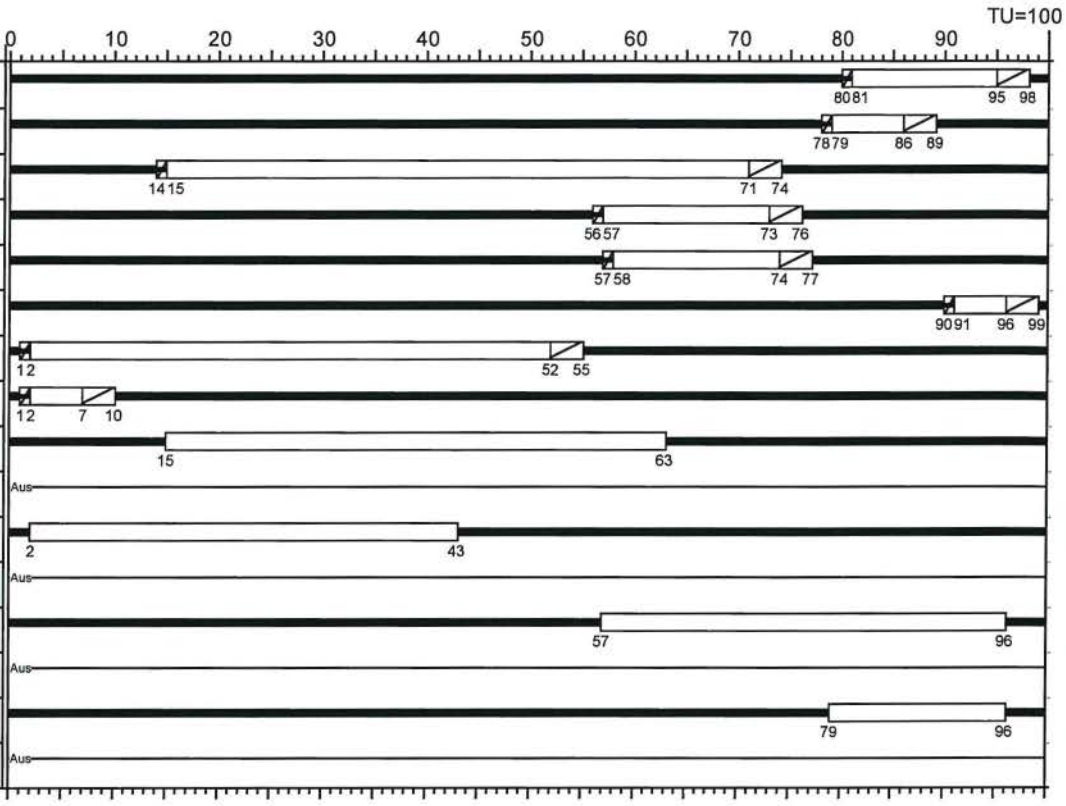
Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+

SZP 1f

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	80	95	14
K2	78	86	7
K3	14	71	56
K4	56	73	16
K5	57	74	16
K6	90	96	5
K7	1	52	50
K8	1	7	5
F1	15	63	48
TS1			0
F5	2	43	41
TS5			0
F7	57	96	39
TS7			0
F8	79	96	17
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_3u	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.2.3.8a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1f (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		K5	16	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1892	
4	1		K7	50									1879	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	7	4,29	2850	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			2793	
	3		K1	14									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	56	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	56									1585	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1f

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		K5	16	210	1661	266	0,79
	2		K6	5	55	1892	95	0,58
4	1		K7	50	810	1879	940	0,86
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	7	140	2793	196	0,71
	3		K1	14	65	1886	264	0,25
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	56	463	1659	929	0,50
	4		K3	56	442	1585	888	0,50
Knotenpunktssummen:					2410		3993	
Gewichtete Mittelwerte:								0,68
				TU = 100 s T = 3600 s				

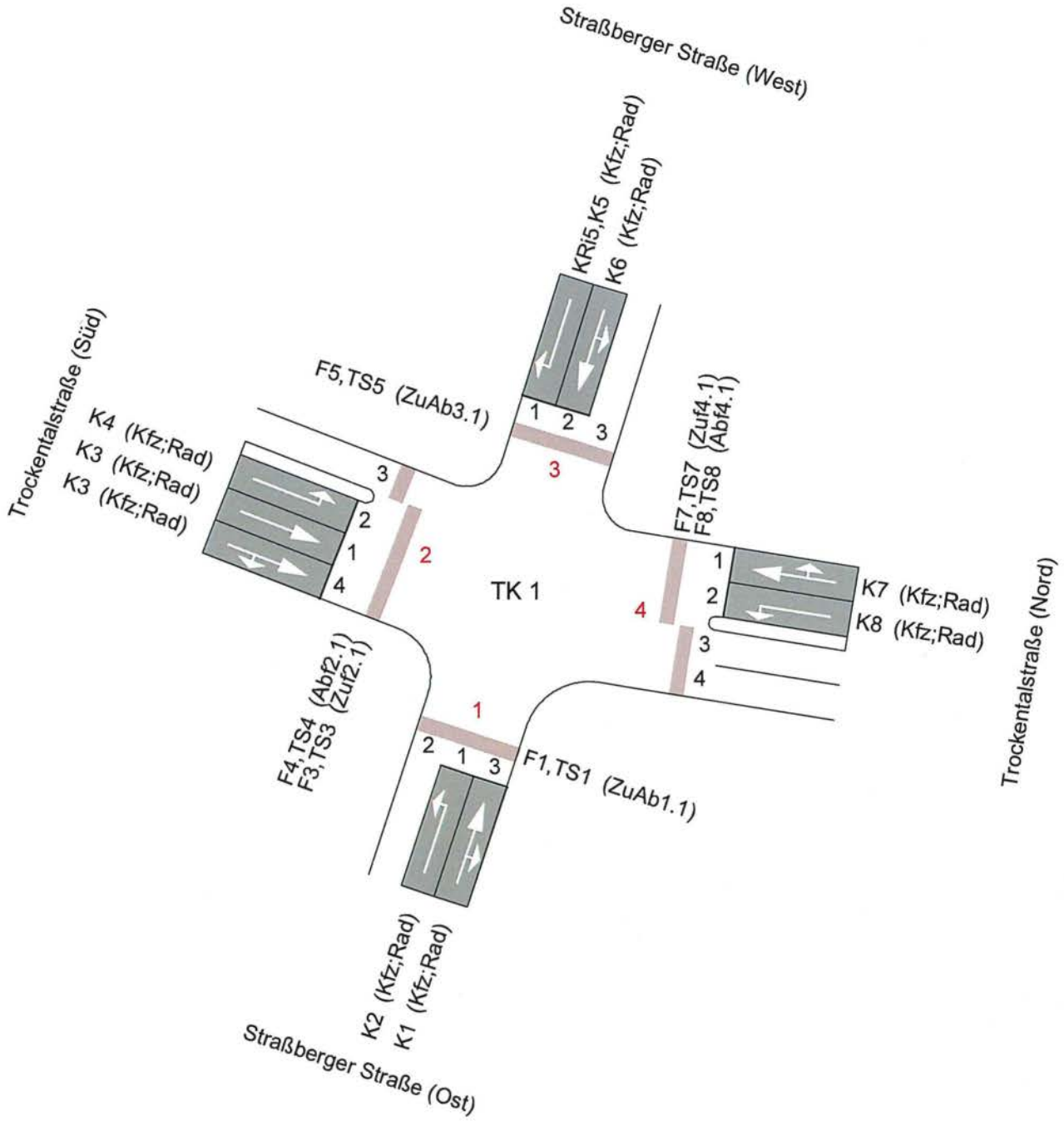
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Knotendaten

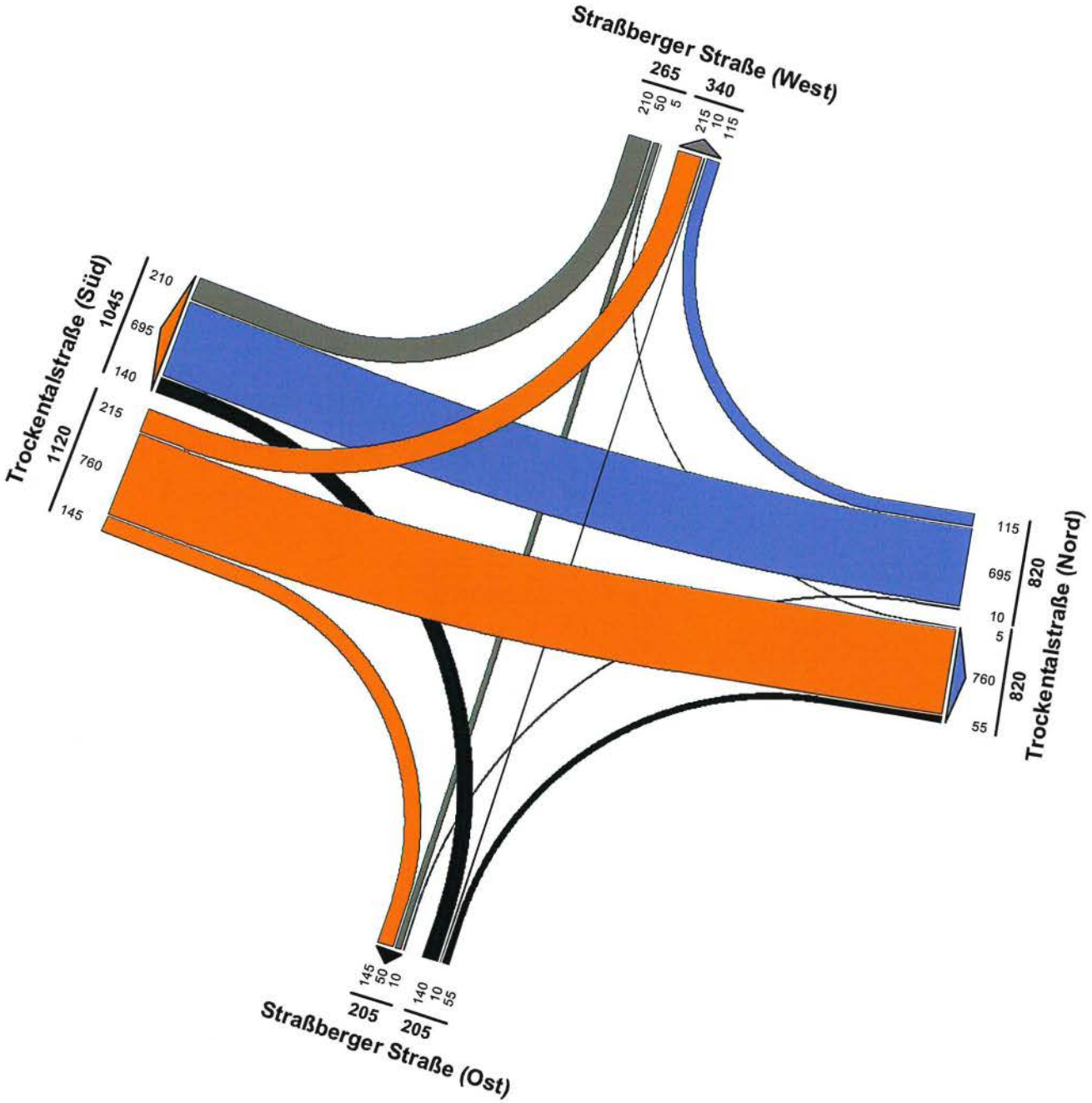
VSC HALLE
Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_4	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.2.4.1

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]

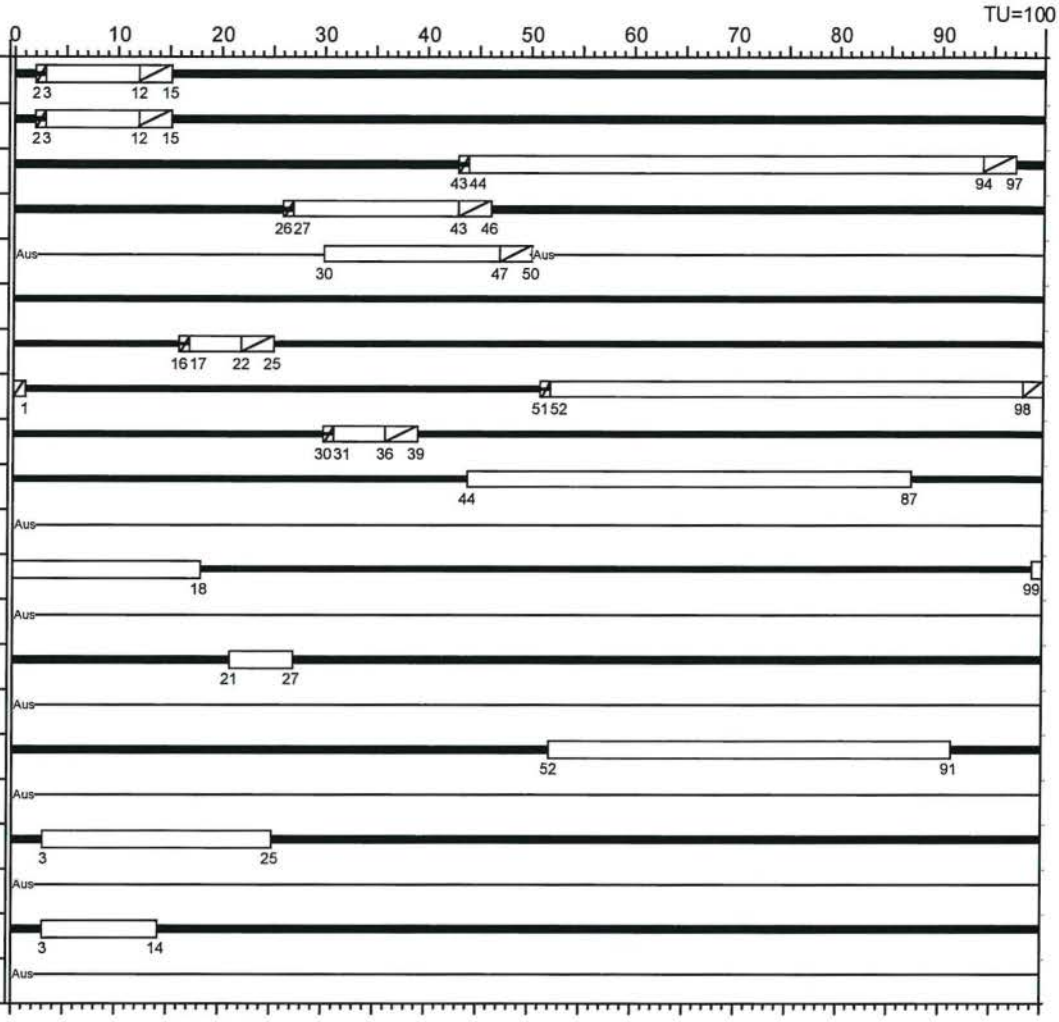


Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_4	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.2.4.2

LISA+

SZP 1a

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	2	12	9
K2	2	12	9
K3	43	94	50
K4	26	43	16
KRi5	30	47	17
K5			0
K6	16	22	5
K7	51	98	46
K8	30	36	5
F1	44	87	43
TS1			0
F3	99	18	19
TS3			0
F4	21	27	6
TS4			0
F5	52	91	39
TS5			0
F7	3	25	22
TS7			0
F8	3	14	11
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_4	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.2.4.3a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1a (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	17	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1922	
4	1		K7	46									1879	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	9	4,29	2550	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			2499	
	3		K1	9									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	50	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	50									1585	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1a

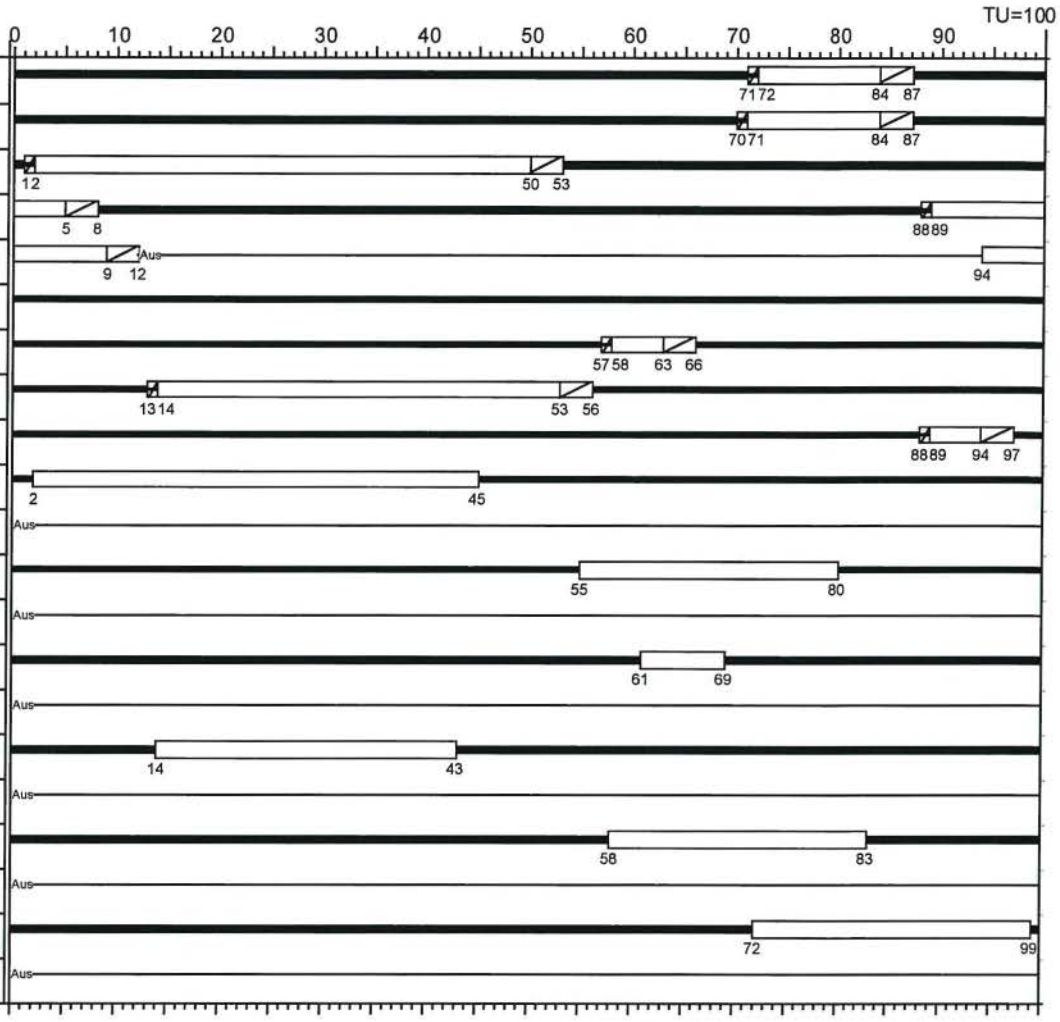
Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	17	210	1661	282	0,74
	2		K6	5	55	1922	96	0,57
4	1		K7	46	810	1879	864	0,94
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	9	140	2499	225	0,62
	3		K1	9	65	1886	170	0,38
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	50	463	1659	830	0,56
	4		K3	50	442	1585	793	0,56
Knotenpunktssummen:					2410		3675	
Gewichtete Mittelwerte:								0,72
				TU = 100 s	T = 3600 s			

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

SZP 1b

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	71	84	12
K2	70	84	13
K3	1	50	48
K4	88	5	16
KRi5	94	9	15
K5			0
K6	57	63	5
K7	13	53	39
K8	88	94	5
F1	2	45	43
TS1			0
F3	55	80	25
TS3			0
F4	61	69	8
TS4			0
F5	14	43	29
TS5			0
F7	58	83	25
TS7			0
F8	72	99	27
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_4	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.2.4.4a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1b (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	15	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1922	
4	1		K7	39									1879	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	13	4,29	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1960	
	3		K1	12									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	48	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	48									1585	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1b

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	15	210	1661	249	0,84
	2		K6	5	55	1922	96	0,57
4	1		K7	39	810	1879	733	1,11
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	13	140	1960	255	0,55
	3		K1	12	65	1886	226	0,29
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	48	463	1659	796	0,58
	4		K3	48	442	1585	761	0,58
Knotenpunktssummen:					2410		3531	
Gewichtete Mittelwerte:								0,79
				TU = 100 s T = 3600 s				

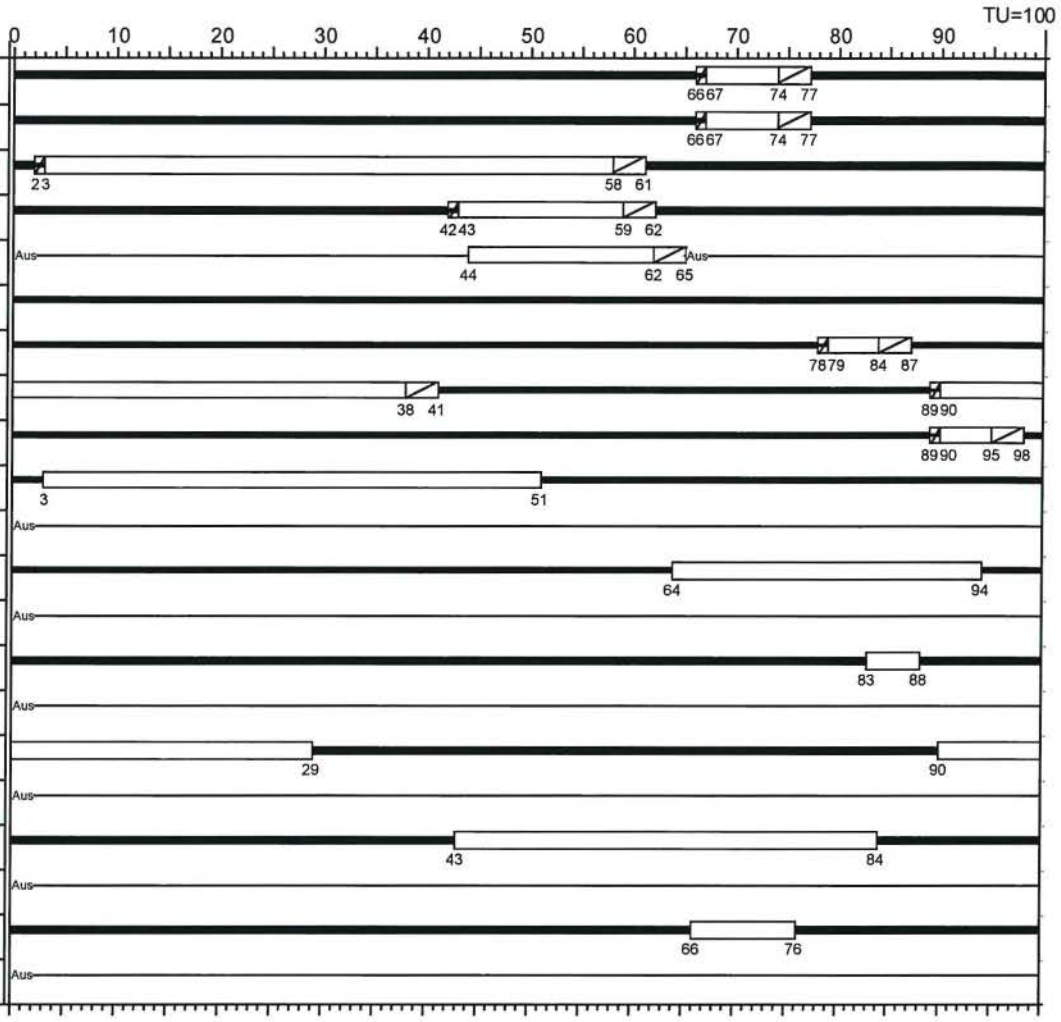
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

LISA+

SZP 1c

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	66	74	7
K2	66	74	7
K3	2	58	55
K4	42	59	16
KRi5	44	62	18
K5			0
K6	78	84	5
K7	89	38	48
K8	89	95	5
F1	3	51	48
TS1			0
F3	64	94	30
TS3			0
F4	83	88	5
TS4			0
F5	90	29	39
TS5			0
F7	43	84	41
TS7			0
F8	66	76	10
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_4	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.2.4.5a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1c (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	18	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1922	
4	1		K7	48									1879	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	7	4,29	2850	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			2793	
	3		K1	7									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	55	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	55									1585	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1c

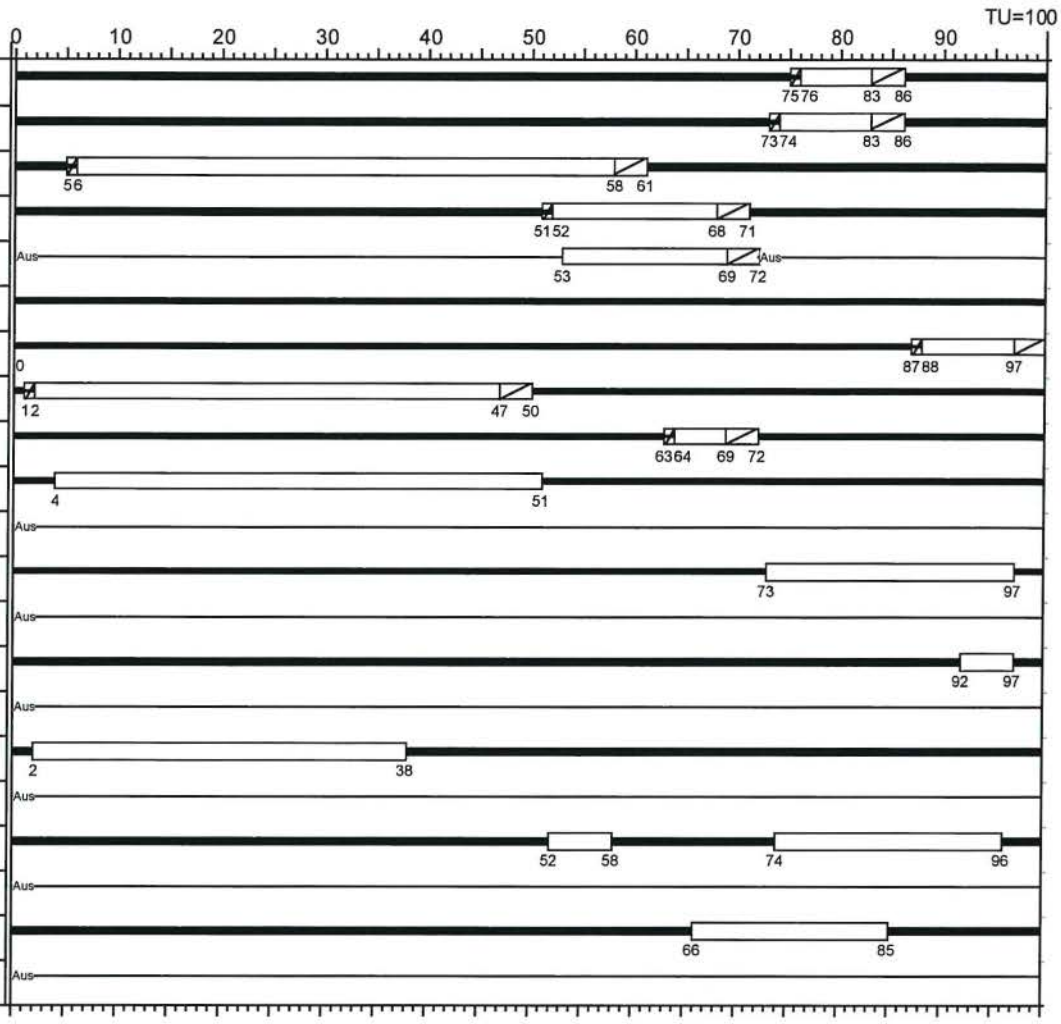
Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	18	210	1661	299	0,70
	2		K6	5	55	1922	96	0,57
4	1		K7	48	810	1879	902	0,90
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	7	140	2793	196	0,71
	3		K1	7	65	1886	132	0,49
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	55	463	1659	912	0,51
	4		K3	55	442	1585	872	0,51
Knotenpunktssummen:					2410		3824	
Gewichtete Mittelwerte:								0,69
			TU = 100 s T = 3600 s					

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

SZP 1d

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	75	83	7
K2	73	83	9
K3	5	58	52
K4	51	68	16
KRi5	53	69	16
K5			0
K6	87	97	9
K7	1	47	45
K8	63	69	5
F1	4	51	47
TS1			0
F3	73	97	24
TS3			0
F4	92	97	5
TS4			0
F5	2	38	36
TS5			0
F7	52	58	28
TS7			0
F8	66	85	19
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_4	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.2.4.6a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1d (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	16	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	9									1922	
4	1		K7	45									1879	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	9	4,29	2550	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			2499	
	3		K1	7									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	52	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	52									1585	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1d

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	16	210	1661	266	0,79
	2		K6	9	55	1922	173	0,32
4	1		K7	45	810	1879	846	0,96
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	9	140	2499	225	0,62
	3		K1	7	65	1886	132	0,49
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	52	463	1659	863	0,54
	4		K3	52	442	1585	824	0,54
Knotenpunktssummen:					2410		3744	
Gewichtete Mittelwerte:								0,72
				TU = 100 s T = 3600 s				

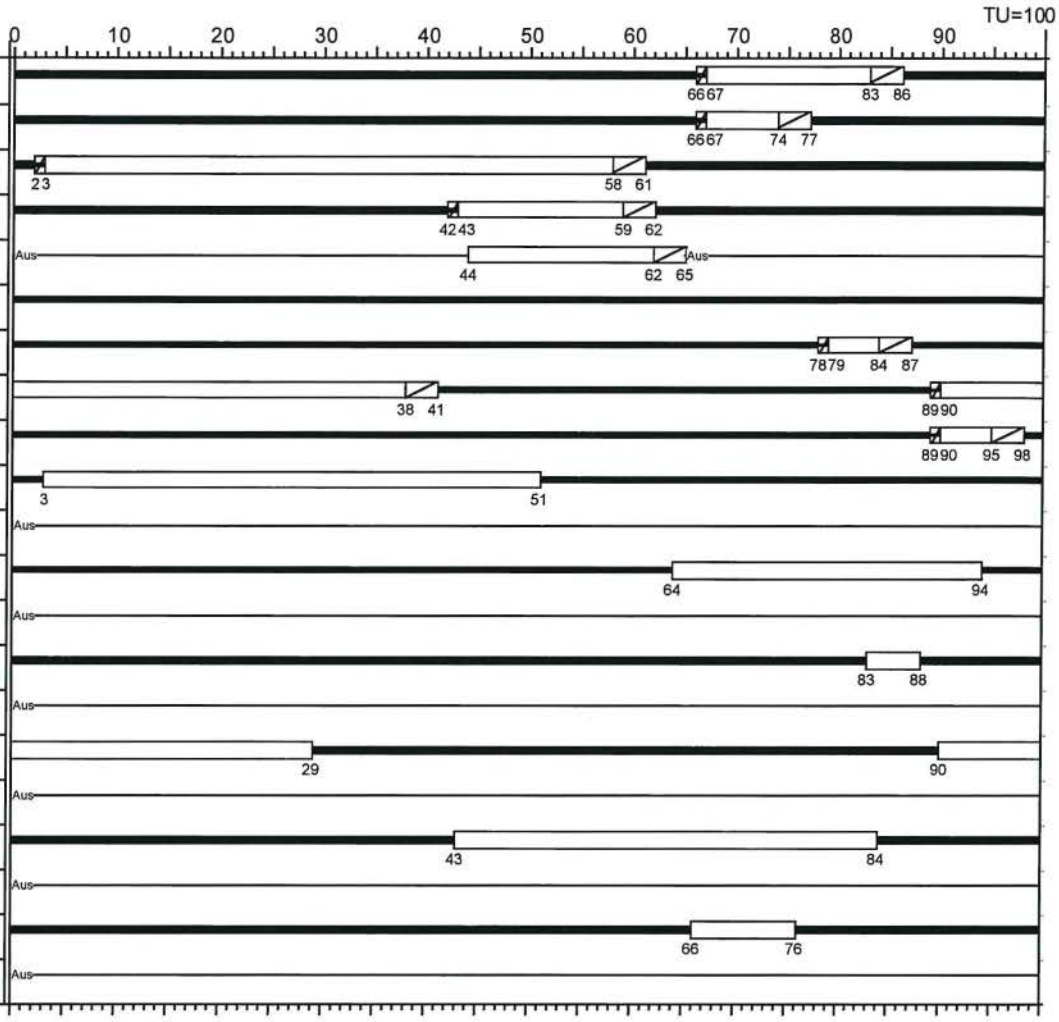
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

LISA+

SZP 1e

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	66	83	16
K2	66	74	7
K3	2	58	55
K4	42	59	16
KRi5	44	62	18
K5			0
K6	78	84	5
K7	89	38	48
K8	89	95	5
F1	3	51	48
TS1			0
F3	64	94	30
TS3			0
F4	83	88	5
TS4			0
F5	90	29	39
TS5			0
F7	43	84	41
TS7			0
F8	66	76	10
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_4u	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.2.4.7a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1e (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	18	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1892	
4	1		K7	48									1879	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	7	4,29	2850	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			2793	
	3		K1	16									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	55	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	55									1585	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1e

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	18	210	1661	299	0,70
	2		K6	5	55	1892	95	0,58
4	1		K7	48	810	1879	902	0,90
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	7	140	2793	196	0,71
	3		K1	16	65	1886	302	0,22
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	55	463	1659	912	0,51
	4		K3	55	442	1585	872	0,51
Knotenpunktssummen:					2410		3993	
Gewichtete Mittelwerte:								0,69
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

