

**LANDESAMT
FÜR STRASSENBAU
UND VERKEHR**



**FREISTAAT
SACHSEN**

Niederlassung Plauen

B 92

**Ausbau nördlich Adorf
(Abschnitt 5.0)**

NK 5639 022 Stat. 2,259 bis NK 5639 022 Stat. 0,950

Feststellungsentwurf

Ordner 6/6

FESTSTELLUNGSENTWURF

Ordner	Nr.	Plan - Nr. / Seiten	Bezeichnung	Maßstab
Teil A - Vorhabenbeschreibung				
1	1	1 - 85 86 - 160	<u>Erläuterungsbericht</u> Anlagen 1 - 4 zum Erläuterungsbericht	ohne Maßstab ohne Maßstab
Teil B - Plantell				
1	2	1	<u>Übersichtskarte</u>	1 : 100.000
1	3	1	<u>Übersichtslageplan</u>	1 : 10.000
1	4	1	<u>Übersichtshöhenplan</u>	1 : 5.000 / 500
1	5	1 - 2	<u>Lagepläne</u>	1 : 1.000
1	6	1 - 2	<u>Höhenpläne</u>	1 : 1.000 / 100
1	7	1 - 2	<u>Lagepläne der Immissionsschutzmaßnahmen</u>	1 : 1.000
1	8	1 - 2	<u>Lagepläne der Entwässerungsmaßnahmen</u>	1 : 1.000
2	9		<u>Landschaftspflegerische Maßnahmen</u>	
2	9.1	1	Maßnahmenübersichtsplan	1 : 5.000
2	9.2	1 - 6	Maßnahmenpläne	1 : 1.000
2	9.3	1 - 38	Maßnahmenblätter	ohne Maßstab
2	9.4	1 - 6	vergleichende Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	ohne Maßstab
2	10		<u>Grunderwerb</u>	
2	10.1	1 - 6	Grunderwerbspläne	1 : 1.000
2	10.2	1 - 7	Grunderwerbsverzeichnis komplett	ohne Maßstab
2	11	1 - 43	<u>Regelungsverzeichnis</u>	ohne Maßstab
2	12		<u>Widmung / Umstufung / Einziehung</u>	
2	12.1	1	Widmung / Umstufung / Einziehung	1 : 10.000
2	12.2	1	Widmung / Umstufung / Einziehung - Tabelle	ohne Maßstab
Teil C - Untersuchungen, weitere Pläne, Skizzen				
2	14		<u>Straßenquerschnitte</u>	
2	14.1	1 - 2	Berechnung der Belastungsklassen	ohne Maßstab
2	14.2	1 - 6	Regelquerschnitte	1 : 50
3	15		<u>Bauwerksskizzen</u>	
3	15.1 - 15.7	1 - 7	Bauwerksskizze BW01 - BW07	1 : 100 / 1 : 250
4	16		<u>sonstige Pläne</u>	
4	16.1	1 - 4	Querprofile zu den geplanten Bauphasen	1 : 100
4	16.2	1 - 2	Leistungspläne	1 : 1.000
4	16.3	1	Detail Einordnung Schächte in Randstreifen	1 : 50
4	16.4	1 - 3	Längsschnitte Kaskaden	1 : 100
4	16.5	1	Darstellung Verkehrsführung für Unterhaltsmaßnahmen nach Ausbau B 92	1 : 1.000
4	17		<u>Immissionstechnische Untersuchungen</u>	
4	17.1	1 - 32	Erläuterungsbericht	ohne Maßstab
4	17.2	1 - 7	Berechnungsunterlagen für die Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	ohne Maßstab
4	17.3	1 - 2	Berechnungsunterlagen für die flächenhafte Geräuschemission als ISO-dB(A)-Karten	1 : 2.000
4	17.4	1 - 14	Lufthygienische Untersuchungen	ohne Maßstab
4	18		<u>Wassertechnische Untersuchungen</u>	
4	18.1	1 - 22 23 - 59	Entwässerungskonzept Anlagen 1 - 6 zum Entwässerungskonzept	ohne Maßstab ohne Maßstab
4	18.2	1 - 3	Themenpläne Entwässerungsanlagen	1 : 500
5	19		<u>Umweltfachliche Untersuchungen</u>	
5	19.1	1 - 119	Landschaftspflegerischer Begleitplan	ohne Maßstab
5	19.1.1	1	Bestands- und Konfliktplan	1 : 5.000
5	19.2	1 - 101	Artenschutzbeitrag	ohne Maßstab
5	19.2.1	1	Artenschutzplan	1 : 5.000
5	19.2.2	1 - 60	Faunistische Sonderuntersuchung	ohne Maßstab
5	19.3	1 - 60	FFH-Verträglichkeitsprüfung	ohne Maßstab
5	19.3.1	1	Übersichtskarte FFH-Verträglichkeitsprüfung	siehe Unterlage
5	19.3.2	1	Lebensraumtypen und Arten / Beeinträchtigung der Erhaltungsziele	1 : 4.000
5	19.3.3	1	Maßnahmen Schadensbegrenzung / Verbleibende Beeinträchtigung der Erhaltungsziele	1 : 4.000
5	19.4	1 - 44	Tausalzgutachten Weiße Elster	ohne Maßstab
5	19.5	1 - 38	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie	ohne Maßstab
5	19.5	1 - 4	Anlagen Fachbeitrag WRRL	siehe Unterlage
5	19.6	1 - 9	Unterlage Waldumwandlung	ohne Maßstab
5	19.6	1 - 4	Planunterlagen zur Unterlage Waldumwandlung	1 : 1.000
6	20	1 - 56	<u>Geotechnische Untersuchungen</u>	auf beliegender CD
-	21		<u>Sonstige Gutachten</u>	entfällt
Teil D - Nachweise				
6	22		<u>Verkehrsqualität</u>	
6	22.1	1 - 51	Verkehrsplanerische Untersuchung	ohne Maßstab
6	22.2	1 - 2	HBS Nachweis	ohne Maßstab
6	23		<u>Verkehrssicherheit</u>	
6	23.1.1	1 - 6	Sichtweitenanalyse	ohne Maßstab
6	23.1.2	1 - 2	Lagepläne Anfahrtsicht	1 : 500
6	23.1.3	1 - 2	Lagepläne Haltesichtweite	1 : 1.000
6	23.2	1 - 2	Schleppkurvennachweise	1 : 500

Teil D

0

0

FREISTAAT SACHSEN – Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Plauen
B 92 / NK 5639 022 Stat. 2,259 bis NK 5639 022 Stat. 0,950
B 92 Ausbau nördlich Adorf (Abschnitt 5.0)
MaViS-Nr.: M 0000 2202

FESTSTELLUNGSENTWURF

- Geotechnische Untersuchungen -

VT-ohne CD

<p>Aufgestellt:</p> <p style="text-align: center;"><i>[Signature]</i></p> <p style="text-align: center;">30. Mai 2022</p> <p style="text-align: center;">Frank Weigel in Vertretung des Niederlassungsleiters</p> <p><small>Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Plauen</small></p>	<p>Plan festgestellt.</p> <p>Landesdirektion Sachsen Chemnitz, den <u>23. Jan. 2025</u></p> <p style="text-align: right;">Unterschrift</p> <p style="text-align: right;"><i>[Signature]</i></p>
---	---



FREISTAAT SACHSEN – Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Plauen

B 92 / NK 5639 022 Stat. 2,259 bis NK 5639 022 Stat. 0,950

B 92 Ausbau nördlich Adorf (Abschnitt 5.0)

MaViS-Nr.: M 0000 2202

FESTSTELLUNGSENTWURF

- Verkehrsqualität -

<p>Aufgestellt:</p> <p>30. Mai 2022</p> <p>Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Plauen</p> <p> Frank Weigel in Vertretung des Niederlassungsleiters</p>	<p>Plan festgestellt,</p> <p>Landesdirektion Sachsen Chemnitz, den 23. Jan. 2025</p> <p>Unterschrift</p> <p></p> <p></p>

Unterlage 22.1
Verkehrsplanerische Untersuchung

B92

Ausbau zwischen Oelsnitz und Adorf

- Prognose 2030 -

Verkehrsplanerische Untersuchung



Dresden, 30. Oktober 2017

B92

Ausbau zwischen Oelsnitz und Adorf

- 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, 30. Oktober 2017

Dokumentinformationen

Kurztitel:	B92 Ausbau Oelsnitz - Adorf
Auftraggeber:	Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Plauen
Auftragnehmer:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Dipl.-Ing. J. Grösel
Erstellungsdatum:	30.10.2017

Inhalt

1	Aufgabenstellung.....	6
2	Ermittlung der bestehenden Verkehrsverhältnisse	7
3	Verkehrsprognose für den Zeithorizont 2030	12
3.1	Untersuchungs- und Planungsgebiet	12
3.2	Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose	12
3.3	Methodik	14
3.4	Bevölkerungsentwicklung	15
3.5	Aufbereitung des Netz- und Nachfragemodells	19
3.6	Abweichungen von bestehenden Prognosen.....	19
3.7	Prognose 2030 - Ergebnisse	21
4	Datenbereitstellungen	23
4.1	Verkehrsbelastungen für verkehrstechnische Untersuchungen	23
4.2	Verkehrsbelastungen für die Festlegung der Belastungsklassen	24
4.3	Verkehrsbelastungen für die schallschutztechnischen und lufthygienischen Berechnungen	25
5	Anlagenverzeichnis	26

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zählstellen der SVZ 2015 und SVZ 2010 im Planungsgebiet.....	8
Tabelle 2: Knotenpunktzählungen im Planungsgebiet.....	9
Tabelle 3: Querschnittszählung im Planungsgebiet.....	9
Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung im Freistaat Sachsen.....	16
Tabelle 5: Entwicklung der Erwerbstätigenzahl	17
Tabelle 6: Entwicklung der Raumstrukturdaten im Untersuchungsraum.....	18

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage der Zählstellen im Planungsgebiet.....	7
Abbildung 2: Ergebnisse der autom. Dauerzählstelle 5639/4201	8
Abbildung 3: Analysebelastungen (DTV _{W5} und SV-Anteile)	10
Abbildung 4: Untersuchungs- und Planungsraum	12
Abbildung 5: Planungsebenen	13
Abbildung 6: Ablauf der Verkehrsnachfrageberechnung im Personenverkehr.....	14
Abbildung 7: Bevölkerungspyramide Sachsen bis 2030.....	17
Abbildung 8: Entwicklung des Motorisierungsgrades in Sachsen	18
Abbildung 9: Prognosebelastungen 2030 (DTV _{W5} in Kfz/24h).....	21
Abbildung 10: Übersicht der Knotenpunkte	23

1 Aufgabenstellung

Für die Maßnahme „B92 Ausbau zwischen Oelsnitz und Adorf“ werden gegenwärtig die Planungsunterlagen aktualisiert. In diesem Rahmen ist auch eine Fortschreibung der bestehenden Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2013 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 zwischen Oelsnitz und Adorf“ die folgenden Arbeitspunkte:

- Aufbereitung der Zähldaten (SVZ 2015 und SVZ 2010),
- Durchführung eigener Zählungen,
- 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.

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 allerdings nur Zählstellen auf der B92 aufweisen (vgl. Abbildung 1). Da in der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen aber auch Angaben zu Kreisstraßen erforderlich sind, wurden an den relevanten Knotenpunkten und Querschnitten zusätzliche Verkehrserhebungen durchgeführt. Deren Standorte sind ebenfalls in der Abbildung 1 enthalten.



