

Straßenbauverwaltung:	
Straße:	Station:
Verbindungsstraße L 191 – K 2196 – L 189	
PROJIS-Nr.:	

VORENTWURF

- Erläuterungsbericht -

aufgestellt:	
Lützen, den 06.05.2015	

Verbindungsstraße L 191 - K 2196 - L 189

INHALTSVERZEICHNIS

1. Darstellung des Vorhabens	3
1.1 Planerische Beschreibung.....	3
1.2 Straßenbauliche Beschreibung.....	3
1.3 Streckengestaltung.....	4
2. Begründung des Vorhabens.....	5
2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	5
2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	6
2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	6
2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	6
2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung	6
2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse.....	6
2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit	7
2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	8
2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.....	9
3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie	9
3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes	9
3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten.....	11
3.3 Beurteilung der Varianten.....	11
3.4 Gewählte Linie	11

Verbindungsstraße L 191 - K 2196 - L 189

1. Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Die Kreisstraße (K) 2196 beginnt östlich der Stadt Hohenmölsen an der Landesstraße (L) 191 und verläuft in nördlicher Richtung über Wuschlaub und Göthewitz zur L 189. Ab diesem Punkt verläuft sie in nordwestlicher Richtung und mündet östlich von Pörsten und westlich von Rippach in die L 188 ein.

Die K 2196 verläuft dabei durch den Burgenlandkreis des Bundeslandes Sachsen-Anhalt über die Hoheitsgebiete der Stadt Hohenmölsen und Lützen.

Die K 2196 stellt dabei eine Verbindungsachse zwischen der Bundesautobahn (BAB) 38 und der Bundesstraße (B) 91 und B 2 mit einer hohen Verkehrsbedeutung dar.

Vor dem Hintergrund der Tagebauerweiterung durch die Mitteldeutsche Braunkohlengesellschaft mbH (MIBRAG) wird die K 2196 südlich der Ortslage (OL) Wuschlaub in Anspruch genommen. Mit einem Anstieg der gegenwärtigen Verkehrsbelastung ist aufgrund der fortschreitenden wirtschaftlichen Entwicklung um die Stadt Hohenmölsen zu rechnen.

Angesichts dieser Situation ist der Bedarf einer Verbindungsstraße zwischen der L 191 und L 189 ersichtlich.

Die geplante Verbindungsstraße erfüllt nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) die Kriterien der **Verbindungsfunktionsstufe III** (regional) (RIN, Tabelle 4).

Die geplante Verbindungsstraße befindet sich außerhalb bebauter Gebiete und wird somit der **Kategoriengruppe LS** (Landstraßen) zugeordnet (RIN, Bild 6).

Es ergibt sich die **Straßenkategorie LS III** (RIN, Tabelle 5).

Die vorliegende Planungsmappe beinhaltet die Unterlagen des Vorentwurfs (Leistungsphase 3 Entwurfsplanung nach HOAI) für die Wiederherstellung der Verkehrsanbindung der Stadt Hohenmölsen an die BAB 38 über die Anschlussstelle (AS) 28 bei Lützen sowie die Verbesserung der wirtschaftsnahen Verkehrsinfrastruktur sowie der Verkehrsanbindung der Stadt Hohenmölsen und Lützen für zukünftige Nutzungen der Kultur-, Freizeit- und Bildungseinrichtungen. Hierfür wird eine Verbindungsstraße von der L 191 östlich Hohenmölsens bis zur L 189 südlich von Starsiedel geplant.

Das Baurecht soll über einen planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan erlangt werden.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die geplante **Gesamtbaulänge** beträgt zum derzeitigen Planungsstand **ca. 5,6 km**.

Es ist vorgesehen, die Gesamtbaustrecke in zwei Bauabschnitte (BA) zu unterteilen.

Der **erste BA** erstreckt sich von der L 191 bis zur K 2196 auf einer Länge von **ca. 3,0 km**.

Verwaltungspolitisch liegt dieser auf Flächen der Städte Hohenmölsen und Lützen.

Verbindungsstraße L 191 - K 2196 - L 189

Der **zweite BA** erstreckt sich von der K 2196 bis zum geplanten Bauende an der L 189 südlich der OL Starsiedel auf einer Länge von **ca. 2,6 km**. Verwaltungspolitisch liegt dieser Ausbaubereich auf Flächen ausschließlich der Stadt Lützen.