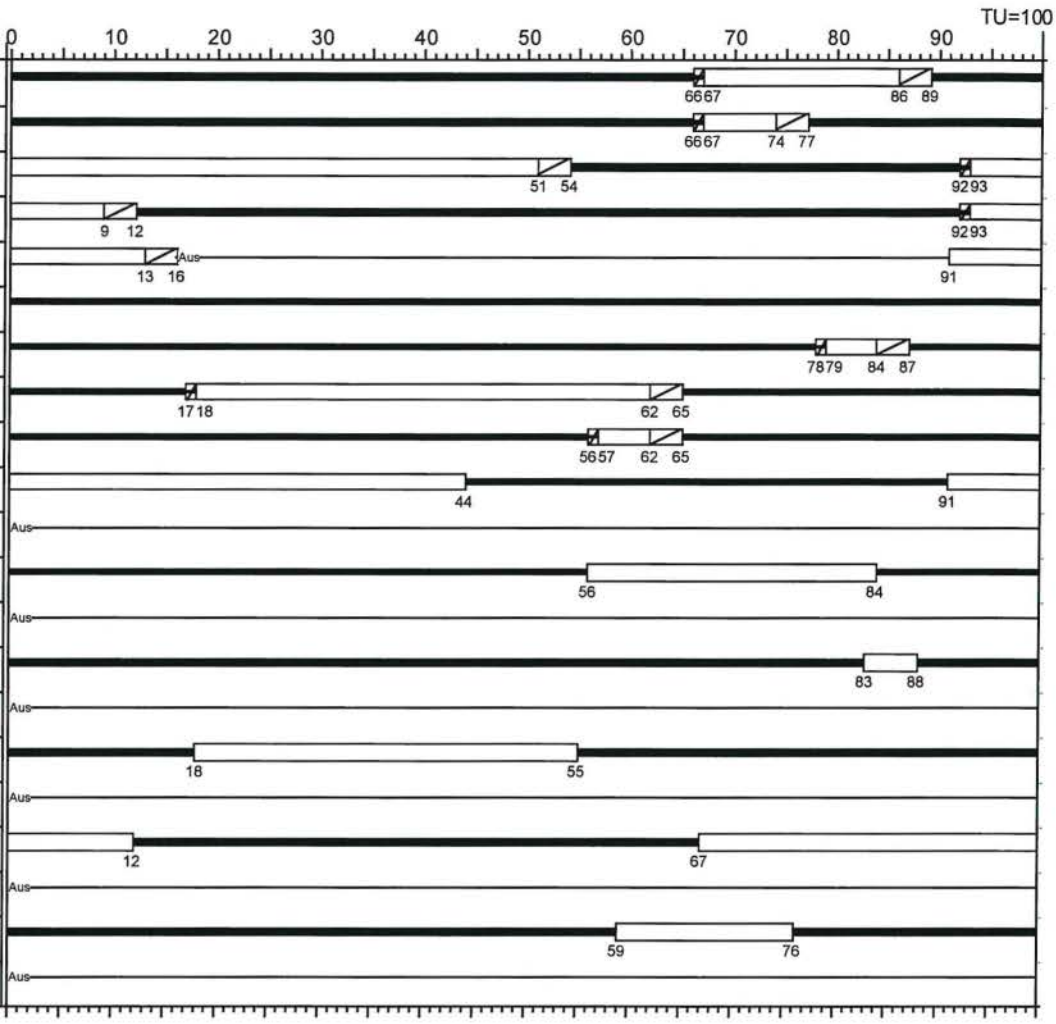
Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

VSC HALLE
Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+

SZP 1f

Signal-gruppe	An	Ab	TF
K1	66	86	19
K2	66	74	7
K3	92	51	58
K4	92	9	16
KRi5	91	13	22
K5			0
K6	78	84	5
K7	17	62	44
K8	56	62	5
F1	91	44	53
TS1			0
F3	56	84	28
TS3			0
F4	83	88	5
TS4			0
F5	18	55	37
TS5			0
F7	67	12	45
TS7			0
F8	59	76	17
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_4u	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.2.4.8a

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1f (TU=100)

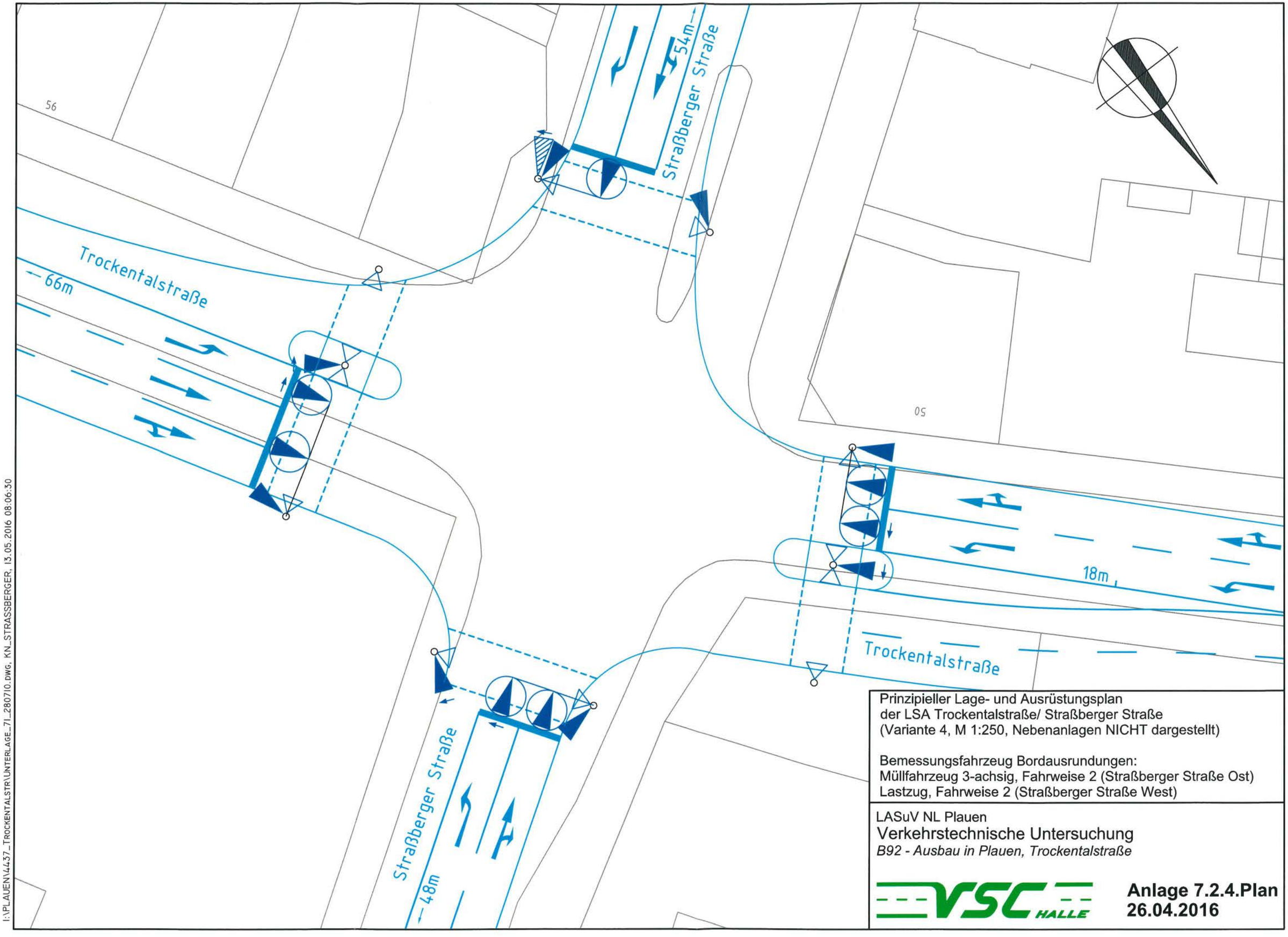
Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	22	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1892	
4	1		K7	44									1879	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	7	4,29	2850	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			2793	
	3		K1	19									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	58	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	58									1585	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1f

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	22	210	1661	365	0,58
	2		K6	5	55	1892	95	0,58
4	1		K7	44	810	1879	827	0,98
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	7	140	2793	196	0,71
	3		K1	19	65	1886	358	0,18
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	58	463	1659	962	0,48
	4		K3	58	442	1585	919	0,48
Knotenpunktssummen:					2410		4137	
Gewichtete Mittelwerte:								0,69
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]



Prinzipieller Lage- und Ausrüstungsplan
der LSA Trockentalstraße/ Straßberger Straße
(Variante 4, M 1:250, Nebenanlagen NICHT dargestellt)

Bemessungsfahrzeug Bordausrundungen:
Müllfahrzeug 3-achsig, Fahrweise 2 (Straßberger Straße Ost)
Lastzug, Fahrweise 2 (Straßberger Straße West)

LASuV NL Plauen
Verkehrstechnische Untersuchung
B92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

VSC HALLE

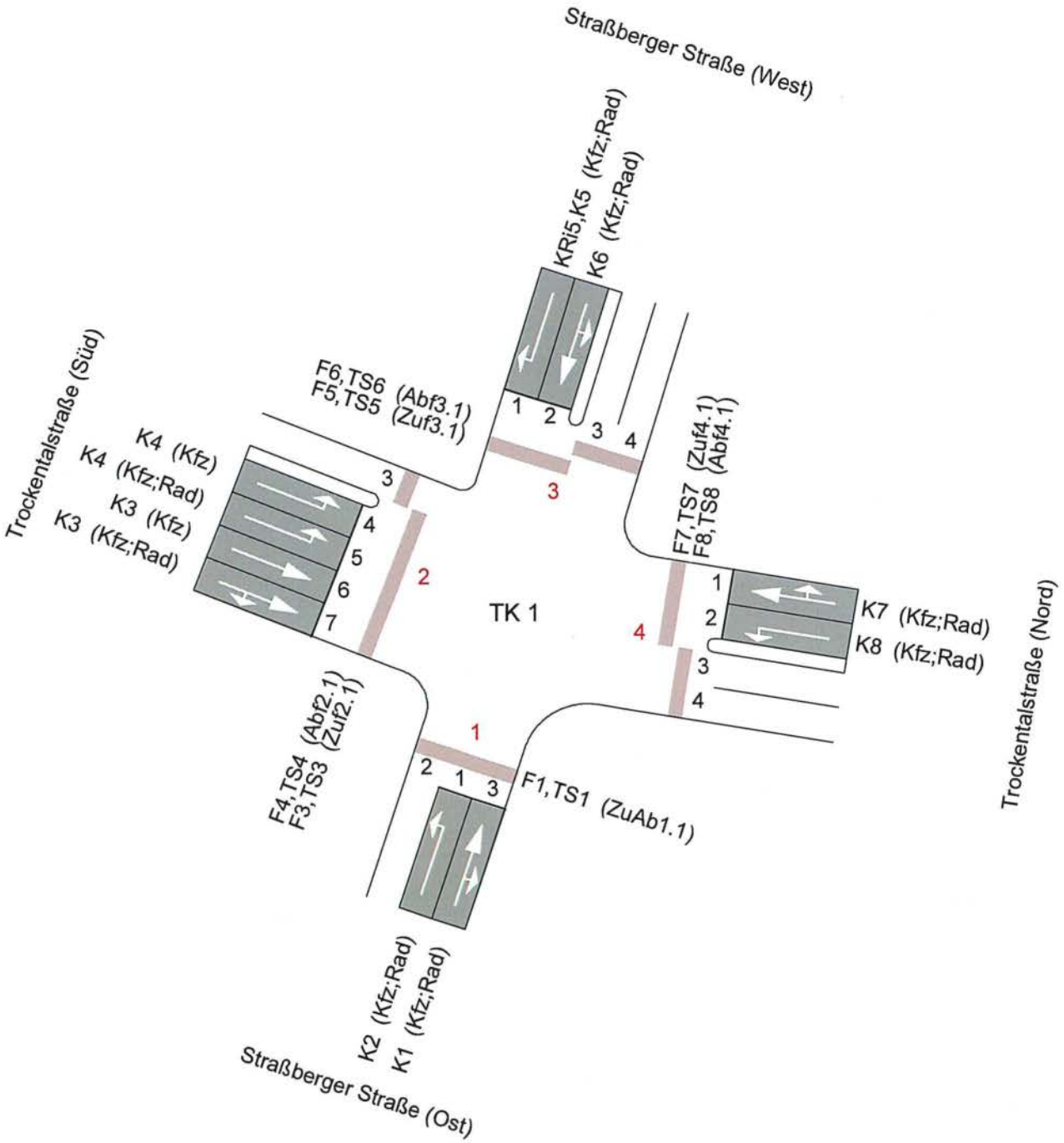
Anlage 7.2.4.Plan
26.04.2016

I:\PLAUEN\4437_TROCKENTALSTR\UNTERLAGE_7_280710.DWG, KN_STRASSBERGER, 13.05.2016 08:06:30

Knotendaten

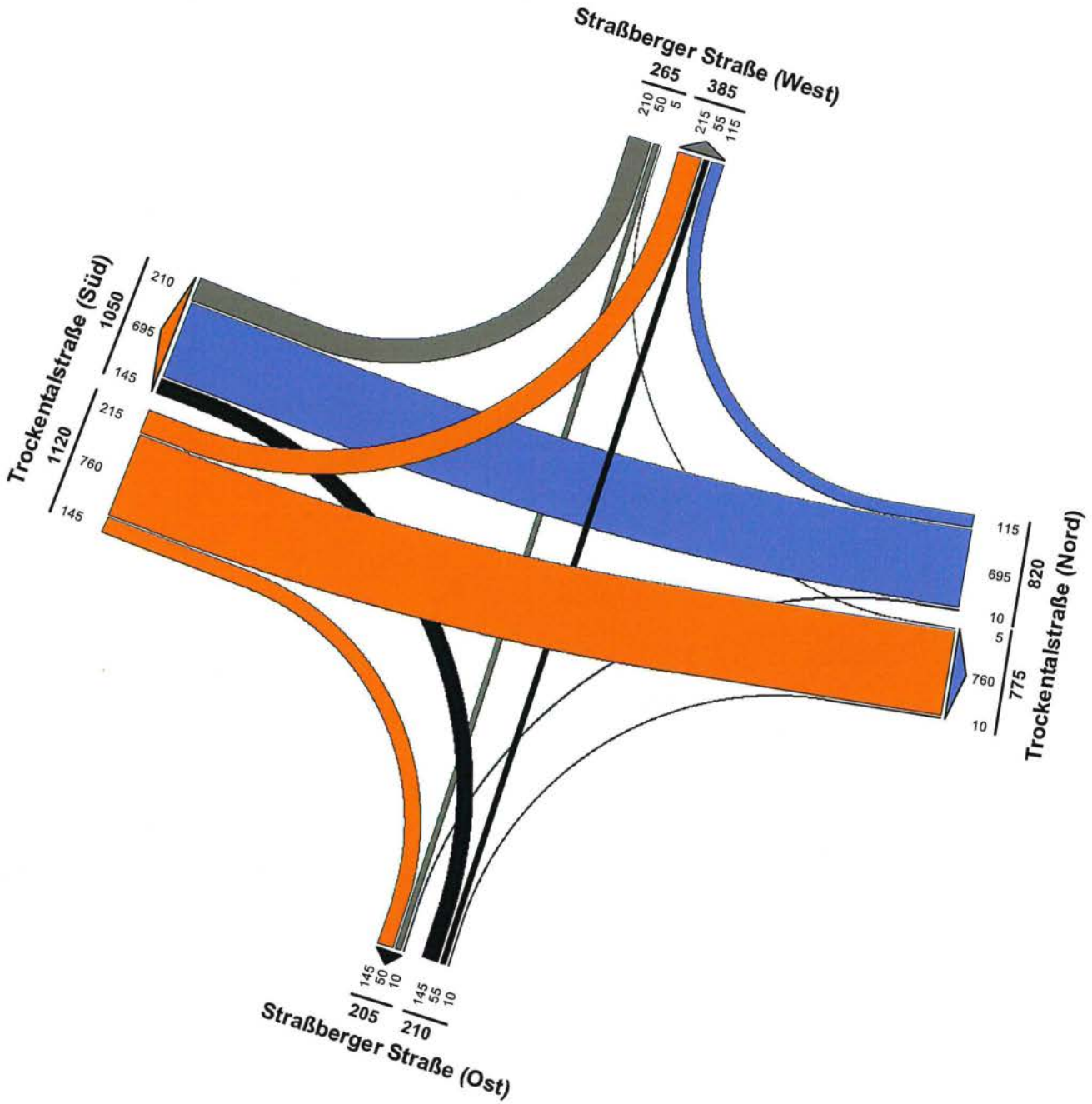
VSC HALLE
Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_5	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.2.5.1

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]

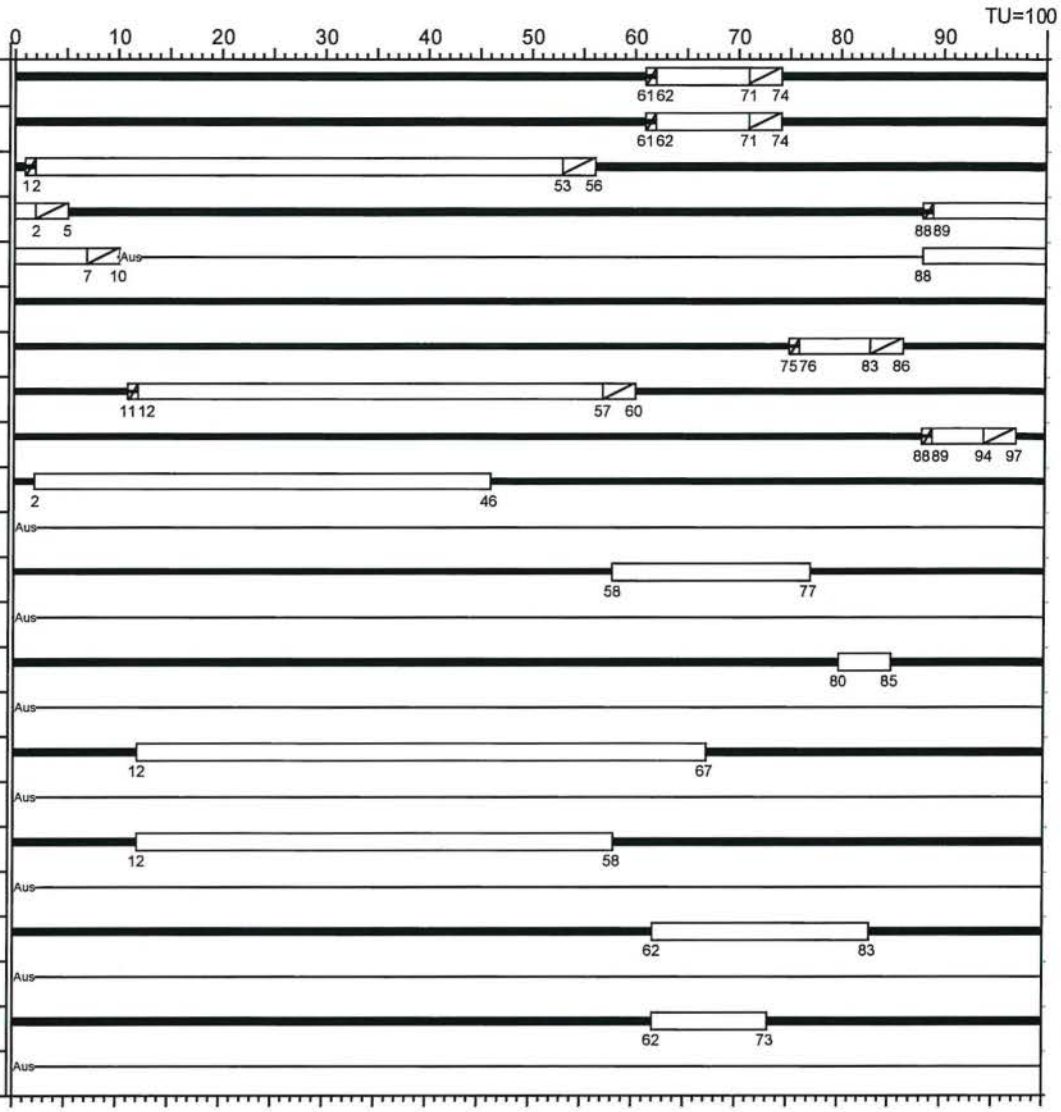


Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_5	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.2.5.2

LISA+

SZP 1a

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	61	71	9
K2	61	71	9
K3	1	53	51
K4	88	2	13
KRi5	88	7	19
K5			0
K6	75	83	7
K7	11	57	45
K8	88	94	5
F1	2	46	44
TS1			0
F3	58	77	19
TS3			0
F4	80	85	5
TS4			0
F5	12	67	55
TS5			0
F6	12	58	46
TS6			0
F7	62	83	21
TS7			0
F8	62	73	11
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_5	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.2.5.3a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1a (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	19	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	7									1922	
4	1		K7	45									1879	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	9	4,14	2550	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			2499	
	3		K1	9									1886	
2	4		K4	13	4,67	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1663	
	5		K4	13	5,56	2000	0,97	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1654	
	6		K3	51	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	7		K3	51									1585	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1a

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	19	210	1661	316	0,66
	2		K6	7	55	1922	135	0,41
4	1		K7	45	810	1879	846	0,96
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	9	145	2499	225	0,64
	3		K1	9	65	1886	170	0,38
2	4		K4	13	107	1663	216	0,50
	5		K4	13	108	1654	215	0,50
	6		K3	51	463	1659	846	0,55
	7		K3	51	442	1585	808	0,55
Knotenpunktssummen:					2415		3927	
Gewichtete Mittelwerte:								0,69
				TU = 100 s T = 3600 s				

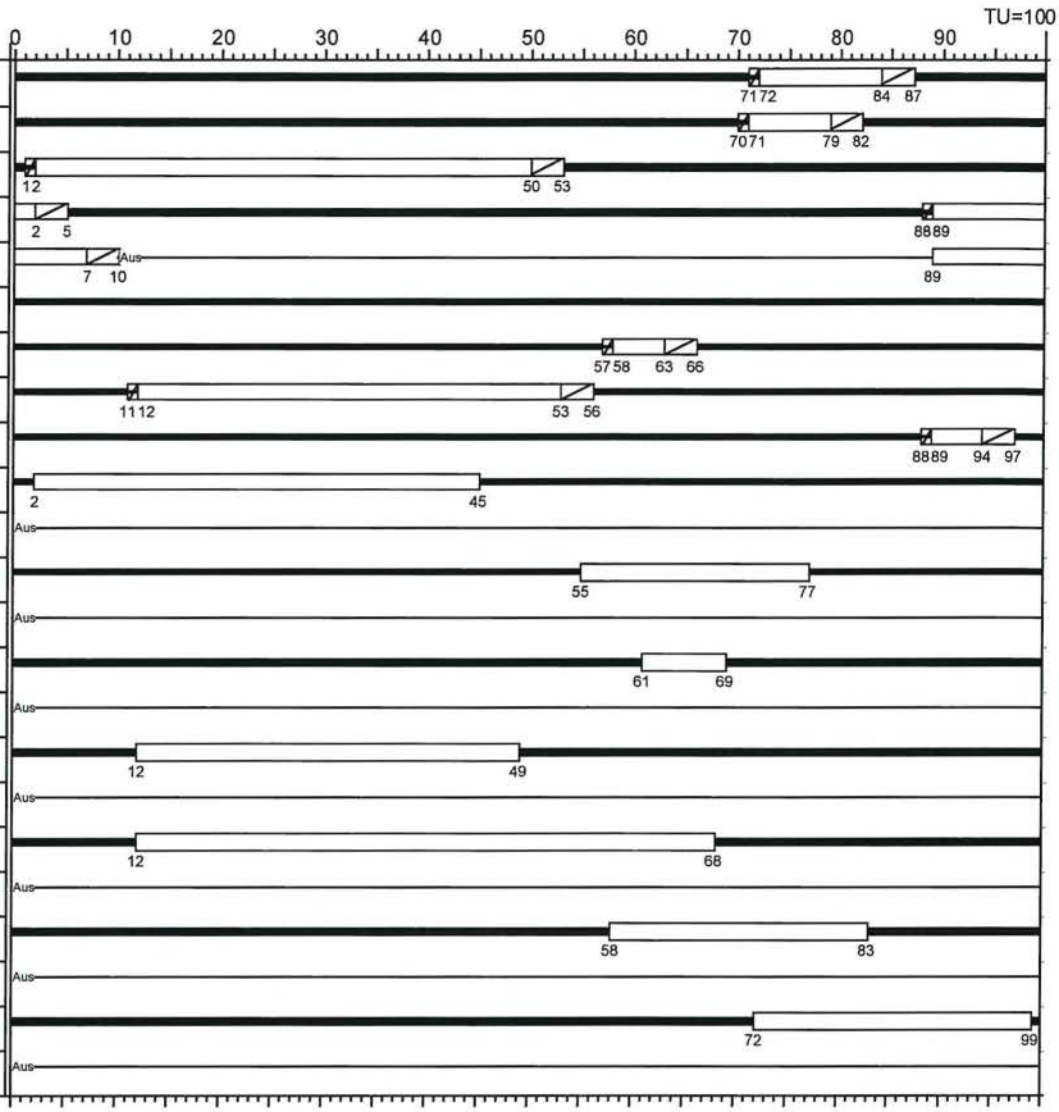
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

LISA+

SZP 1b

Signal-gruppe	An	Ab	TF
K1	71	84	12
K2	70	79	8
K3	1	50	48
K4	88	2	13
KRi5	89	7	18
K5			0
K6	57	63	5
K7	11	53	41
K8	88	94	5
F1	2	45	43
TS1			0
F3	55	77	22
TS3			0
F4	61	69	8
TS4			0
F5	12	49	37
TS5			0
F6	12	68	56
TS6			0
F7	58	83	25
TS7			0
F8	72	99	27
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_5	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.2.5.4a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1b (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	18	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1922	
4	1		K7	41									1879	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	8	4,14	2700	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			2646	
	3		K1	12									1886	
2	4		K4	13	4,67	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1663	
	5		K4	13	5,56	2000	0,97	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1654	
	6		K3	48	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	7		K3	48									1585	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1b

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	18	210	1661	299	0,70
	2		K6	5	55	1922	96	0,57
4	1		K7	41	810	1879	770	1,05
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	8	145	2646	212	0,68
	3		K1	12	65	1886	226	0,29
2	4		K4	13	107	1663	216	0,50
	5		K4	13	108	1654	215	0,50
	6		K3	48	463	1659	796	0,58
	7		K3	48	442	1585	761	0,58
Knotenpunktssummen:					2415		3741	
Gewichtete Mittelwerte:								0,74
			TU = 100 s T = 3600 s					

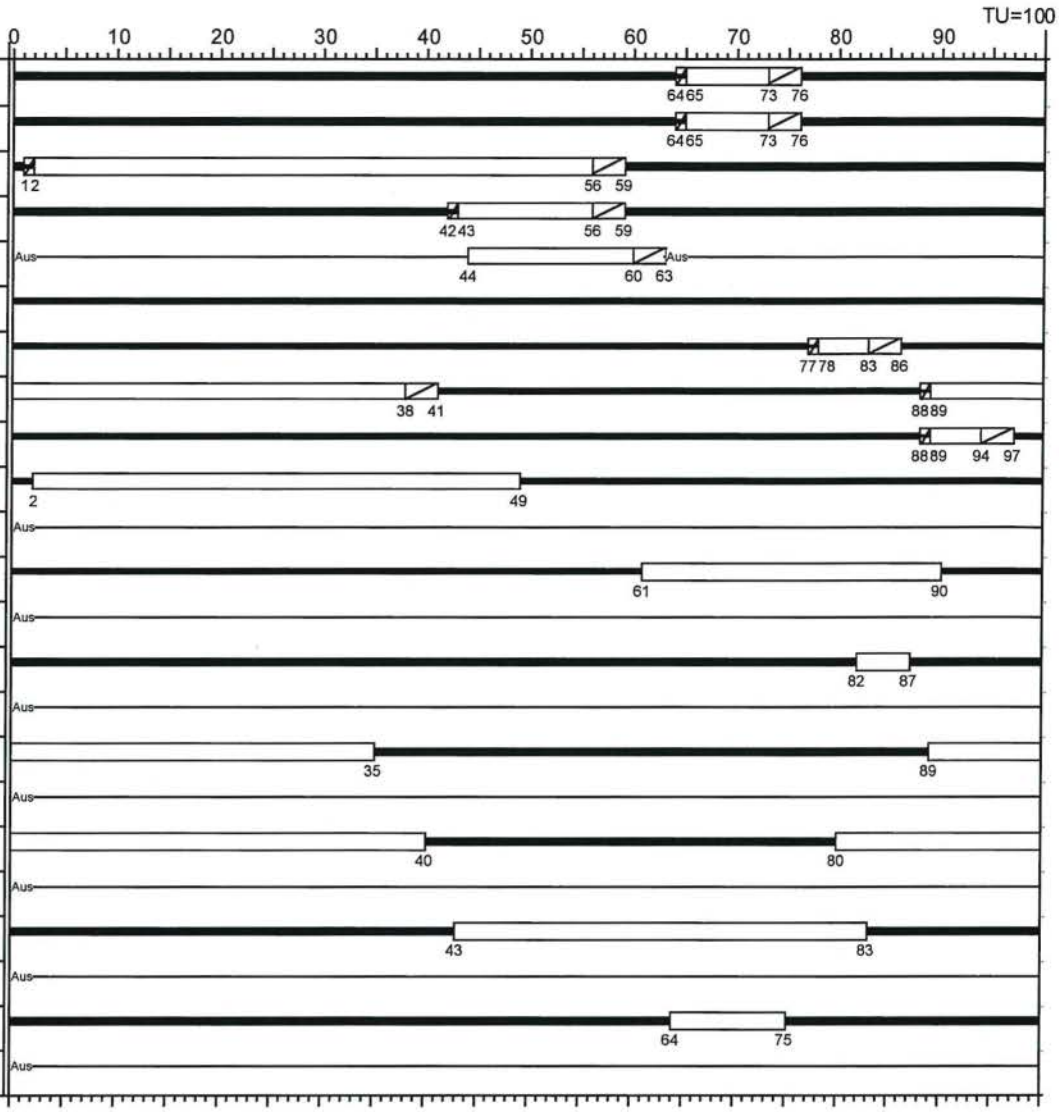
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

LISA+

SZP 1c

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	64	73	8
K2	64	73	8
K3	1	56	54
K4	42	56	13
KRi5	44	60	16
K5			0
K6	77	83	5
K7	88	38	49
K8	88	94	5
F1	2	49	47
TS1			0
F3	61	90	29
TS3			0
F4	82	87	5
TS4			0
F5	89	35	46
TS5			0
F6	80	40	60
TS6			0
F7	43	83	40
TS7			0
F8	64	75	11
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_5	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.2.5.5a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1c (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	16	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1922	
4	1		K7	49									1879	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	8	4,14	2700	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			2646	
	3		K1	8									1886	
2	4		K4	13	4,67	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1663	
	5		K4	13	5,56	2000	0,97	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1654	
	6		K3	54	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	7		K3	54									1585	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1c

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	16	210	1661	266	0,79
	2		K6	5	55	1922	96	0,57
4	1		K7	49	810	1879	921	0,88
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	8	145	2646	212	0,68
	3		K1	8	65	1886	151	0,43
2	4		K4	13	107	1663	216	0,50
	5		K4	13	108	1654	215	0,50
	6		K3	54	463	1659	896	0,52
	7		K3	54	442	1585	856	0,52
Knotenpunktssummen:					2415		3979	
Gewichtete Mittelwerte:								0,67
			TU = 100 s	T = 3600 s				

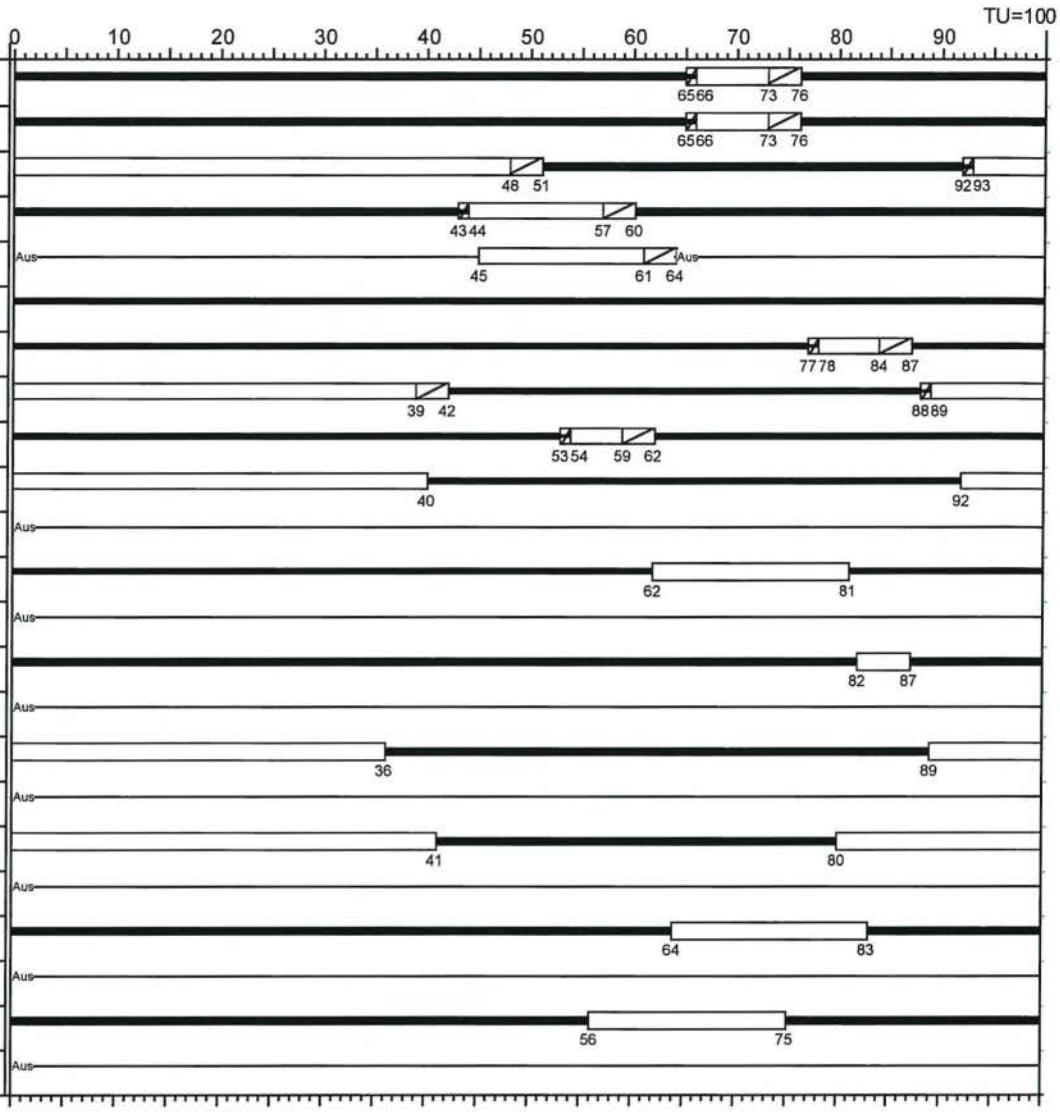
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