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. Dieses konnte im erweiterten Planungsraum nur für die Zählstelle auf der S309 (5639/1201) festgestellt werden, wo Sperrungen im Zählzeitraum vermerkt sind. Aus diesem Grund wurde am Knotenpunkt B92/S309 eine zusätzliche Zählung durchgeführt. 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

Zählstelle	Straße	Kfz-W [Kfz/24h]	Kfz-W 2010 > 2015	SV-W [%]	SV-W 2010 > 2015
5539/1106	B92	12.223	0,5%	8,3%	-5,4%
5639/4201*	B92	8.309	-4,9%	8,7%	-12,0%
5639/1104	B92	7.444	-26,4%	9,3%	-19,5%

Kfz-W / SV-W: DTVw bzw. Anteil Schwerverkehr am DTVw (>3,5 t)

2010 > 2015: Entwicklung der Werte 2010 zu 2015

*Automatische Dauerzählstelle

Tabelle 1: Zählstellen der SVZ 2015 und SVZ 2010 im Planungsgebiet

Die folgende Abbildung stellt die Jahreswerte der Dauerzählstelle 5639/4201 im Zeitraum 2010 bis 2016 dar. Hierbei ist zu beachten, dass im Jahr 2013 über mehrere Monate zeitweilige Verkehrseinschränkungen auf der B92 vorhanden waren und daher diese Werte als nicht repräsentativ anzusehen sind.

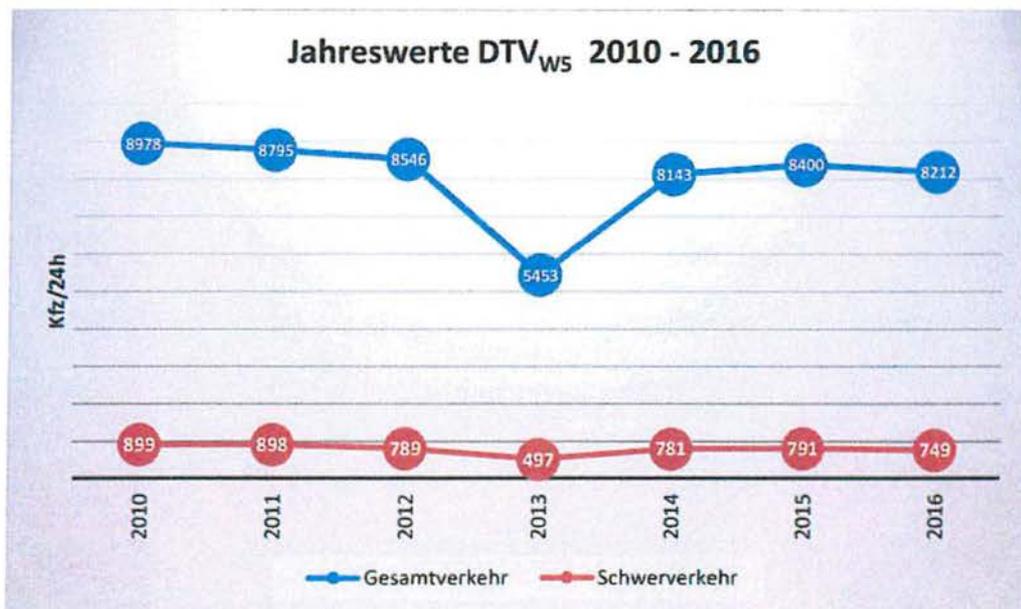


Abbildung 2: Ergebnisse der autom. Dauerzählstelle 5639/4201

Die zusammengefassten Ergebnisse der zusätzlichen automatischen 24h-Zählungen vom September 2017 sind in den folgenden Tabellen dargestellt.

Querschnitt	Gesamtverkehr in Kfz/24h	Schwerverkehr > 3,5t in Prozent
KP1: B92/S309		
B92 Nord	8.956	8,7
B92 Süd	10.829	8,2
S309	2.457	5,5
KP2: B92/K7842		
B92 Nord	8.092	9,4
B92 Süd	8.956	8,7
K7842	1.232	2,4
Zufahrt Gewerbe	66	4,5
KP4: K7840/B92-Zufahrten		
K7840	273	6,6
Ri. B92 Nord	66	10,6
Ri. B92 Süd	217	6,0
KP5: K7850/B92-Zufahrten		
K7850	177	1,1
Ri. B92 Nord	151	1,3
Ri. B92 Süd	26	0
KP7: B92/K7853		
B92 Nord	8.606	8,8
B92 Süd	8.164	9,0
K7853	520	5,6

Tabelle 2: Knotenpunktzählungen im Planungsgebiet

Querschnitt	Gesamtverkehr in Kfz/24h	Schwerverkehr > 3,5t in Prozent
K7840	160	2,5%
K7837	432	4,9%

Tabelle 3: Querschnittszählung im Planungsgebiet

Weitere Auswertungen der Zählungen sind in der Anlage 1 enthalten.

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 3).

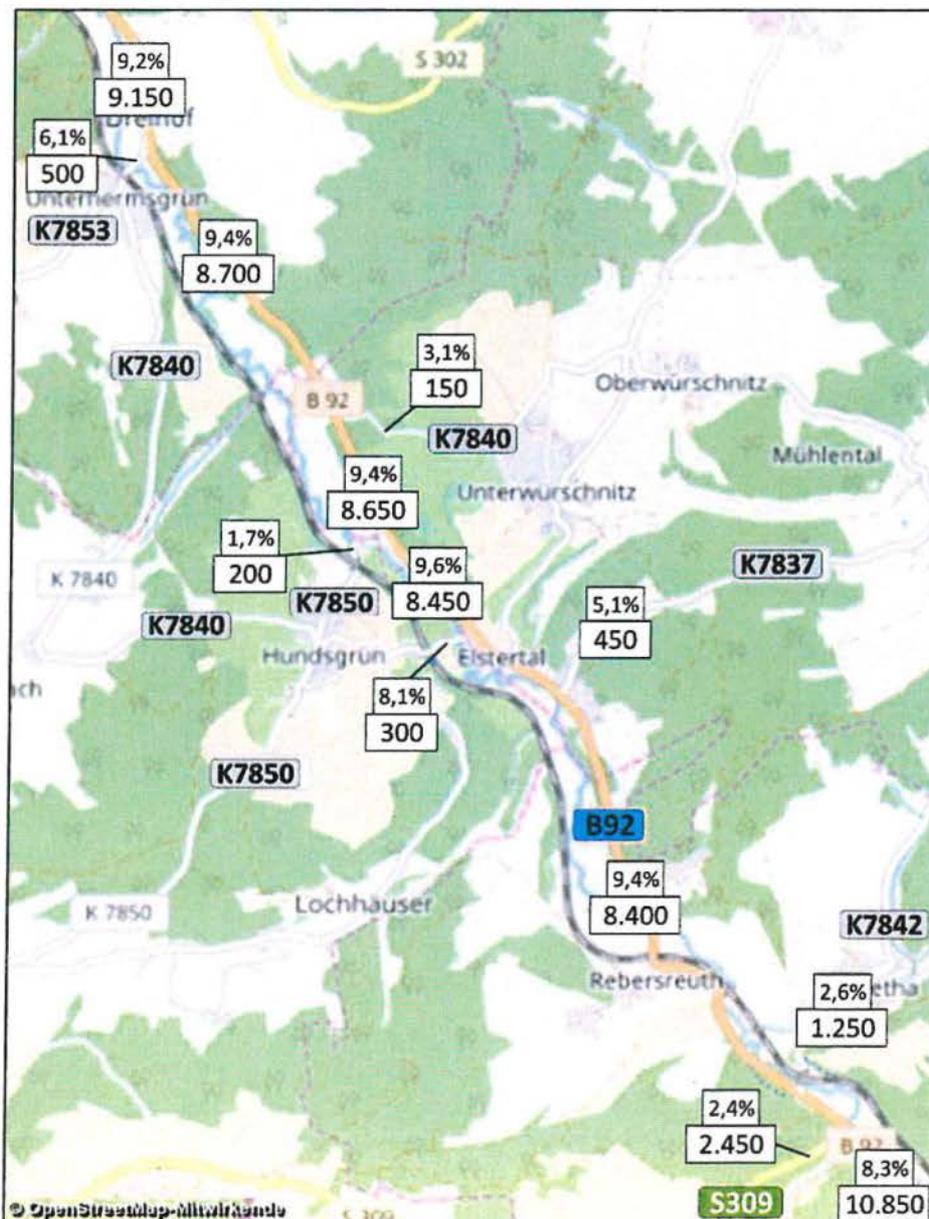


Abbildung 3: Analysebelastungen (DTV_{ws} und SV-Anteile)

Die Abbildung 3 enthält die auf 50 Kfz/24h gerundeten Berechnungsergebnisse für den DTV_{w5} und den SV-Anteil $> 3,5t$. Basis der Kalibrierung waren neben den aktuellen Zählergebnissen vor allem die Werte der automatischen 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 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.

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. die Ortsumgehung Göltzschtal im Zuge der B169. Im verwendeten Netzmodell wurde daher der Untersuchungsraum entsprechend großräumig gewählt (vgl. Abbildung 4). Der Planungsraum im engeren Sinn umfasst den Ausbaubereich der B92.

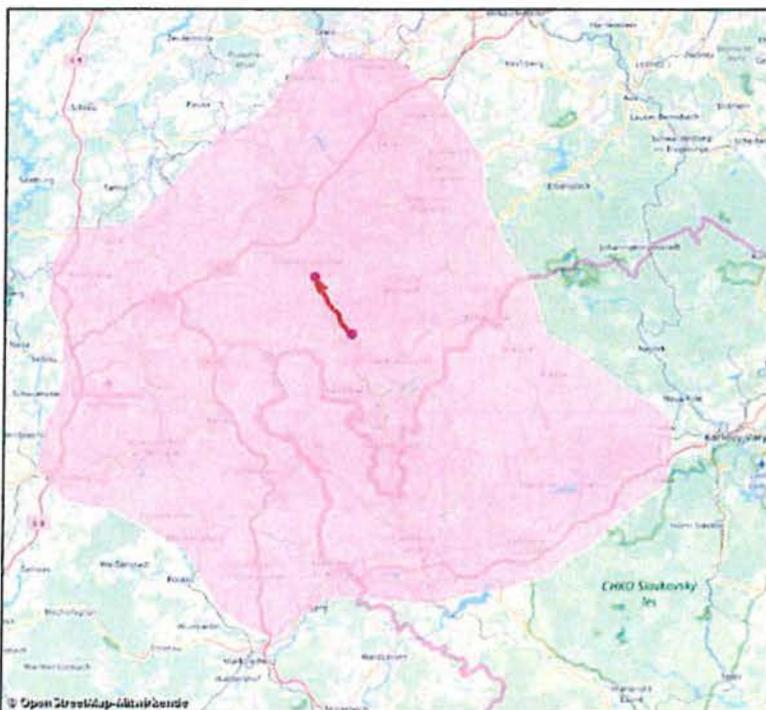


Abbildung 4: Untersuchungs- und Planungsraum

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.

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 5: 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“

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 6: 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.

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 Nachfragesegmente 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 Bevölkerungsprognose² (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

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 4: 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.

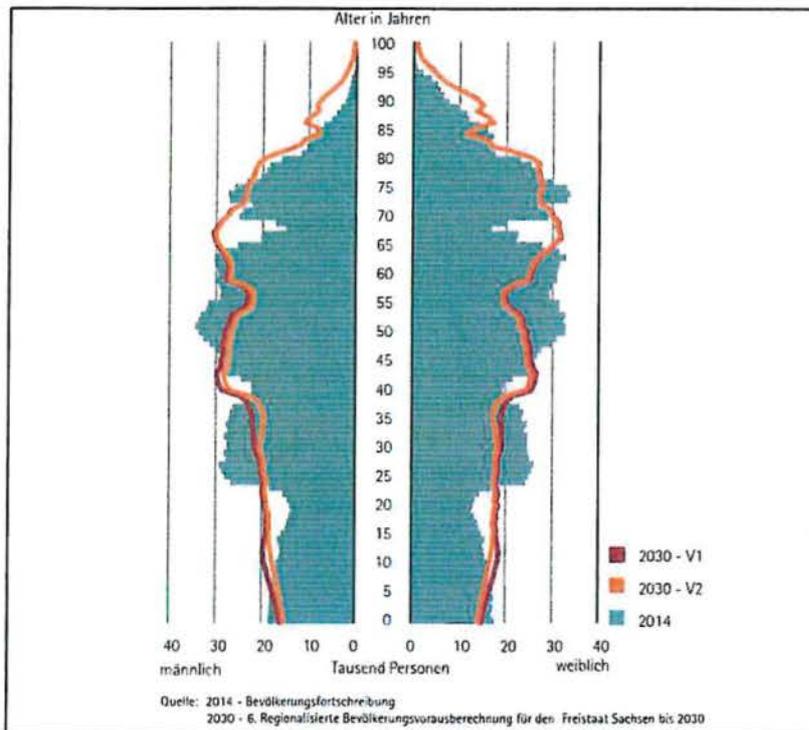


Abbildung 7: Bevölkerungspyramide Sachsen bis 2030

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 5: 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

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 8).