Für die Bemessung der Straßenverkehrsanlage sind die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL maßgebend).

Ausgehend von der Straßenkategorie ergibt sich für die geplante **Regionalstraße** die **Entwurfsklasse (EKL) 3** (RAL, Tabelle 7).

Gemäß RAL, Tabelle 9 sind folgende Gestaltungsmerkmale grundsätzlich maßgebend:

EKL 3	
Entwurfs- / Betriebsmerkmale	
Planungsgeschwindigkeit [km/h]:	90
Betriebsform:	allgemeiner Verkehr
Querschnitt:	RQ 11
gesicherte Überholabschnitte pro Richtung:	keine
Führung des Radverkehrs:	fahrbahnbegleitend oder auf der Fahrbahn
Führung auf der Strecke	
Linienführung:	angepasst
Empfohlener Radienbereich R [m]:	300-600
Höchstlängsneigung max s [%]:	6,5
empfohlener Kuppenhalbmesser H _K [m]:	≥ 5000
Führung im Knotenpunkt	
Regellösung auf der übergeordneten Straße:	Ein- / Abbiegen / Kreuzen mit / ohne Lichtsignalanlage

1.3 Streckengestaltung

Für die geplante Verbindungsstraße wird unter Berücksichtigung der Schwerverkehrsstärke der **RQ 11*** berücksichtigt. In Anlehnung an die Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte (RAS-Q) wird der RQ 9,5 gewählt.

Die Fahrstreifenbreite wird mit 3,00 m und der Randstreifen mit 0,50 m bemessen. Die Kronenbreite beträgt somit 10 m.

Der Regelquerschnitt **RQ 11B** wird gemäß RAL, Bild 10 für die beiden Brückenbauwerke festgelegt. Eine Querschnittsminderung ist in diesen Bereichen nicht vorgesehen.

Die notwendige Zweckmäßigkeit eines fahrbahnbegleitenden Geh- und Radweges kann nach den RAL, Tabelle 11 nicht nachgewiesen werden und wird im Rahmen dieser Planung nicht weiter verfolgt. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn mitgeführt.

Verbindungsstraße L 191 - K 2196 - L 189

Die zu betrachteten Knotenpunkte werden nicht als Kreisverkehrsplätze ausgebildet. Die Ausbildung erfolgt als Einmündung bzw. als Kreuzung ohne Lichtsignalanlage. Die geplante Verbindungsstraße gilt grundsätzlich als die übergeordnete Straße. Am geplanten Bauanfang ist diese jedoch der L 191 untergeordnet.

Die zulässige Geschwindigkeit im Knotenpunktsbereich wird auf $v_K = 70 \text{ km/h}$ festgesetzt. Ausgehend von der Entwurfsklasse der geplanten Regionalstraße und dem Verzicht einer lichtsignalisierten Führung im Knotenpunktsbereich ergibt sich der Linksabbiegetyp **LA2** (RAL, Tabelle 28).

Gemäß RAL, Tabelle 30 ergibt sich für der Rechtsabbiegetyp **RA4** und **RA5** und der dazugehörige Zufahrtstyp **KE4** und **KE5**.

2. Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

2013 wurde im Rahmen des Regionalen Entwicklungskonzeptes, welches für die Stadt Hohenmölsen erarbeitet wurde, eine Machbarkeitsstudie von den Ingenieurbüros Wenzel & Drehmann PEM GmbH und der Steinbacher-Consult GmbH erstellt. Diese Machbarkeitsstudie untersuchte die Verkehrsanbindung der Stadt Hohenmölsen an die BAB 38. Hierzu wurden 3 Varianten vergleichend herausgearbeitet und eine Vorzugsvariante empfohlen.

Steinbacher-Consult wurde im I. Quartal 2014 mit der Planung der Verbindungsstraße zwischen der L 191 und der L 189 für die Leistungsphasen 1 bis 3 HOAI beauftragt.

Im III. Quartal 2014 wurde durch die Steinbacher-Consult GmbH die unabgestimmte Voruntersuchung übergeben.

Der vorliegende Vorentwurf baut auf den Ergebnissen der Voruntersuchung auf.