LISA+

SZP 1d

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	65	73	7
K2	65	73	7
K3	92	48	55
K4	43	57	13
KRi5	45	61	16
K5			0
K6	77	84	6
K7	88	39	50
K8	53	59	5
F1	92	40	48
TS1			0
F3	62	81	19
TS3			0
F4	82	87	5
TS4			0
F5	89	36	47
TS5			0
F6	80	41	61
TS6			0
F7	64	83	19
TS7			0
F8	56	75	19
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_5	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.2.5.6a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1d (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	16	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	6									1922	
4	1		K7	50									1879	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	7	4,14	2850	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			2793	
	3		K1	7									1886	
2	4		K4	13	4,67	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1663	
	5		K4	13	5,56	2000	0,97	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1654	
	6		K3	55	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	7		K3	55									1585	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1d

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	16	210	1661	266	0,79
	2		K6	6	55	1922	115	0,48
4	1		K7	50	810	1879	940	0,86
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	7	145	2793	196	0,74
	3		K1	7	65	1886	132	0,49
2	4		K4	13	107	1663	216	0,50
	5		K4	13	108	1654	215	0,50
	6		K3	55	463	1659	912	0,51
	7		K3	55	442	1585	872	0,51
Knotenpunktssummen:					2415		4014	
Gewichtete Mittelwerte:								0,66
			TU = 100 s T = 3600 s					

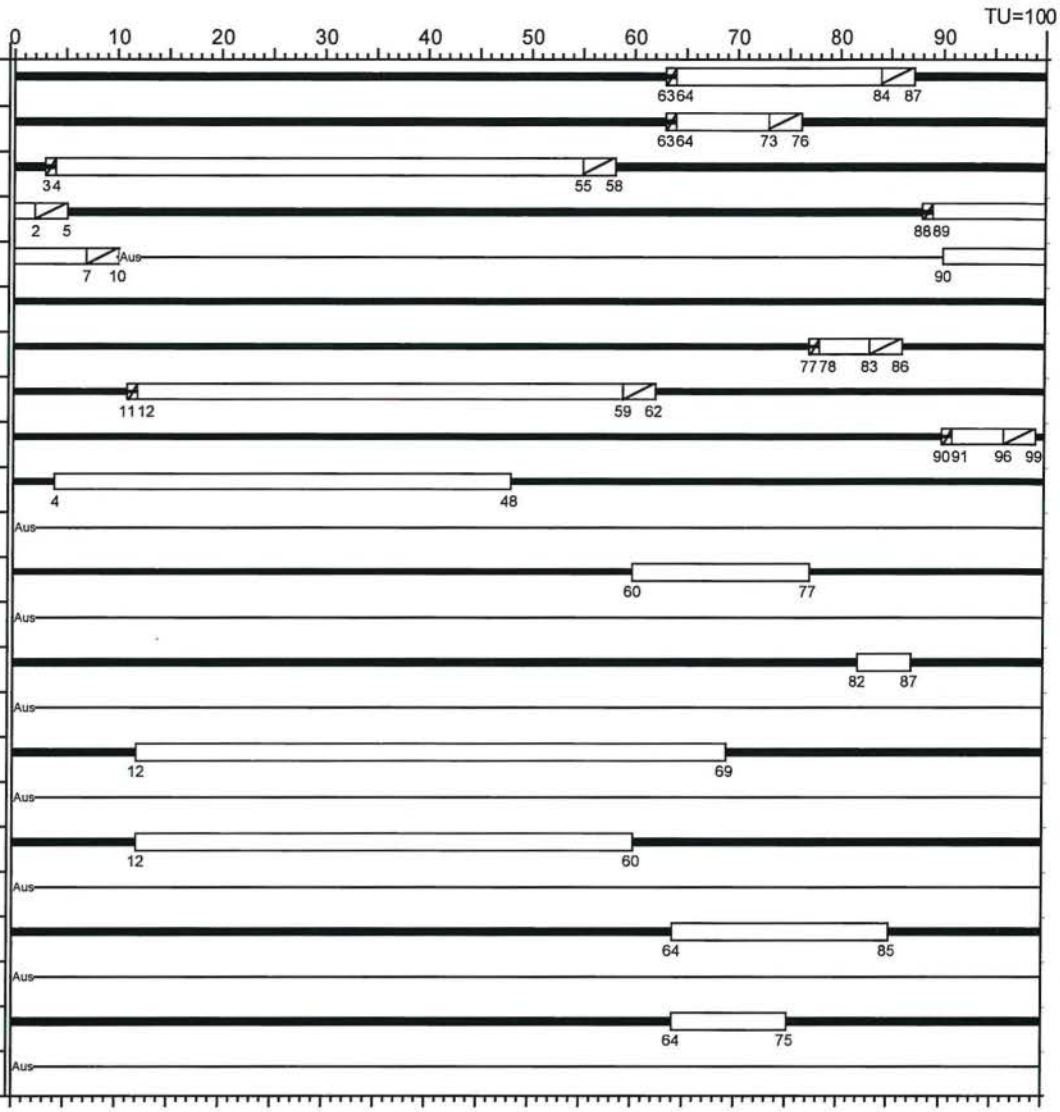
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

LISA+

SZP 1e

Signal-gruppe	An	Ab	TF
K1	63	84	20
K2	63	73	9
K3	3	55	51
K4	88	2	13
KRi5	90	7	17
K5			0
K6	77	83	5
K7	11	59	47
K8	90	96	5
F1	4	48	44
TS1			0
F3	60	77	17
TS3			0
F4	82	87	5
TS4			0
F5	12	69	57
TS5			0
F6	12	60	48
TS6			0
F7	64	85	21
TS7			0
F8	64	75	11
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_5u	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.2.5.7a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1e (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	17	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1892	
4	1		K7	47									1879	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	9	4,14	2550	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			2499	
	3		K1	20									1886	
2	4		K4	13	4,67	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1663	
	5		K4	13	5,56	2000	0,97	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1654	
	6		K3	51	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	7		K3	51									1585	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1e

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	17	210	1661	282	0,74
	2		K6	5	55	1892	95	0,58
4	1		K7	47	810	1879	883	0,92
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	9	145	2499	225	0,64
	3		K1	20	65	1886	377	0,17
2	4		K4	13	107	1663	216	0,50
	5		K4	13	108	1654	215	0,50
	6		K3	51	463	1659	846	0,55
	7		K3	51	442	1585	808	0,55
Knotenpunktssummen:					2415		4097	
Gewichtete Mittelwerte:								0,68
				TU = 100 s T = 3600 s				

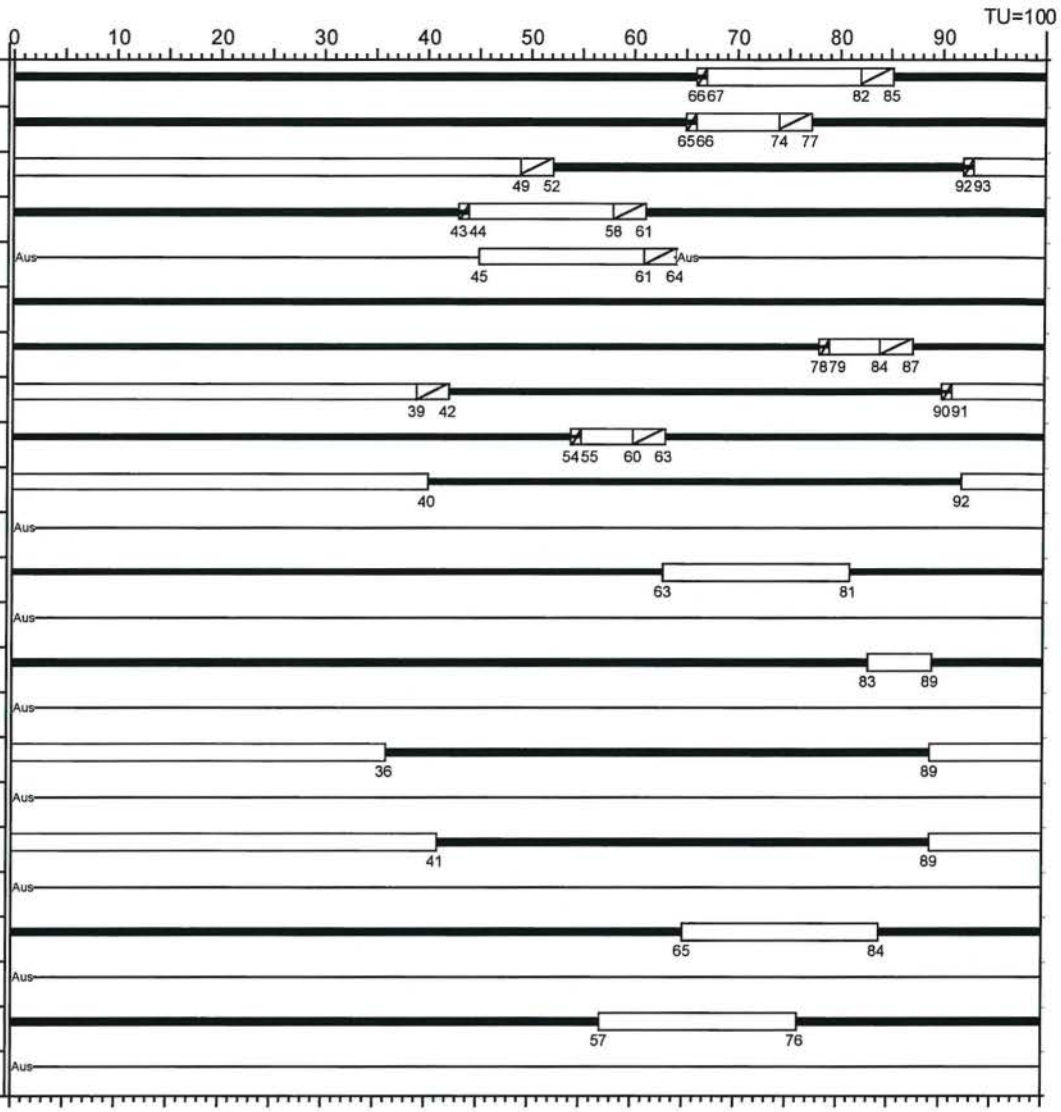
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

LISA+

SZP 1f

Signal-gruppe	An	Ab	TF
K1	66	82	15
K2	65	74	8
K3	92	49	56
K4	43	58	14
KRi5	45	61	16
K5			0
K6	78	84	5
K7	90	39	48
K8	54	60	5
F1	92	40	48
TS1			0
F3	63	81	18
TS3			0
F4	83	89	6
TS4			0
F5	89	36	47
TS5			0
F6	89	41	52
TS6			0
F7	65	84	19
TS7			0
F8	57	76	19
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_5u	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.2.5.8a

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1f (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	16	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1892	
4	1		K7	48									1879	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	8	4,14	2700	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			2646	
	3		K1	15									1886	
2	4		K4	14	4,67	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1663	
	5		K4	14	5,56	2000	0,97	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1654	
	6		K3	56	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	7		K3	56									1585	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1f

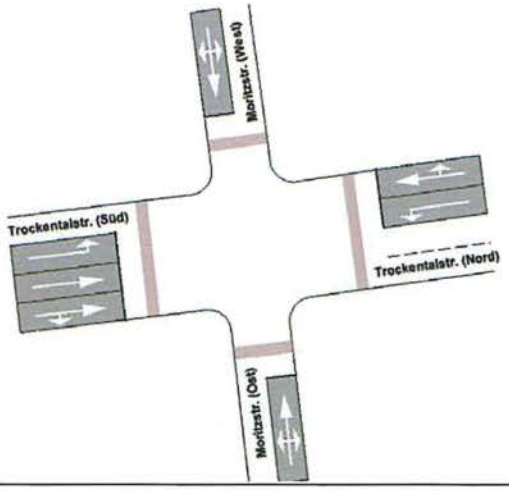
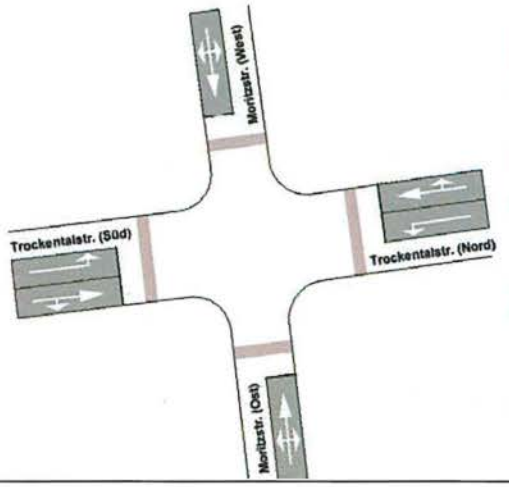
Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	16	210	1661	266	0,79
	2		K6	5	55	1892	95	0,58
4	1		K7	48	810	1879	902	0,90
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	8	145	2646	212	0,68
	3		K1	15	65	1886	283	0,23
2	4		K4	14	107	1663	233	0,46
	5		K4	14	108	1654	232	0,47
	6		K3	56	463	1659	929	0,50
	7		K3	56	442	1585	888	0,50
Knotenpunktssummen:					2415		4190	
Gewichtete Mittelwerte:								0,66
			TU = 100 s T = 3600 s					

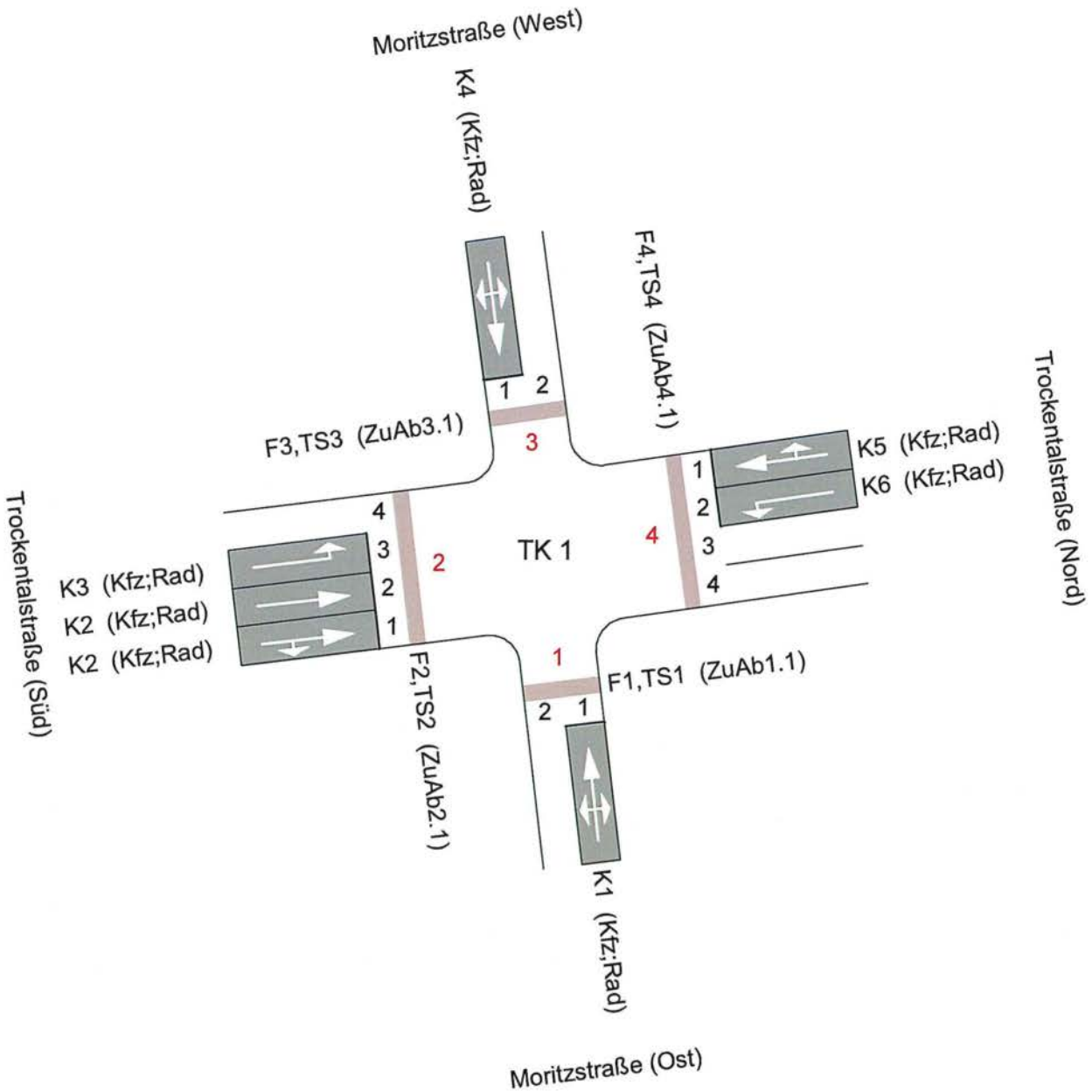
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

LSA Trockentalstraße/ Moritzstraße

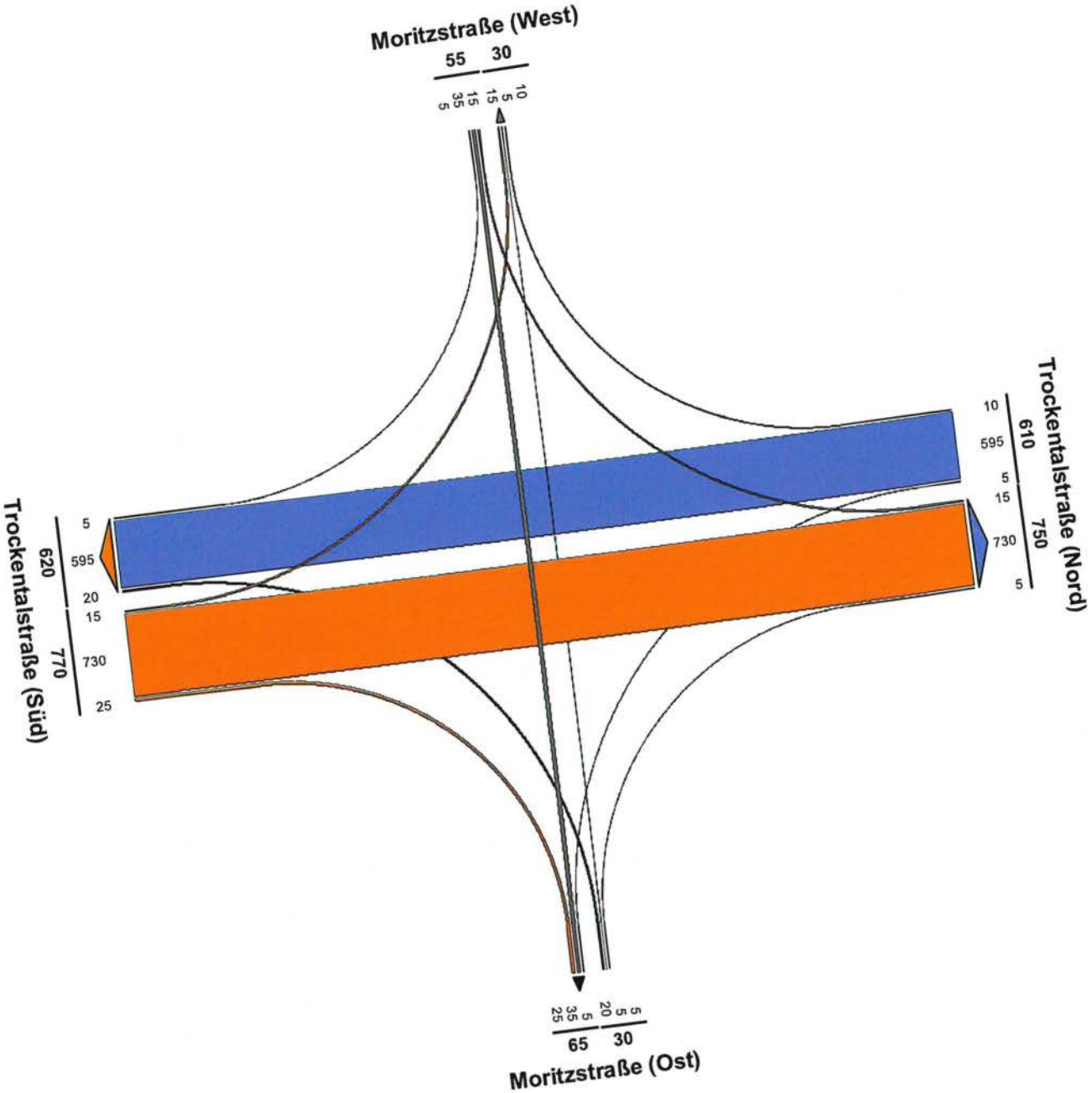
Variantenübersicht

Variante 1		- Linksabbieger von Trockentalstraße konfliktfrei signalisiert - Zufahrten Moritzstraße aufgeweitet (5,0m bis 5,5m)	leistungs-fähig
Variante 2		- Linksabbieger von Trockentalstraße konfliktfrei signalisiert - Zufahrten Moritzstraße aufgeweitet (5,0m bis 5,5m)	leistungs-fähig



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Moritzstraße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_1	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.3.1.1

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]

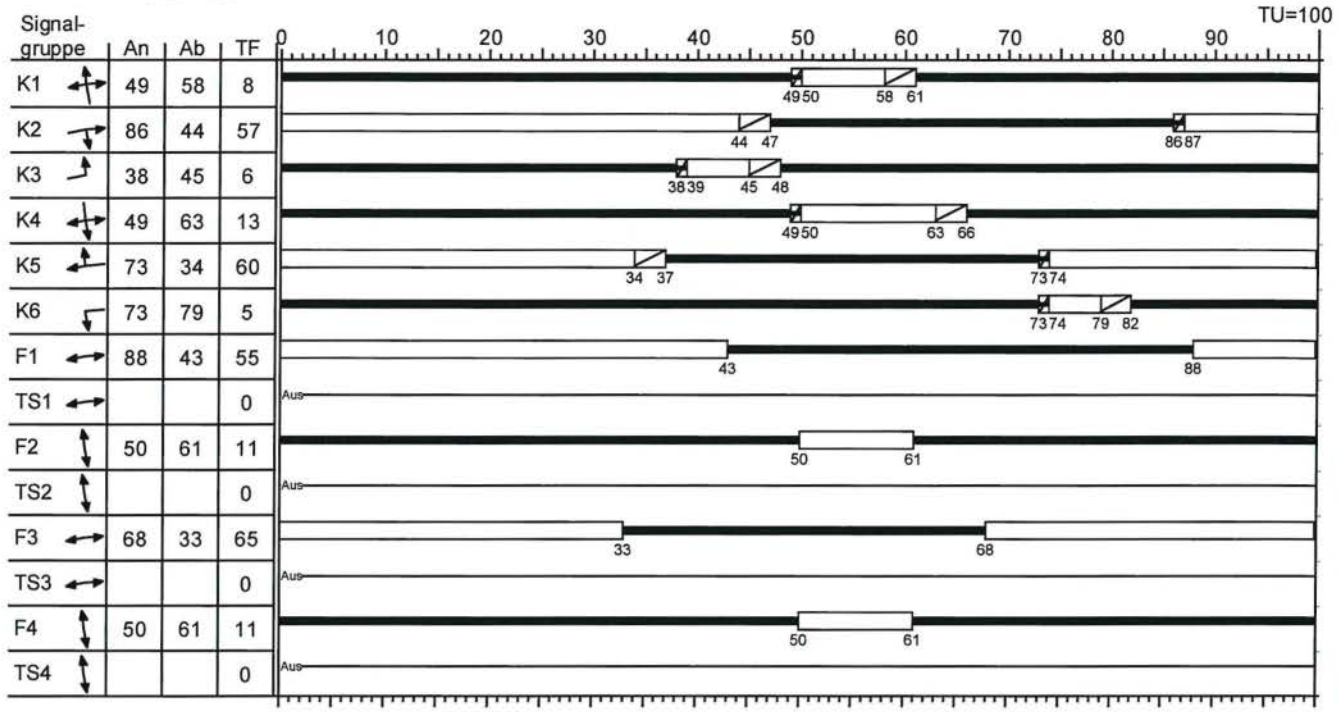


Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Moritzstraße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_1	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.3.1.2

Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+

SZP 1a



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße					
Knoten	Trockentalstraße/ Moritzstraße					
Auftr.-Nr.	3928		Variante	Var_1	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch		Signum		Blatt	Anlage 7.3.1.3a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1a (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
4	1		K5	60									1944	
	2		K6	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			2550	
1	1		K1	8									1669	
2	3		K3	6	0,00	3000	0,85	Abbiegeradius	0,88	Längsneigung			2231	
	2		K2	57	5,01	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,88	Längsneigung			1708	
	1		K2	57									1692	
3	1		K4	13									1730	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1a

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
4	1		K5	60	605	1944	1166	0,52
	2		K6	5	5	2550	128	0,04
1	1		K1	8	30	1669	134	0,22
2	3		K3	6	15	2231	134	0,11
	2		K2	57	379	1708	974	0,39
	1		K2	57	376	1692	964	0,39
3	1		K4	13	55	1730	225	0,24
Knotenpunktssummen:					1465		3725	
Gewichtete Mittelwerte:								0,43
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

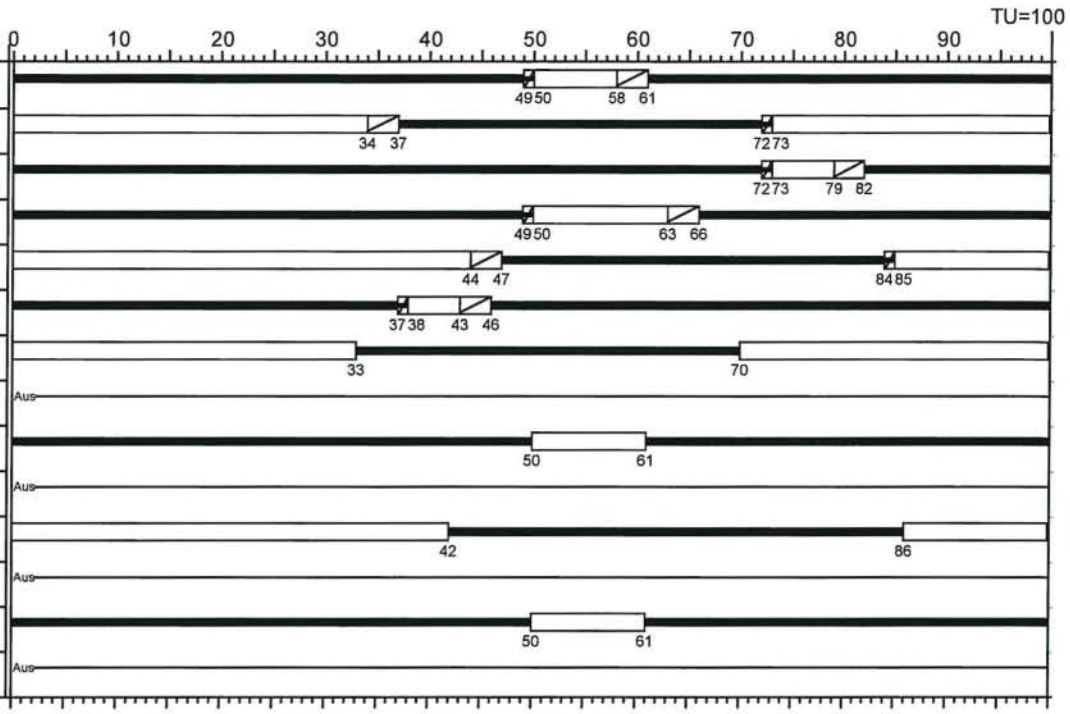
Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+

SZP 1b

Signal-gruppe	An	Ab	TF
K1	49	58	8
K2	72	34	61
K3	72	79	6
K4	49	63	13
K5	84	44	59
K6	37	43	5
F1	70	33	63
TS1			0
F2	50	61	11
TS2			0
F3	86	42	56
TS3			0
F4	50	61	11
TS4			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Moritzstraße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_1	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.3.1.4a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1b (TU=100)

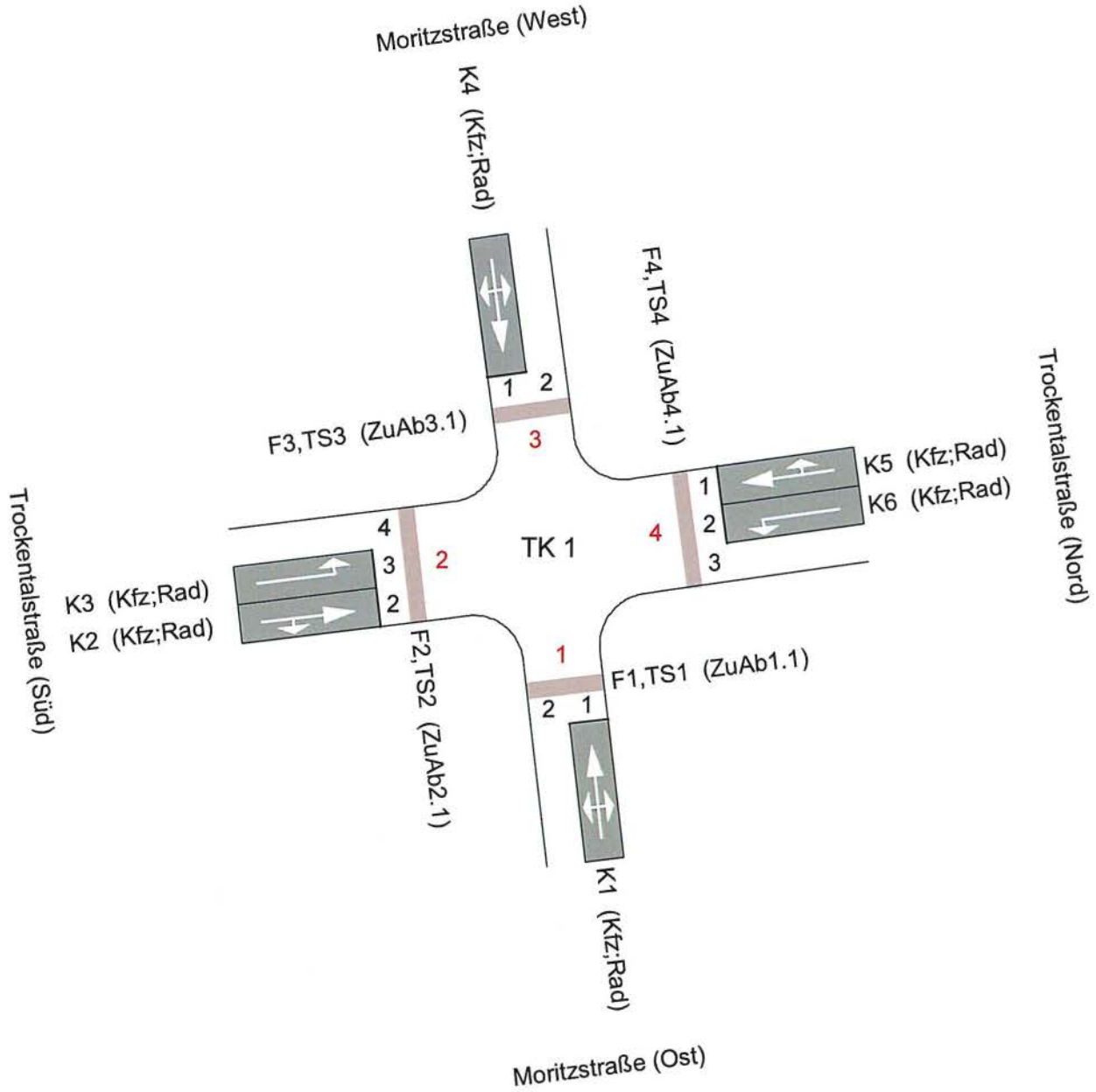
Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
4	1		K5	59									1944	
	2		K6	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			2550	
1	1		K1	8									1669	
2	3		K3	6	0,00	3000	0,85	Abbiegeradius	0,88	Längsneigung			2231	
	2		K2	61	5,01	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,88	Längsneigung			1708	
	1		K2	61									1692	
3	1		K4	13									1730	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1b

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
4	1		K5	59	605	1944	1147	0,53
	2		K6	5	5	2550	128	0,04
1	1		K1	8	30	1669	134	0,22
2	3		K3	6	15	2231	134	0,11
	2		K2	61	379	1708	1042	0,36
	1		K2	61	376	1692	1032	0,36
3	1		K4	13	55	1730	225	0,24
Knotenpunktssummen:					1465		3842	
Gewichtete Mittelwerte:								0,42
				TU = 100 s T = 3600 s				

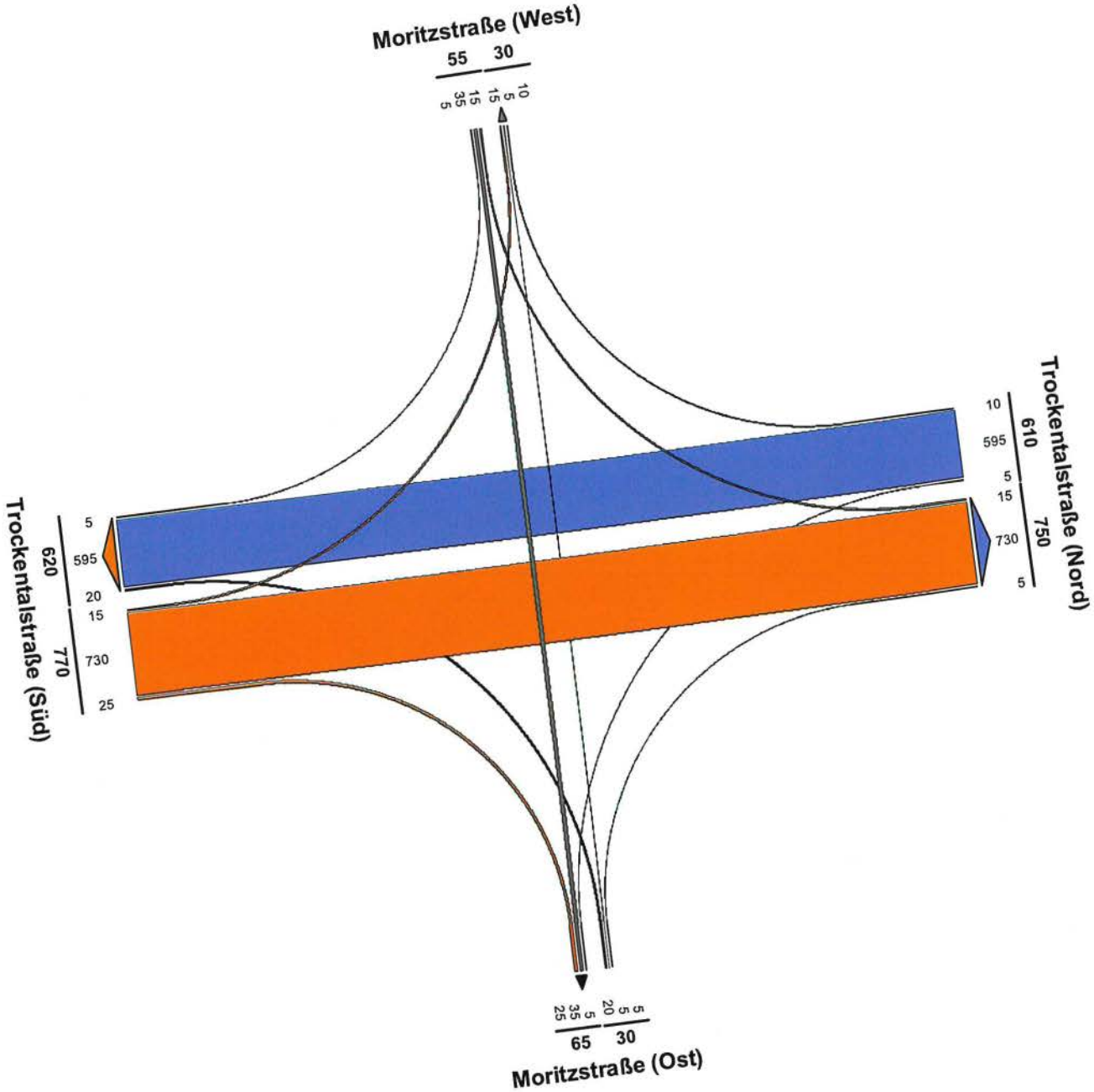
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Moritzstraße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_2	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.3.2.1