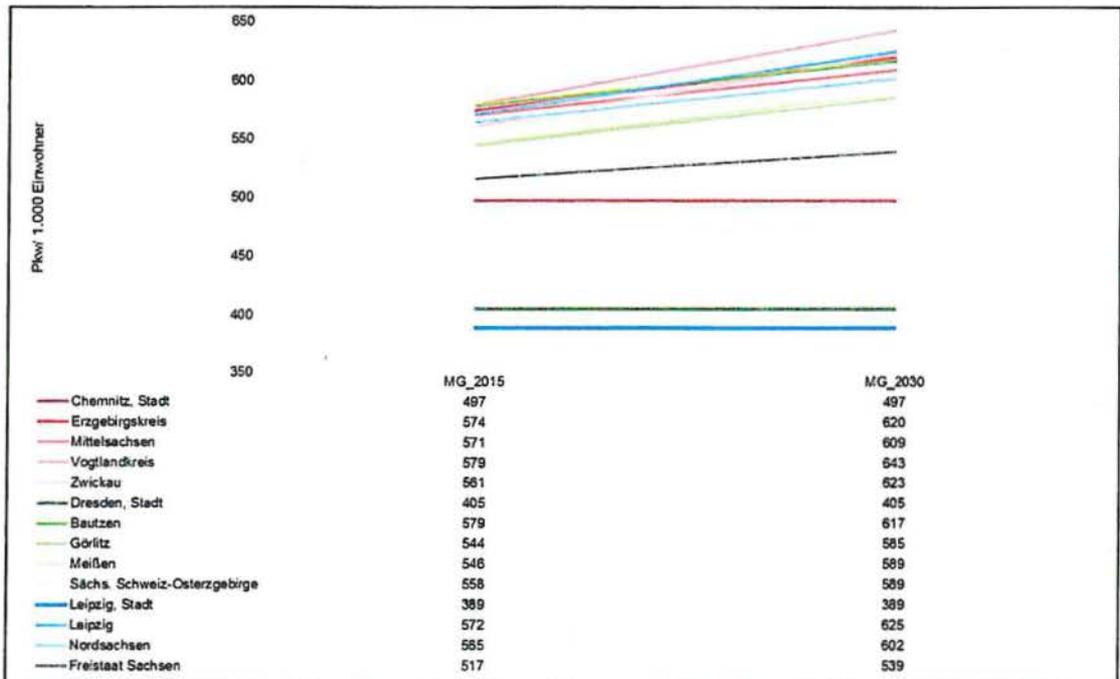


Abbildung 8: Entwicklung des Motorisierungsgrades in Sachsen

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	
Adorf/Vogtl.	-12,2	-22,4
Bad Brambach	-8,8	-20,3
Bad Elster	-7,8	-20,3
Eichigt	-6,4	-22,3
Markneukirchen	-12,2	-22,3
Mühlental	-12,1	-19,5
Oelsnitz/Vogtl.	-12,0	-22,6
Plauen	-1,5	-8,5

Tabelle 6: Entwicklung der Raumstrukturdaten im Untersuchungsraum

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 in den Gemeindegebieten im Zuge der B92 verfeinert. Dazu war es auch erforderlich, die Verkehrsbezirke auf Grundlage der Siedlungsstrukturen in eine ausreichende Anzahl von innergemeindlichen Verkehrsbezirken zu unterteilen und weitere Straßen in das Netzmodell aufzunehmen. Dies beinhaltet auch die Abbildung der singulären Verkehrserzeuger (Gewerbegebiete).

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 Prognosen³, 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 Stellung⁴:

"Wie bereits dargestellt, ist die Bewertungsprognose ausschließlich für Zwecke der NKA⁵ 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

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 Zugschnitt) 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."

3.7 Prognose 2030 - Ergebnisse

Entsprechend der Aufgabenstellung wurden auf Basis der Landesverkehrsprognose des Freistaats Sachsen 2030 und den beschriebenen methodischen Ansätzen die Verkehrsbelastungen für den Ausbauabschnitt der B92 ermittelt. Die Berechnungsergebnisse sind in der folgenden Abbildung zusammengefasst dargestellt. Detaillierter Angaben sind in den Anlage 2.1, 3.1 und 4.1 enthalten.

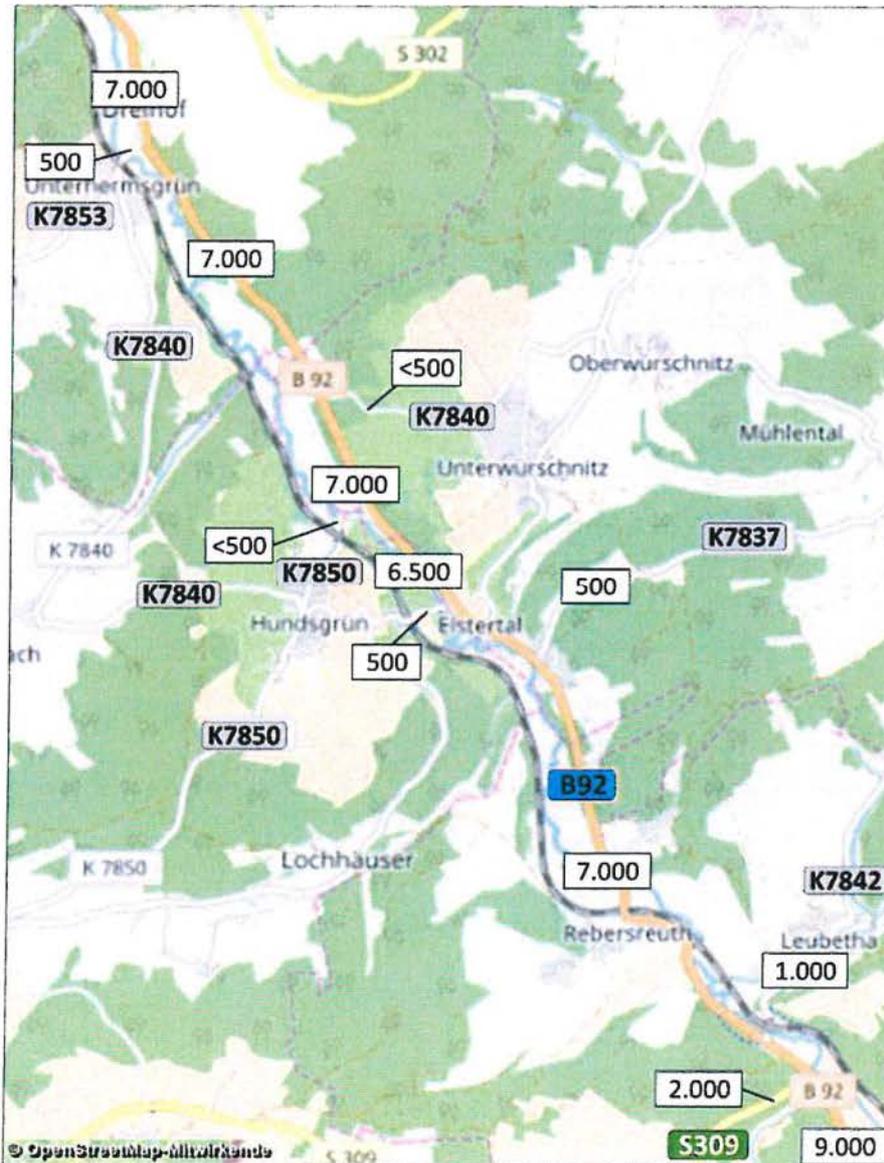


Abbildung 9: Prognosebelastungen 2030 (DTV_{ws} in Kfz/24h)

Die für den Prognosehorizont ermittelten Verkehrsbelastungen widerspiegeln prinzipiell die Entwicklungen der Strukturdaten im Untersuchungsraum, welche auch weiterhin größtenteils deutlich rückläufig sind (vgl. Tabelle 6.) Bei der Betrachtung der

Verkehrsentwicklung ist aber auch das Straßennetzes im gesamten Untersuchungsraum zu berücksichtigen. So wird z.B. im Zuge der B94 bzw. B169 mit der OU Göltzschtal und weiteren Maßnahmen im Zuge der S302 bis zum Planungshorizont 2030 eine leistungsfähige Verbindung zwischen der BAB A72 und dem südöstlichen Vogtland bzw. weiterführend zur Tschechischen Republik geschaffen, wodurch es im Vergleich zur Analyse zu Verkehrsverlagerungen von der B92 auf diese Relation kommen kann.

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/S309
- KP2: B92/K7842
- KP3: B92/K7837
- KP4: B92/K7840
- KP5: B92/K7850
- KP6: B92/K7840
- KP7: B92/K7853

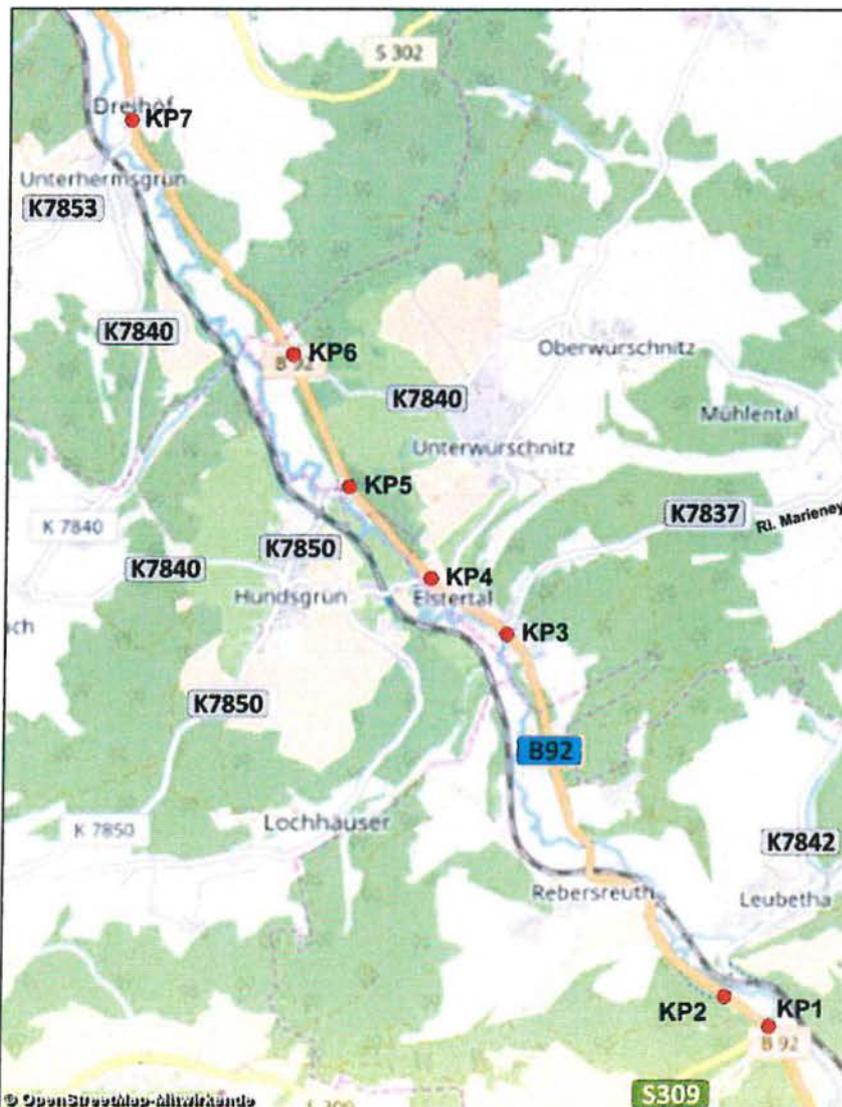


Abbildung 10: Übersicht der Knotenpunkte

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 Automatischen Dauerzählstelle auf der B92 für das Jahr 2015 ermittelt. In Auswertung der Zählergebnisse können die Bemessungsverkehrsstärken für den Ausbaubereich der B92 mit einem Spitzenstundenfaktor von 9,1% bezogen auf den DTV_{W5} hergeleitet werden. Folgende Daten werden für den Prognosehorizont 2030 bereitgestellt und sind in den Anlagen 2 bis 4 enthalten:

- Verkehrsbelastungen der Strecken und Knoten (DTV_{W5} in Kfz/24h),
- Schwerverkehrsanteile für Kfz über 3,5t (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-So} zu verwenden.