Im Zuge der Daten- und Grundlagenbeschaffung wurden folgende Tätigkeiten durchgeführt:

- Vermessung
- Baugrunduntersuchung
- Untersuchungen hinsichtlich des Artenschutzes
- schallschutztechnische Berechnungen

Verbindungsstraße L 191 - K 2196 - L 189

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt im Rahmen des Umweltberichtes zum planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Dem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag wird sich ebenfalls im Umweltbericht zum planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan gewidmet.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung

Für die Schaffung möglichst ausgeglichener Lebens- und Arbeitsbedingungen als zentrales Ziel der Landesentwicklungspolitik (§ 2a Ziffer 1b LPIG) ist eine gute Verkehrsinfrastruktur in allen Landesteilen erforderlich. Es sollen leistungsfähige Verbindungen gewährleistet werden. Der Ausbau der Infrastruktur soll in allen Teilräumen des Landes die Leistungsfähigkeit der Wirtschaft stärken, um somit die bestehenden Beschäftigungsprobleme zu beseitigen (§ 2a Ziffer 5 LPIG).

Die Inanspruchnahme der K 2196 durch die Tagebauerweiterung hat den Wegfall einer Verbindung zentraler Orte untereinander und den Anschluss an das überregionale Verkehrswegenetz von besonderer Bedeutung zur Folge.

Mit der geplanten Verbindungsstraße wird die Verkehrserschließung der Stadt Hohenmölsen aus Richtung Lützen verbessert und eine leistungsfähige Verkehrsanbindung dieser an die BAB 38 wiederhergestellt. Die geplanten Nutzungen um Hohenmölsen und Lützen werden ebenfalls verkehrlich erschlossen.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Bestehende Verkehrsdaten stehen in Form der Verkehrsmengenkarte der Straßenverkehrszählung 2010 des Landes Sachsen-Anhalt zur Verfügung. Sie gibt den DTV für alle Tage der Woche wieder. Die Straßenverkehrszählung enthält keine Verkehrsmengen für Kreisstraßen und das kommunale Straßennetz.

Anhand der Verkehrsmengenkarte wird deutlich erkennbar, dass die B 91 mit ca. 11.000 Kfz / 24h deutlich höher belastet ist als die Landesstraßen im Untersuchungsgebiet. Die Verkehrsmengen der Landesstraßen liegen ca. zwischen 2.000 und 4.000 Kfz / 24h. Für die Kreisstraßen wird das Verkehrsaufkommen noch geringer als auf den Landesstraßen eingeschätzt, wobei konkrete Zahlen nur für die OL Göthewitz vorliegen.

Verbindungsstraße L 191 - K 2196 - L 189

Vom 18.11.2014 bis zum 25.11.2014 wurde durch den Burgenlandkreis eine Verkehrszählung innerhalb der Ortslage Göthewitz durchgeführt. Deren Ergebnis ergab einen **DTV** von **580 Kfz / 24 h** mit einem **Schwerverkehrsanteil** von **ca. 12,43 % (DTV_{SV} = 72 Fz / 24 h)**.

Im Rahmen der vorliegenden Ergebnisse aus der Machbarkeitsstudie wurde durch das Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -system (IVAS) eine verkehrsplanerische Untersuchung im Betrachtungsraum durchgeführt („K 2196 Netzkomensation östlich der Stadt Hohenmölsen“, 14.11.2013).

Bei dieser Netzberechnung sind alle Maßnahmen der Bundesverkehrswegeplanung, der Landesverkehrswegeplanung Sachsen und Sachsen-Anhalt 2025 enthalten und wurden zusätzlich mit der aus der Machbarkeitsstudie resultierenden Vorzugsvariante ergänzt.

Die Prognoseverkehrsmengen für diese Trasse betragen **ca. 3.100 Kfz / Werktag (DTV_w)**. Der **Schwerverkehrsanteil** beträgt **ca. 7 %** und somit **ca. 217 Fz / Werktag (DTV_{w, sv})**.

