

Straßenbauverwaltung des Landes Sachsen-Anhalt Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd
Straße / Abschn.-Nr. / Station:
B 2 / 044 bis 077 / NK 5038 044 bis NK 4938 003

B 2 – Giebelroth bis OU Zeitz

PROJIS-Nr.: 21070

Fragenkatalog zum Vorhaben Ausbau B2 – Giebelroth bis OU Zeitz

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	2
1 Darstellung des Vorhabens	3
2 Fragenkatalog	5
2.1 Streckengestaltung	5
2.1.1 Weshalb wird nicht ein Ausbau der vorhandenen Trassenführung betrachtet?	5
2.1.2 Inwiefern ist im 1. BA eine Rückverschwenkung auf die vorhandene Fahrbahn der B 2 möglich?	5
2.1.3 Warum wird im 2. Bauabschnitt die alte Trasse der B 2 verwendet, aber nicht im 1.?	5
2.1.4 Kann eine Krümmenverbesserung in westlicher Richtung erfolgen?	6
2.1.5 Wie groß sind die neu versiegelten Flächen der Varianten?	6
2.1.6 Ist ein geringerer Flächenverbrauch mit einer Bündelung der Trassen (B 2 und Nebenanlagen) möglich?	6
2.1.7 Welche Bodenarten und welche Bodenrichtwerte ergeben sich für diese Flächen?	7
2.1.8 Ist ein Ausbau inklusive der Ortsumgehung Droßdorf möglich?	8
2.1.9 Welchen Sinn macht der geplante Ausbau der B 2, wenn die OU Droßdorf ignoriert wird?	8
2.1.10 Warum werden die Ortsdurchfahrten Giebelroth und Droßdorf nicht betrachtet?	8
2.1.11 Wie sollen die Ortseinfahrten Giebelroth und Droßdorf gestaltet werden?	9
2.1.12 Wie sollen die Anbindungen an die anliegenden Ortslagen aussehen? (Loitzschütz, Nedissen, Zetzsdorf, Frauenhain, Golben)	9
2.1.13 Inwiefern sind Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen? Insbesondere bei Frauenhain.	9
2.1.14 Es wird erheblich in die Natur und das Landschaftsbild eingegriffen.	10
2.2 Radverkehrsanlagen	10
2.2.1 Wie soll die Radverkehrsanbindung in Giebelroth gestaltet werden und wie wird der Radverkehr innerhalb Giebelroths weitergeleitet?	10
2.2.2 Radverkehrsanlagen sind nicht erforderlich.	10
2.2.3 Der landwirtschaftliche Verkehr kann nicht zusammen mit dem Radverkehr geführt werden.	11
2.2.4 Wer übernimmt die Baulast für die Straßen und (Rad-) Wege?	11
2.3 Verkehrsverhältnisse	11
2.3.1 Wie soll mit dem Schwerverkehr (Lkw-Verkehr) in Richtung Altenburg/B 180 verfahren werden?	11
2.3.2 Wie soll künftig mit dem querenden Wild verfahren werden, wenn auf der ausgebauten Trasse wieder 100 km/h gefahren werden kann?	12
2.4 Allgemeine Fragen	12
2.4.1 Quelle der zugrunde gelegten Verkehrszahlen	12
2.4.2 Warum wird nicht die kostengünstigste Variante gewählt?	12
2.4.3 Wie wird die Meinung der Bevölkerung berücksichtigt/gewürdigt?	13
2.4.4 Welche Vorteile hat der Ausbau für die Gemeinde?	13
Abkürzungsverzeichnis	15

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ausschnitt Karte Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1 im Zielnetz der Bundesfernstraßen (Quelle: Internetauftritt des BMDV, 2022)	3
Abbildung 2: Darstellung Restflächenbreite Variante 1	7
Abbildung 3: Darstellung Restflächenbreite Variante 2	7

Diese zeigen sich durch erhebliche Straßenschäden und stark deformierte Bankette.