Zur Umrechnung des werktäglichen DTV_{W5} auf die Tagesgruppe Montag bis Sonntag wurden ebenfalls Ergebnisse der Zählergebnisse der Automatischen Dauerzählstelle auf der B92 im Planungsgebiet 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-So} für Pkw-Belastungswerte eine Multiplikation mit dem Faktor 0,95 vorgenommen. Für Lkw-Belastungswerte erfolgt eine Multiplikation mit dem Faktor von 0,75.

Die entsprechenden Eingangsdaten für die Dimensionierung der Verkehrsanlagen sind in den Anlagen 2.4, 3.4 und 4.4 ausgewiesen.

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 $> 2,8t$ 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 2,8t an der maßgebenden Verkehrsstärke tags (p_t) und nachts (p_n).

Die Schwerverkehrsanteile für Tag/Nacht p_t und p_n sind in den Zähldaten der SVZ 2015 bzw. der automatischen Dauerzählstellen für Kfz ab 3,5 t ausgewiesen, d.h. hier erfolgt die Angabe der Schwerverkehrsanteile nicht entsprechend den Erfordernissen der RLS 90. In den Ergebnissen der automatischen Dauerzählstellen liegen allerdings für die einzelnen Fahrzeugarten differenziert Angaben zum DTV vor. Die Ermittlung der Schwerverkehrsanteile für Kfz ab 2,8 t kann somit nach folgender Formel⁶ durchgeführt werden:

$$Lkw > 2,8 t = Lkw \leq 3,5 t * 0,16667 + Lkw o. Anh. + Lastzüge + Busse$$

Aus den Angaben der automatischen Dauerzählstelle im Planungsraum ergibt sich daraus ein Umrechnungsfaktor für Kfz $> 3,5 t$ auf Kfz $> 2,8 t$ von durchschnittlich 1,48. Mit diesem Faktor wurden die Schwerverkehrsanteile am DTV_{Mo-So} von Angaben für Kfz $> 3,5 t$ auf Angaben für Kfz $> 2,8 t$ umgerechnet.

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 den Anlagen 2.5, 3.5 und 4.5 dargestellt.

⁶ Straßenverkehrszählung 2000, Methodik, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik, Heft V123, März 2005, S. 35

5 Anlagenverzeichnis

Anlage 1 Analyse

- Anlage 1.1 Ergebnisse der Verkehrserhebung - Knotenpunkte Teil Nord
- Anlage 1.2 Ergebnisse der Verkehrserhebung - Knotenpunkte Teil Mitte
- Anlage 1.3 Ergebnisse der Verkehrserhebung - Knotenpunkte Teil Süd
- Anlage 1.4 Ergebnisse der Verkehrserhebung - Querschnitt 7840
- Anlage 1.5 Ergebnisse der Verkehrserhebung - Querschnitt K7837

Anlage 2 Prognose 2030 - Teil Nord

- 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

Anlage 3 Prognose 2030 - Teil Mitte

- Anlage 3.1 Knotenstrombelastungen 2030 - DTV_{w5} und SV-Anteile DTV_{w5}
- Anlage 3.2 Knotenstrombelastungen 2030 - Kfz/h
- Anlage 3.3 Knotenstrombelastungen 2030 - Pkw-E/h
- Anlage 3.4 Knotenstrombelastungen 2030 - DTV und SV-Anteile
- Anlage 3.5 Querschnittsbelastungen 2030 - Mt / Mn / pt / pn

Anlage 4 Prognose 2030 - Teil Süd

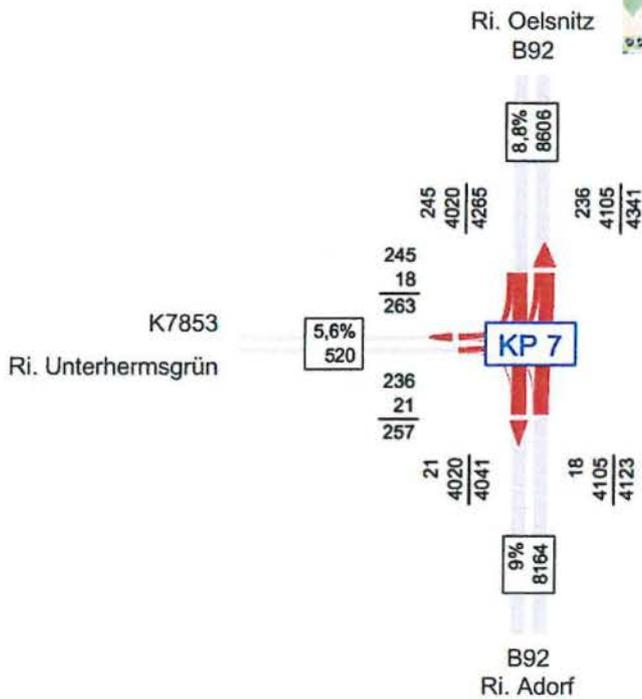
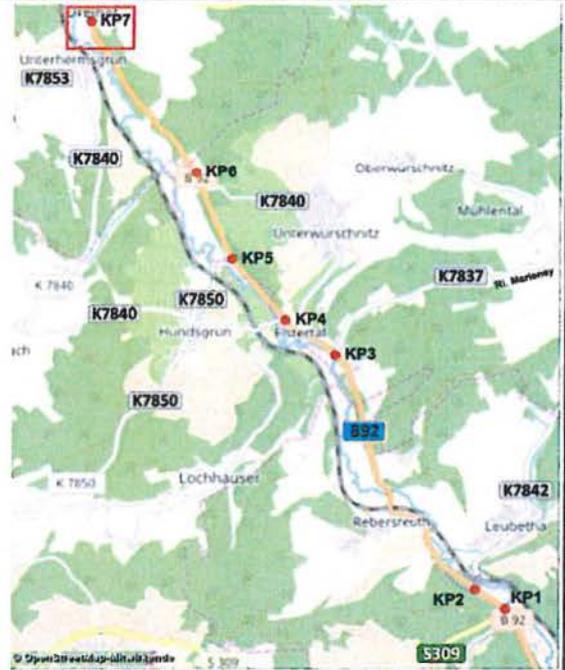
- Anlage 4.1 Knotenstrombelastungen 2030 - DTV_{w5} und SV-Anteile DTV_{w5}
- Anlage 4.2 Knotenstrombelastungen 2030 - Kfz/h
- Anlage 4.3 Knotenstrombelastungen 2030 - Pkw-E/h
- Anlage 4.4 Knotenstrombelastungen 2030 - DTV und SV-Anteile
- Anlage 4.5 Querschnittsbelastungen 2030 - Mt / Mn / pt / pn

Anlagen

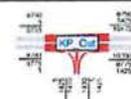
Anlage 1

Analyse

B92 - Ausbau zwischen Oelsnitz und Adorf



Analyse 2017 (Kfz/24h) - Teil Nord Anlage 1.1



5,5%
1000

- SV-Anteile > 3,5t in Prozent
- Belastungen in Kfz/24h
- Querschnittswerte

Datengrundlage: autom. Verkehrszählung vom 12. September 2017

im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab

Herausgabedatum: Oktober 2017

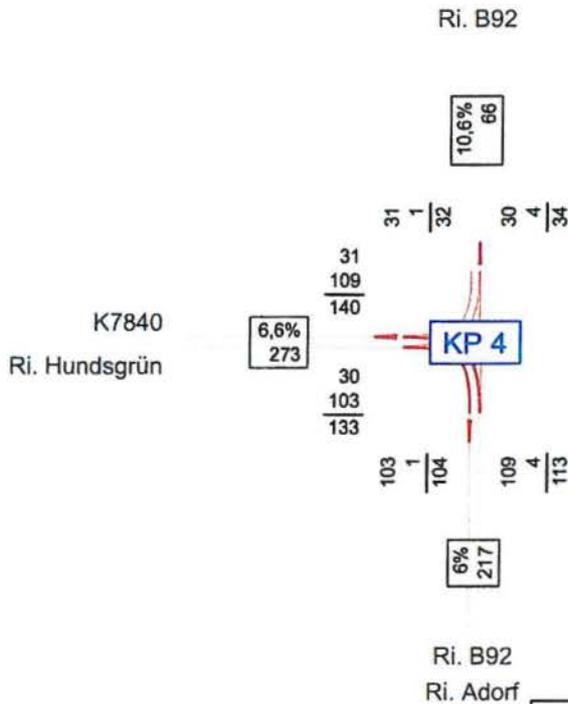
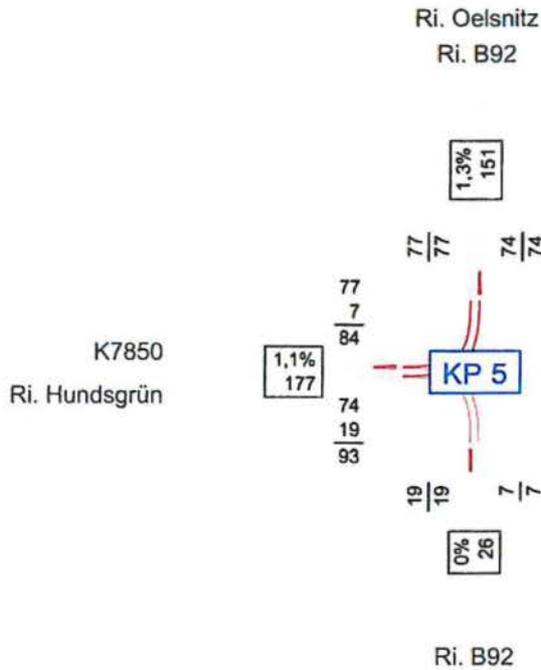
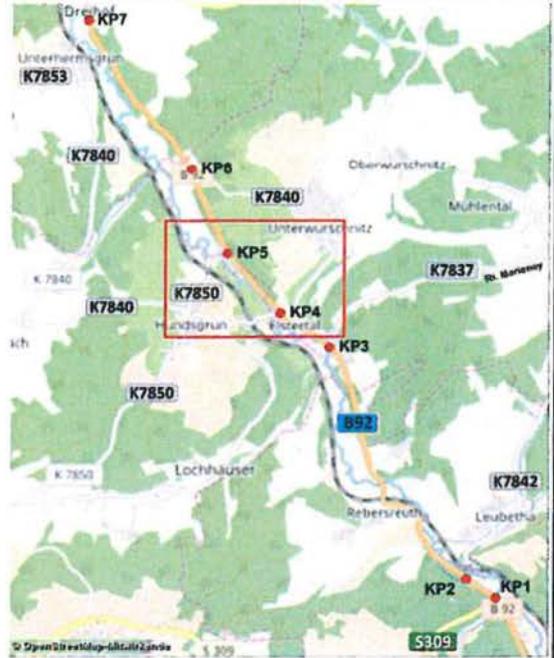
PTV GROUP