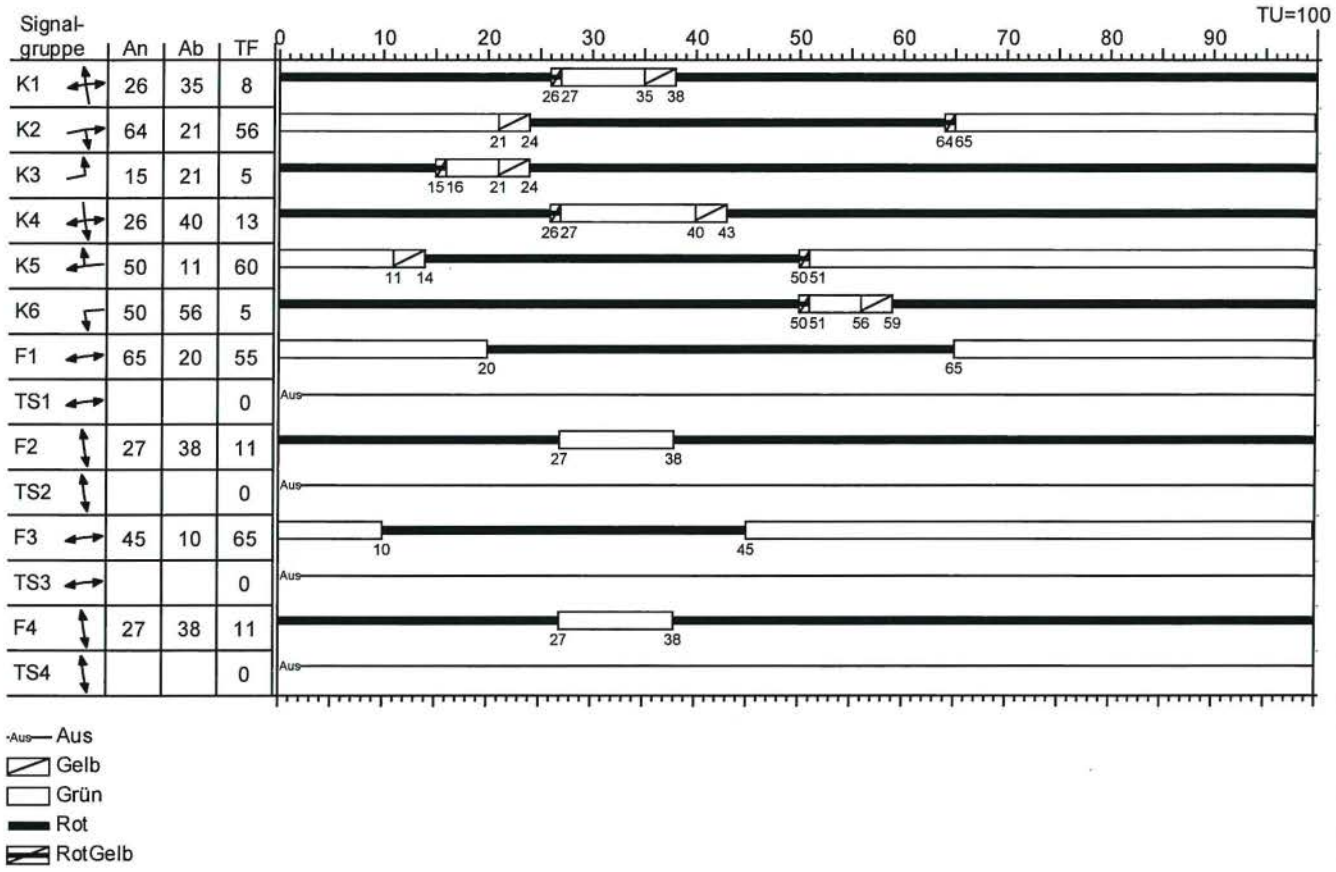
Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Moritzstraße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_2	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.3.2.2

LISA+

SZP 1a



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Moritzstraße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_2	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.3.2.3a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1a (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
4	1		K5	60									1944	
	2		K6	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			2550	
1	1		K1	8									1669	
2	3		K3	5	0,00	3000	0,85	Abbiegeradius	0,88	Längsneigung			2231	
	2		K2	56									1700	
3	1		K4	13									1730	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1a

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
4	1		K5	60	605	1944	1166	0,52
	2		K6	5	5	2550	128	0,04
1	1		K1	8	30	1669	134	0,22
2	3		K3	5	15	2231	112	0,13
	2		K2	56	755	1700	952	0,79
3	1		K4	13	55	1730	225	0,24
Knotenpunktssummen:					1465		2717	
Gewichtete Mittelwerte:								0,64
				TU = 100 s	T = 3600 s			

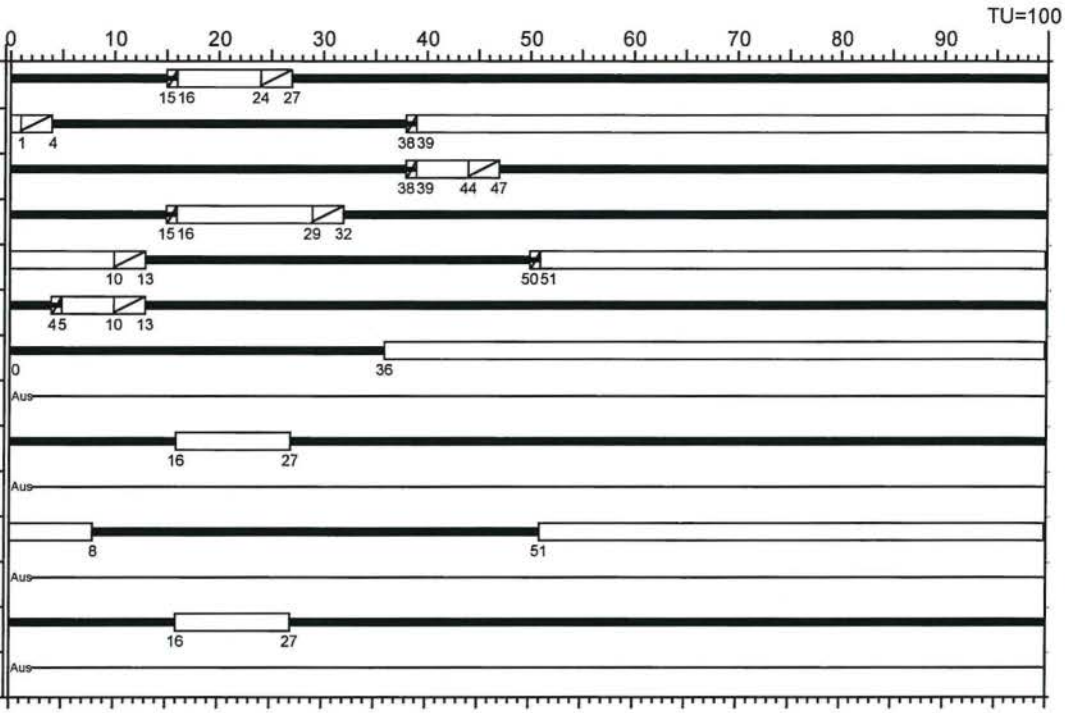
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

LISA+

SZP 1b

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	15	24	8
K2	38	1	62
K3	38	44	5
K4	15	29	13
K5	50	10	59
K6	4	10	5
F1	36	0	64
TS1			0
F2	16	27	11
TS2			0
F3	51	8	57
TS3			0
F4	16	27	11
TS4			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Moritzstraße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_2	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.3.2.4a

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1b (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
4	1		K5	59									1944	
	2		K6	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			2550	
1	1		K1	8									1669	
2	3		K3	5	0,00	3000	0,85	Abbiegeradius	0,88	Längsneigung			2231	
	2		K2	62									1700	
3	1		K4	13									1730	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1b

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
4	1		K5	59	605	1944	1147	0,53
	2		K6	5	5	2550	128	0,04
1	1		K1	8	30	1669	134	0,22
2	3		K3	5	15	2231	112	0,13
	2		K2	62	755	1700	1054	0,72
3	1		K4	13	55	1730	225	0,24
Knotenpunktssummen:					1465		2800	
Gewichtete Mittelwerte:								0,60
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

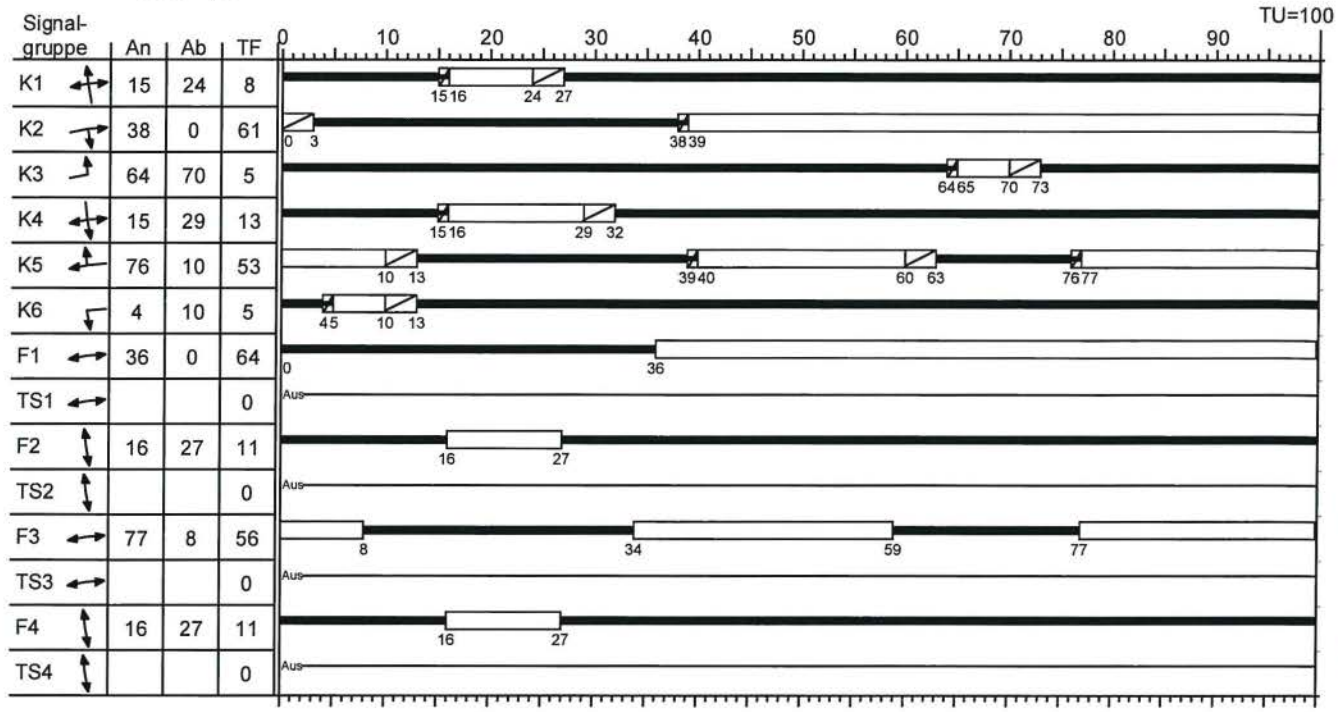
Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+

SZP 1c

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	15	24	8
K2	38	0	61
K3	64	70	5
K4	15	29	13
K5	76	10	53
K6	4	10	5
F1	36	0	64
TS1			0
F2	16	27	11
TS2			0
F3	77	8	56
TS3			0
F4	16	27	11
TS4			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Moritzstraße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_2	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.3.2.5a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1c (TU=100)

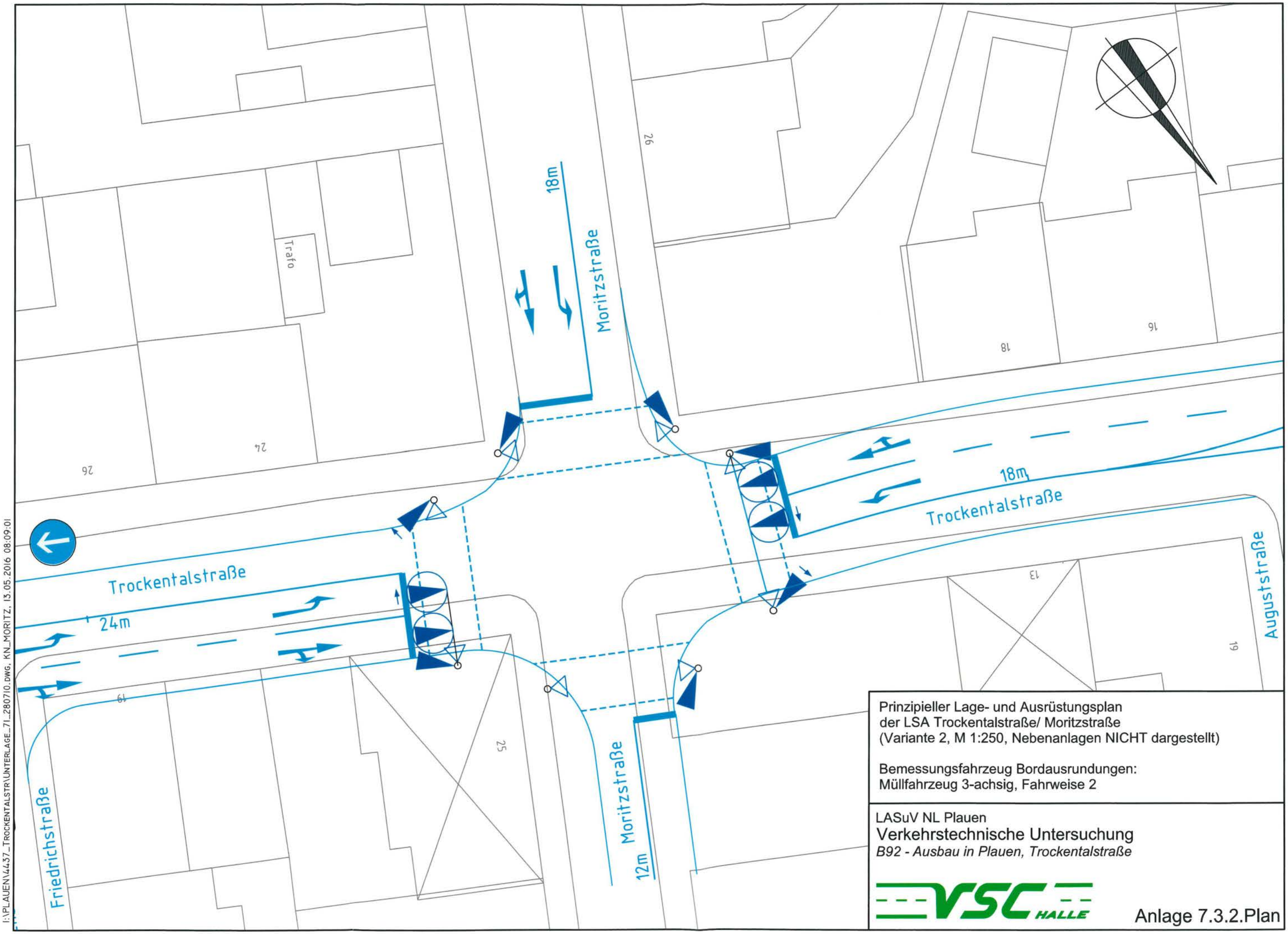
Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
4	1		K5	53									1944	
	2		K6	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			2550	
1	1		K1	8									1669	
2	3		K3	5	0,00	3000	0,85	Abbiegeradius	0,88	Längsneigung			2231	
	2		K2	61									1700	
3	1		K4	13									1730	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1c

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
4	1		K5	53	605	1944	1030	0,59
	2		K6	5	5	2550	128	0,04
1	1		K1	8	30	1669	134	0,22
2	3		K3	5	15	2231	112	0,13
	2		K2	61	755	1700	1037	0,73
3	1		K4	13	55	1730	225	0,24
Knotenpunktssummen:					1465		2666	
Gewichtete Mittelwerte:								0,63
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]



Prinzipieller Lage- und Ausrüstungsplan
der LSA Trockentalstraße/ Moritzstraße
(Variante 2, M 1:250, Nebenanlagen NICHT dargestellt)

Bemessungsfahrzeug Bordausrundungen:
Müllfahrzeug 3-achsig, Fahrweise 2

LASuV NL Plauen
Verkehrstechnische Untersuchung
B92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

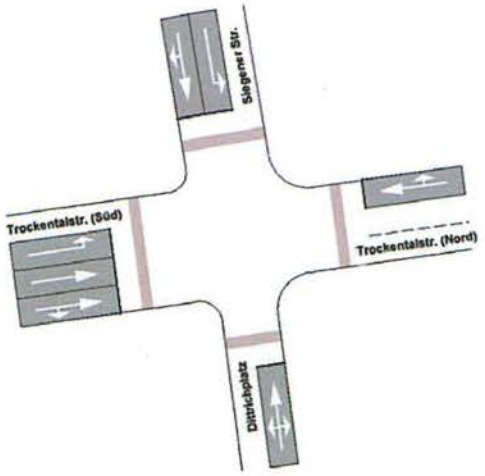
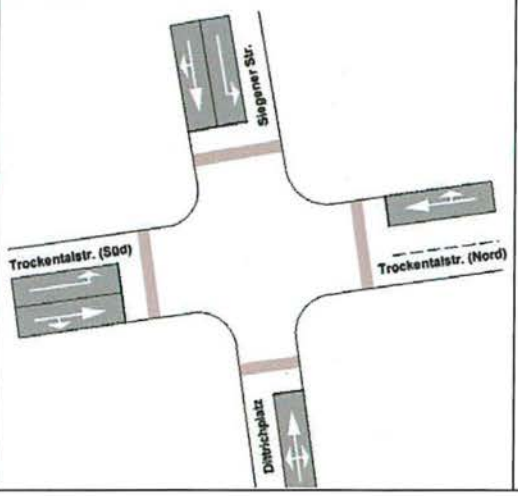
VSC HALLE

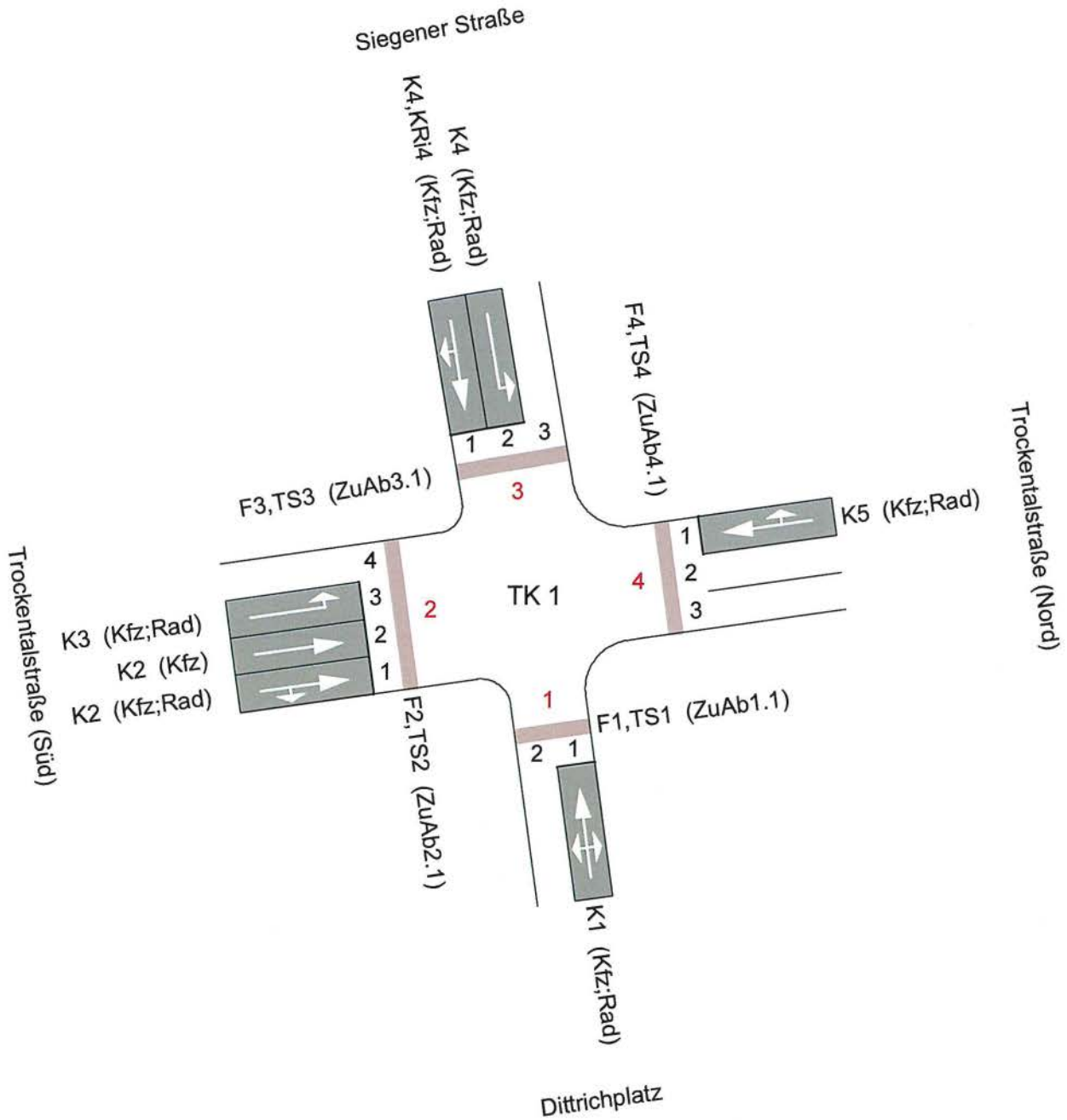
Anlage 7.3.2.Plan

I:\PLAUEN\4437_TROCKENTALSTR\UNTERLAGE_7_280710.DWG, KN_MORITZ, 13.05.2016 08:09:01

LSA Trockentalstraße/ Siegener Straße

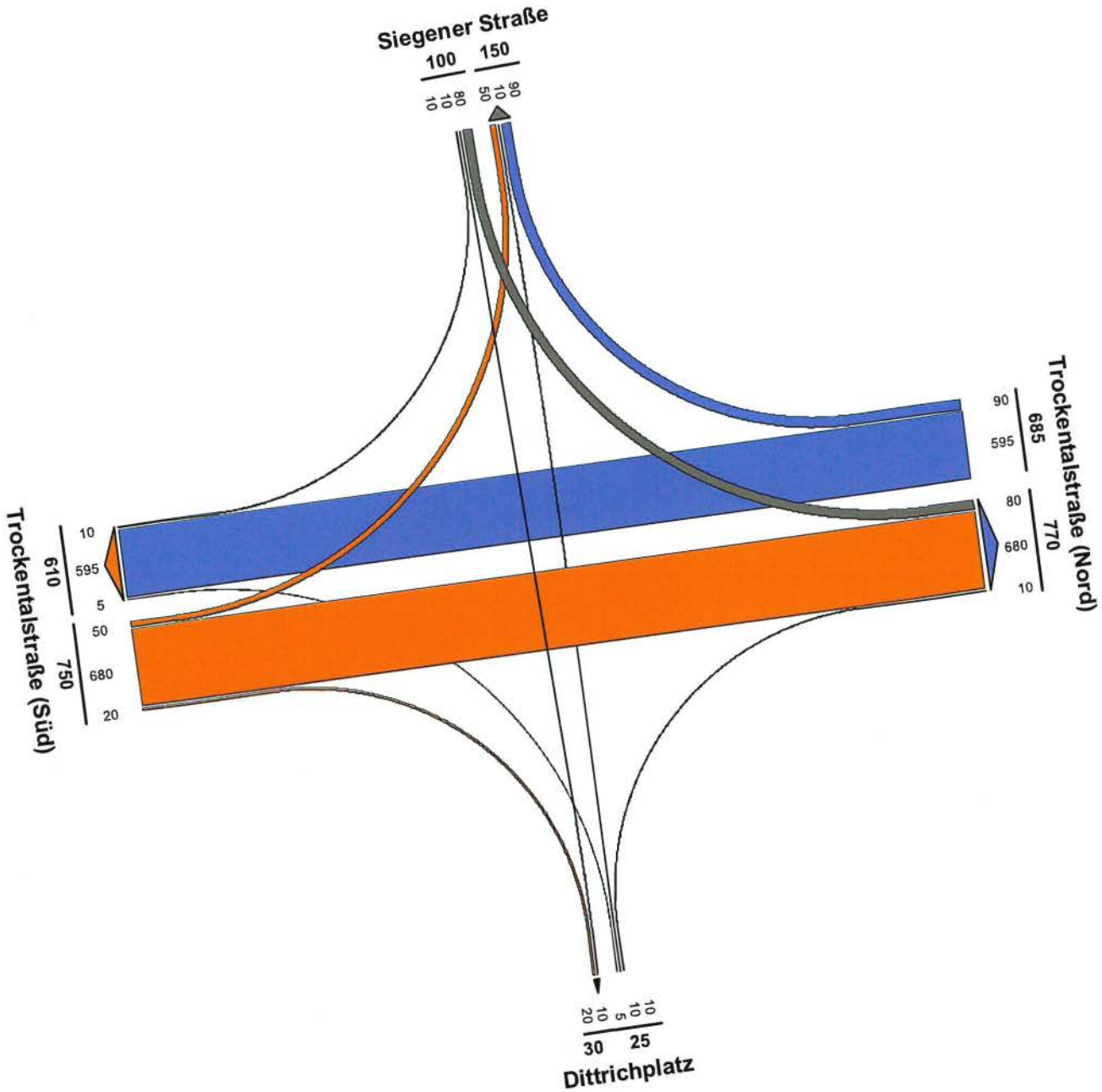
Variantenübersicht

Variante 1		- nur Linksabbieger von Trockentalstraße Süd konfliktfrei signalisiert	leistungs-fähig
Variante 2		- nur Linksabbieger von Trockentalstraße Süd konfliktfrei signalisiert	leistungs-fähig



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Siegener Straße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_1	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.4.1.1

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]



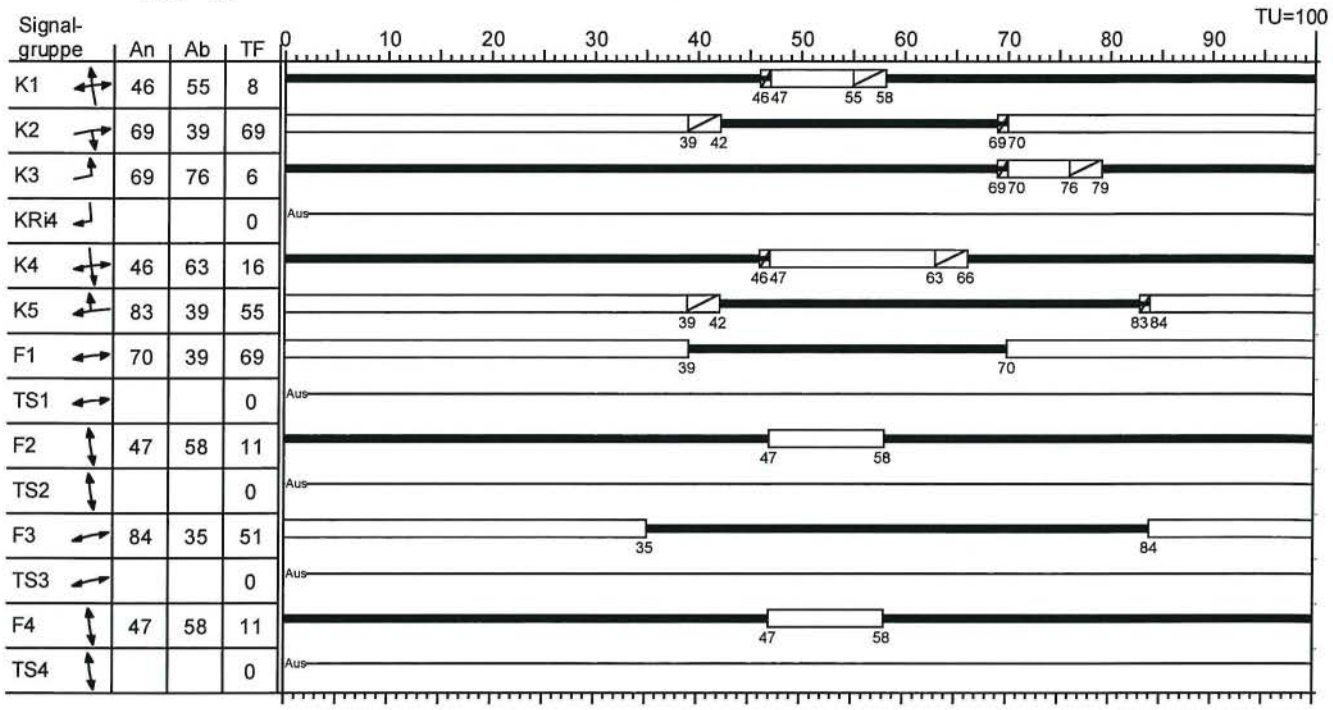
Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Siegener Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_1	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.4.1.2

Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+

SZP 1a

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	46	55	8
K2	69	39	69
K3	69	76	6
KRi4			0
K4	46	63	16
K5	83	39	55
F1	70	39	69
TS1			0
F2	47	58	11
TS2			0
F3	84	35	51
TS3			0
F4	47	58	11
TS4			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Siegener Straße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_1	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.4.1.3a

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1a (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
4	1		K5	55									1884	
1	1		K1	8									1643	
2	3		K3	6	4,00	3000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,88	Längsneigung			2575	
	2		K2	69	4,72	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,88	Längsneigung			1712	
	1		K2	69									1700	
3	1		K4, KRi4	16									1734	
	2		K4	16	5,00	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1659	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1a

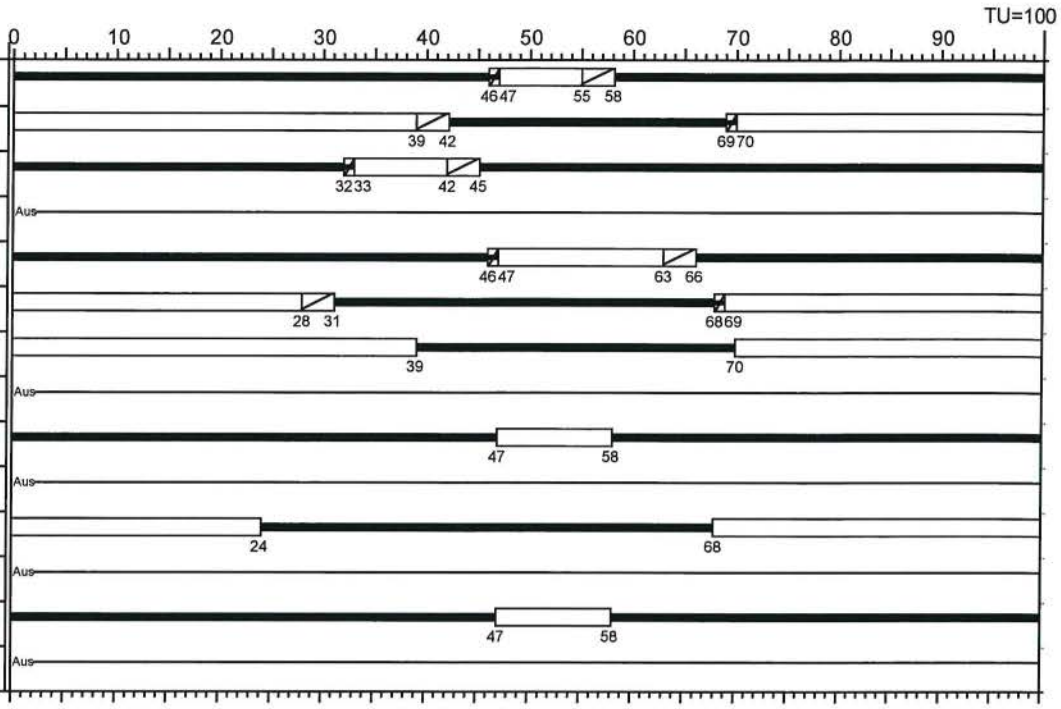
Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
4	1		K5	55	685	1884	1036	0,66
1	1		K1	8	25	1643	131	0,19
2	3		K3	6	50	2575	155	0,32
	2		K2	69	360	1712	1181	0,30
	1		K2	69	340	1700	1173	0,29
3	1		K4, KRi4	16	20	1734	277	0,07
	2		K4	16	80	1659	265	0,30
Knotenpunktssummen:					1560		4218	
Gewichtete Mittelwerte:								0,45
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

SZP 1b

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	46	55	8
K2	69	39	69
K3	32	42	9
KRi4			0
K4	46	63	16
K5	68	28	59
F1	70	39	69
TS1			0
F2	47	58	11
TS2			0
F3	68	24	56
TS3			0
F4	47	58	11
TS4			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Siegener Straße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_1	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.4.1.4a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1b (TU=100)