Darüber hinaus soll im Rahmen des Ausbaus ein Netz für den Radverkehr geschaffen werden.

Dies führt zu einer Entflechtung der Verkehrsteilnehmer, einer Steigerung der Verkehrssicherheit und bietet weitere Möglichkeiten zur individuellen Fortbewegung.

Die vorliegende Voruntersuchung begann 2021.

2 Fragenkatalog

2.1 Streckengestaltung

2.1.1 Weshalb wird nicht ein Ausbau der vorhandenen Trassenführung betrachtet?

In der vorliegenden Variantenuntersuchung wurden durch die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt unter Beachtung der Vorgaben des maßgebenden Regelwerkes alle möglichen Varianten ermittelt und untersucht.

Auch die Nutzung der vorhandenen Trasse wurde als mögliche Variante mit in die Untersuchung aufgenommen. Diese Variante kann jedoch im Abschnitt zwischen Giebelroth (Bauanfang) und Gewerbegebiet/ Frauenhain nicht weiterverfolgt werden. Grund hierfür ist, dass trotz Reduzierung der Anforderungen an die Straße die vorgegebenen Trassierungsparameter, insbesondere der Kurvenradius und Knotenpunkte, sowie naturschutzfachliche Zwangspunkte (u. a. gesetzlich geschützte Baumreihen-/ Alleebestand; ein direkt angrenzendes Landschaftsschutzgebiet) einen Ausbau der B 2 in der vorhandenen Trasse nicht ermöglichen.

Ferner soll die verbleibende Bestandstrasse für den langsam fahrenden Verkehr, so auch den Radverkehr, umgestaltet werden und eine weitere Nutzung erhalten.

2.1.2 Inwiefern ist im 1. BA eine Rückverschwenkung auf die vorhandene Fahrbahn der B 2 möglich?

Da nach dem regelkonformen Um- und Ausbau nicht alle heute an die B 2 anschließenden Straßen und Wege wieder an diese angeschlossen werden können und eine separate Führung des Radverkehrs angestrebt wird, muss für diese Verkehre eine Fahrmöglichkeit geschaffen werden. Hierfür soll die jetzige Fahrbahn der B 2, in der Breite reduziert, weiter genutzt werden.

2.1.3 Warum wird im 2. Bauabschnitt die alte Trasse der B 2 verwendet, aber nicht im 1.?

Durch die vorwiegend gestreckte Linienführung der bestehenden B 2 zwischen Droßdorf und dem Anschluss an die Ortsumgehung Zeitz sowie weniger Zwangspunkten entlang der bestehenden Trassen der B 2 ist in diesem Bereich eine Einhaltung der vorgegebenen Trassierungsparameter durch Ausbau der vorhandenen Trasse möglich und auch vorgesehen.

2.1.4 Kann eine Krümmenverbesserung in westlicher Richtung erfolgen?

Auf Grund der Lage der bestehenden B 2 direkt am westlich angrenzenden Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Aga-Elster und Zeitzer Forst“, welches einem besonderen Schutz von Natur und Landschaft dient, ist ein Ausbau der B 2 in westlicher Richtung nicht möglich.

Darüber hinaus befinden sich innerhalb des LSG weitere wertvolle Biotope und Arten, die einen besonderen Schutz nach dem Gesetz genießen. Diese Biotope sind Teil des Lebensraums besonders und streng geschützter Arten nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG).

Eine Verschiebung der Trasse nach Westen hätte einen Eingriff in zum Teil besonders geschützten und streng geschützten Artenbestand zur Folge. Dies ist nicht genehmigungsfähig.

2.1.5 Wie groß sind die neu versiegelten Flächen der Varianten?

Entsprechend des aktuellen Planungsstandes (Vorplanung) Die neu versiegelte Fläche für das Gesamtvorhaben, von Ortsausgang Giebelroth bis OU Zeitz, weist für die Variante 1 eine Mehrversiegelung von ca. 40.460 m² (14.400 m² Hauptfahrbahn B 2, 26.020 m² Nebennetz) gegenüber der Bestandssituation auf. Für die Variante 2 werden etwa 43.065 m² (15.860 m² Hauptfahrbahn B 2, 27.205 m² Nebennetz) gegenüber der Bestandssituation neuversiegelt.