the mind of movement

PTV Transport Consult GmbH · Dresden

Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

B92 - Ausbau zwischen Oelsnitz und Adorf



Analyse 2017 (Kfz/24h) - Teil Mitte Anlage 1.2



- Belastungen in Kfz/24h

5,5%
1000

- SV-Anteile > 3,5t in Prozent
- Belastungen in Kfz/24h
- Querschnittswerte

Datengrundlage: autom. Verkehrszählung vom 12. September 2017

Im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

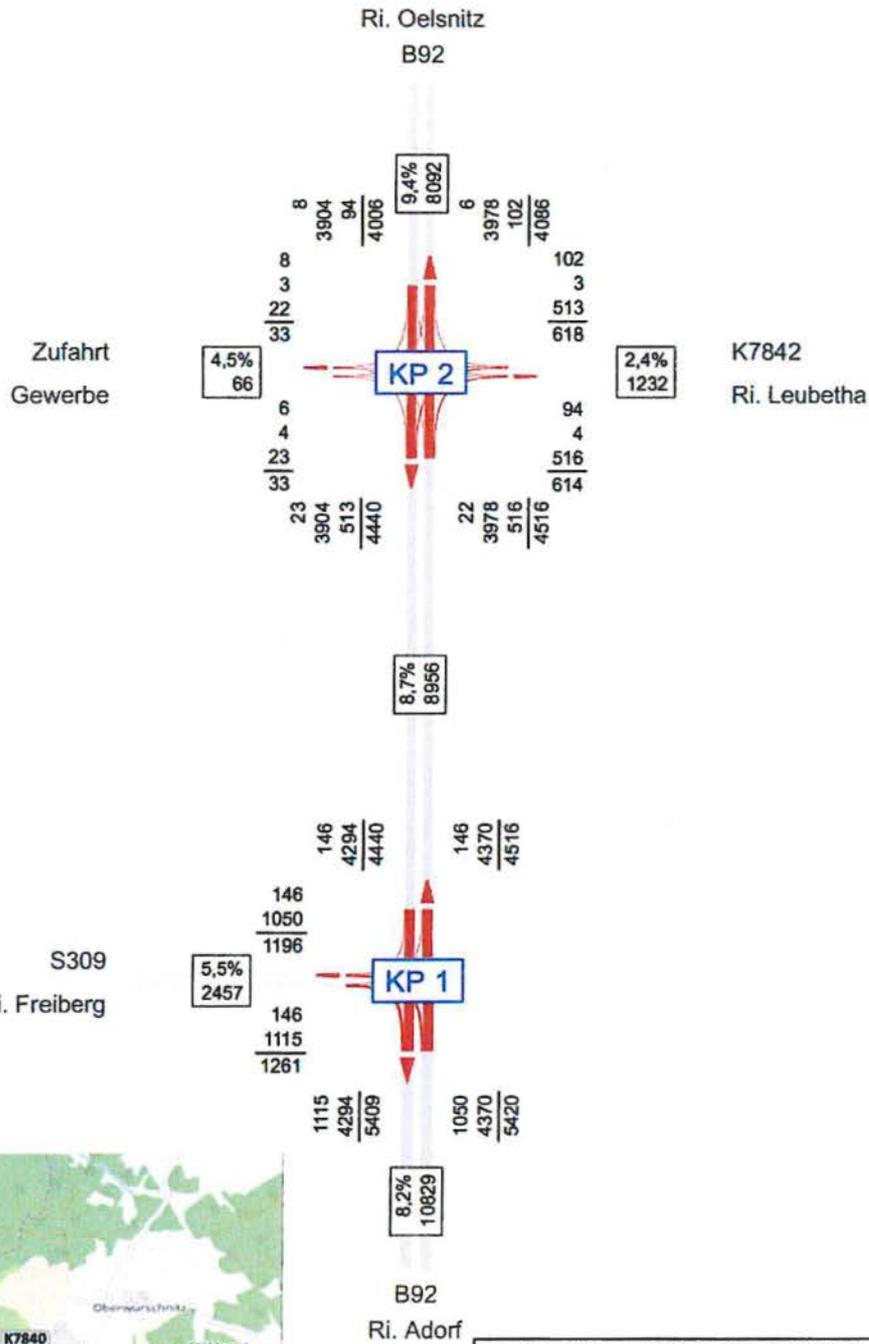
ohne Maßstab

Herausgabedatum: Oktober 2017

PTV GROUP
the mind of movement

PTV Transport Consult GmbH · Dresden
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

B92 - Ausbau zwischen Oelsnitz und Adorf



Analyse 2017 (Kfz/24h) - Teil Süd Anlage 1.3

5,5%
1000

- SV-Anteile > 3,5t in Prozent
- Belastungen in Kfz/24h
- Querschnittswerte

Datengrundlage: autom. Verkehrszählung vom 12. September 2017

Im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab Herausgabedatum: Oktober 2017

PTV GROUP

PTV Transport Consult GmbH · Dresden
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

the mind of movement

Automatische Verkehrszählung K7840

12.09.2017

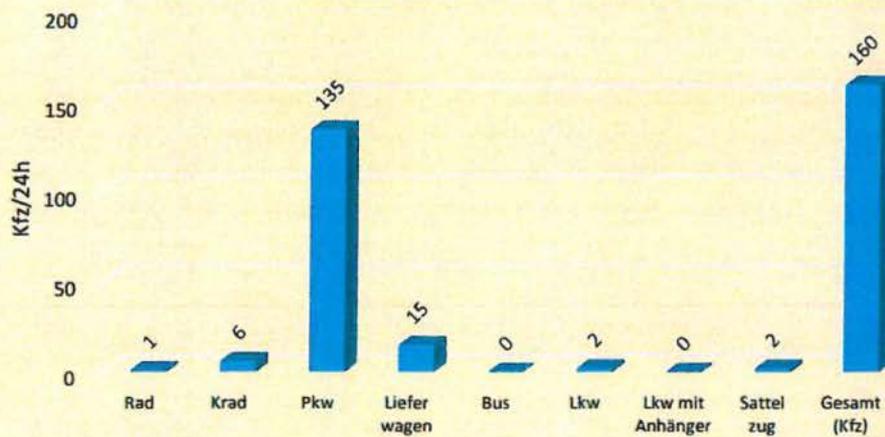
Art: Seitenradar

Zeitraum: 1 Tag/24h

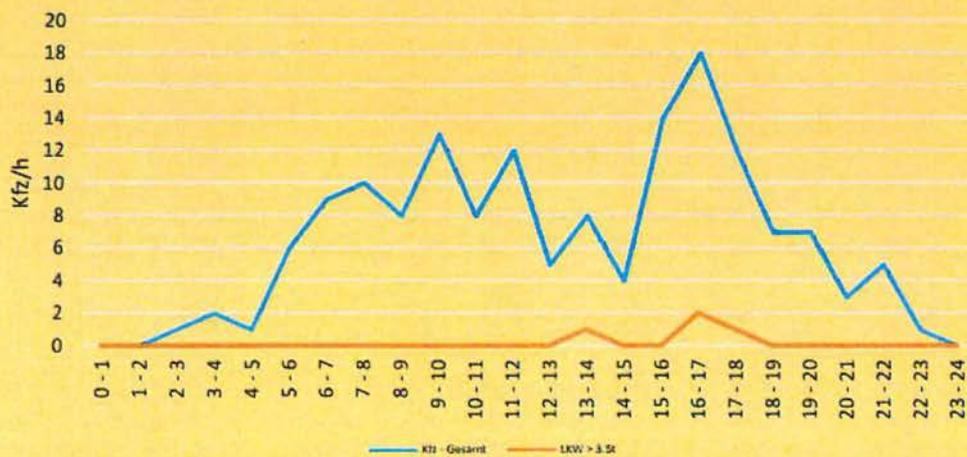
Ort: K7840



Tagesverkehr 12.09.17 (Di) - Kfz/24h



Tagesganglinie 12.09.17 (Di) - Kfz/h



Automatische Verkehrszählung K7837

12.09.2017

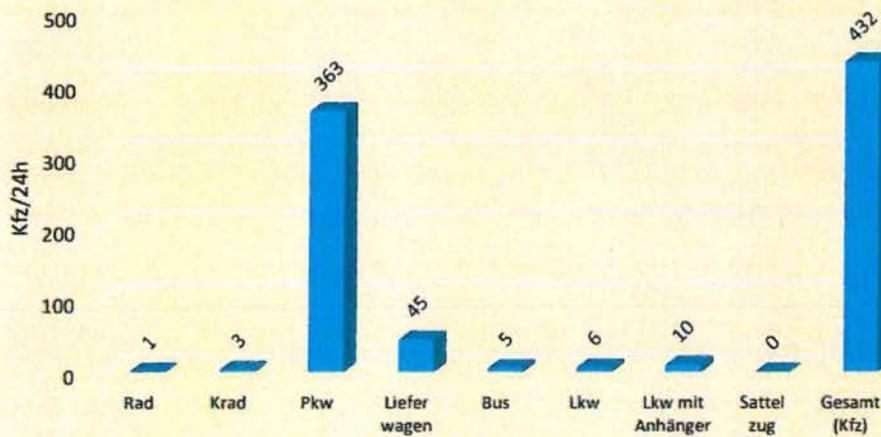
Art: Seitenradar

Zeitraum: 1 Tag/24h

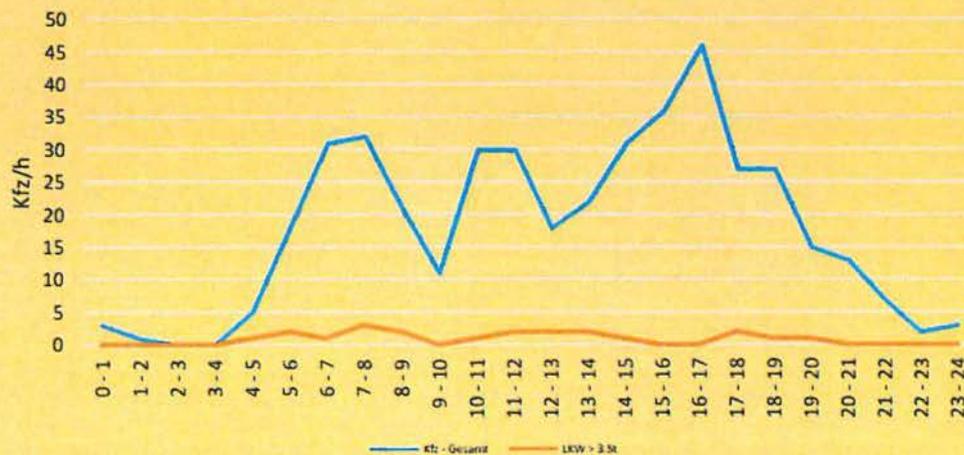
Ort: K7837



Tagesverkehr 12.09.17 (Di) - Kfz/24h



Tagesganglinie 12.09.17 (Di) - Kfz/h

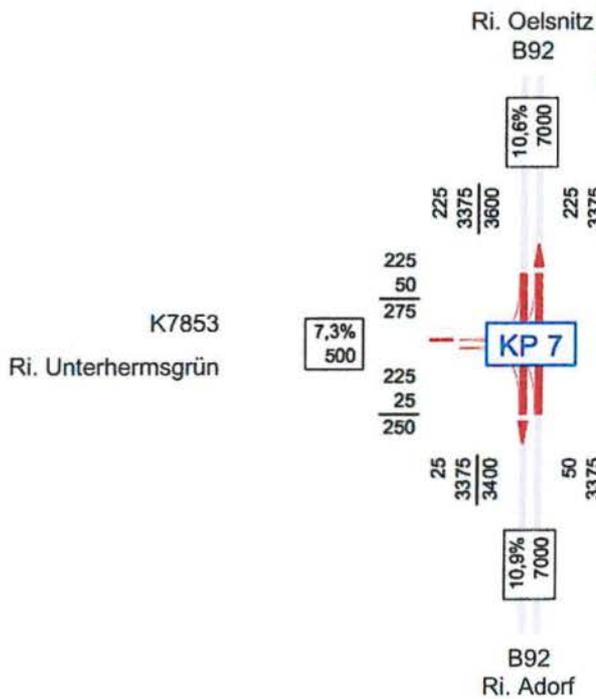


Anlage 2

Prognose 2030

Teil Nord

B92 - Ausbau zwischen Oelsnitz und Adorf



Prognose 2030 (DTV_{WS} in Kfz/24h)
Anlage 2.1 - Teil Nord

5,5% 1000

- SV-Anteile > 3,5t in Prozent
- Belastungen in Kfz/24h
- Querschnittswerte auf 500 Kfz/24h gerundet