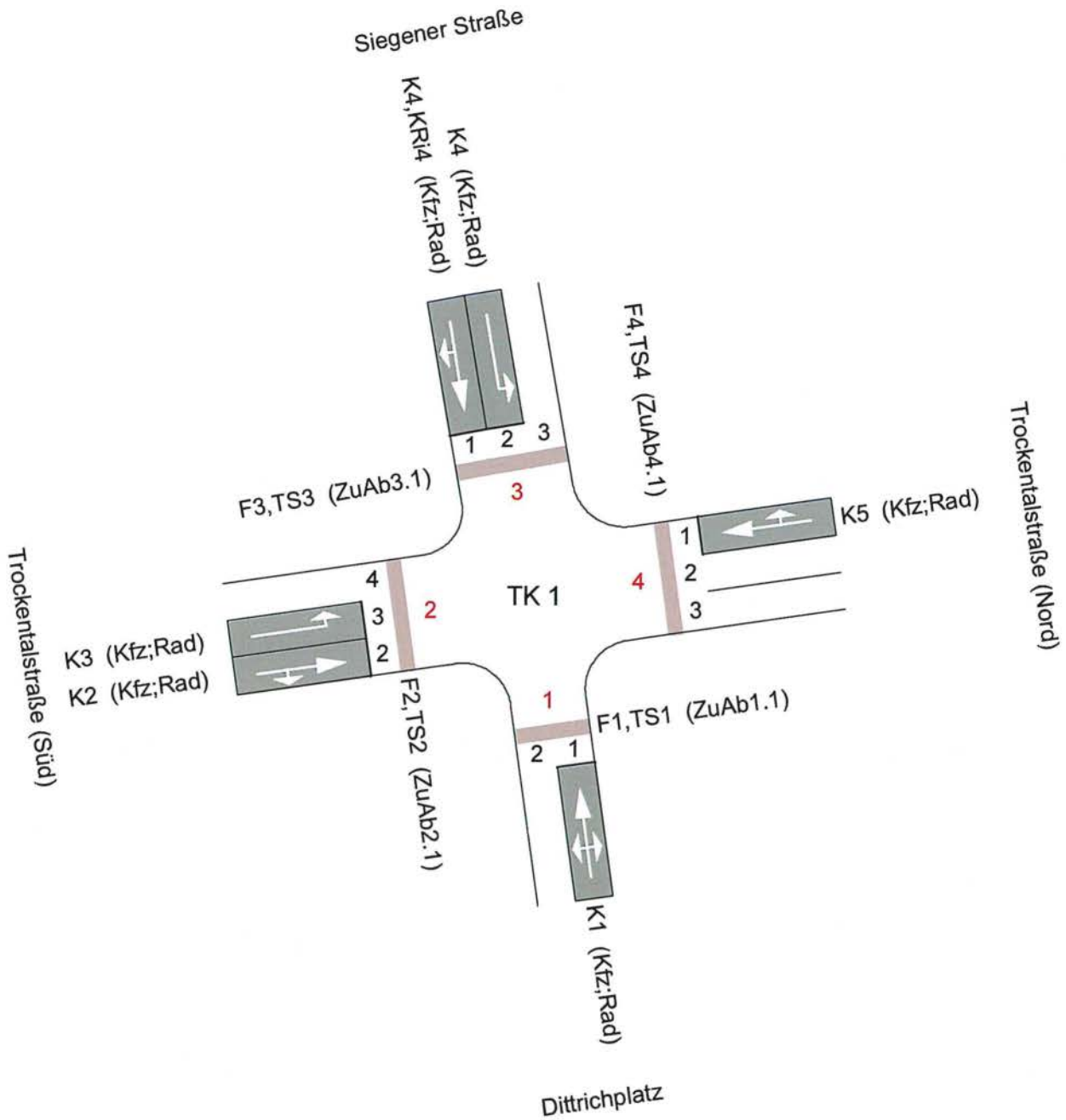
Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
4	1		K5	59									1884	
1	1		K1	8									1643	
2	3		K3	9	4,00	2550	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,88	Längsneigung			2189	
	2		K2	69	4,72	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,88	Längsneigung			1712	
	1		K2	69									1700	
3	1		K4, KRi4	16									1734	
	2		K4	16	5,00	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1659	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1b

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
4	1		K5	59	685	1884	1112	0,62
1	1		K1	8	25	1643	131	0,19
2	3		K3	9	50	2189	197	0,25
	2		K2	69	360	1712	1181	0,30
	1		K2	69	340	1700	1173	0,29
3	1		K4, KRi4	16	20	1734	277	0,07
	2		K4	16	80	1659	265	0,30
Knotenpunktssummen:					1560		4336	
Gewichtete Mittelwerte:								0,43
				TU = 100 s T = 3600 s				

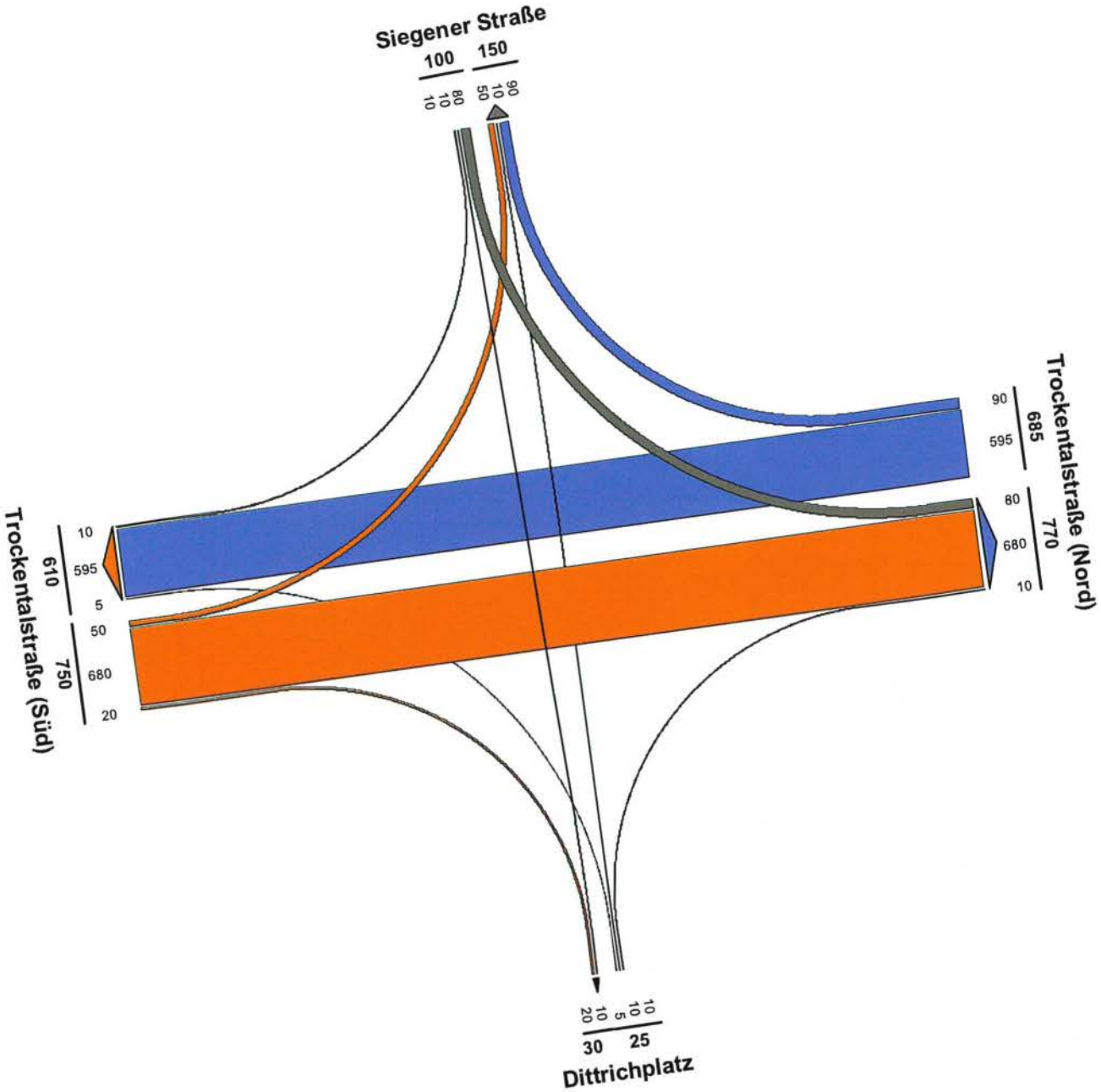
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Siegener Straße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_2	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.4.2.1

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]



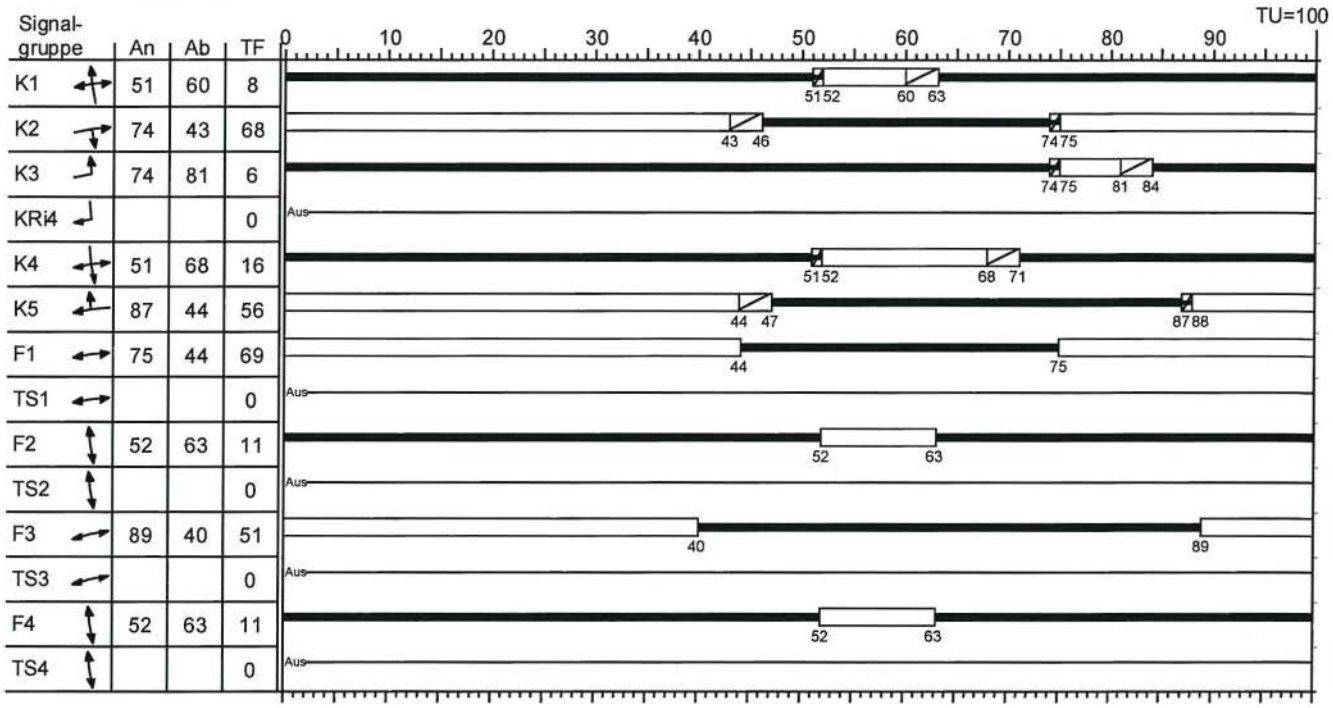
Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Siegener Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_2	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.4.2.2

Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+

SZP 1a

Signal-gruppe	An	Ab	TF
K1	51	60	8
K2	74	43	68
K3	74	81	6
KRi4			0
K4	51	68	16
K5	87	44	56
F1	75	44	69
TS1			0
F2	52	63	11
TS2			0
F3	89	40	51
TS3			0
F4	52	63	11
TS4			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Siegener Straße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_2	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.4.2.3a

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1a (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
4	1		K5	56									1884	
1	1		K1	8									1643	
2	3		K3	6	4,00	3000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,88	Längsneigung			2575	
	2		K2	68									1704	
3	1		K4, KRi4	16									1734	
	2		K4	16	5,00	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1659	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1a

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
4	1		K5	56	685	1884	1055	0,65
1	1		K1	8	25	1643	131	0,19
2	3		K3	6	50	2575	155	0,32
	2		K2	68	700	1704	1159	0,60
3	1		K4, KRi4	16	20	1734	277	0,07
	2		K4	16	80	1659	265	0,30
Knotenpunktssummen:					1560		3042	
Gewichtete Mittelwerte:								0,59
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

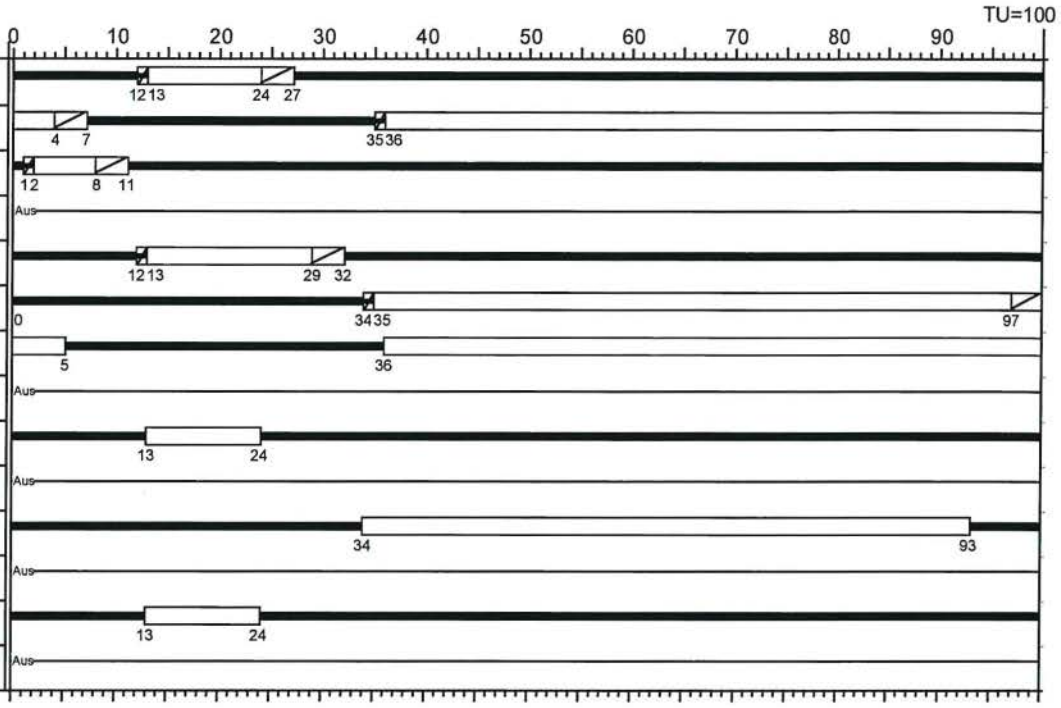
Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+

SZP 1b

Signal-gruppe	An	Ab	TF
K1	12	24	11
K2	35	4	68
K3	1	8	6
KRi4			0
K4	12	29	16
K5	34	97	62
F1	36	5	69
TS1			0
F2	13	24	11
TS2			0
F3	34	93	59
TS3			0
F4	13	24	11
TS4			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Siegener Straße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_2	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.4.2.4a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1b (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
4	1		K5	62									1884	
1	1		K1	11									1643	
2	3		K3	6	4,00	3000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,88	Längsneigung			2575	
	2		K2	68									1704	
3	1		K4, KRi4	16									1734	
	2		K4	16	5,00	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1659	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1b

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
4	1		K5	62	685	1884	1168	0,59
1	1		K1	11	25	1643	181	0,14
2	3		K3	6	50	2575	155	0,32
	2		K2	68	700	1704	1159	0,60
3	1		K4, KRi4	16	20	1734	277	0,07
	2		K4	16	80	1659	265	0,30
Knotenpunktssummen:					1560		3205	
Gewichtete Mittelwerte:								0,56
				TU = 100 s T = 3600 s				

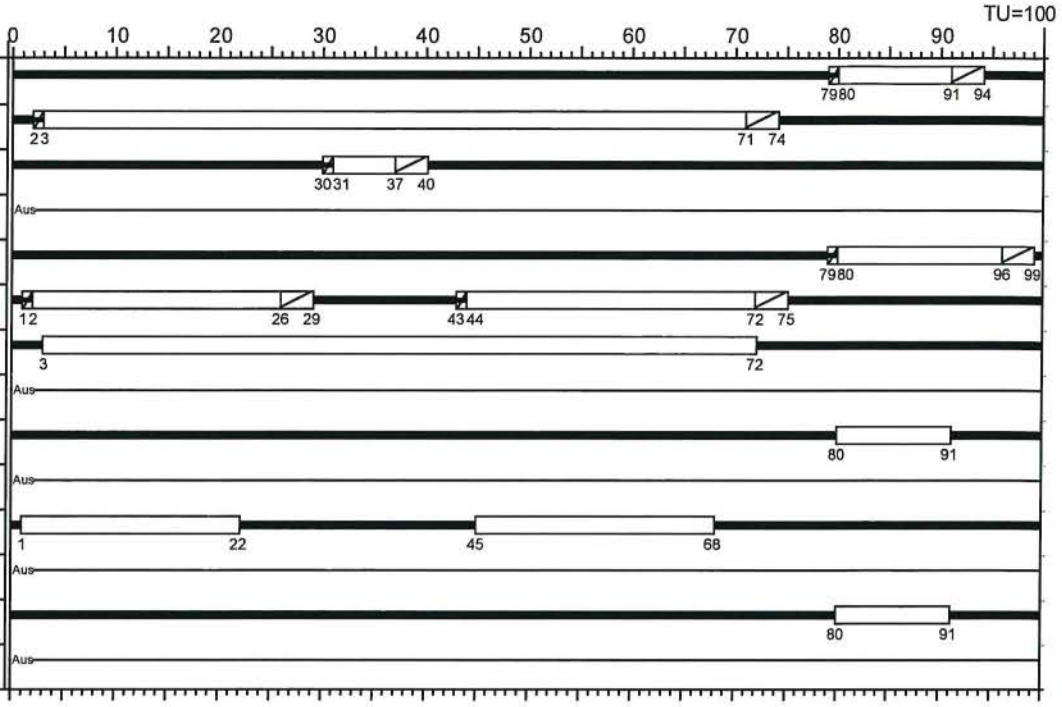
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

LISA+

SZP 1c

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	79	91	11
K2	2	71	68
K3	30	37	6
KRi4			0
K4	79	96	16
K5	1	26	52
F1	3	72	69
TS1			0
F2	80	91	11
TS2			0
F3	1	22	44
TS3			0
F4	80	91	11
TS4			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Siegener Straße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_2	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.4.2.5a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1c (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
4	1		K5	52									1884	
1	1		K1	11									1643	
2	3		K3	6	4,00	3000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,88	Längsneigung			2575	
	2		K2	68									1704	
3	1		K4, KRi4	16									1734	
	2		K4	16	5,00	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1659	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1c

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
4	1		K5	52	685	1884	980	0,70
1	1		K1	11	25	1643	181	0,14
2	3		K3	6	50	2575	155	0,32
	2		K2	68	700	1704	1159	0,60
3	1		K4, KRi4	16	20	1734	277	0,07
	2		K4	16	80	1659	265	0,30
Knotenpunktssummen:					1560		3017	
Gewichtete Mittelwerte:								0,61
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Siegener Straße

30m

Trockentalstraße

30m

Dittrichplatz

3

1

2

9

7

Prinzipieller Lage- und Ausrüstungsplan
der LSA Trockentalstraße/ Siegener Straße
(Variante 2, M 1:250, Nebenanlagen NICHT dargestellt)

Bemessungsfahrzeug Bordausrundungen:
Müllfahrzeug 3-achsig, Fahrweise 2 (Dittrichplatz)
Lastzug, Fahrweise 2 (Siegener Straße)

LASuV NL Plauen

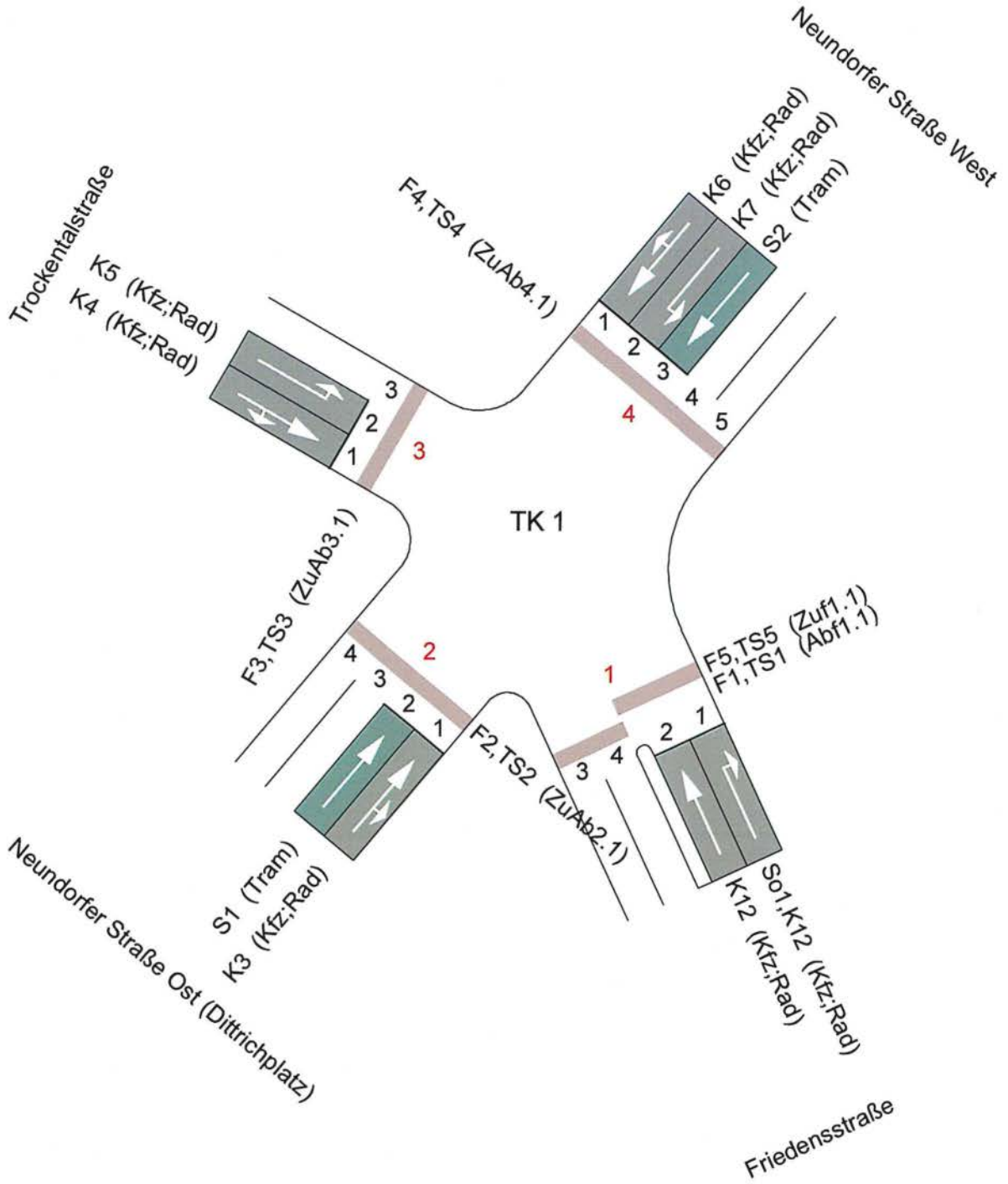
Verkehrstechnische Untersuchung

B92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

VSC HALLE

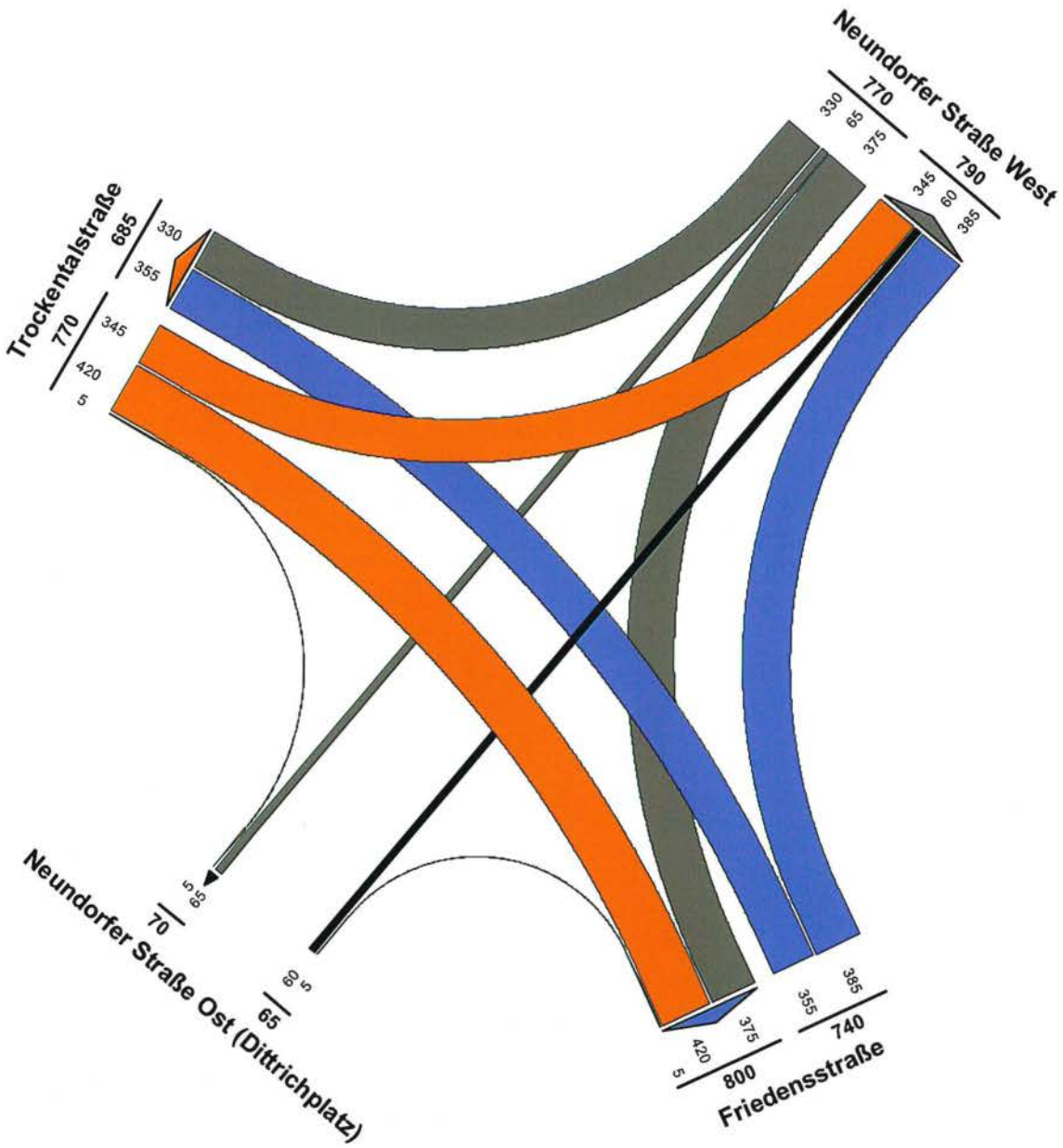
Anlage 7.4.2.Plan

I:\PLAUEN\4437_TROCKENTALSTR\UNTERLAGE_7_280710.DWG, KN_SIEGENER, 13.05.2016 08:09:26



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Friedensstraße/ Neundorfer Straße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_0	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.5.1

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]



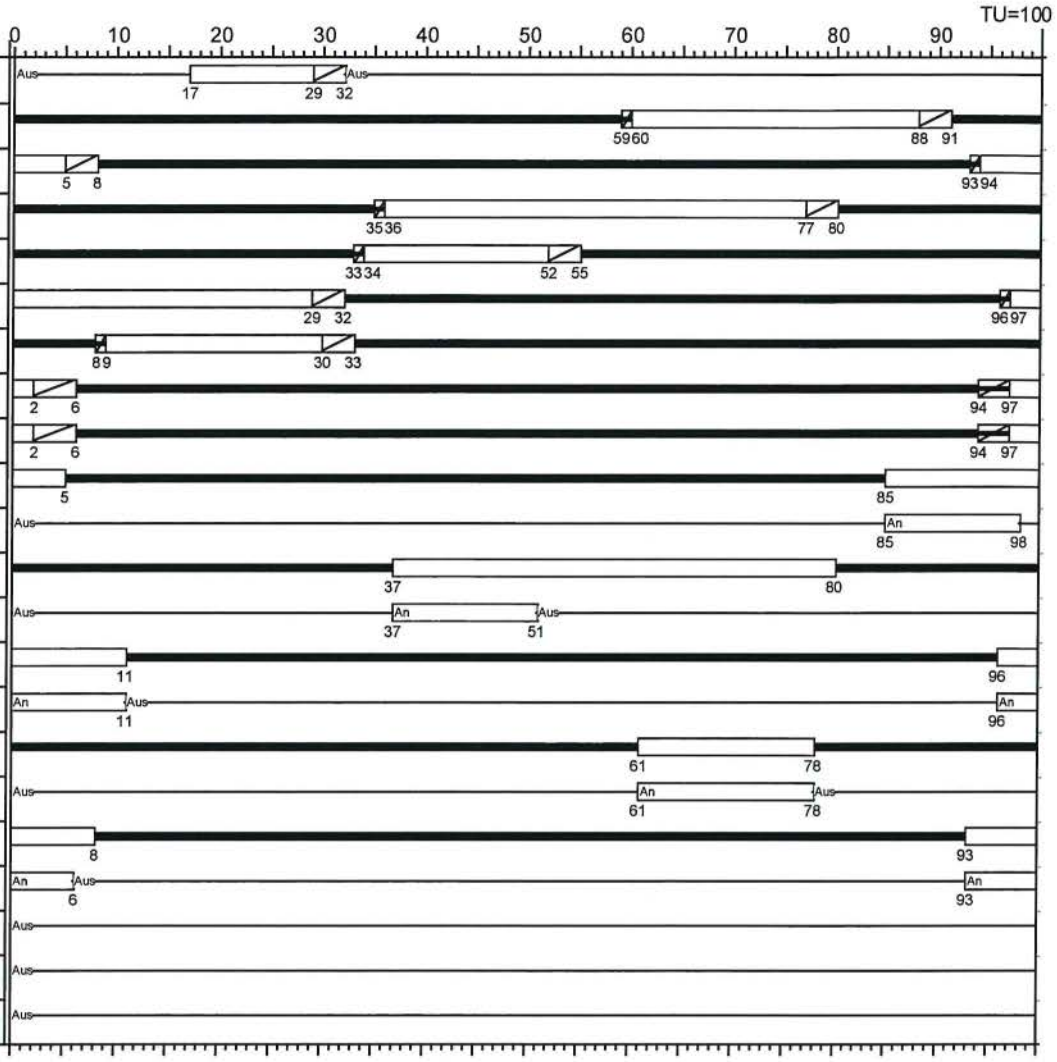
Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Friedensstraße/ Neundorfer Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_0	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7.5.2

Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+

SZP 1ang

Signal-gruppe	An	Ab	TF
So1	17	29	12
K12	59	88	28
K3	93	5	11
K4	35	77	41
K5	33	52	18
K6	96	29	32
K7	8	30	21
S1	94	2	5
S2	94	2	5
F1	85	5	20
TS1	85	98	13
F2	37	80	43
TS2	37	51	14
F3	96	11	15
TS3	96	11	15
F4	61	78	17
TS4	61	78	17
F5	93	8	15
TS5	93	6	13
BLF2			0
BLF3			0
BLF5			0



Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb
An Ton

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Friedensstraße/ Neundorfer Straße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_0	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.5.3a

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1ang (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
4	1		K6	32									1587	
	2		K7	21	5,07	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1952	
1	2		K12	28	5,07	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil					1952	
	1		So1, K12	40	4,94	2000	0,85	Abbiegeradius	0,98	Schwerverkehrsanteil			1661	
2	1		K3	11									1924	
3	2		K5	18	4,93	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1954	
	1		K4	41									1946	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1ang

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
4	1		K6	32	395	1587	508	0,78
	2		K7	21	375	1952	410	0,91
1	2		K12	28	355	1952	547	0,65
	1		So1, K12	40	385	1661	664	0,58
2	1		K3	11	65	1924	212	0,31
3	2		K5	18	345	1954	352	0,98
	1		K4	41	425	1946	798	0,53
Knotenpunktssummen:					2345		3491	
Gewichtete Mittelwerte:								0,72
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

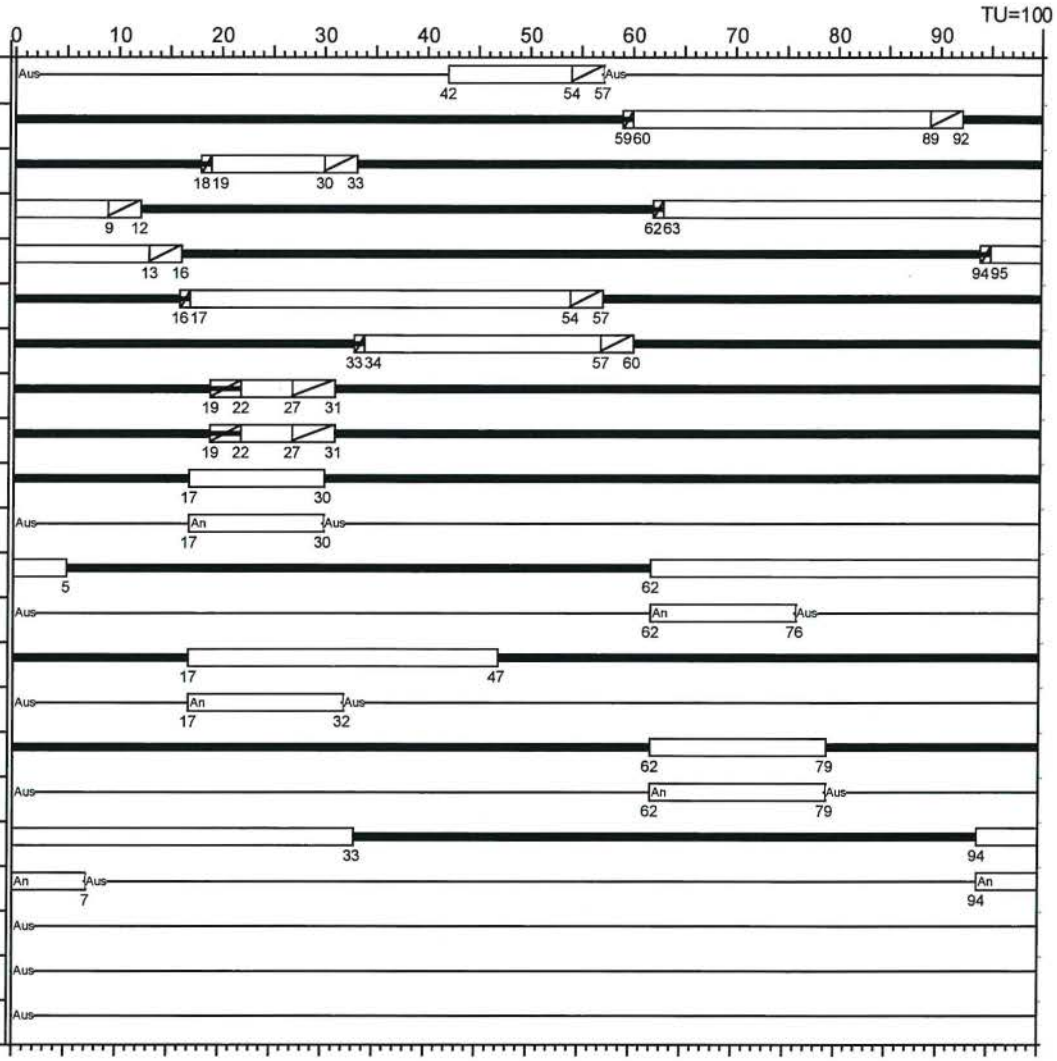
Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+