Unter Beachtung der Sonntagsfaktoren $b_{So, Pkw} = 0,90$ bzw. $b_{So, Lkw} = 0,74$ sowie der Umrechnungsfaktoren $k_{W, Pkw} = 1,022$ und $k_{W, Lkw} = 1,230$ ergeben sich folgende DTV-Werte für das Prognosejahr 2025:

- **DTV = 2997 Kfz / 24 h**
- **DTV_{SV} = 176 Fz / 24 h**

Laut Verkehrsmengenkarte stellen sich für die angrenzenden Landesstraßen folgende DTV-Werte ein:

L 191: - Zählstellennummer SVZ 2010: 3072

- DTV = 2704 Kfz / 24 h
- DTV_{SV} = 119 Fz / 24 h

L 189: - Zählstellennummer SVZ 2010: 3274

- DTV = 3581 Kfz / 24 h
- DTV_{SV} = 151 Fz / 24 h

Für den südlich von Starsiedel und östlich der OL Muschwitz einmündenden Betriebsweg wird ein DTV = 160 Kfz / 24 h (DTV_{SV} = 60 Fz / 24 h) abgeschätzt.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die bestehende zweistreifige K 2196 hat vom Knotenpunkt L 191 / K 2196 bis ehemals Großgrinna eine Fahrbahnbreite von ca. 6,50 m. Die Fahrbahnoberfläche befindet sich in einem guten Zustand.

Ab diesem Punkt bis Wuschlaub verringert sich die Fahrbahnbreite im Mittel auf ca. 5,50 m mit ständig wechselnden Fahrbahnbelägen und -breiten. Des Weiteren sind die Fahrbahnrandbereiche unbefestigt und die -oberfläche durch eine Vielzahl von Schlaglöchern ge-

Verbindungsstraße L 191 - K 2196 - L 189

kennzeichnet. Die Gefahr von Verkehrsunfällen und Achsbrüchen der Kraftfahrzeuge ist als hoch einzuschätzen.

Ab der OL Wuschlaub bis zur Kreuzung L 189 / K 2196 verbreitert sich die Fahrbahn außerorts erneut auf ca. 6,50 m. Die Fahrbahnoberfläche befindet sich in einem neuartigen Zustand.

Nach Aussagen Dritter wird die K 2197 und die K 2585 durch die OL Söhesten führend als Verbindung in Richtung BAB 38 bzw. Hohenmölsen genutzt. Diese Verbindung ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite von ca. 4,50 m bis 5,00 m durch vorwiegenden Einrichtungsverkehr gekennzeichnet. Das sichere Begegnen zweier Fahrzeuge wird lediglich durch das Vorhandensein von Ausweichstellen in der OL Söhesten und auf der K 2585 gewährleistet.

Die eng trassierten und schlecht einsehbaren Kurvenbereiche der Söhestener Straße sind nur mit geringen Geschwindigkeiten zu befahren. Ein entsprechendes Verbot für den Schwerverkehr ist beschildert.

Die L 189 ist zwischen der OL Starsiedel und dem Einmündungsbereich L 189 / K 2585 durch einen rechtwinkligen Trassenverlauf gekennzeichnet. Diese bestehende Straßenführung führt zu einer erschwerten Befahrung des Schwer- und landwirtschaftlichen Verkehrs. Eine erhöhte Unfall- und Abkommenswahrscheinlichkeit durch die enge Kurvenführung im Anschluss an die lange Gerade aus Richtung Starsiedel kommend ist anzunehmen.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist die Planung einer attraktiven Linienführung notwendig, die sowohl die Entlastung des kommunalen Straßennetzes als auch den konfliktfreien Zweirichtungsverkehr berücksichtigt.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Zurzeit führt die Verkehrsanbindung der Stadt Hohenmölsen an die BAB 38 von der L 191 über die K 2196 bzw. über die K 2197 und K 2585 auf die L 189 in Richtung Norden. Hierbei wird der Verkehr durch die OL Wuschlaub, Göthewitz, Muschwitz und Söhesten geführt. Mit dem Planungsziel sind u. a. Verbesserungen für den Menschen verbunden. Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und die Verbesserung der Funktionsfähigkeit der untersuchten Verbindungsstraße verringern die Umweltbelastung. Einerseits sollen Ausweichrouten über das kommunale Straßennetz unterbunden werden und andererseits wird durch eine angestrebte angemessene Streckenführung und Fahrtgeschwindigkeit die Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffimmissionen verringert.

Die Realisierung dieses geplanten Bauvorhabens führt jedoch aufgrund der durch den Bau der Straßenanlage und dessen Betrieb zu Eingriffen in die Landschaft im Umfeld der Verbindungsstraße.

Verbindungsstraße L 191 - K 2196 - L 189

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Nachdem die ehemalige B 176 1967 als Westverbindung in Richtung Pegau durch den Tagebau unterbrochen wurde, war keine direkte Verkehrsanbindung in den Leipziger Südraum vorhanden. Erst mit der Inbetriebnahme der BAB 38 über die K 2196 wurde wieder eine leistungsfähige Verbindung geschaffen.