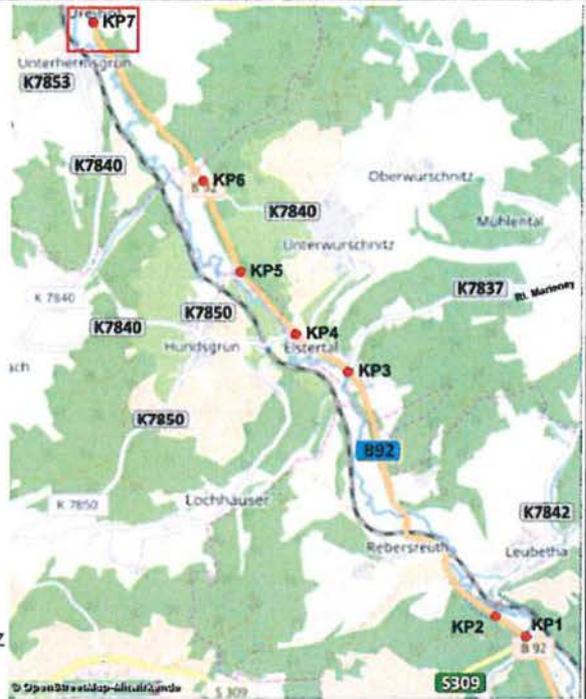
- Belastungen in Kfz/24h auf 25 Kfz/24h gerundet

Im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

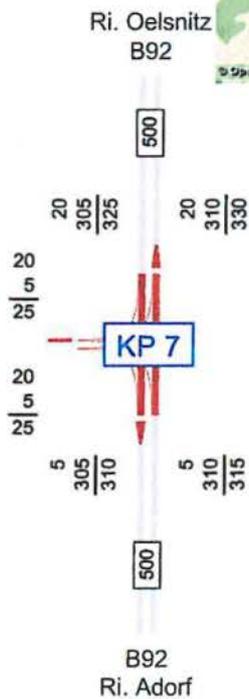
ohne Maßstab Herausgabedatum: Oktober 2017

PTV GROUP PTV Transport Consult GmbH · Dresden
 the mind of movement Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

B92 - Ausbau zwischen Oelsnitz und Adorf



K7853
Ri. Unterhermsgrün



Prognose 2030 (q_B in Kfz/h) Anlage 2.2 - Teil Nord



- Belastungen in Kfz/h
auf 5 Kfz/h gerundet

1000

- Belastungen in Kfz/h
- Querschnittswerte auf 50 Kfz/h gerundet

Im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

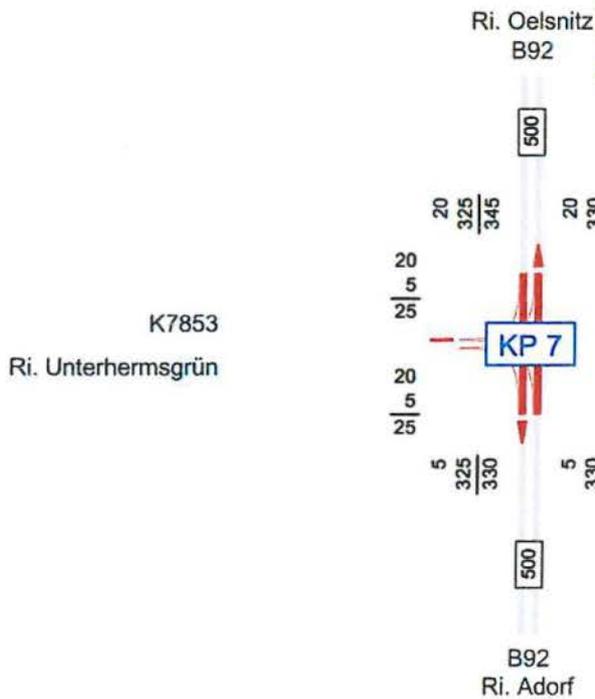
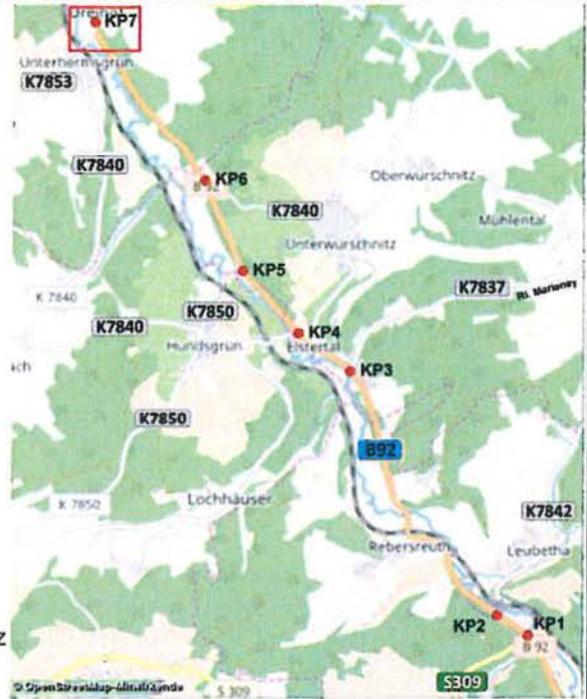
ohne Maßstab

Herausgabedatum: Oktober 2017

PTV GROUP
the mind of movement

PTV Transport Consult GmbH · Dresden
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

B92 - Ausbau zwischen Oelsnitz und Adorf



Prognose 2030 (q_B in Pkw-E/h) Anlage 2.3 - Teil Nord



- Belastungen in Pkw-E/h
auf 5 Pkw-E/h gerundet

1000

- Belastungen in Pkw-E/h
- Querschnittswerte auf 50 Pkw-E/h gerundet

im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

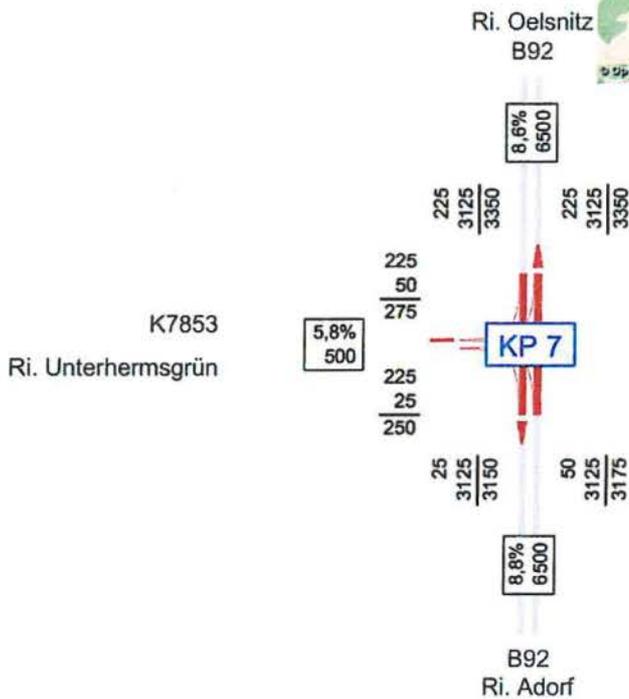
ohne Maßstab

Herausgabedatum: Oktober 2017

PTV GROUP
the mind of movement

PTV Transport Consult GmbH · Dresden
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

B92 - Ausbau zwischen Oelsnitz und Adorf



Prognose 2030 (DTV in Kfz/24h) Anlage 2.4 - Teil Nord



5,5%
1000

- Belastungen in Kfz/24h
auf 25 Kfz/24h gerundet

- SV-Anteile > 3,5t in Prozent
- Belastungen in Kfz/24h
- Querschnittswerte auf 500 Kfz/24h gerundet

im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab

Herausgabedatum: Oktober 2017

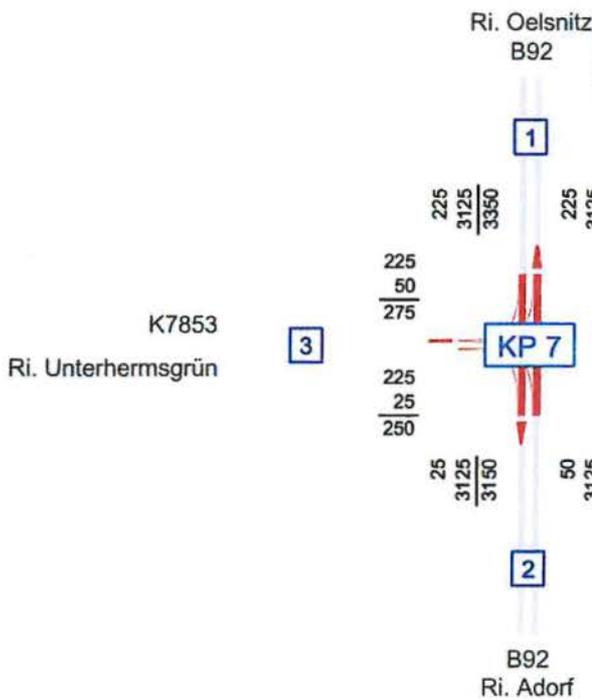
PTV GROUP

PTV Transport Consult GmbH · Dresden

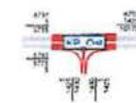
the mind of movement

Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

B92 - Ausbau zwischen Oelsnitz und Adorf



Prognose 2030 - $M_t / M_n / p_t / p_n$ Anlage 2.5 - Teil Nord



3 — Bewertungsquerschnitt

M_t - mittlere stündliche Verkehrsstärke 06-22 Uhr
 P_t - Lkw-Anteil 06-22 Uhr (>2,8t zuz. Gesamtgewicht)
 M_n - mittlere stündliche Verkehrsstärke 22-06 Uhr
 P_n - Lkw-Anteil 22-06 Uhr (>2,8t zuz. Gesamtgewicht)
 $SV_{>2,8t}$ = Kfz >2,8t zuz. Gesamtgewicht

Knotenstrombelastungen:
 - $DTV_{>2,8t}$ in Kfz/24h
 - auf 25 Kfz/24h gerundet

Quer-schnitt	DTV_{MO-SO} [Kfz/24h]	SV_{MO-SO} [%]	M_t [Kfz/h]	M_n [Kfz/h]	p_t [%]	p_n [%]
1	6.500	12,5	380	60	12,5	17,5
2	6.500	13,0	360	55	13,0	18,0
3	500	8,5	30	5	9,0	4,5

Im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab

Herausgabedatum: Oktober 2017

PTV GROUP
the mind of movement

PTV Transport Consult GmbH · Dresden
 Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

Anlage 3
Prognose 2030
Teil Mitte

B92 - Ausbau zwischen Oelsnitz und Adorf

Ri. Oelsnitz
B92

3350
50
3400
10,9%
7000

75
50
125

KP 6

9,9%

K7840
Ri. Unterwürschnitz

50
3350
3400
10,8%
7000
3350
50
3400

KP 5

3,4%

K7850
Ri. Hundsgrün

50
25
75

25
3350
3375
11%
6500
25
3350
3375

KP 4

7,4%
500

K7840
Ri. Hundsgrün

25
100
125

3325
150
3475
10,8%
7000
100
3350
3450

KP 3

5,4%
500

K7837
Ri. Marieney

150
50
200

3350
50
3400
10,9%
7000

B92
Ri. Adorf



Prognose 2030 (DTV_{WS} in Kfz/24h) Anlage 3.1 - Teil Mitte



5,5%
1000

- Belastungen in Kfz/24h auf 25 Kfz/24h gerundet
- SV-Anteile > 3,5t in Prozent
- Belastungen in Kfz/24h
- Querschnittswerte auf 500 Kfz/24h gerundet

im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab

Herausgabedatum: Oktober 2017

PTV GROUP
the mind of movement

PTV Transport Consult GmbH · Dresden
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