Die hier dargestellten Angaben stellen nur eine zu erwartende Schätzung der Flächen dar. Aufgrund der frühen Planungsphase (Vorplanung) können keine exakten Aussagen zu den Flächen getroffen werden. Durch etwaige Anpassungen im Verlauf der Planung können sich Änderungen ergeben.

2.1.6 Ist ein geringerer Flächenverbrauch mit einer Bündelung der Trassen (B 2 und Nebenanlagen) möglich?

Unter „Flächenverbrauch“ versteht der Vorhabenträger die Flächenbeanspruchung, welche mit Umsetzung der Baumaßnahme keiner anderen Nutzung mehr zur Verfügung steht. Dieser setzt sich aus den eigentlichen Fahrbahnen, demnach den versiegelten Flächen, und den Flächen für Nebenanlagen, Böschungen sowie der Flächen für erforderliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zusammen. Letzteres ist abhängig vom Umfang des Eingriffs in Flora und Fauna und wird entsprechend rechnerisch bilanziert.

Für die Wahl der Vorzugsvariante ist unter anderem die verbleibenden Restflächen zwischen den Trassen der B 2 (alt) und B 2 (neu), zwischen den KP 2 (Nedissen) und KP 3 (Gewerbegebiet/Frauenhain) entscheidungsrelevant. Die beiden im Bereich zwischen Gutenborn und dem Abzweig nach Nedissen (K 2611) untersuchten Trassenvarianten verlaufen einmal bei Variante 1 ca. 25 m (s. Abbildung 2) und einmal ca. 220 m bei Variante 2 (s. Abbildung 3) neben der vorhandenen B 2. Die benannten Abstände beziehen sich dabei auf die verbleibenden Ackerflächen zwischen der Feldgrenze an der bestehenden B2 und der Feldgrenze zu der neuen

Trassenlage. Dabei ist davon auszugehen, dass bei der Variante 1 die Flächen zwischen geplanter B 2 und vorhandener B 2 von der Landwirtschaft nicht mehr sinnvoll genutzt werden können und damit als Flächenverlust zu berücksichtigen sind. Bei der Variante 2, mit den 220 m zwischen geplanter B 2 und vorhandener B 2, wird eine weitere Nutzung der zwischenliegenden Fläche durch die Landwirtschaft gesehen. Bei dieser Variante ist der Verlust landwirtschaftlicher Flächen daher geringer.

Es wird davon ausgegangen, dass je kleiner die verbleibenden Restflächen werden, desto unwirtschaftlicher die landwirtschaftliche Nutzung dieser Flächen wird.