Die Inanspruchnahme der K 2196 durch die Tagebauerweiterung hätte den Wegfall einer Verbindung zentraler Orte untereinander und den Anschluss an das überregionale Verkehrsnetz von besonderer Bedeutung zur Folge. Neben der Unterbrechung der West-Ost- wäre auch keine Nord-Süd-Verbindung in den Leipziger Südraum über die B 87 vorhanden.

Mit der geplanten Regionalstraße wird die Verkehrserschließung der Stadt Hohenmölsen aus Richtung Lützen verbessert und eine leistungsfähige Verkehrsanbindung dieser an die BAB 38 wiederhergestellt. Die geplanten Nutzungen um die Stadt Hohenmölsen werden ebenfalls verkehrlich erschlossen. Der Wiederanschluss an die AS 28 bei Lützen würde diese beiden wachsenden Industriestandorte stärken.

Infolge der zukünftigen Tagebauerweiterung, ist für dessen Bau und Betrieb mit einem erhöhten Kraftfahrzeug- und Schwerverkehr zu rechnen. Eine leistungsfähige Verbindung zum Gewerbegebiet Lützen und an die BAB 38 in Richtung Leipzig ist deshalb notwendig. Die zukünftige Trassenführung berücksichtigt durch ihre Ausbaubreite den sicheren Transport der auf dem AGCO-Betriebsgelände hergestellten Landmaschinen in Richtung Autobahn und Lützen.

Die verkehrliche Erschließung der Stadt Hohenmölsen an die BAB 38 über die AS 28 bei Lützen wird ebenfalls die Wirtschaftskraft des Mitteldeutschen Bitumenwerkes in Webau stärken.

Um weiterhin positiven Einfluss auf die fortschreitende wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Hohenmölsen auszuüben und die Attraktivität dieses Industriestandortes weiterhin zu garantieren, ist die Wiederanbindung an die BAB 38 notwendig.

3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Der Untersuchungsraum gehört verwaltungspolitisch zum Burgenlandkreis des Bundeslandes Sachsen-Anhalt und erstreckt sich über die Hoheitsgebiete der Stadt Hohenmölsen und

Verbindungsstraße L 191 - K 2196 - L 189

Lützen. Dabei befindet sich die Stadt Hohenmölsen im Zeitz-Weißenfelser Braunkohlerevier westlich des Erosionstals der Rippach.

Das Untersuchungsgebiet für den zukünftigen Trassenverlauf der Verbindungsstraße erstreckt sich von der Stadt Hohenmölsen aus in östlicher Richtung bis vor die ehemalige Gemeinde Großgrirma und in nördlicher Richtung bis südlich Starsiedel.

Das Vorranggebiet (VRG) für Rohstoffgewinnung erstreckt sich östlich der Stadt Hohenmölsen in nördlicher Richtung, südlich Wuschlaub bis südwestlich Söhesten. Nordöstlich der OL Söhesten bis zur L 189 erstreckt sich ein Korridor, der als Vorranggebiet ausgewiesen ist, jedoch als Raum für einen zukünftigen Trassenverlauf zur Verfügung steht. Ab diesem Punkt dehnt sich das Gebiet weiter in nördlicher Richtung, westlich Starsiedel über die BAB 38 bis nach Lützen aus.

Das Untersuchungsgebiet ist geprägt von ehemaligen Tage- und Tiefbaugebieten. Streckenabschnitte des zukünftigen Trassenverlaufs werden über diese Gebiete verlaufen. Sie befinden sich nordöstlich der Stadt Hohenmölsen und werden durch den Verlauf der K 2196 östlich sowie durch die L 189 südlich begrenzt.

Die gegenwärtige Landschaft nordwestlich des Tagebaus Profen ist als Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Saaletal“ ausgewiesen, welches durch verschiedene nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope und Naturdenkmale geprägt ist. Diese Gebiete bieten Lebensräume für eine artenreiche Vogelwelt. Auch für Fledermäuse bestehen hier geeignete Lebensräume.

Mit der Kleingartenanlage nördlich Hohenmölsens wird den Einwohnern der Stadt ein Ort des Rückzugs mit ländlichem Charakter geboten.