B92 - Ausbau zwischen Oelsnitz und Adorf

Ri. Oelsnitz
B92

305
5
310

625

5
5
10

KP 6

25

K7840

Ri. Unterwürschnitz

305
5
310

625

5

5
5
10

KP 5

25

K7850

Ri. Hundsgrün

5
305
310

625

5

5
10
15

KP 4

25

K7840

Ri. Hundsgrün

10
305
315

625

305

15
15
30

KP 3

25

K7837

Ri. Marieney

305
5
310

625

B92

Ri. Adorf



Prognose 2030 (q_B in Kfz/h) Anlage 3.2 - Teil Mitte



1000

- Belastungen in Kfz/h
auf 5 Kfz/h gerundet

- Belastungen in Kfz/h
- Querschnittswerte auf 80 Kfz/h gerundet

Im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab

Herausgabedatum: Oktober 2017

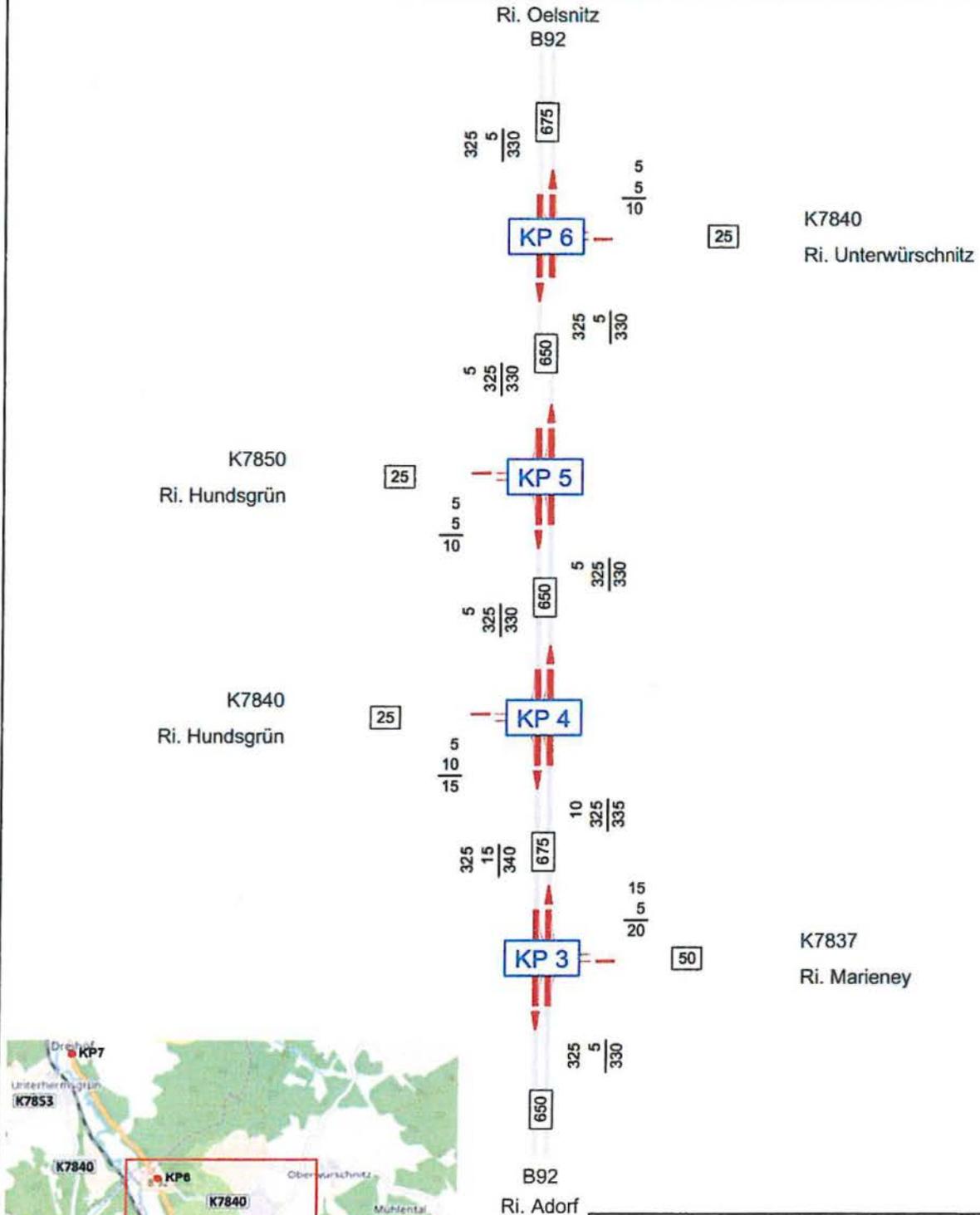
PTV GROUP

PTV Transport Consult GmbH · Dresden

the mind of movement

Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

B92 - Ausbau zwischen Oelsnitz und Adorf



Prognose 2030 (q_B in Pkw-E/h) Anlage 3.3 - Teil Mitte



1000

- Belastungen in Pkw-E/h
auf 5 Pkw-E/h gerundet

- Belastungen in Pkw-E/h
- Querschnittswerte auf 25 Pkw-E/h gerundet

Im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab

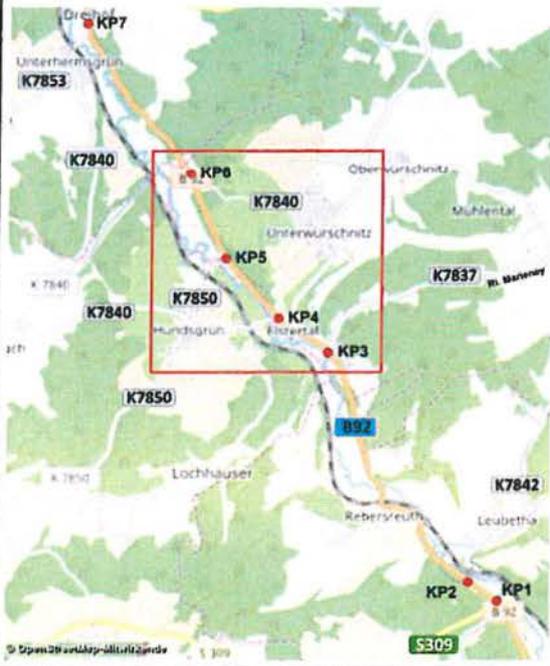
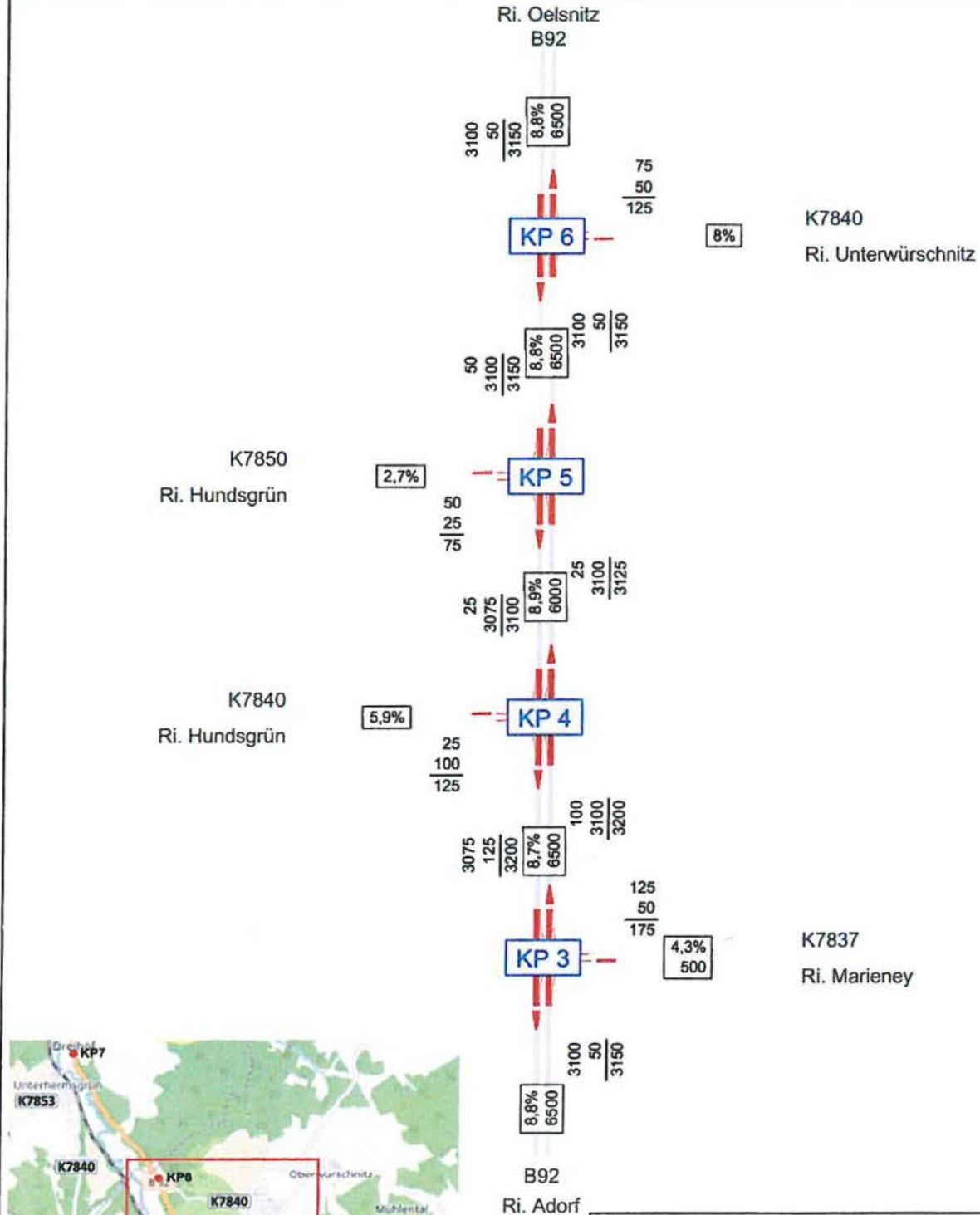
Herausgabedatum: Oktober 2017

PTV GROUP

PTV Transport Consult GmbH · Dresden
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

the mind of movement.