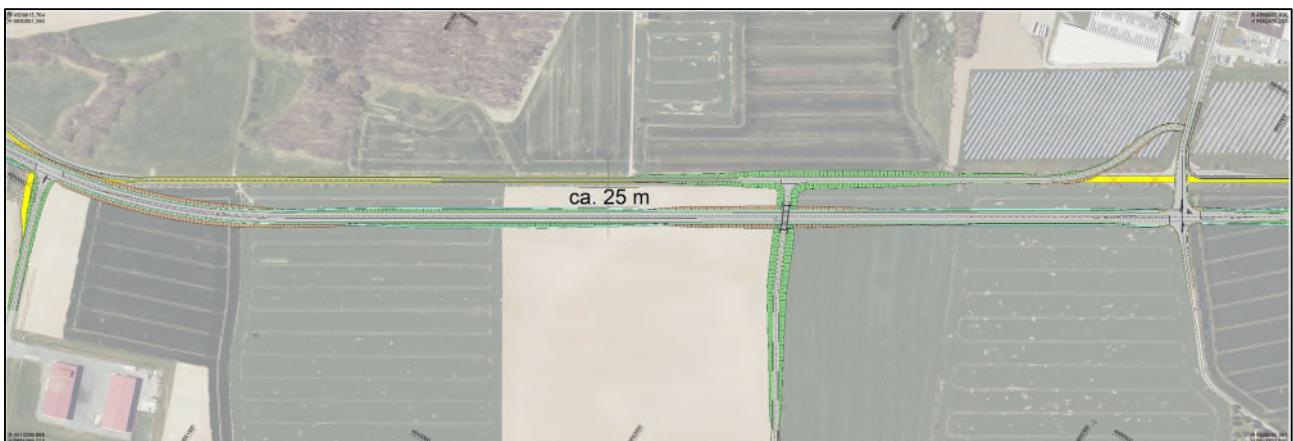


Abbildung 2: Darstellung Restflächenbreite Variante 1



Abbildung 3: Darstellung Restflächenbreite Variante 2

2.1.7 Welche Bodenarten und welche Bodenrichtwerte ergeben sich für diese Flächen?

Entsprechend den vorliegenden Unterlagen handelt es sich um Lehm Böden. Der Bodenrichtwert (BRW) ist der durchschnittliche Lagewert des Bodens (Bodenrichtwertzone).

Entsprechend der Bodenrichtwertkarte (Stichtag 01.01.2024) für land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen des Gutachterausschusses für Grundstückswerte in Sachsen-Anhalt (Geschäftsstelle: Landesamt für

Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt (LVerm-Geo)) liegt die Baumaßnahme in der Bodenrichtwertzone mit einem BRW von 2,25 EUR/m² für Ackerland sowie von 1,05 EUR/m² für Grünland.

2.1.8 Ist ein Ausbau inklusive der Ortsumgebung Droßdorf möglich?

Das Land Sachsen-Anhalt sieht die Notwendigkeit der Ortsumgehungen (OU) Giebelroth und Droßdorf. Entsprechend meldete das Land die beiden OU in der Phase der Fortschreibung des Bundesverkehrsweges (BVWP) zur Aufnahme an. Der in 2016 vom Bundestag beschlossene BVWP 2030 enthält die beiden OU, sie stehen im Weiteren Bedarf.

Auf den Stand der im BVWP 2030 im weiteren Bedarf befindlichen OU Giebelroth und Droßdorf hat die derzeitige Planung keinen Einfluss.

Für die beiden OU besteht kein Planungsmandat für die Straßenbauverwaltung Sachsen-Anhalt. Dem entsprechend sind diese kein Bestandteil der aktuellen Planungen.

2.1.9 Welchen Sinn macht der geplante Ausbau der B 2, wenn die OU Droßdorf ignoriert wird?

Der untersuchte Streckenabschnitt stellt zwischen der Landesgrenze zu Thüringen bis zur fertiggestellten Ortsumgebung (OU) Zeitz einen noch nicht ausgebauten Abschnitt der B 2 und damit den Auslöser der Planung dar. Ziel der Planung ist es, die B 2 unter Beachtung der festgelegten Verbindungsfunktionsstufe für die B 2 entsprechend den Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums und der technischen Regelwerke richtliniengerecht und verkehrssicher auszubauen. Dies sieht unter anderen die abschnittsweise Anordnung von Überholfahrstreifen als sichere Überholmöglichkeiten vor.

2.1.10 Warum werden die Ortsdurchfahrten Giebelroth und Droßdorf nicht betrachtet?

Das wesentliche Ziel der Baumaßnahme ist die Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesstraße 2 durch eine regelkonforme Ausbildung des Streckenabschnittes und Entflechtung der Verkehrsteilnehmer. Dies ist mit Blick auf das Unfallgeschehen (126 Unfälle in den Jahren 2017 bis 2021) zwingend erforderlich.

Um dies zu erreichen werden sogenannte verkehrswirksame Abschnitte gebildet, welche in ihrer Eigenschaft (zum Beispiel Abschnitte der anbaufreien Strecke) gleichartig sind. Die Bereiche zwischen Giebelroth und Droßdorf sowie Droßdorf bis zum Anschluss an die Ortsumgebung Zeitz bilden solche Abschnitte.