SZP 1n

Signalgruppe	An	Ab	TF
So1	42	54	12
K12	59	89	29
K3	18	30	11
K4	62	9	46
K5	94	13	18
K6	16	54	37
K7	33	57	23
S1	19	27	5
S2	19	27	5
F1	17	30	13
TS1	17	30	13
F2	62	5	43
TS2	62	76	14
F3	17	47	30
TS3	17	32	15
F4	62	79	17
TS4	62	79	17
F5	94	33	39
TS5	94	7	13
BLF2			0
BLF3			0
BLF5			0



Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb
An Ton

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Friedensstraße/ Neundorfer Straße				
Auftr.-Nr.	3928	Variante	Var_0	Datum	16.04.2010
Bearbeiter	Komischke/ Tröllsch	Signum		Blatt	Anlage 7.5.4a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1n (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
4	1		K6	37									1587	
	2		K7	23	5,07	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1952	
1	2		K12	29	5,07	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil					1952	
	1		So1, K12	41	4,94	2000	0,85	Abbiegeradius	0,98	Schwerverkehrsanteil			1661	
2	1		K3	11									1924	
3	2		K5	18	4,93	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1954	
	1		K4	46									1946	

Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1n

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
4	1		K6	37	395	1587	587	0,67
	2		K7	23	375	1952	449	0,84
1	2		K12	29	355	1952	566	0,63
	1		So1, K12	41	385	1661	681	0,57
2	1		K3	11	65	1924	212	0,31
3	2		K5	18	345	1954	352	0,98
	1		K4	46	425	1946	895	0,47
Knotenpunktssummen:					2345		3742	
Gewichtete Mittelwerte:								0,67
				TU = 100 s T = 3600 s				

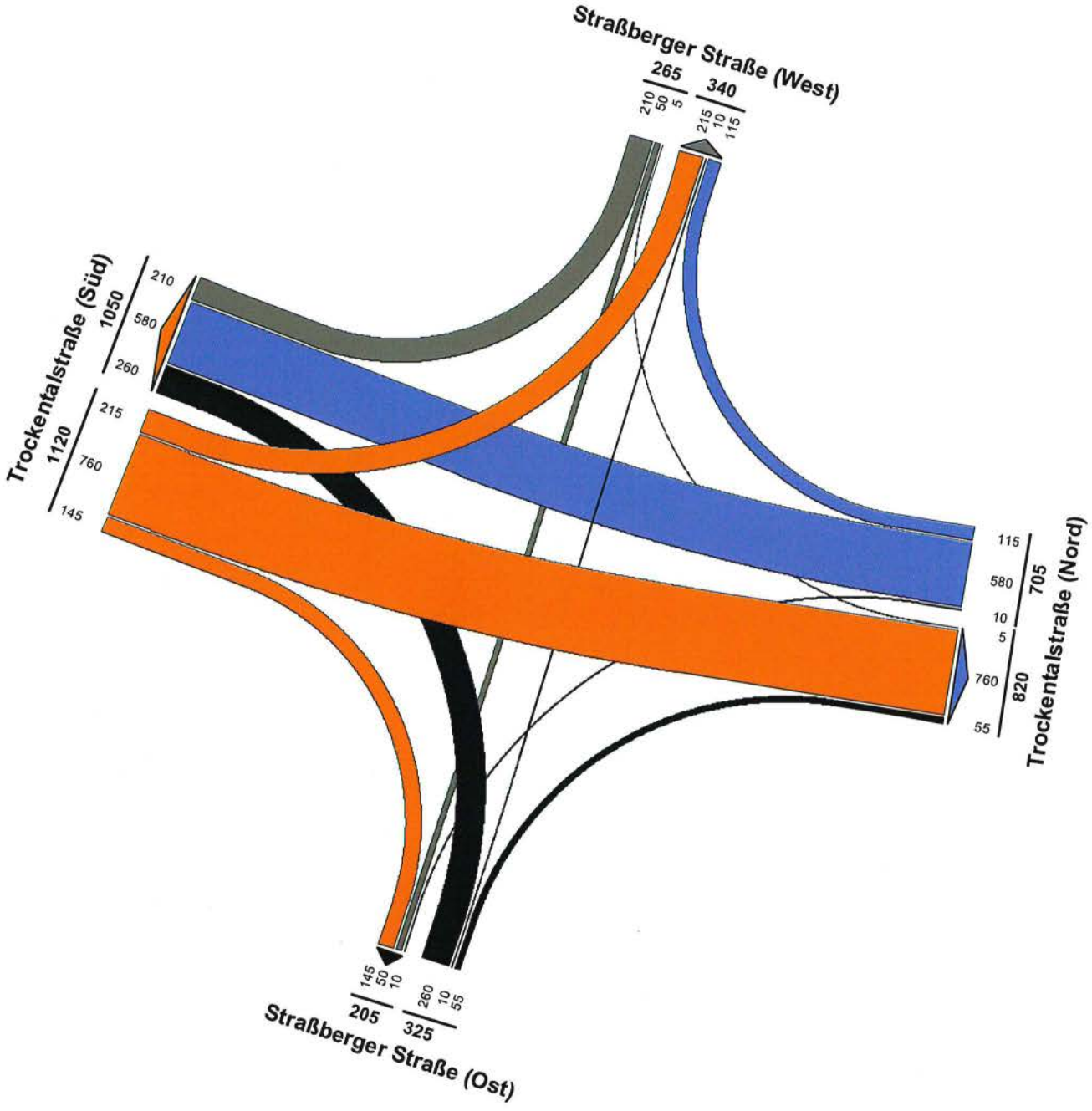
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Anlage 7a

umgelegte Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]

Am KP Trockentalstraße/ Ostenstraße wurden von der Zufahrt Ostenstraße (Ost) 115 Fz/h auf die Zufahrt Straßberger Straße (Ost) am KP Trockentalstraße/ Straßberger Straße umgelegt.

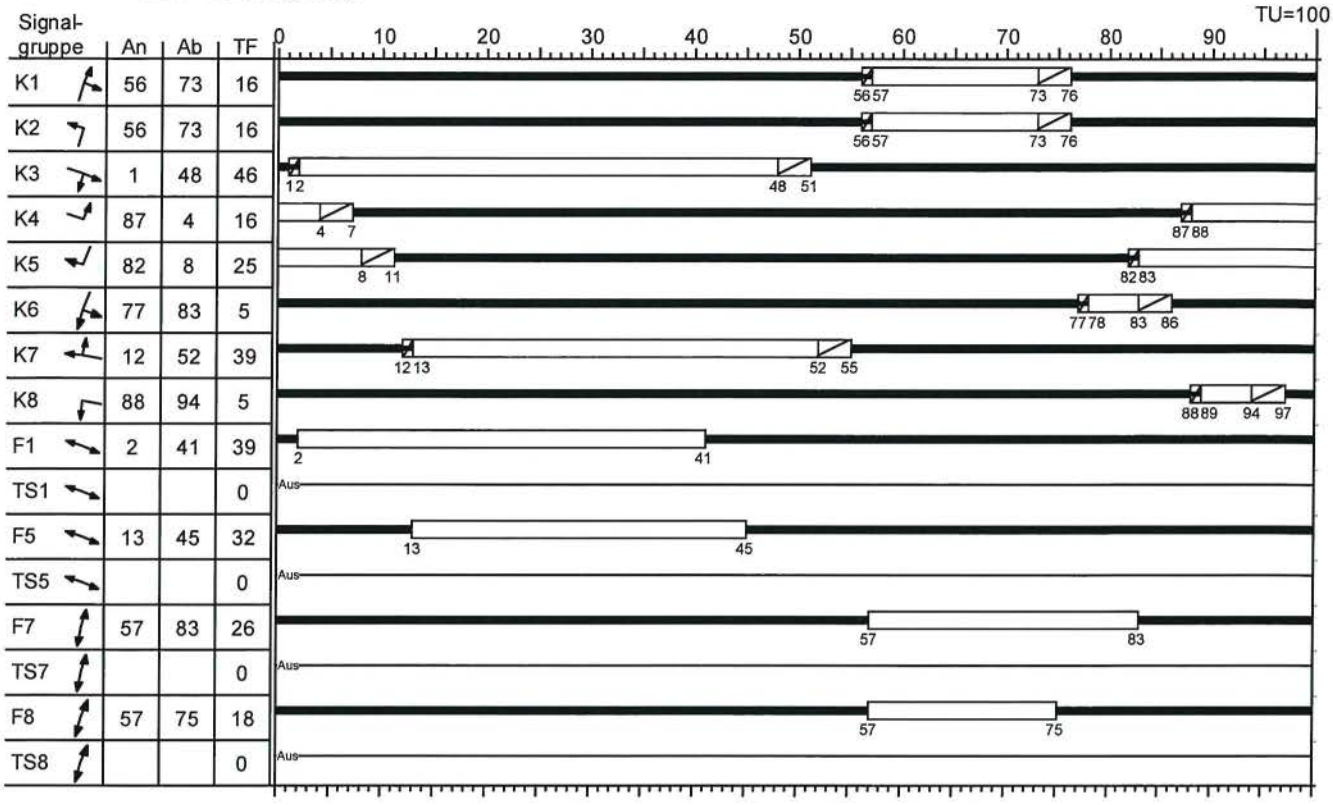


Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_3	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7a.2.3.2

LISA+

SZP 1a umgelegt

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	56	73	16
K2	56	73	16
K3	1	48	46
K4	87	4	16
K5	82	8	25
K6	77	83	5
K7	12	52	39
K8	88	94	5
F1	2	41	39
TS1			0
F5	13	45	32
TS5			0
F7	57	83	26
TS7			0
F8	57	75	18
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_3	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7a.2.3.3a

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1a umgelegt (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		K5	25	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1922	
4	1		K7	39									1867	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	16	4,23	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1960	
	3		K1	16									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	46	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	46									1585	

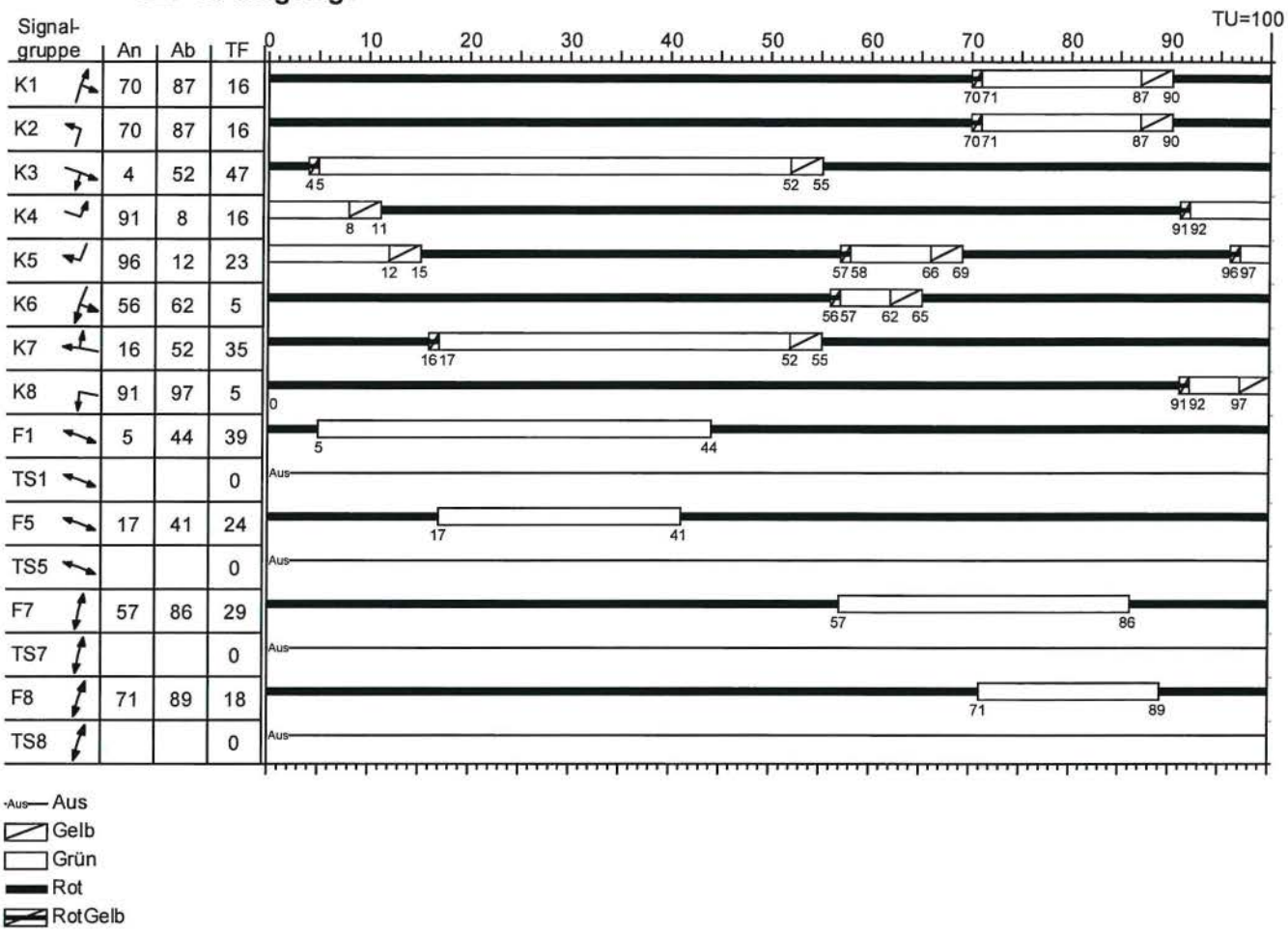
umgelegte Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1a umgelegt

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		K5	25	210	1661	415	0,51
	2		K6	5	55	1922	96	0,57
4	1		K7	39	695	1867	728	0,95
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	16	260	1960	314	0,83
	3		K1	16	65	1886	302	0,22
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	46	463	1659	763	0,61
	4		K3	46	442	1585	729	0,61
Knotenpunktssummen:					2415		3762	
Gewichtete Mittelwerte:								0,73
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

SZP 1b umgelegt



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_3	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7a.2.3.4a

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1b umgelegt (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		K5	23	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1922	
4	1		K7	35									1867	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	16	4,23	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1960	
	3		K1	16									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	47	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	47									1585	

umgelegte Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1b umgelegt

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		K5	23	210	1661	382	0,55
	2		K6	5	55	1922	96	0,57
4	1		K7	35	695	1867	653	1,06
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	16	260	1960	314	0,83
	3		K1	16	65	1886	302	0,22
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	47	463	1659	780	0,59
	4		K3	47	442	1585	745	0,59
Knotenpunktssummen:					2415		3687	
Gewichtete Mittelwerte:								0,76
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

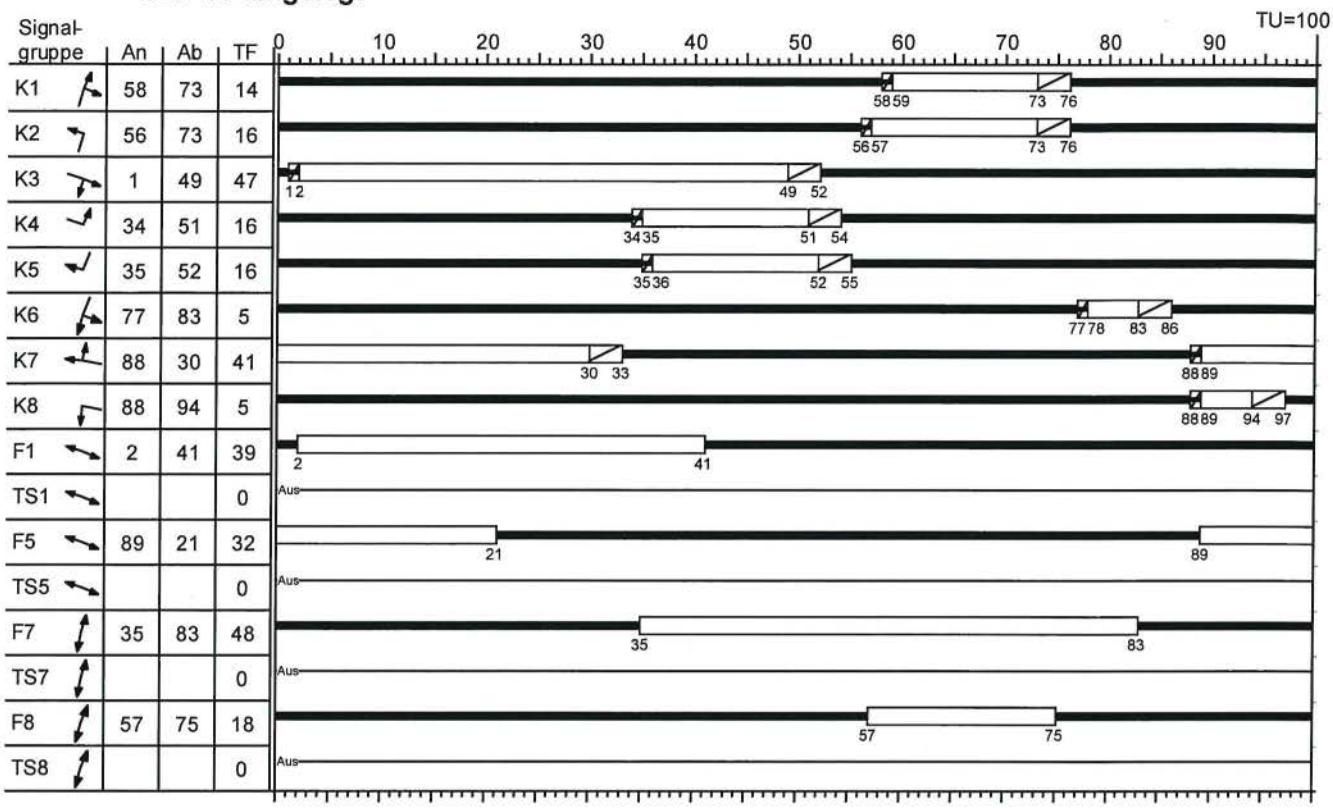
Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Verkehrs-System Consult Halle GmbH

LISA+

SZP 1c umgelegt

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	58	73	14
K2	56	73	16
K3	1	49	47
K4	34	51	16
K5	35	52	16
K6	77	83	5
K7	88	30	41
K8	88	94	5
F1	2	41	39
TS1			0
F5	89	21	32
TS5			0
F7	35	83	48
TS7			0
F8	57	75	18
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_3	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7a.2.3.5a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1c umgelegt (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		K5	16	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1922	
4	1		K7	41									1867	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	16	4,23	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1960	
	3		K1	14									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	47	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	47									1585	

umgelegte Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1c umgelegt

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		K5	16	210	1661	266	0,79
	2		K6	5	55	1922	96	0,57
4	1		K7	41	695	1867	765	0,91
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	16	260	1960	314	0,83
	3		K1	14	65	1886	264	0,25
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	47	463	1659	780	0,59
	4		K3	47	442	1585	745	0,59
Knotenpunktssummen:					2415		3645	
Gewichtete Mittelwerte:								0,73
				TU = 100 s	T = 3600 s			

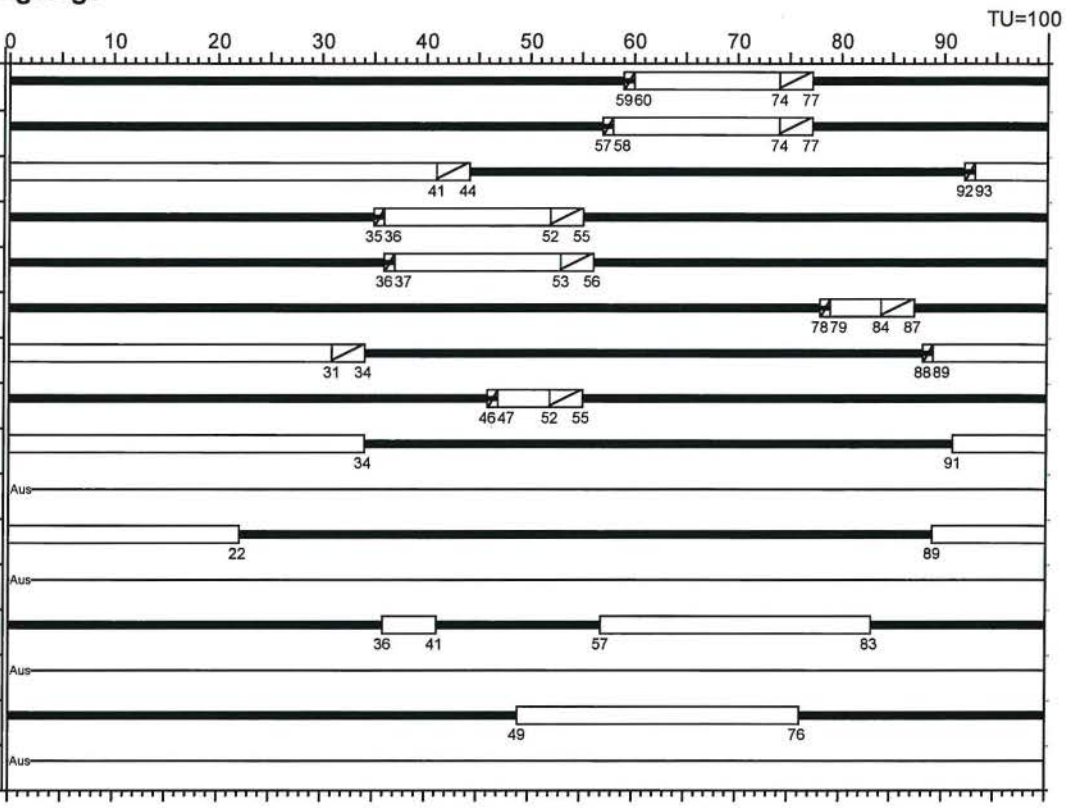
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

LISA+

SZP 1d umgelegt

Signal-gruppe	An	Ab	TF
K1	59	74	14
K2	57	74	16
K3	92	41	48
K4	35	52	16
K5	36	53	16
K6	78	84	5
K7	88	31	42
K8	46	52	5
F1	91	34	43
TS1			0
F5	89	22	33
TS5			0
F7	36	41	31
TS7			0
F8	49	76	27
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_3	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7a.2.3.6a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1d umgelegt (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		K5	16	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1922	
4	1		K7	42									1867	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	16	4,23	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1960	
	3		K1	14									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	48	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	48									1585	

umgelegte Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1d umgelegt

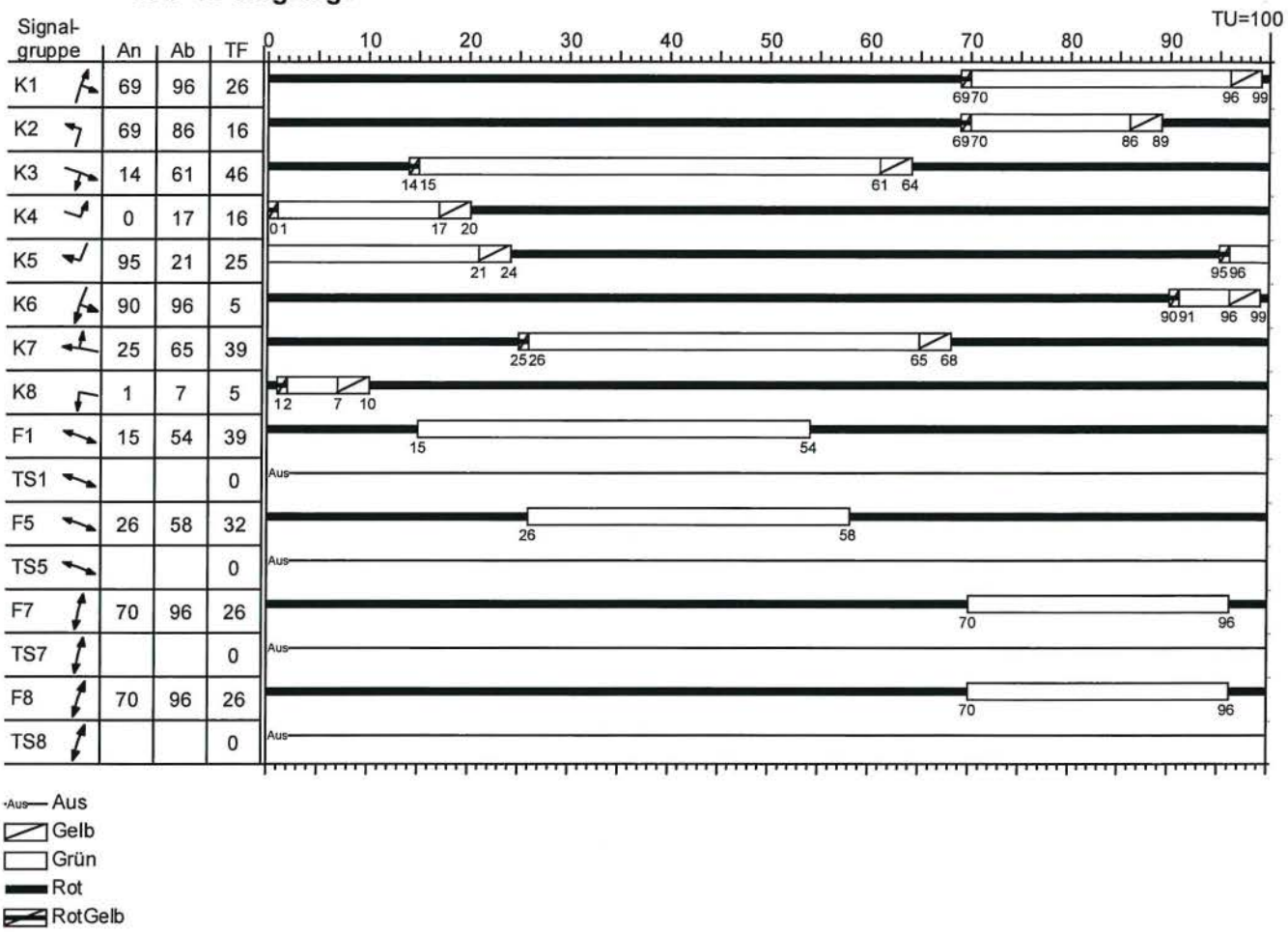
Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		K5	16	210	1661	266	0,79
	2		K6	5	55	1922	96	0,57
4	1		K7	42	695	1867	784	0,89
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	16	260	1960	314	0,83
	3		K1	14	65	1886	264	0,25
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	48	463	1659	796	0,58
	4		K3	48	442	1585	761	0,58
Knotenpunktssummen:					2415		3696	
Gewichtete Mittelwerte:								0,72
				TU = 100 s	T = 3600 s			

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

LISA+

SZP 1e umgelegt



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_3u	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7a.2.3.7a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1e umgelegt (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		K5	25	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1892	
4	1		K7	39									1867	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	16	4,23	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1960	
	3		K1	26									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	46	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	46									1585	

umgelegte Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1e umgelegt

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		K5	25	210	1661	415	0,51
	2		K6	5	55	1892	95	0,58
4	1		K7	39	695	1867	728	0,95
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	16	260	1960	314	0,83
	3		K1	26	65	1886	490	0,13
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	46	463	1659	763	0,61
	4		K3	46	442	1585	729	0,61
Knotenpunktssummen:					2415		3949	
Gewichtete Mittelwerte:								0,72
				TU = 100 s	T = 3600 s			

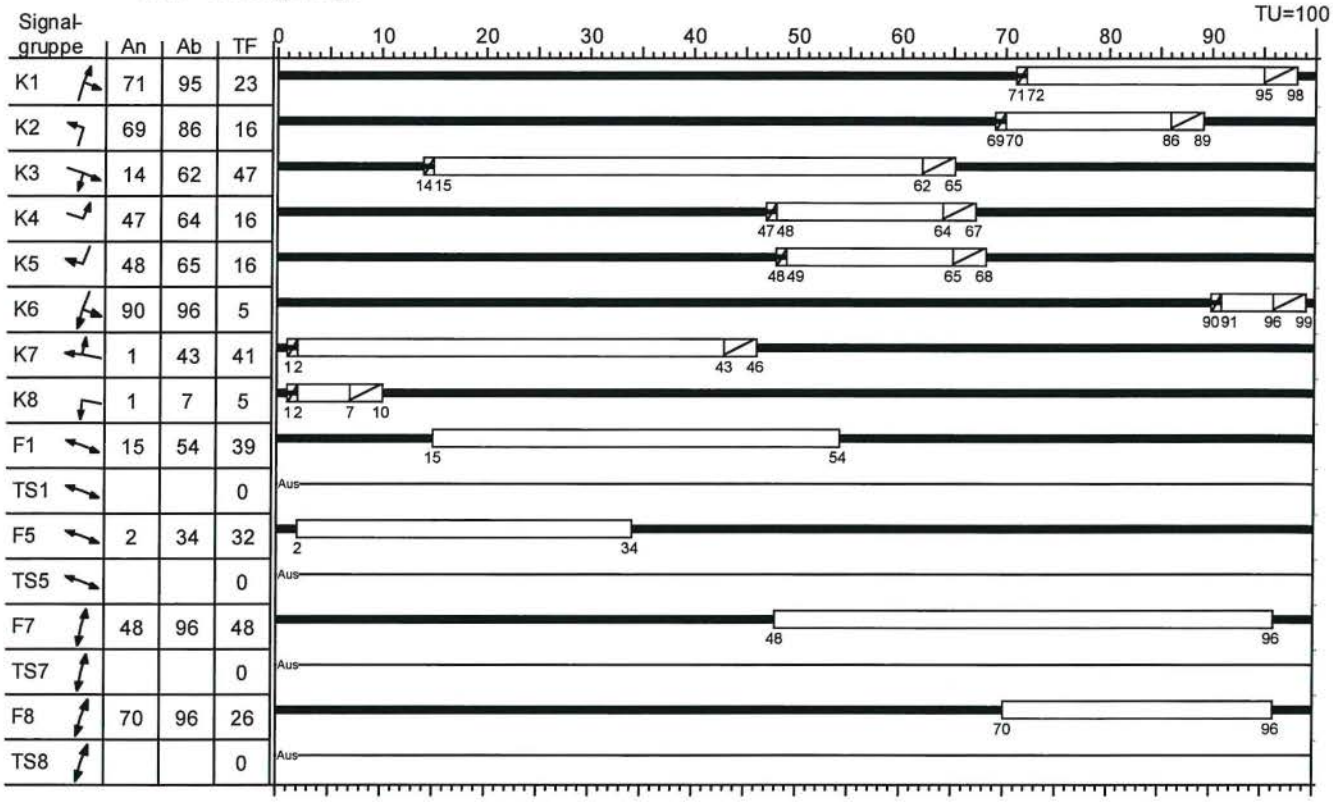
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

LISA+

SZP 1f umgelegt

Signal-gruppe	An	Ab	TF
K1	71	95	23
K2	69	86	16
K3	14	62	47
K4	47	64	16
K5	48	65	16
K6	90	96	5
K7	1	43	41
K8	1	7	5
F1	15	54	39
TS1			0
F5	2	34	32
TS5			0
F7	48	96	48
TS7			0
F8	70	96	26
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_3u	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7a.2.3.8a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1f umgelegt (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		K5	16	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1892	
4	1		K7	41									1867	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	16	4,23	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1960	
	3		K1	23									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	47	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	47									1585	

umgelegte Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1f umgelegt

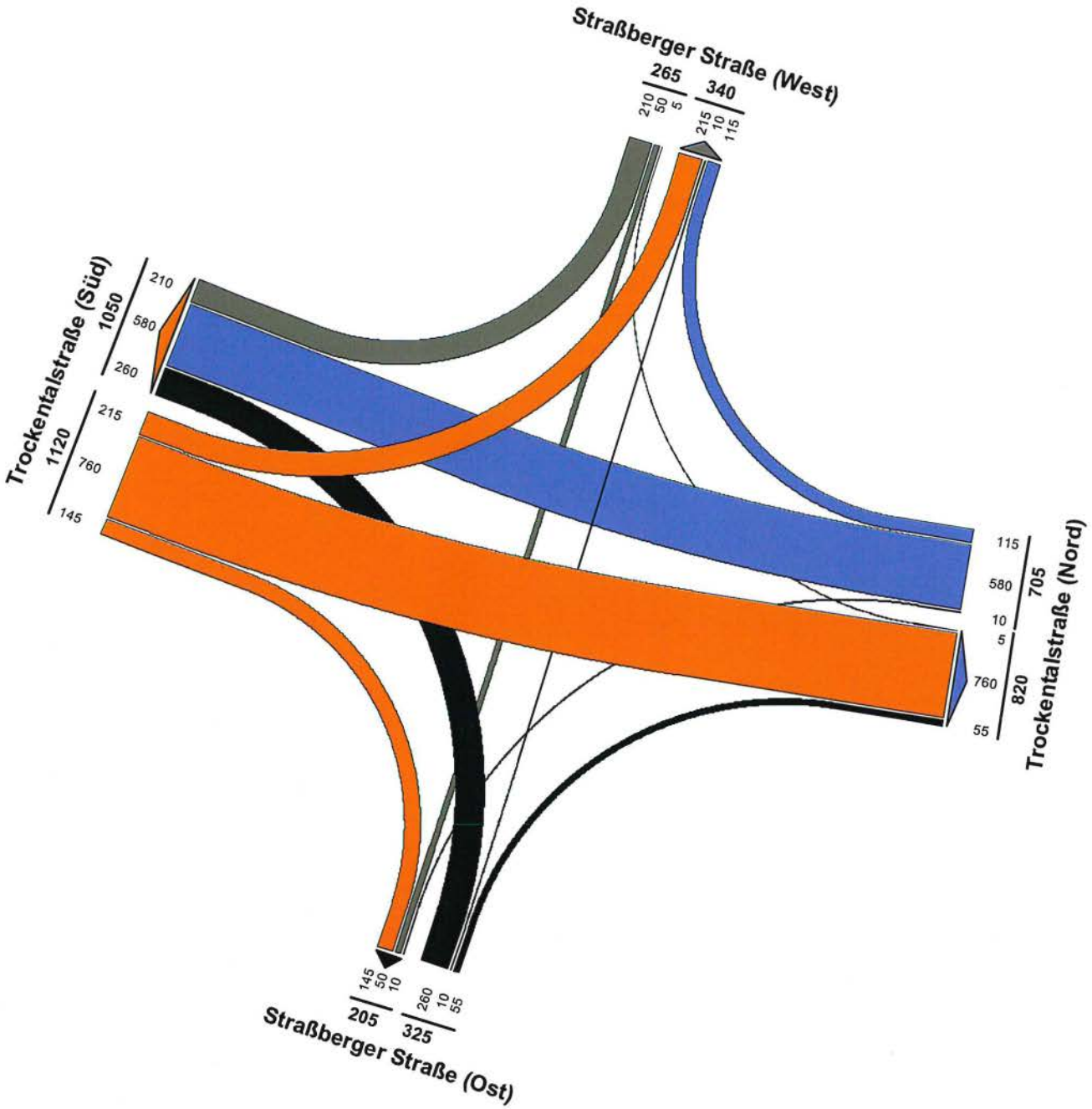
Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		K5	16	210	1661	266	0,79
	2		K6	5	55	1892	95	0,58
4	1		K7	41	695	1867	765	0,91
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	16	260	1960	314	0,83
	3		K1	23	65	1886	434	0,15
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	47	463	1659	780	0,59
	4		K3	47	442	1585	745	0,59
Knotenpunktssummen:					2415		3814	
Gewichtete Mittelwerte:								0,73
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

umgelegte Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]

Am KP Trockentalstraße/ Ostenstraße wurden von der Zufahrt Ostenstraße (Ost) 115 Fz/h auf die Zufahrt Straßberger Straße (Ost) am KP Trockentalstraße/ Straßberger Straße umgelegt.