Neben der Rippach und des Floßgrabens, die sich außerhalb des Plangebietes befinden, sind für den Untersuchungsraum die Grunau und der Graben bei Wuschlaub zu nennen. Die vorhandenen stehenden Gewässer sind künstlich durch Abgrabung bzw. als Restseen der Braunkohletagebaue entstanden. Hierzu zählen u. a. der Mondsee und der Langer See.

Das Plangebiet ist ebenfalls durch die OL Wuschlaub, Göthewitz, Muschwitz und Söhesten gekennzeichnet, durch das kommunale Straßennetz miteinander verbunden sind. Die K 2196 und das Landesstraßennetz stellen dabei die Verknüpfungsstellen für das überregionale Straßennetz dar.

Im südlichen Teil des Plangebietes verläuft die Eisenbahntrasse der MIBRAG. Sie stellt den Kohletransport vom Tagebau zum Kraftwerk in Wähligt sicher.

Verbindungsstraße L 191 - K 2196 - L 189

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

Wie bereits unter Punkt 2.1 genannt, wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie 3 Varianten untersucht.

Die Trasse der Variante 1 beginnt an der L 191 östlich der Stadt Hohenmölsen und verläuft ab südöstlich der OL Göthewitz auf dem Straßenverlauf der K 2196 und L 189. Ihre untersuchte Länge beträgt ca. 3,5 km.

Die Trasse der Variante 2 beginnt ebenfalls an der L 191 östlich Hohenmölsens, verläuft in nördlicher Richtung und mündet in die L 189 westlich der OL Muschwitz ein. Ihre untersuchte Streckenlänge beträgt ca. 3,8 km

Die Trasse der Variante 3 verläuft ab dem gemeinsamen Baubeginn an der L 191 in nordöstlicher Richtung und bindet auf den Verlauf der L 189 südlich der OL Starsiedel auf. Ihre untersuchte Länge beträgt ca. 5,6 km.

Im Rahmen der Vorplanung wurden keine weiteren Varianten untersucht. Die Vorplanung berücksichtigt die Optimierung und Weiterbearbeitung der Vorzugsvariante der Machbarkeitsstudie. Im Rahmen der Entwurfsplanung wurde diese Trasse weiter ausgearbeitet.

3.3 Beurteilung der Varianten

Die unter Punkt 3.1 beschriebenen Varianten wurden im Rahmen der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie zum Regionalen Entwicklungskonzept anhand ausgewählter Kriterien nach ihrer

- raumstrukturellen Wirkung,
- verkehrliche Beurteilung,
- entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung,
- Umweltverträglichkeit und
- Wirtschaftlichkeit

bewertet.

Variante 3 hat sich nach Abwägung aller Kriterien als die Vorzugsvariante herausgestellt und wird für den weiteren Planungsprozess verfolgt.

3.4 Gewählte Linie

Die geplante Verbindungsstraße führt von der L 191 in nördlicher Richtung östlich der Gartenanlage Hohenmölsens entlang und kreuzt die Eisenbahntrasse der MIBRAG. Sie wird über ein neu zu errichtendes Brückenbauwerk (BW01) über die Kohlebahn geführt.

Die Trasse verläuft weiterhin in nordöstlicher Richtung und orientiert sich an der Grenze des VRGs. Ein direkter Anschluss des AGCO-Betriebsgeländes, wie es in der Machbarkeitsstudie untersucht wurde, erfolgt nicht.

Verbindungsstraße L 191 - K 2196 - L 189

Die geplante Trasse der Verbindungsstraße kreuzt die K 2196. Hier entsteht eine neue Kreuzung, wodurch die OL Wuschlaub verkehrlich erschlossen wird und eine Anbindung an die L 189 durch die OL Göthewitz gewährleistet ist. Bis zu diesem Punkt verläuft die Trasse auf einer Länge von ca. 2,8 km über ehemaliges Tagebaugelände.

Die Verbindungsstraße führt weiter in nordöstlicher Richtung. Für die Querung der Grunau wird ein Brückenbauwerk (BW02) berücksichtigt. Anbindung finden die OL Muschwitz und Söhesten über die Kreuzung mit der Muschwitzer Straße. Die Trasse verläuft bis zu diesem Punkt auf einer Länge von ca. 3,8 km durch das LSG „Saaletal“.