Eine Anpassung der innerörtlichen Fahrbahnen erfolgt nur in Teilbereichen.

2.1.11 Wie sollen die Ortseinfahrten Giebelroth und Droßdorf gestaltet werden?

An der Ortseingangsgestaltung Giebelroths ergeben sich durch den Um- und Ausbau der B 2 derzeit keine Änderungen. Mögliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung wurden im Rahmen der Vorplanung untersucht. Die Errichtung eines Fahrbahnteilers zeigte sich als ungeeignet, da der Verlauf der Fahrbahn im Bereich des nördlichen OE einen außerörtlichen Charakter aufweist. Weder westlich noch östlich ab der einmündenden L 195 in Fahrtrichtung Zeitz bestehen Bebauung oder Zufahrten. Die Ortstafel, zur Geschwindigkeitsreduzierung, befindet sich ca. 150 m vor der ersten straßenseitigen Bebauung. Zusätzlich wirkt der Kreuzungsbereich der B 2 mit der L 195 geschwindigkeitsreduzierend. In der nächsten Planungsstufe wird diese Fragestellung erneut thematisiert.

Die südliche sowie nördliche Ortseinfahrt von Droßdorf erhält als verkehrsberuhigende bzw. geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme einen Fahrbahnteiler mit Mittelinseln. Der nördliche Fahrbahnteiler dient ebenfalls zur sicheren Querung der Fahrbahn durch Radfahrer und fußläufige Verkehrsteilnehmer.

2.1.12 Wie sollen die Anbindungen an die anliegenden Ortslagen aussehen? (Loitzschütz, Nedissen, Zetzsdorf, Frauenhain, Golben)

Nach den Überlegungen aus der Vorplanung werden Loitzschütz sowie Nedissen an die ausgebaute B 2 über einen jeweils ausgebauten Knotenpunkt angebunden werden. Die Verkehrsführung wird lediglich geringfügig verändert.

Weiterhin ist geplant, die Anbindung von Zetzsdorf wie bisher über die K 2653 zu realisieren. Die K 2653 würde die ausgebaute B 2 mittels Bauwerk ohne Anbindung queren und an die vorhandene B 2 anschließen, die wiederum über einen Gewerbegebietsknoten südlich von Droßdorf mit der ausgebauten B 2 verknüpft werden soll.

Die Anbindung von Frauenhain erfolgt über einen neuen Knotenpunkt an die ausgebaute B 2 sowie bislang über die K 2610 an die vorhandene B 2.

Die Anbindung der ausgebauten B 2 nach Golben erfolgt zukünftig über den nördlich gelegenen Knotenpunkt B 2 / Bergisdorfer Weg / Zeitzer Straße.

2.1.13 Inwiefern sind Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen? Insbesondere bei Frauenhain.

Im weiteren Planungsfortschritt werden für den Trassenverlauf der B 2 entsprechend den gesetzlichen Regelungen (z. B. BImSchG i. V. mit der 16. BImSchV) rechnerische Untersuchungen und Nachweisführungen zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte des Lärmschutzes durchgeführt. Sollte sich hieraus ein Handlungsbedarf ergeben, werden notwendige Lärmvorsorgemaßnahmen in die Planungen aufgenommen. Dies kann in Form von aktiven Maßnahmen (z. B. lärmgeminderte Straßenoberflächen, Lärmschutzwälle oder -wände) oder

passiven Maßnahmen (z. B. Schallschutzfenster) erfolgen.

2.1.14 Es wird erheblich in die Natur und das Landschaftsbild eingegriffen.

Sowohl die Variante 1 (trassennah) sowie die Variante 2 (trassenfern) erhalten auf Grund der Entfernung zu der Bestandstrasse in weiten Teilen den gesetzlich geschützten Baumreihen-/ Alleebestand entlang der bestehenden B 2 mit seiner Leitlinien- und Biotopfunktion.