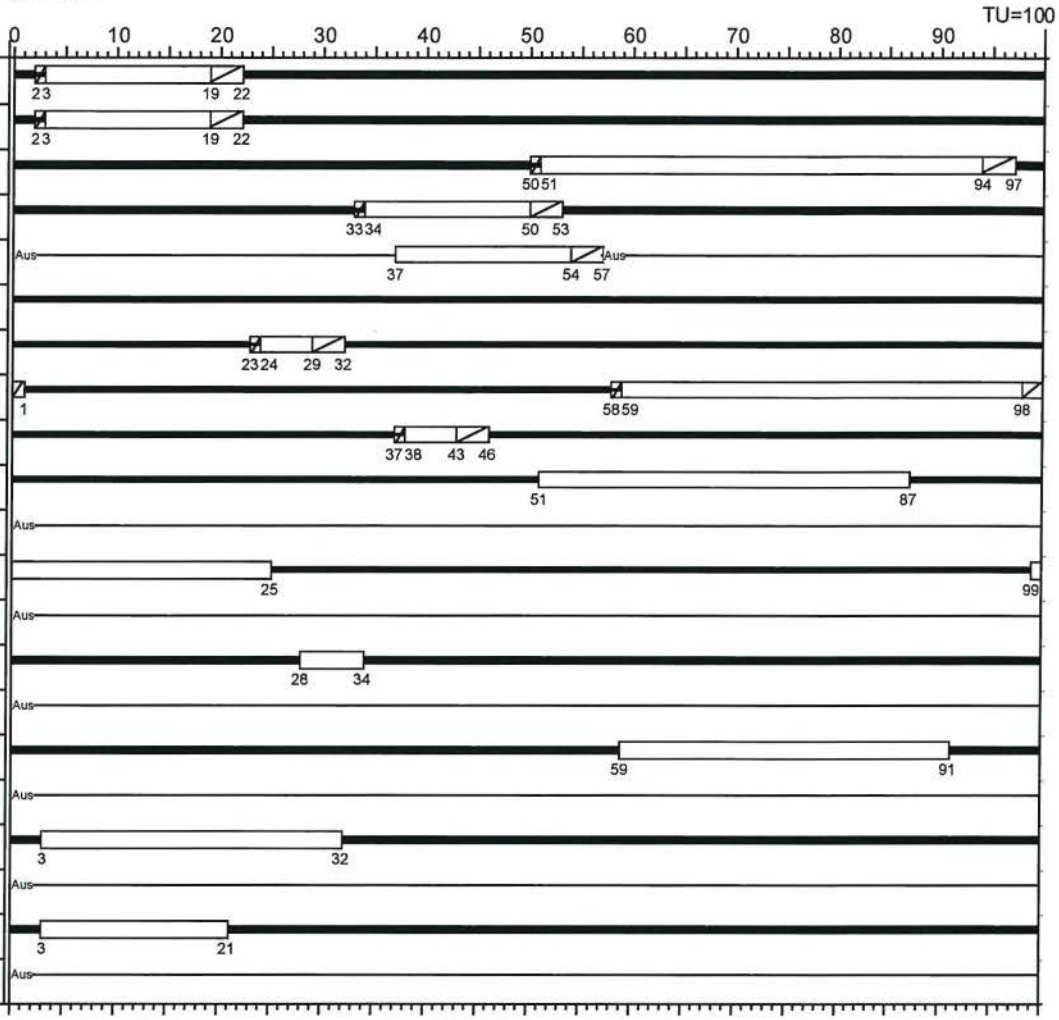


Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_4	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7a.2.4.2

LISA+

SZP 1a umgelegt

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	2	19	16
K2	2	19	16
K3	50	94	43
K4	33	50	16
KRi5	37	54	17
K5			0
K6	23	29	5
K7	58	98	39
K8	37	43	5
F1	51	87	36
TS1			0
F3	99	25	26
TS3			0
F4	28	34	6
TS4			0
F5	59	91	32
TS5			0
F7	3	32	29
TS7			0
F8	3	21	18
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_4	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7a.2.4.3a

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1a umgelegt (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	17	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1922	
4	1		K7	39									1867	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	16	4,23	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1960	
	3		K1	16									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	43	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	43									1585	

umgelegte Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1a umgelegt

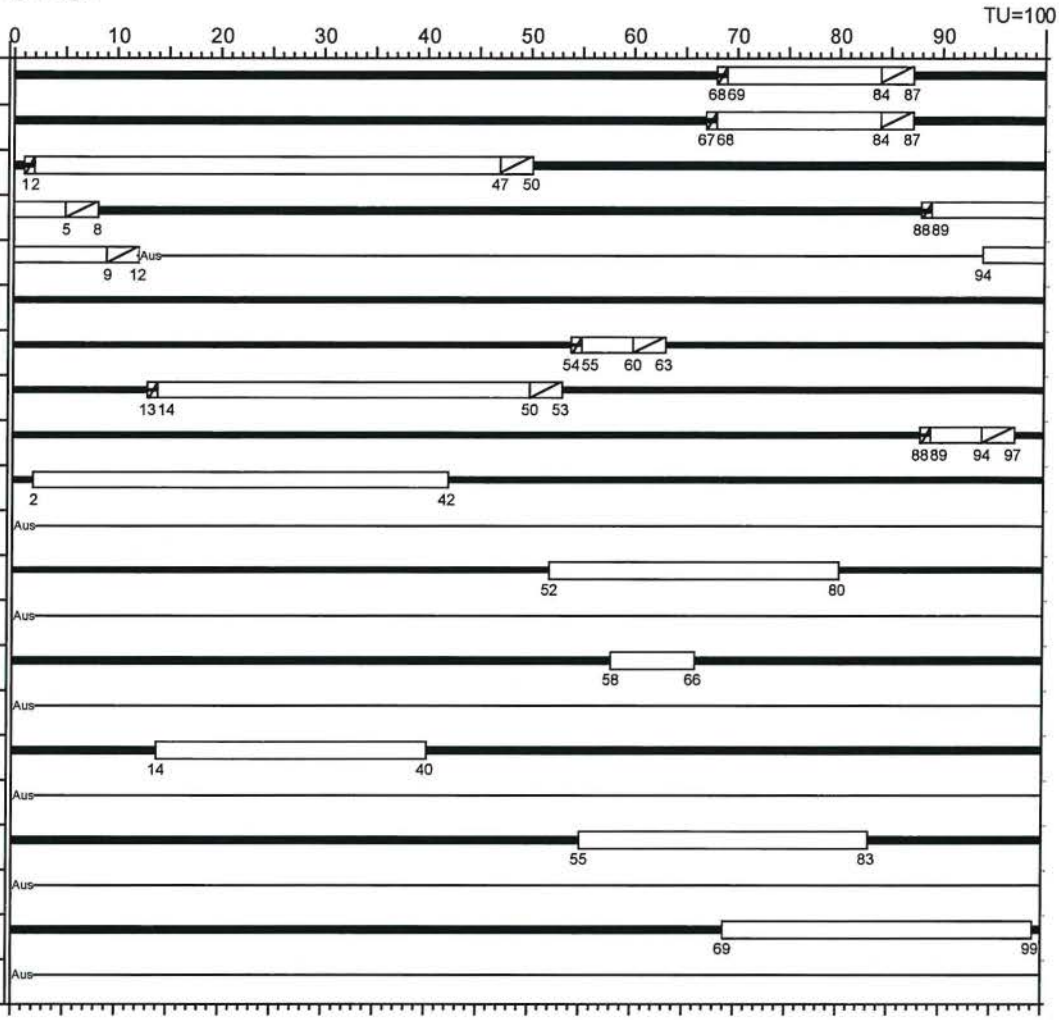
Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	17	210	1661	282	0,74
	2		K6	5	55	1922	96	0,57
4	1		K7	39	695	1867	728	0,95
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	16	260	1960	314	0,83
	3		K1	16	65	1886	302	0,22
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	43	463	1659	713	0,65
	4		K3	43	442	1585	682	0,65
Knotenpunktssummen:					2415		3532	
Gewichtete Mittelwerte:								0,76
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

SZP 1b umgelegt

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	68	84	15
K2	67	84	16
K3	1	47	45
K4	88	5	16
KRi5	94	9	15
K5			0
K6	54	60	5
K7	13	50	36
K8	88	94	5
F1	2	42	40
TS1			0
F3	52	80	28
TS3			0
F4	58	66	8
TS4			0
F5	14	40	26
TS5			0
F7	55	83	28
TS7			0
F8	69	99	30
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_4	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7a.2.4.4a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1b umgelegt (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	15	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1922	
4	1		K7	36									1867	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	16	4,23	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1960	
	3		K1	15									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	45	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	45									1585	

umgelegte Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1b umgelegt

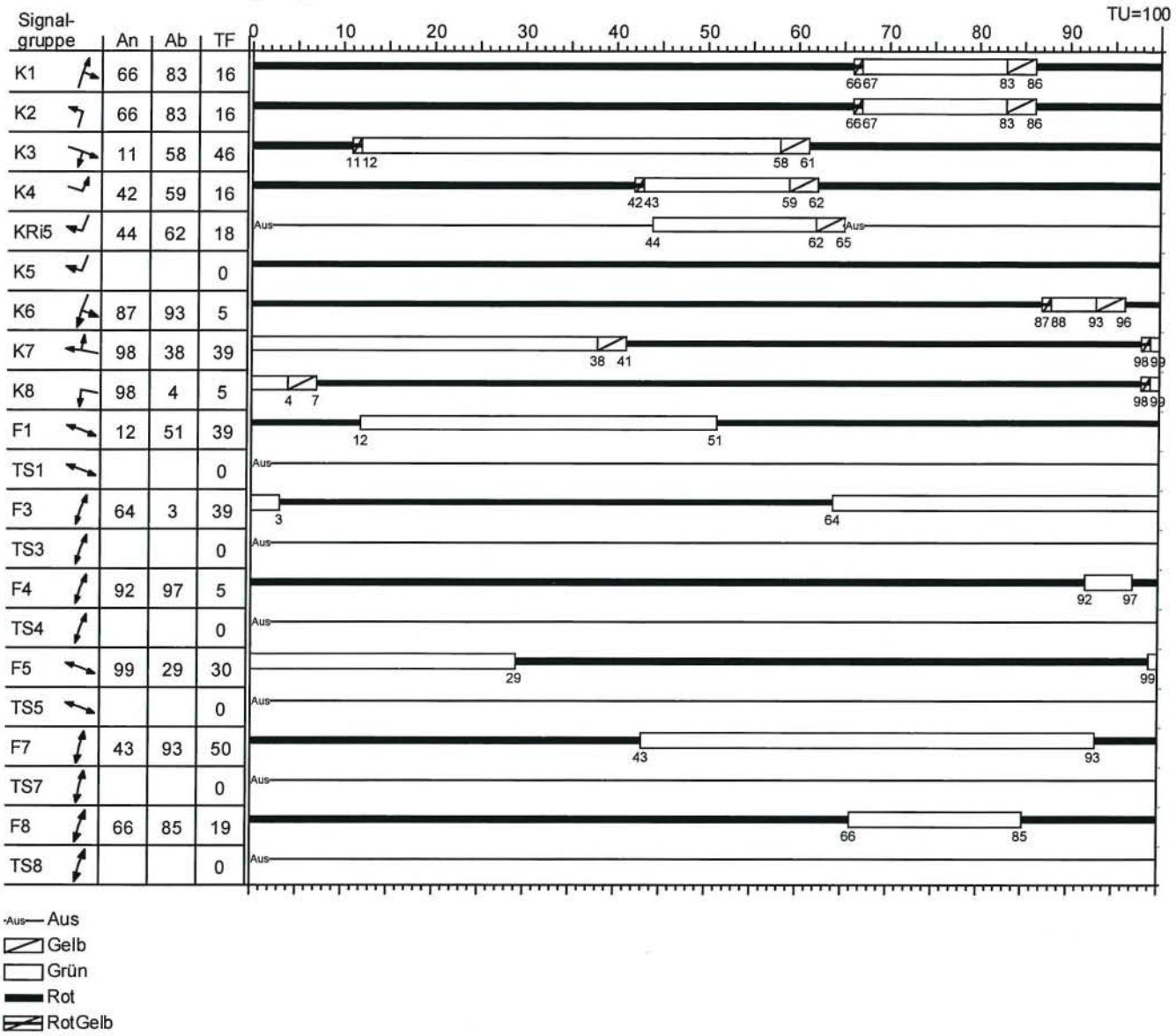
Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	15	210	1661	249	0,84
	2		K6	5	55	1922	96	0,57
4	1		K7	36	695	1867	672	1,03
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	16	260	1960	314	0,83
	3		K1	15	65	1886	283	0,23
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	45	463	1659	747	0,62
	4		K3	45	442	1585	713	0,62
Knotenpunktssummen:					2415		3489	
Gewichtete Mittelwerte:								0,78
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

LISA+

SZP 1c umgelegt



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße					
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße					
Auftr.-Nr.	4437		Variante	Var_4	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke		Signum		Blatt	Anlage 7a.2.4.5a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1c umgelegt (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	18	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1922	
4	1		K7	39									1867	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	16	4,23	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1960	
	3		K1	16									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	46	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	46									1585	

umgelegte Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1c umgelegt

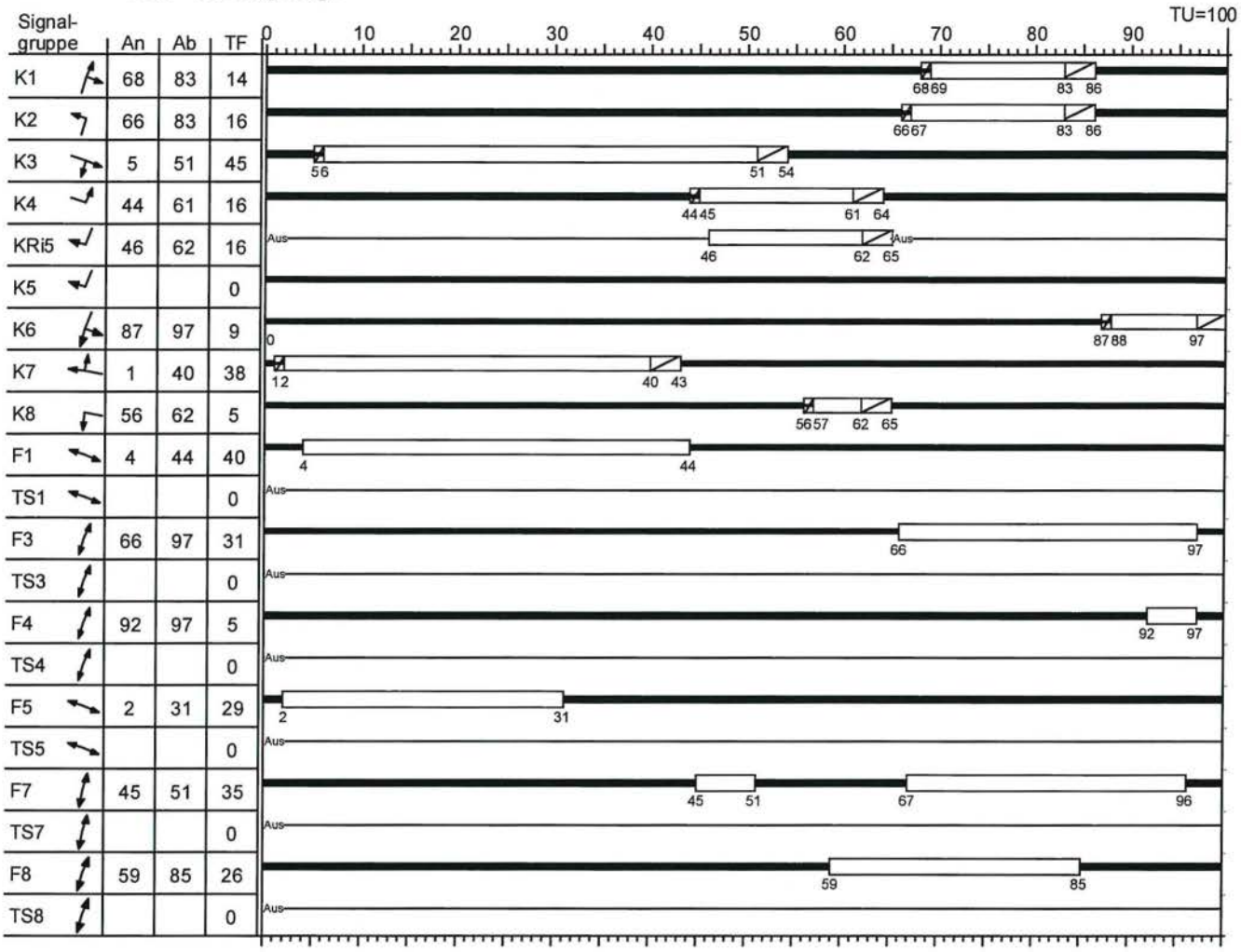
Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	18	210	1661	299	0,70
	2		K6	5	55	1922	96	0,57
4	1		K7	39	695	1867	728	0,95
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	16	260	1960	314	0,83
	3		K1	16	65	1886	302	0,22
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	46	463	1659	763	0,61
	4		K3	46	442	1585	729	0,61
Knotenpunktssummen:					2415		3646	
Gewichtete Mittelwerte:								0,74
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

LISA+

SZP 1d umgelegt



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße					
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße					
Auftr.-Nr.	4437		Variante	Var_4	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke		Signum		Blatt	Anlage 7a.2.4.6a

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1d umgelegt (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	16	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	9									1922	
4	1		K7	38									1867	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	16	4,23	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1960	
	3		K1	14									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	45	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	45									1585	

umgelegte Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1d umgelegt

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	16	210	1661	266	0,79
	2		K6	9	55	1922	173	0,32
4	1		K7	38	695	1867	709	0,98
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	16	260	1960	314	0,83
	3		K1	14	65	1886	264	0,25
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	45	463	1659	747	0,62
	4		K3	45	442	1585	713	0,62
Knotenpunktssummen:					2415		3601	
Gewichtete Mittelwerte:								0,76
			TU = 100 s T = 3600 s					

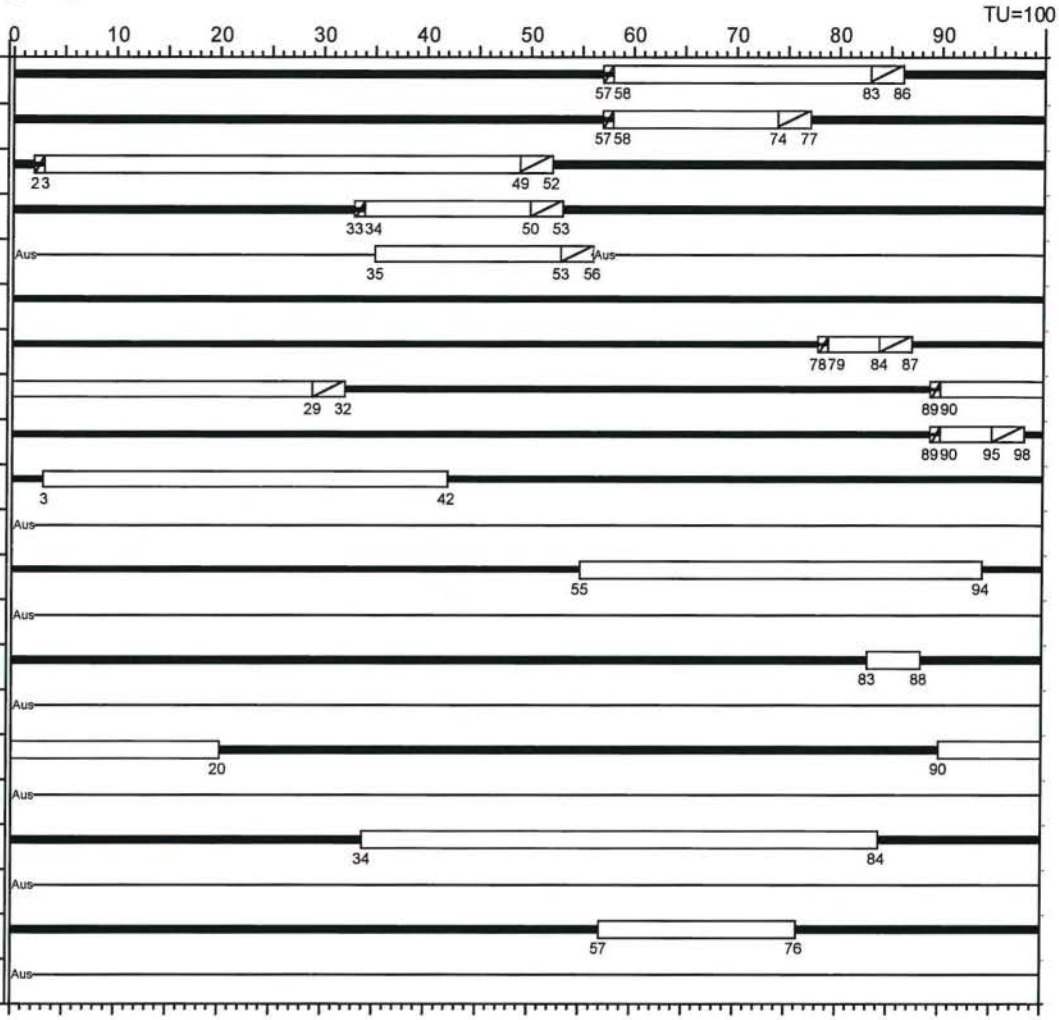
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

LISA+

SZP 1e umgelegt

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	57	83	25
K2	57	74	16
K3	2	49	46
K4	33	50	16
KRi5	35	53	18
K5			0
K6	78	84	5
K7	89	29	39
K8	89	95	5
F1	3	42	39
TS1			0
F3	55	94	39
TS3			0
F4	83	88	5
TS4			0
F5	90	20	30
TS5			0
F7	34	84	50
TS7			0
F8	57	76	19
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_4u	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7a.2.4.7a

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1e umgelegt (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	18	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1892	
4	1		K7	39									1867	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	16	4,23	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1960	
	3		K1	25									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	46	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	46									1585	

umgelegte Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1e umgelegt

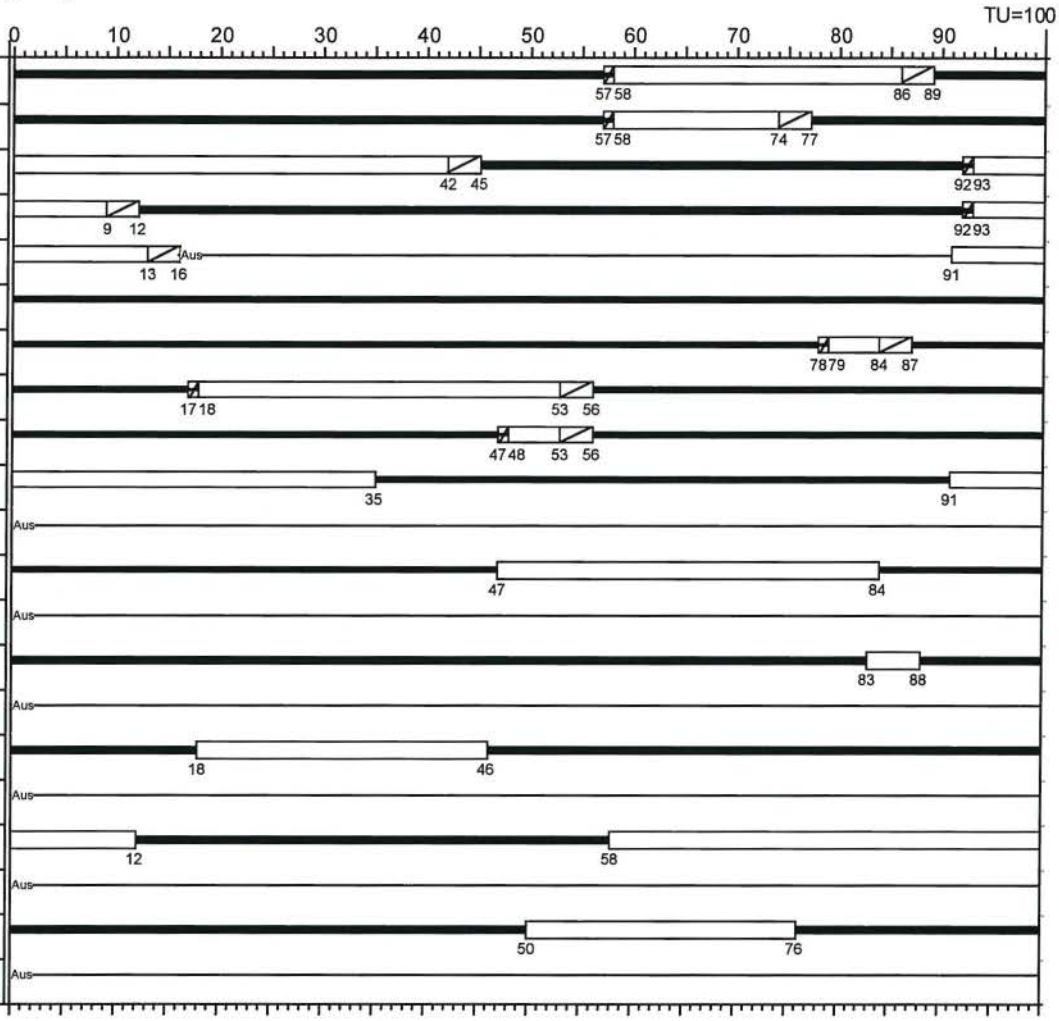
Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	18	210	1661	299	0,70
	2		K6	5	55	1892	95	0,58
4	1		K7	39	695	1867	728	0,95
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	16	260	1960	314	0,83
	3		K1	25	65	1886	472	0,14
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	46	463	1659	763	0,61
	4		K3	46	442	1585	729	0,61
Knotenpunktssummen:					2415		3815	
Gewichtete Mittelwerte:								0,74
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

SZP 1f umgelegt

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	57	86	28
K2	57	74	16
K3	92	42	49
K4	92	9	16
KRi5	91	13	22
K5			0
K6	78	84	5
K7	17	53	35
K8	47	53	5
F1	91	35	44
TS1			0
F3	47	84	37
TS3			0
F4	83	88	5
TS4			0
F5	18	46	28
TS5			0
F7	58	12	54
TS7			0
F8	50	76	26
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_4u	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7a.2.4.8a

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1f umgelegt (TU=100)

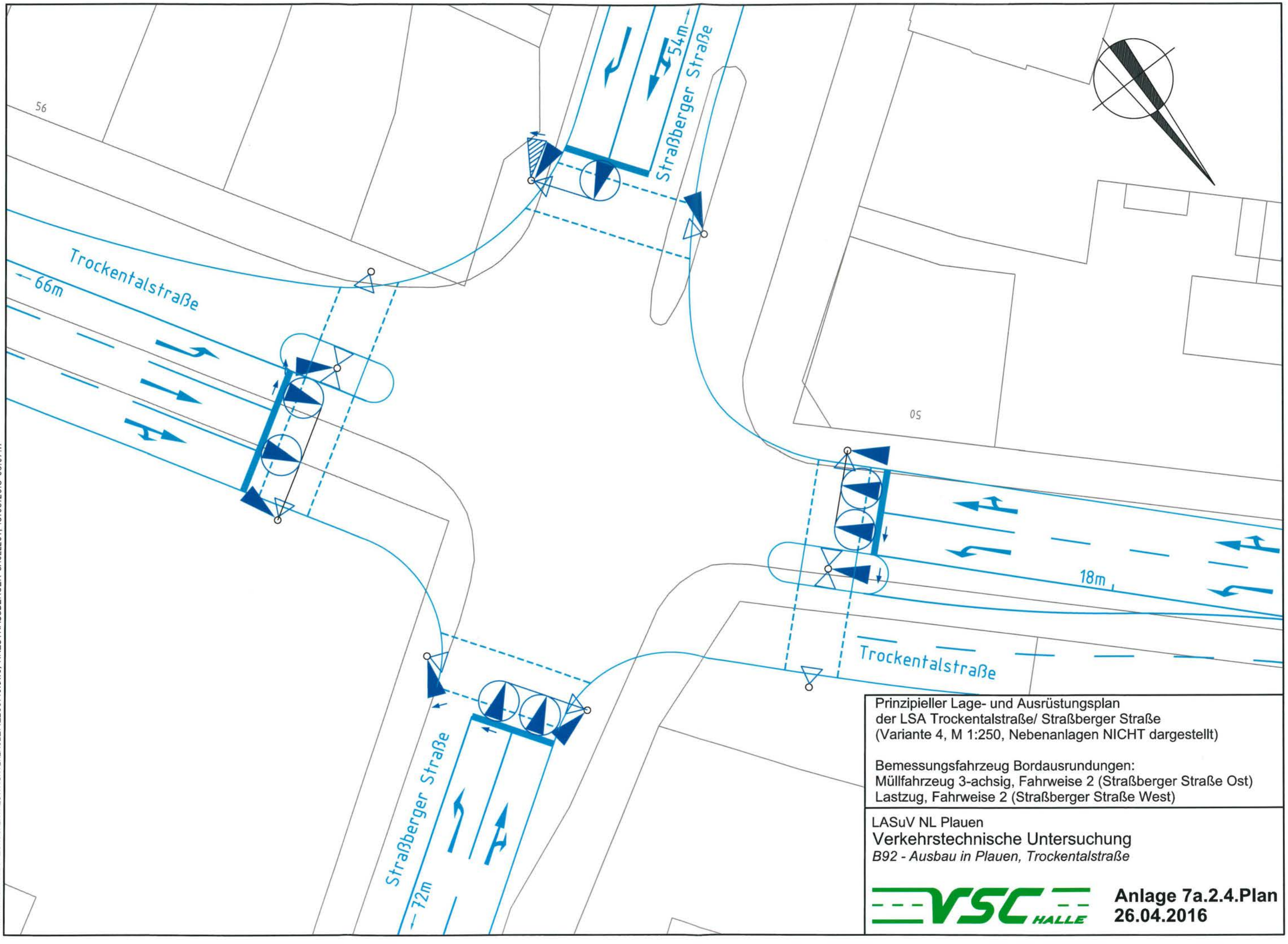
Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	22	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1892	
4	1		K7	35									1867	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	16	4,23	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1960	
	3		K1	28									1886	
2	2		K4	16	5,12	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	1		K3	49	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	4		K3	49									1585	

umgelegte Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1f umgelegt

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	22	210	1661	365	0,58
	2		K6	5	55	1892	95	0,58
4	1		K7	35	695	1867	653	1,06
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	16	260	1960	314	0,83
	3		K1	28	65	1886	528	0,12
2	2		K4	16	215	1659	265	0,81
	1		K3	49	463	1659	813	0,57
	4		K3	49	442	1585	777	0,57
Knotenpunktssummen:					2415		3960	
Gewichtete Mittelwerte:								0,75
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]



I:\PLAUEN\4437_TROCKENTALSTR\UNTERLAGE_7_280710.DWG, KN_STRASSBERGER UMGELEGT, 13.05.2016 08:07:17

Prinzipieller Lage- und Ausrüstungsplan
der LSA Trockentalstraße/ Straßberger Straße
(Variante 4, M 1:250, Nebenanlagen NICHT dargestellt)

Bemessungsfahrzeug Bordausrundungen:
Müllfahrzeug 3-achsig, Fahrweise 2 (Straßberger Straße Ost)
Lastzug, Fahrweise 2 (Straßberger Straße West)