Ab diesem Streckenabschnitt verläuft die Trasse in nordöstlicher Richtung. Eine Anbindung der K 2585 an die Verbindungsstraße ist nicht vorgesehen. Der Quell- und Zielverkehr wird über die Muschwitzer Straße geführt.

Weiterführend in Richtung Norden erfolgt der Anschluss der L 189 an die Verbindungsstraße. Die Verbindungsstraße wird in Richtung Norden auf den Bestand der L 189 verzogen.

Die BAB 38 wird dann über diese Landesstraße durch die OL Starsiedel erreicht.

Änderungen am vorhandenen Straßen- und Wegenetz sind nicht vorgesehen. Lediglich die Anbindungen kreuzender Feldwege sind im Rahmen der weiteren Planungsschritte detailliert zu betrachten. Mit Realisierung der Verbindungsstraße ist davon auszugehen, dass das angrenzende kommunale und Kreisstraßennetz verkehrlich entlastet wird. Das an die Verbindungsstraße anzubindende Straßennetz wird nach den Vorgaben der RAL ausgebaut. Die Verbindungsstraße stellt dabei mit Ausnahme des Bauanfangs an der L 191 die übergeordnete Straßenführung dar. Die Ausbildung der Knotenpunkte erfolgt nach den Vorgaben der RAL und der unter Punkt 1.3 genannten Parameter. Die Knotenpunktausbildungen werden mit entsprechenden Schleppkurvennachweisen überprüft und ggf. angepasst. Das Bemessungsfahrzeug ist der Lastzug.

Über- oder Unterschreitungen der Trassierungsparameter im Lage- und Höhenplan sind nicht abzusehen. Es wird von einer gestreckten und angepassten Trassierung ausgegangen, die sowohl ihre Lage- und Höhenzwangspunkte berücksichtigt als auch eine geländenahe Trassierung mit geringen Erdmassenbewegungen verfolgt.

Im Rahmen der Vorplanung wurde die räumliche Linienführung voruntersucht. Es ist davon auszugehen, dass stellenweise kritische Sichtschattenbereiche vorhanden sind. Im Rahmen der Entwurfsplanung ist die räumliche Linienführung im Detail zu betrachten. Ausreichende Haltesichtweiten werden auf der gesamten Baulänge eingehalten.

Als Regelquerschnitt wird von dem der EKL zugeordneten RQ 11 abgewichen. Nach den RAL, Kapitel 4.3 kann unter Berücksichtigung einer geringen Schwerverkehrsstärke (bis zu 300 Fz / 24h) eine Reduzierung der Fahrstreifenbreite angestrebt werden. Die Randstreifenbreite bleibt hierbei unberücksichtigt. Unter Berücksichtigung der errechneten Schwerverkehrsstärke wird in Anlehnung an die RAS-Q eine Fahrbahnbreite von 7,00 m mit einem beidseitigen Randstreifen von 0,50 m geplant. Im Bereich der Brückenbauwerke wird der

Verbindungsstraße L 191 - K 2196 - L 189

RQ 11B Anwendung finden. Die Gesamtfahrbahnbreite incl. Randstreifen beträgt hierbei 8,00 m. Die Verziehung der Fahrbahnbreiten erfolgt jeweils vor und hinter den Ingenieurbauwerken.

An die Fahrbahnränder grenzen beidseitig 1,50 m breite Bankette an. Die Oberflächenentwässerung erfolgt über die Schrägneigung der Fahrbahnoberfläche über den Böschungsbeereich in straßenbegleitende Gräben. Die Böschung wird regelkonform und in Abstimmung mit dem Baugrundgutachten mit einer Neigung von 1:1,5 bzw. 1:2 ausgebildet.

Die Fahrbahn wird in bituminöser Bauweise hergestellt.

Das Abführen des anfallenden Oberflächenwassers ist in den straßenbegleitenden Gräben geplant. Das gesammelte Wasser soll zum einem dem bestehenden Graben entlang der L 191 zugeführt und zum anderen in die Grunau eingeleitet werden. Es wird angestrebt ein Teil des anfallenden Oberflächenwassers über den Graben bei Wuschlaub der Grunau zu zuführen. Gedrosselte Wasserabführungen werden über Regenrückhaltebecken geregelt.

Lützen, 06.05.2015
Projekt-Nr. 414058
SSTE/SARN/sarn

aufgestellt:
Steinbacher-Consult GmbH
Gustav-Adolf-Straße 1 a
06686 Lützen