Auf Grund der Lage der bestehenden B 2 direkt am westlich angrenzenden Landschaftsschutzgebiet „Aga-Elster und Zeitzer Forst“, welches einem besonderen Schutz von Natur und Landschaft dient, wird durch einen Ausbau in östlicher Richtung der Variante 1 sowie der Variante 2 ein Eingriff in Natur und Landschaft minimiert.

Ferner sind die Baumreihen/ Alleen entlang der bestehenden Trassenführung, welche weiterhin für den langsam fahrenden Verkehr genutzt werden soll, prägend für das Landschaftsbild.

Darüber hinaus greift die trassenferne Variante auf Grund der ausschließlich intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie wenigen Gehölzstrukturen minimal in die Naturfunktion und das Landschaftsbild ein.

2.2 Radverkehrsanlagen

2.2.1 Wie soll die Radverkehrsanbindung in Giebelroth gestaltet werden und wie wird der Radverkehr innerhalb Giebelroths weitergeleitet?

Die Anbindung des langsamen fahrenden Verkehrs, so auch der Radverkehr, erfolgt über das nachgeordnete Straßennetz der L 195 nach Giebelroth.

Eine Anpassung der innerörtlichen Fahrbahnen ist nicht Bestandteil dieser Planung.

2.2.2 Radverkehrsanlagen sind nicht erforderlich.

Das Land Sachsen-Anhalt verfügt über einen Radverkehrswegeplan 2030. Dieser wurde am 09.02.2021 vom Kabinett beschlossen. Er löst den Landesradverkehrsplan aus dem Jahre 2010 ab und bildet die strategische Planungs- und Handlungsgrundlage für die Radverkehrsförderung bis zum Jahr 2030. Als Teil dessen wurde am 1. Juni 2021 das Landesradverkehrsnetz für Sachsen-Anhalt, kurz LRVN 2020, ebenfalls vom Kabinett beschlossen. Im Ergebnis der baulastträgerübergreifenden Netzkonzeption liegt nun erstmals eine übergeordnete Planungsgrundlage für die Umsetzung eines landesweiten alltagstauglichen Radverkehrsnetzes vor. (zu finden auf den Internetseiten des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt (MID))

Mit Erlass vom 14.06.2022 (Az:3-32-37/31710) zur Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes

2020 Sachsen-Anhalt in Verbindung mit Erlass des BMVI vom 18.09.2019 (Grundsätze für Bau- und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes) ist die Landesstraßenbaubehörde bei Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen verpflichtet den Bestand an straßenbegleitenden Radwegen an den gebotenen Zielstandard anzupassen. Das Erfordernis einer Anpassung liegt in der vorliegenden Planung vor.

2.2.3 Der landwirtschaftliche Verkehr kann nicht zusammen mit dem Radverkehr geführt werden.

Der geplante Querschnitt für das Wegenetz des langsam fahrenden Verkehrs ist so bemessen, dass Begegnungsverkehre möglich sind. Die befahrbare Kronenbreite von 5,50 m (3,50 m Fahrbahn zzgl. 1,00 m beidseitiger befahrbarer Seitenstreifen) bietet genügend Möglichkeiten zum ggf. Ausweichen.

Seitenstreifen links	1,00 m	<p>Einstreifiger Verbindungsweg (B2 alt) Schnitt D - D</p> <p>1,00 m 3,50 m 1,00 m</p> <p>5,50 m</p>
Fahrstreifen	3,50 m	
Seitenstreifen rechts	1,00 m	
Kronenbreite	5,50 m	

2.2.4 Wer übernimmt die Baulast für die Straßen und (Rad-) Wege?

Die Baulast der ausgebauten B 2 verbleibt bei der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung). Für das nachgeordnete Straßennetz obliegt die Baulast, entsprechend der Straßenkategorie, dem Land Sachsen-Anhalt oder den zuständigen Kreisen und Gemeinden.