LASuV NL Plauen

Verkehrstechnische Untersuchung

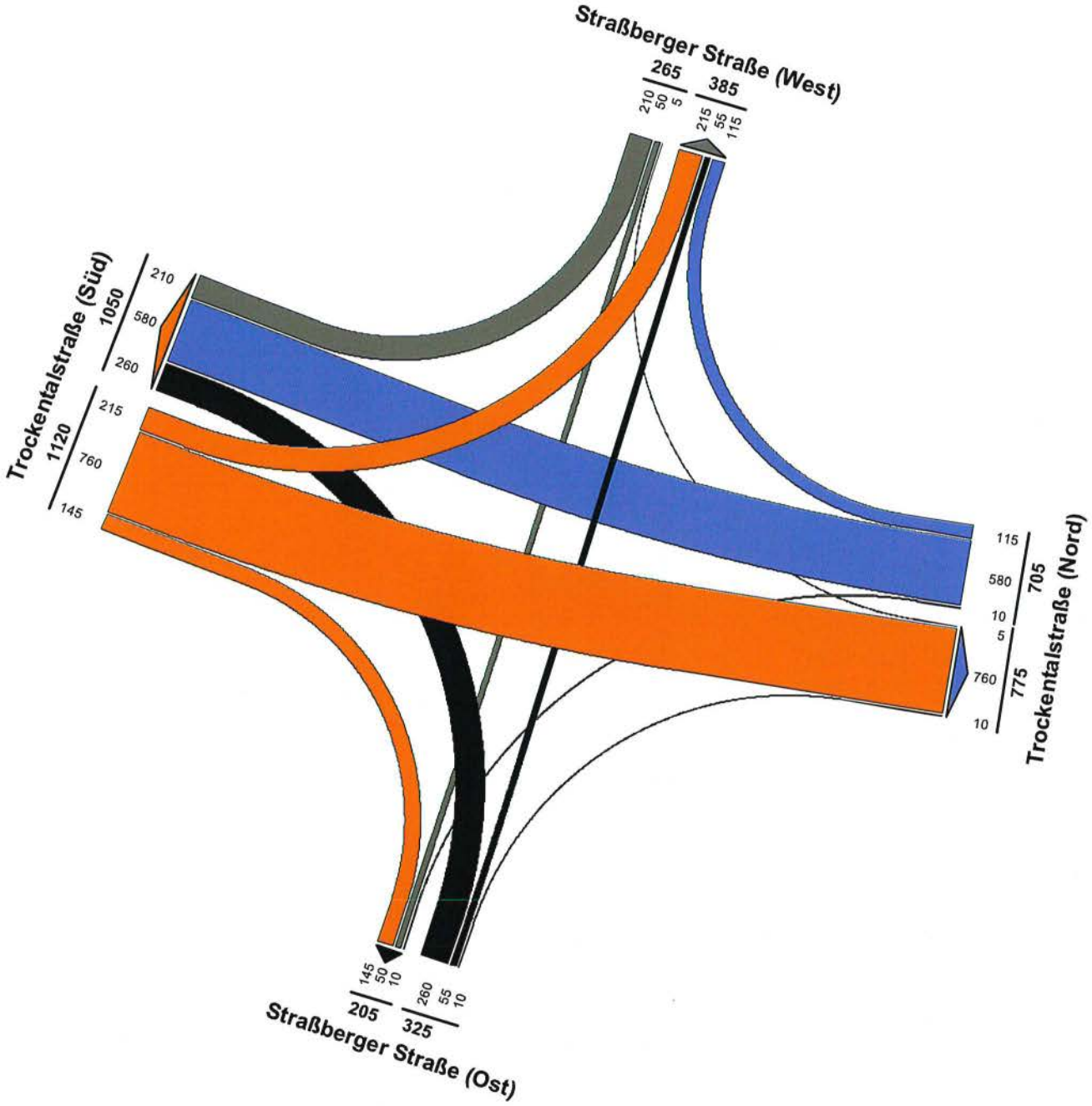
B92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

VSC HALLE

Anlage 7a.2.4.Plan
26.04.2016

umgelegte Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h]

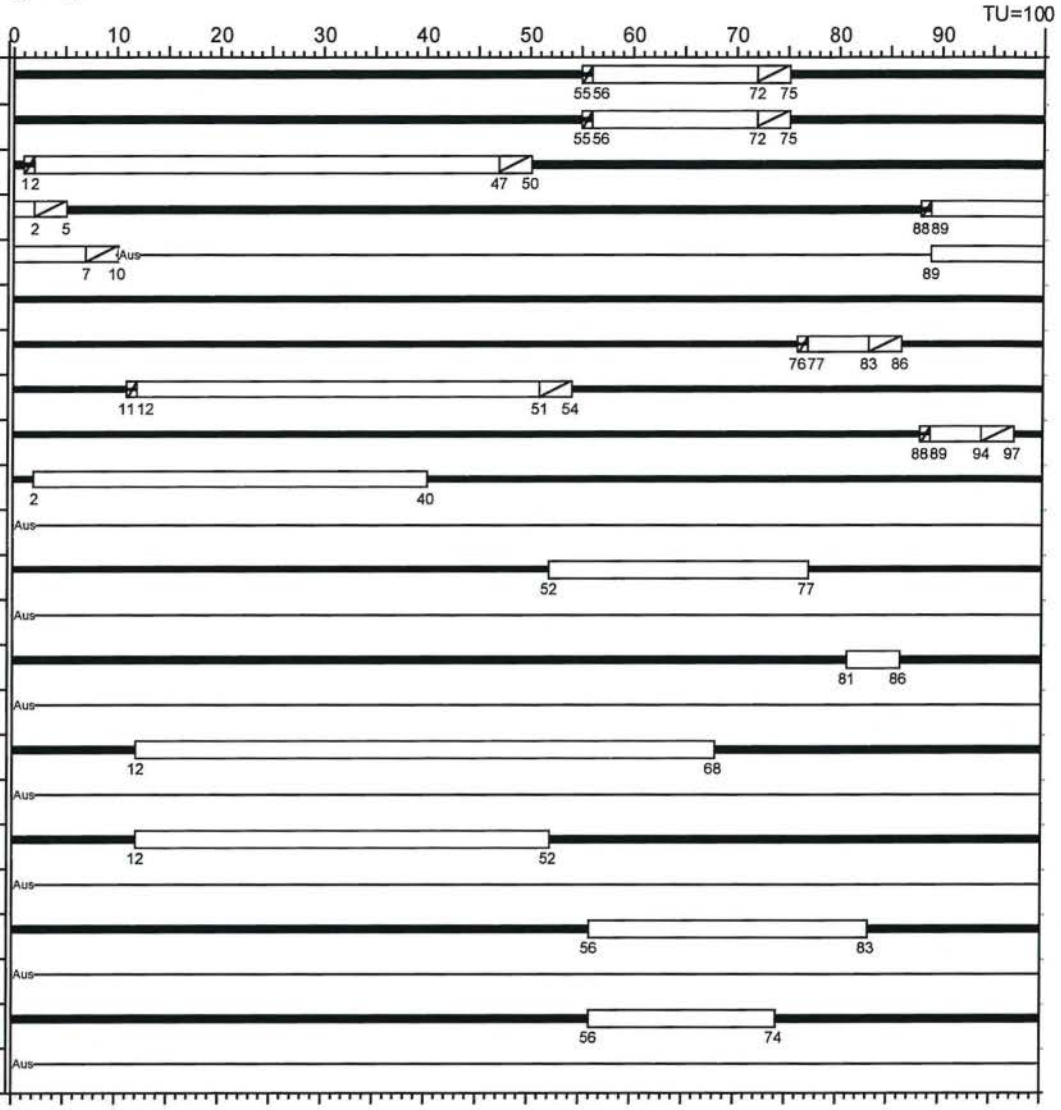
Am KP Trockentalstraße/ Ostenstraße wurden von der Zufahrt Ostenstraße (Ost) 115 Fz/h auf die Zufahrt Straßberger Straße (Ost) am KP Trockentalstraße/ Straßberger Straße umgelegt.



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_5	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7a.2.5.2

SZP 1a umgelegt

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	55	72	16
K2	55	72	16
K3	1	47	45
K4	88	2	13
KRi5	89	7	18
K5			0
K6	76	83	6
K7	11	51	39
K8	88	94	5
F1	2	40	38
TS1			0
F3	52	77	25
TS3			0
F4	81	86	5
TS4			0
F5	12	68	56
TS5			0
F6	12	52	40
TS6			0
F7	56	83	27
TS7			0
F8	56	74	18
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_5	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7a.2.5.3a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1a umgelegt (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	18	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	6									1922	
4	1		K7	39									1867	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	16	4,23	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1960	
	3		K1	16									1886	
2	4		K4	13	4,67	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1663	
	5		K4	13	5,56	2000	0,97	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1654	
	6		K3	45	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	7		K3	45									1585	

umgelegte Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1a umgelegt

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	18	210	1661	299	0,70
	2		K6	6	55	1922	115	0,48
4	1		K7	39	695	1867	728	0,95
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	16	260	1960	314	0,83
	3		K1	16	65	1886	302	0,22
2	4		K4	13	107	1663	216	0,50
	5		K4	13	108	1654	215	0,50
	6		K3	45	463	1659	747	0,62
	7		K3	45	442	1585	713	0,62
Knotenpunktssummen:					2415		3799	
Gewichtete Mittelwerte:								0,72
				TU = 100 s T = 3600 s				

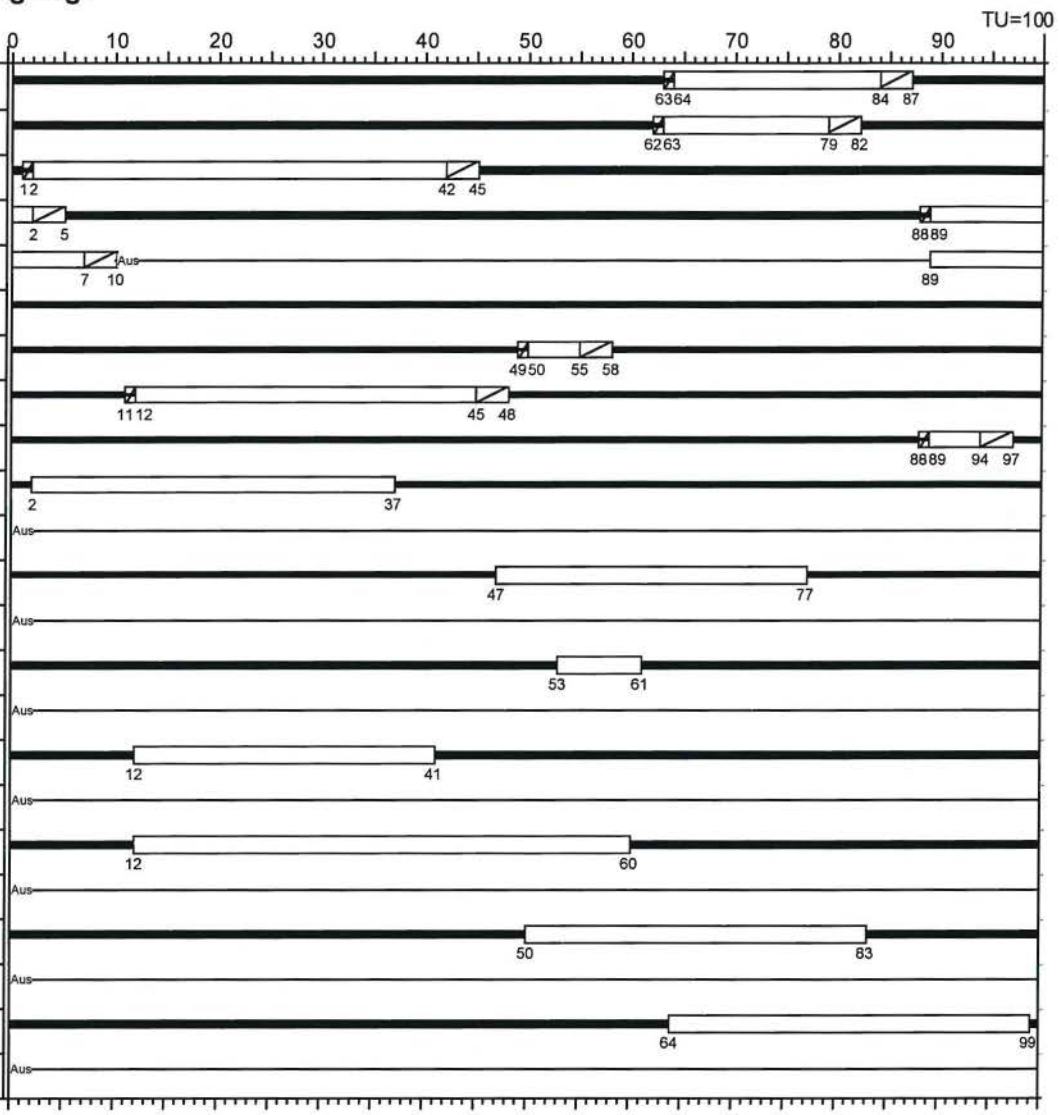
Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

LISA+

SZP 1b umgelegt

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	63	84	20
K2	62	79	16
K3	1	42	40
K4	88	2	13
KRi5	89	7	18
K5			0
K6	49	55	5
K7	11	45	33
K8	88	94	5
F1	2	37	35
TS1			0
F3	47	77	30
TS3			0
F4	53	61	8
TS4			0
F5	12	41	29
TS5			0
F6	12	60	48
TS6			0
F7	50	83	33
TS7			0
F8	64	99	35
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_5	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7a.2.5.4a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1b umgelegt (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	18	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1922	
4	1		K7	33									1867	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	16	4,23	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1960	
	3		K1	20									1886	
2	4		K4	13	4,67	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1663	
	5		K4	13	5,56	2000	0,97	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1654	
	6		K3	40	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	7		K3	40									1585	

umgelegte Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1b umgelegt

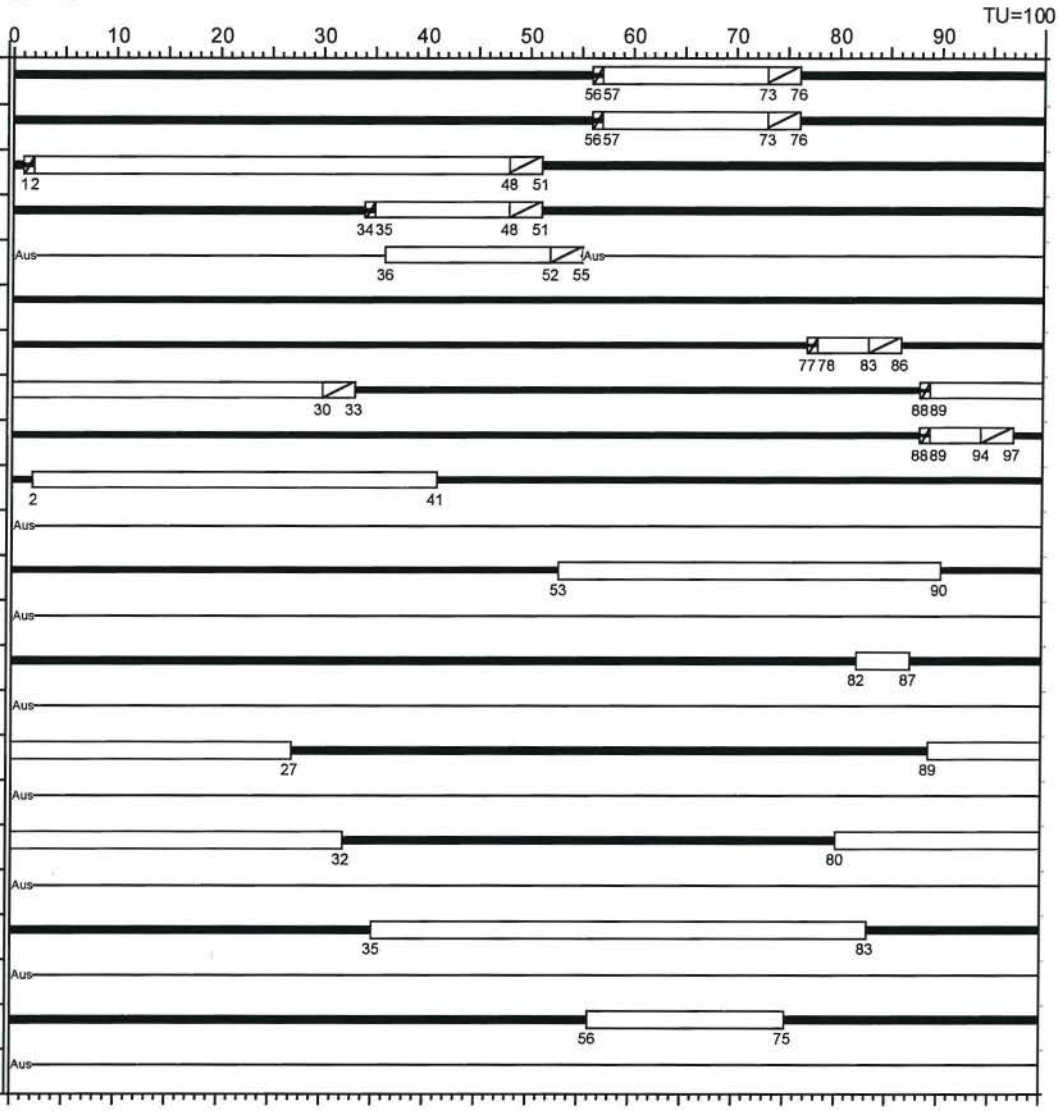
Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	18	210	1661	299	0,70
	2		K6	5	55	1922	96	0,57
4	1		K7	33	695	1867	616	1,13
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	16	260	1960	314	0,83
	3		K1	20	65	1886	377	0,17
2	4		K4	13	107	1663	216	0,50
	5		K4	13	108	1654	215	0,50
	6		K3	40	463	1659	664	0,70
	7		K3	40	442	1585	634	0,70
Knotenpunktssummen:					2415		3581	
Gewichtete Mittelwerte:								0,80
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

SZP 1c umgelegt

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	56	73	16
K2	56	73	16
K3	1	48	46
K4	34	48	13
KRi5	36	52	16
K5			0
K6	77	83	5
K7	88	30	41
K8	88	94	5
F1	2	41	39
TS1			0
F3	53	90	37
TS3			0
F4	82	87	5
TS4			0
F5	89	27	38
TS5			0
F6	80	32	52
TS6			0
F7	35	83	48
TS7			0
F8	56	75	19
TS8			0



Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_5	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7a.2.5.5a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1c umgelegt (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	16	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1922	
4	1		K7	41									1867	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	16	4,23	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1960	
	3		K1	16									1886	
2	4		K4	13	4,67	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1663	
	5		K4	13	5,56	2000	0,97	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1654	
	6		K3	46	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	7		K3	46									1585	

umgelegte Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1c umgelegt

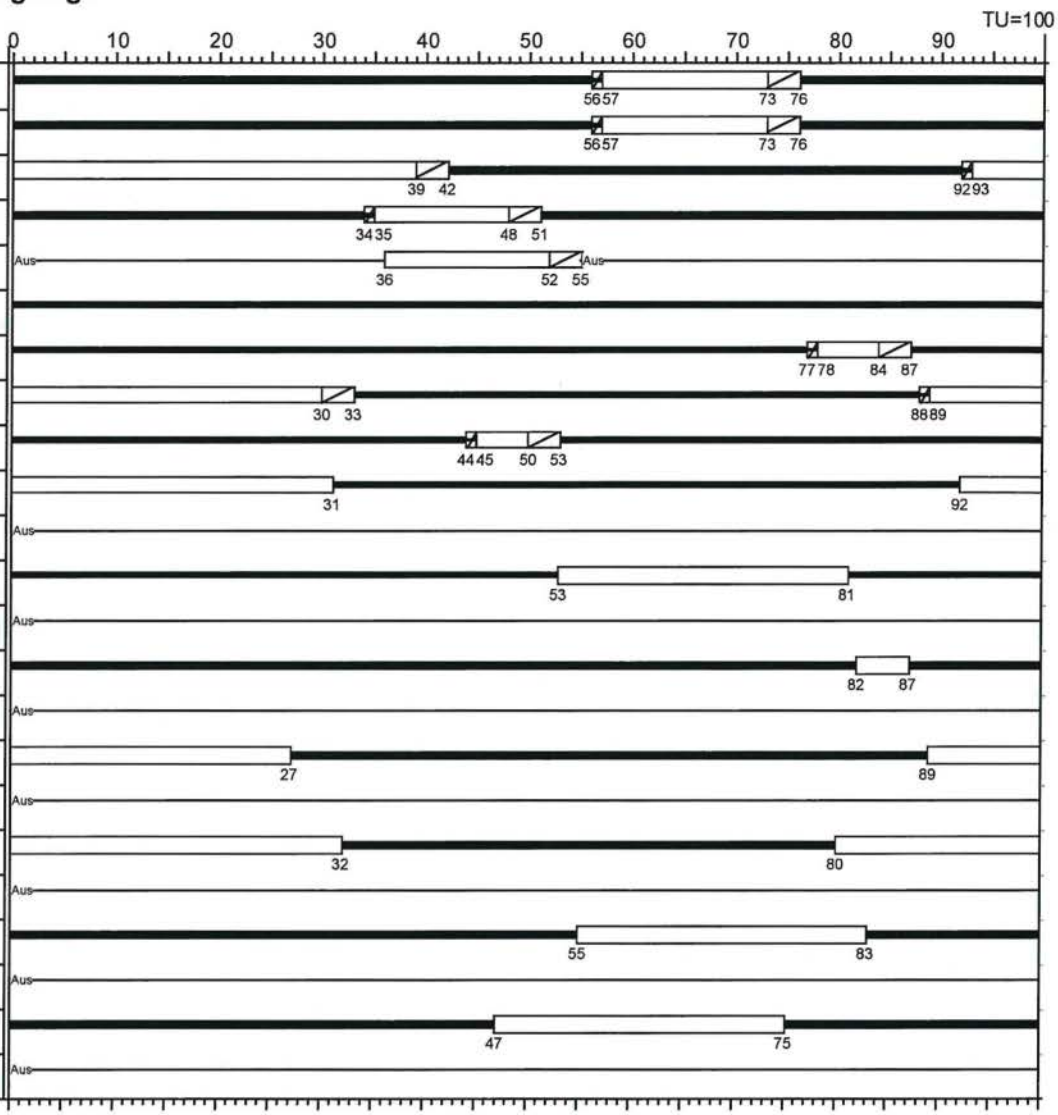
Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	16	210	1661	266	0,79
	2		K6	5	55	1922	96	0,57
4	1		K7	41	695	1867	765	0,91
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	16	260	1960	314	0,83
	3		K1	16	65	1886	302	0,22
2	4		K4	13	107	1663	216	0,50
	5		K4	13	108	1654	215	0,50
	6		K3	46	463	1659	763	0,61
	7		K3	46	442	1585	729	0,61
Knotenpunktssummen:					2415		3816	
Gewichtete Mittelwerte:								0,71
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

SZP 1d umgelegt

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1	56	73	16
K2	56	73	16
K3	92	39	46
K4	34	48	13
KRi5	36	52	16
K5			0
K6	77	84	6
K7	88	30	41
K8	44	50	5
F1	92	31	39
TS1			0
F3	53	81	28
TS3			0
F4	82	87	5
TS4			0
F5	89	27	38
TS5			0
F6	80	32	52
TS6			0
F7	55	83	28
TS7			0
F8	47	75	28
TS8			0



Aus — Aus
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_5	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7a.2.5.6a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1d umgelegt (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	16	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	6									1922	
4	1		K7	41									1867	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	16	4,23	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1960	
	3		K1	16									1886	
2	4		K4	13	4,67	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1663	
	5		K4	13	5,56	2000	0,97	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1654	
	6		K3	46	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	7		K3	46									1585	

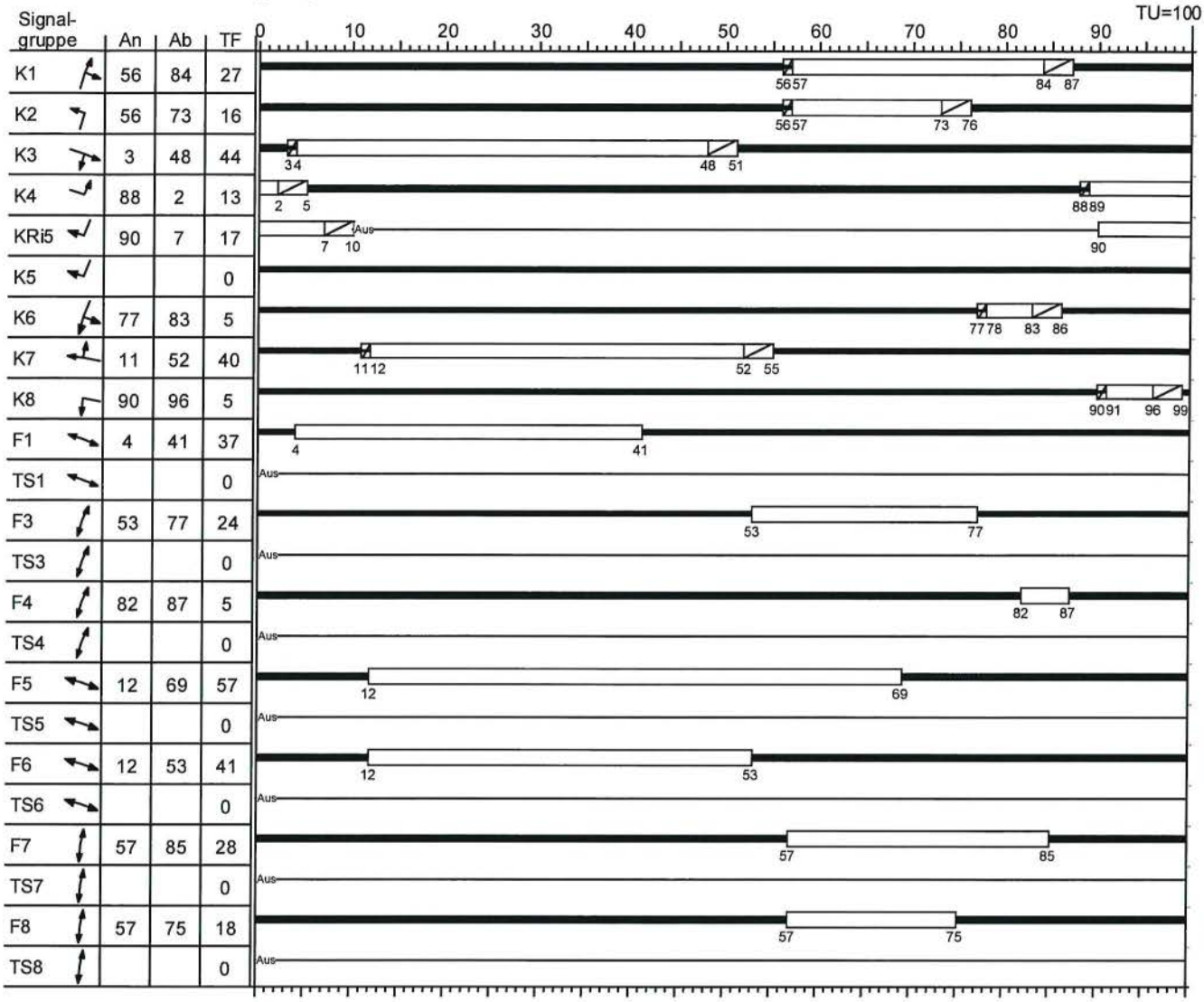
umgelegte Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1d umgelegt

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	16	210	1661	266	0,79
	2		K6	6	55	1922	115	0,48
4	1		K7	41	695	1867	765	0,91
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	16	260	1960	314	0,83
	3		K1	16	65	1886	302	0,22
2	4		K4	13	107	1663	216	0,50
	5		K4	13	108	1654	215	0,50
	6		K3	46	463	1659	763	0,61
	7		K3	46	442	1585	729	0,61
Knotenpunktssummen:					2415		3835	
Gewichtete Mittelwerte:								0,71
			TU = 100 s T = 3600 s					

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

SZP 1e umgelegt



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße					
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße					
Auftr.-Nr.	4437		Variante	Var_5u	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke		Signum		Blatt	Anlage 7a.2.5.7a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1e umgelegt (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	17	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1892	
4	1		K7	40									1867	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	16	4,23	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1960	
	3		K1	27									1886	
2	4		K4	13	4,67	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1663	
	5		K4	13	5,56	2000	0,97	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1654	
	6		K3	44	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	7		K3	44									1585	

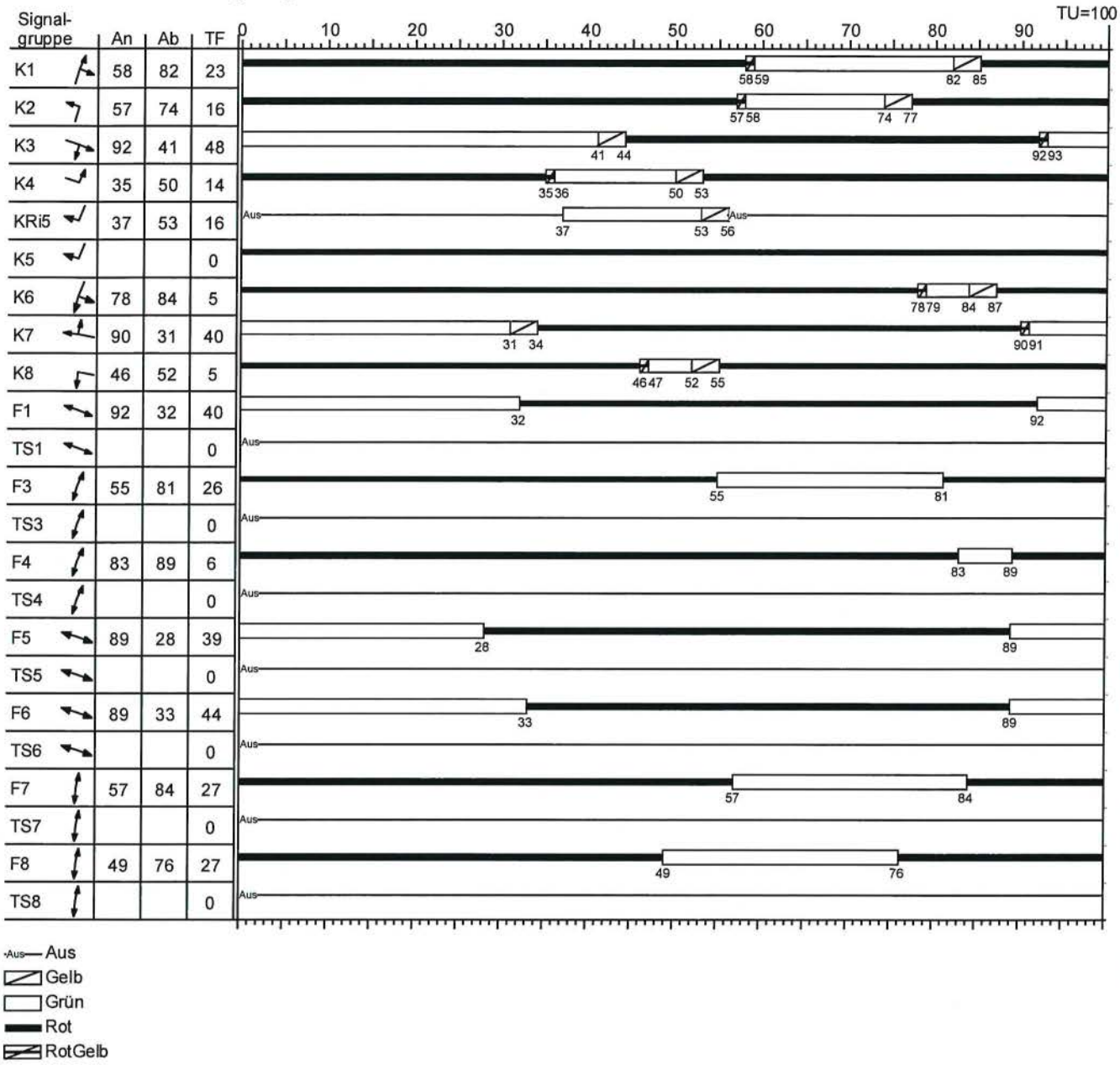
umgelegte Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1e umgelegt

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	17	210	1661	282	0,74
	2		K6	5	55	1892	95	0,58
4	1		K7	40	695	1867	747	0,93
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	16	260	1960	314	0,83
	3		K1	27	65	1886	509	0,13
2	4		K4	13	107	1663	216	0,50
	5		K4	13	108	1654	215	0,50
	6		K3	44	463	1659	730	0,63
	7		K3	44	442	1585	697	0,63
Knotenpunktssummen:					2415		3955	
Gewichtete Mittelwerte:								0,72
			TU = 100 s T = 3600 s					

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

SZP 1f umgelegt



Projekt	B 92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße				
Knoten	Trockentalstraße/ Straßberger Straße				
Auftr.-Nr.	4437	Variante	Var_5u	Datum	26.04.2016
Bearbeiter	Komischke	Signum		Blatt	Anlage 7a.2.5.8a

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1f umgelegt (TU=100)

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	SV [%]	$q_{s,st}$ [Fz/h]	f1		f2		f3		q_s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
3	1		KRi5, K5	16	4,76	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Abbiegeradius			1661	
	2		K6	5									1892	
4	1		K7	40									1867	
	2		K8	5	0,00	3000	1,00	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			3000	
1	1		K2	16	4,23	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	1,00	Abbiegeradius			1960	
	3		K1	23									1886	
2	4		K4	14	4,67	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1663	
	5		K4	14	5,56	2000	0,97	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1654	
	6		K3	48	4,97	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil	0,85	Längsneigung			1659	
	7		K3	48									1585	

umgelegte Bemessungsbelastung 2025 [Fz/h], SZP 1f umgelegt

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	q [Fz/h]	q_S [Fz/h]	C [Fz/h]	g
3	1		KRi5, K5	16	210	1661	266	0,79
	2		K6	5	55	1892	95	0,58
4	1		K7	40	695	1867	747	0,93
	2		K8	5	10	3000	150	0,07
1	1		K2	16	260	1960	314	0,83
	3		K1	23	65	1886	434	0,15
2	4		K4	14	107	1663	233	0,46
	5		K4	14	108	1654	232	0,47
	6		K3	48	463	1659	796	0,58
	7		K3	48	442	1585	761	0,58
Knotenpunktssummen:					2415		4028	
Gewichtete Mittelwerte:								0,70
				TU = 100 s T = 3600 s				

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
$q_{s,st}$	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q_s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Anlage 13



Prinzipieller Lage- und Ausrüstungsplan
der Vorzugsvariante Trockentalstraße
(M 1:1000, Nebenanlagen NICHT dargestellt)

LASuV NL Plauen
Verkehrstechnische Untersuchung
B92 - Ausbau in Plauen, Trockentalstraße

VSC HALLE

Anlage 13.Plan
26.04.2016