2.3 Verkehrsverhältnisse

2.3.1 Wie soll mit dem Schwerverkehr (Lkw-Verkehr) in Richtung Altenburg/B 180 verfahren werden?

Ziel der Baumaßnahme ist die Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesstraße 2 im Streckenabschnitt zwischen Giebelroth und der Ortsumgehung (OU) Zeitz. Der Ziel- und Quellverkehr, so auch des Schwerverkehrs, wird hierdurch nicht beeinflusst.

2.3.2 Wie soll künftig mit dem querenden Wild verfahren werden, wenn auf der ausgebauten Trasse wieder 100 km/h gefahren werden kann?

Derzeit sind nur in Teilbereichen von Knotenpunkten Geschwindigkeitsbeschränkungen vorhanden. Diese Knotenpunkte werden voraussichtlich künftig nach Ihrer Änderung bzw. Beseitigung kein Grund mehr für derartige Beschränkungen darstellen.

Gleichwohl ist anzumerken, dass Verkehrszeichen, insbesondere Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs, gemäß §§ 39 Abs. 1 i. V. m. § 45 Abs. 1 Satz 1 und § 45 Abs. 9 StVO nur in den Fällen angeordnet werden dürfen, wo dies zwingend geboten ist. Grundlage einer Geschwindigkeitsbeschränkung sind dabei insbesondere bauliche Belange (Ausbauparameter, Straßengradienten, Sichtbeziehungen etc.) unter Würdigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten.

Sollte sich aus den weiteren Planungen sowie den begleitenden Untersuchungen die Notwendigkeit gesonderter Maßnahmen zur Verhütung einer erhöhten Gefährdung durch wechselndes Wild ergeben, werden diese in die Planungen entsprechend aufgenommen. Welcher Art diese Maßnahmen sein können, ergibt sich aus den weiteren Planungsstufen.

2.4 Allgemeine Fragen

2.4.1 Quelle der zugrunde gelegten Verkehrszahlen

Durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wird auf der B 2 die Dauerzählstelle Droßdorf (BASt-Nr. 3897) betrieben. Die Zählung erfolgt automatisiert-elektronisch und erfasst PKWs und LKWs separat. Die Zählung erfolgt ganzjährig. Die Daten sind auf der Internetseite der BASt und auf der Internetseite der LSBB abrufbar.

Darüber hinaus werden in regelmäßigen Abständen bundesweite Straßenverkehrszählungen (SVZ) auf Bundes- und Landesstraßen durchgeführt. Die letzten Zählungen erfolgten 2015 sowie 2021. Die Erhebung erfolgt manuell (MZ) sowie automatisiert (Dauerzählstellen). Es werden PKWs und LKWs separat erfasst.

Weiterhin wurden im Zuge der Planungen zum Um- und Ausbau der B 2 zwischen Giebelroth und der OU Zeitz Verkehrsuntersuchungen durchgeführt. Die aktuellen Verkehrserhebungen wurden als manuelle Knotenstromzählungen in der 20. KW 2022 durchgeführt.

2.4.2 Warum wird nicht die kostengünstigste Variante gewählt?

Die Planung einer Straßenbaumaßnahme stellt ein mehrstufiges Planungsverfahren dar. Begleitet wird dieser Abwägungsprozess der Linienfindung durch verschiedene Untersuchungen. Eine Vielzahl an Kriterien, unter anderen raumstrukturelle Wirkungen, sicherheitstechnische Aspekte, Umweltauswirkungen, Flächeninanspruchnahme (auch durch unbewirtschaftbare Restflächen), wirtschaftliche Aspekte sowie weitere Betroffenheiten werden hierbei berücksichtigt. Im Ergebnis

stellen die Kosten nur einen Teil der Gesamtbewertung zur Linienfindung dar.

Ferner sind die zu erwartenden Kosten für den Bau der Verkehrsanlage in diesem Stadium der Planung (Voruntersuchung) Kostenschätzungen. In den weiteren Planungsstufen werden diese konkretisiert.

2.4.3 Wie wird die Meinung der Bevölkerung berücksichtigt/gewürdigt?

Entsprechend des Planungsstandes finden im Verlauf des Planungsprozesses Informationsveranstaltungen und Bürgerrunden statt. Vertreter der Bürgerinnen und Bürger (u. a. Träger öffentlicher Belange, Landräte, Bürgermeister) werden im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung entsprechend des Planungsfortschrittes regelmäßig beteiligt. Auflagen, Hinweise und ähnliches werden geprüft und sofern fachlich begründet im weiteren Planungsprozess berücksichtigt. Darüber hinaus werden im Genehmigungsverfahren (Planfeststellungsverfahren), welches durch die Planfeststellungsbehörde geführt wird, eingehende Stellungnahmen, so auch Stellungnahmen aus der Bevölkerung, gesichtet, fachlich geprüft und bewertet sowie gegebenenfalls planungsrechtlich beachtet.

Unabhängig hiervon können sich Bürgerinnen und Bürger jederzeit an die Landesstraßenbaubehörde Regionalbereich Süd mit Ihrem Anliegen (z. B. mit Fragen, Anmerkungen, Bedenken oder anderen Anliegen) wenden. Alle eingehenden Anliegen werden durch die zuständigen Stellen bearbeitet.

Anmerkung: Zur „Bevölkerung“ gehören auch diejenigen Nutzer der Straße, welche nicht direkte Anlieger oder im direkten Umfeld der B 2 zwischen Giebelroth und der OU Zeitz wohnhaft sind.

2.4.4 Welche Vorteile hat der Ausbau für die Gemeinde?

Das wesentliche Ziel der Baumaßnahme ist die Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesstraße 2. Dies ist mit Blick auf das Unfallgeschehen (126 Unfälle in den Jahren 2017 bis 2021) zwingend erforderlich. Die B 2 erfüllt eine herausgehobene Verbindungsfunktion (VFS 1) zwischen den Städten Gera, Zeitz und Leipzig. Neben dem überregionalen Verkehr dient die B 2 vor allem als Hauptverbindungsstraße des Regionalverkehrs, insbesondere der Gemeinden, an die Mittelzentren Gera und Zeitz, welche u. a. den zentralen Einkaufs-, Gesundheits-, Bildungs- und Arbeitsplatzstandort der Region bilden und täglich genutzt werden.

Die Entflechtung des motorisierten Verkehrs, insbesondere den Anteil des Schwerverkehrs, vom nicht motorisierten Verkehr durch die Schaffung eines straßenbegleitenden Radweges erhöht zusätzlich die Sicherheit und schafft ein zusätzliches Angebot zur individuellen Fortbewegung. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf vulnerable Personen wie Kinder und Schüler.

Darüber hinaus ist es auch Ziel, ein leistungsfähiges Straßennetz zur Sicherung und Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland zu schaffen und zu erhalten. Hierfür werden durch die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das BMDV, Bundesmittel für den Um- und Ausbau der B 2 zwischen Giebelroth und der OU Zeitz bereitgestellt. Der Um- und Ausbau dient dem Erhalt des Straßennetzes, welches ein maßgeblich beeinflussender Standortfaktor für die Schaffung und den Erhalt von Arbeitsplätzen in der Region ist.

Abkürzungsverzeichnis

Abs	Abschnitt
BA	Bauabschnitt
BAB	Bundesautobahn
Bau-km	Baukilometer
BVWP	Bundesverkehrswegeplan (2030)
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EKL	Entwurfsklasse
KP	Knotenpunkt
LRVN	Landesradverkehrsnetz (Sachsen-Anhalt 2020)
LRVP	Landesradverkehrsplan (für Sachsen-Anhalt 2030)
NK	Netzknoten
OD	Ortsdurchfahrt
OE	Ortseingang
OL	Ortslage
OU	Ortsumgehung
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
RQ	Regelquerschnitt
SV	Schwerverkehr