B92 - Ausbau zwischen Oelsnitz und Adorf



Prognose 2030 (DTV in Kfz/24h) Anlage 3.4 - Teil Mitte



5,5%
1000

- SV-Anteile > 3,5t in Prozent
- Belastungen in Kfz/24h
- Querschnittswerte auf 500 Kfz/24h gerundet

im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab

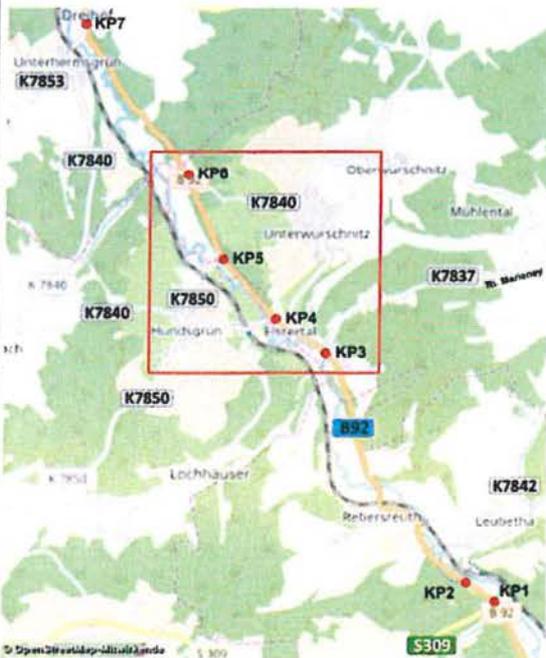
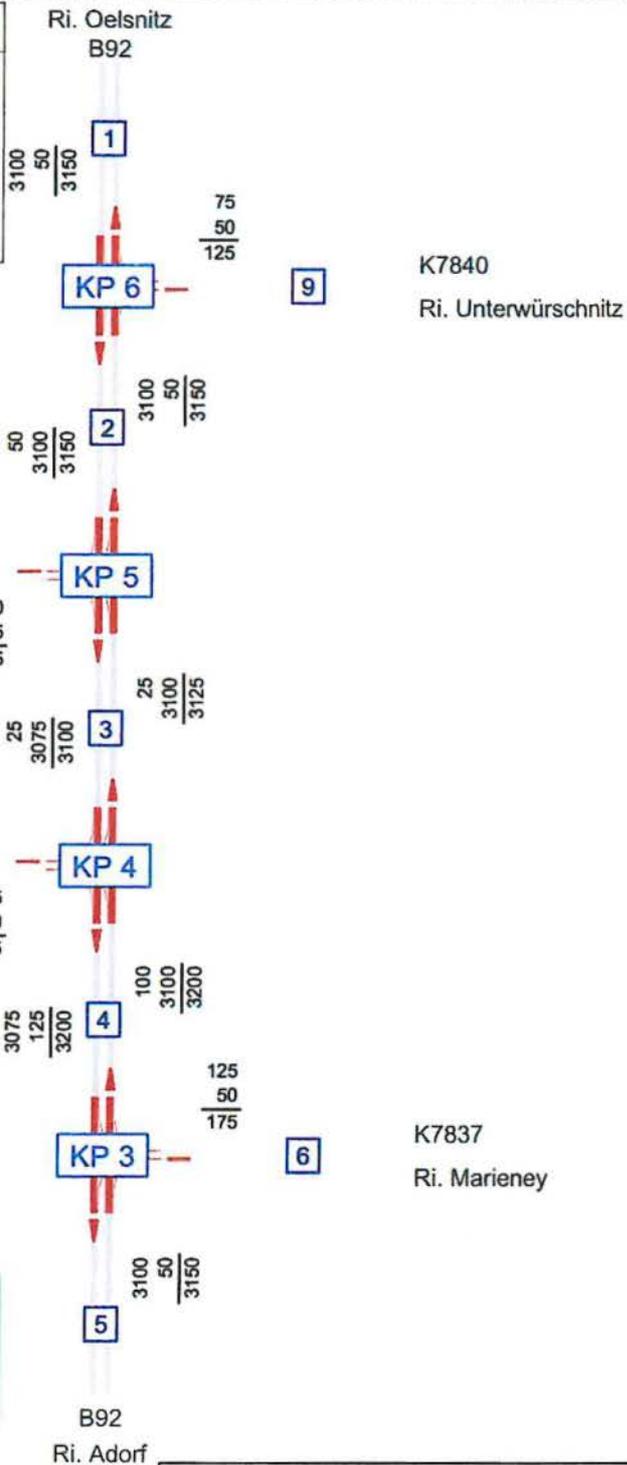
Herausgabedatum: Oktober 2017

PTV GROUP
the mind of movement

PTV Transport Consult GmbH - Dresden
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

B92 - Ausbau zwischen Oelsnitz und Adorf

Quer-schnitt	DTV _{MO-SO} [Kfz/24h]	SV _{MO-SO} [%]	Mt [Kfz/h]	Mn [Kfz/h]	pt [%]	pn [%]
1	6.250	13,0	360	55	13,0	18,0
2	6.250	13,0	355	55	13,0	17,5
3	6.250	13,0	355	55	13,0	18,0
4	6.250	13,0	360	55	13,0	18,0
5	6.250	13,0	355	55	13,0	18,0
6	500	6,5	25	5	6,5	3,0
7	250	8,5	15	<5	9,0	4,5
8	250	3,5	10	<5	3,5	2,0
9	250	11,5	10	<5	11,5	6,0



Prognose 2030 - M_t / M_n / p_t / p_n Anlage 3.5 - Teil Mitte



3 Bewertungsquerschnitt

M_t - mittlere stündliche Verkehrsstärke 06-22 Uhr
 P_t - Lkw-Anteil 06-22 Uhr (>2,8t zul. Gesamtgewicht)
 M_n - mittlere stündliche Verkehrsstärke 22-06 Uhr
 P_n - Lkw-Anteil 22-06 Uhr (>2,8t zul. Gesamtgewicht)
 SV_{2,8t} = Kfz >2,8t zul. Gesamtgewicht

Knotenstrombelastungen:
 - DTV_{MO-SO} in Kfz/24h
 - auf 25 Kfz/24h gerundet

Im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab

Herausgabedatum: Oktober 2017

PTV GROUP

PTV Transport Consult GmbH · Dresden

the mind of movement

Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

Anlage 4

Prognose 2030

Teil Süd

B92 - Ausbau zwischen Oelsnitz und Adorf

Ri. Oelsnitz
B92

3200
100
3300

11,3%
6500

3225
100
3325

100
450
550

3,7%
1000

K7842

Ri. Leubetha

3200
450
3650

3225
450
3675

10,5%
7500

150
3525
3675

150
3550
3700

S309
Ri. Freiberg

5,6%
2000

150
975
1125

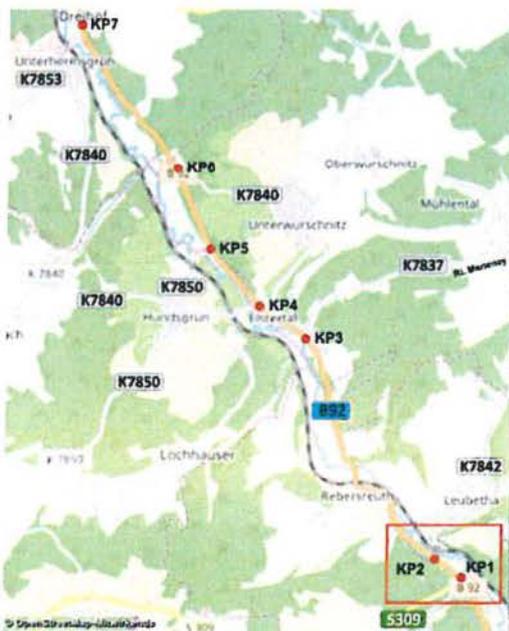
150
975
1125

975
3525
4500

975
3550
4525

9,6%
9000

B92
Ri. Adorf



Prognose 2030 (DTV_{W5} in Kfz/24h) Anlage 4.1 - Teil Süd



5,5%
1000

- Belastungen in Kfz/24h
auf 25 Kfz/24h gerundet

- SV-Anteile > 3,5t in Prozent
- Belastungen in Kfz/24h
- Querschnittswerte auf 500 Kfz/24h gerundet

im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab

Herausgabedatum: Oktober 2017

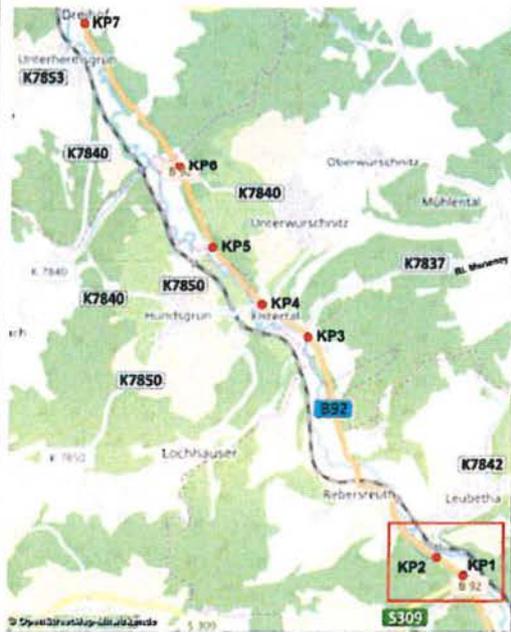
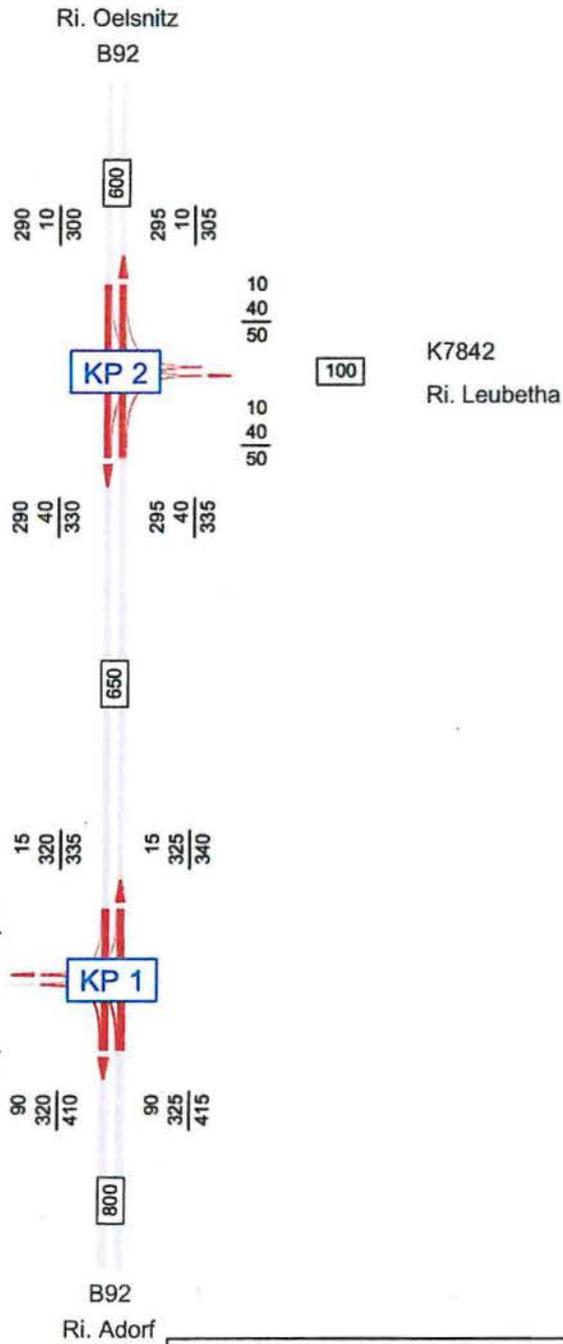
PTV GROUP

PTV Transport Consult GmbH · Dresden

the mind of movement

Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

B92 - Ausbau zwischen Oelsnitz und Adorf



Prognose 2030 (q_B in Kfz/h) Anlage 4.2 - Teil Süd



1000

- Belastungen in Kfz/h
auf 5 Kfz/h gerundet

- Belastungen in Kfz/h
- Querschnittswerte auf 50 Kfz/h gerundet

im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

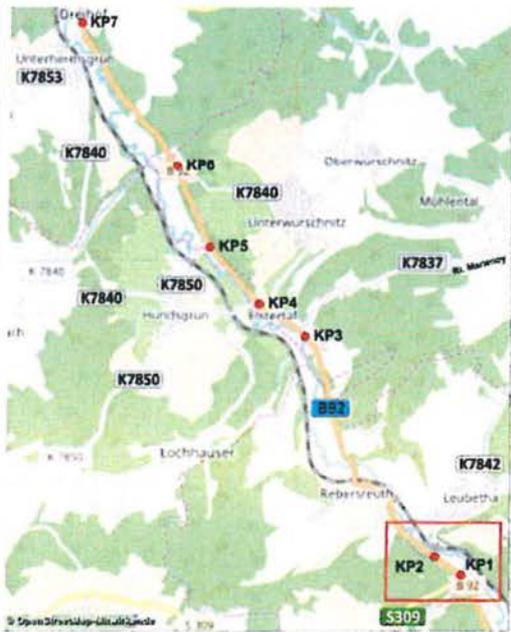
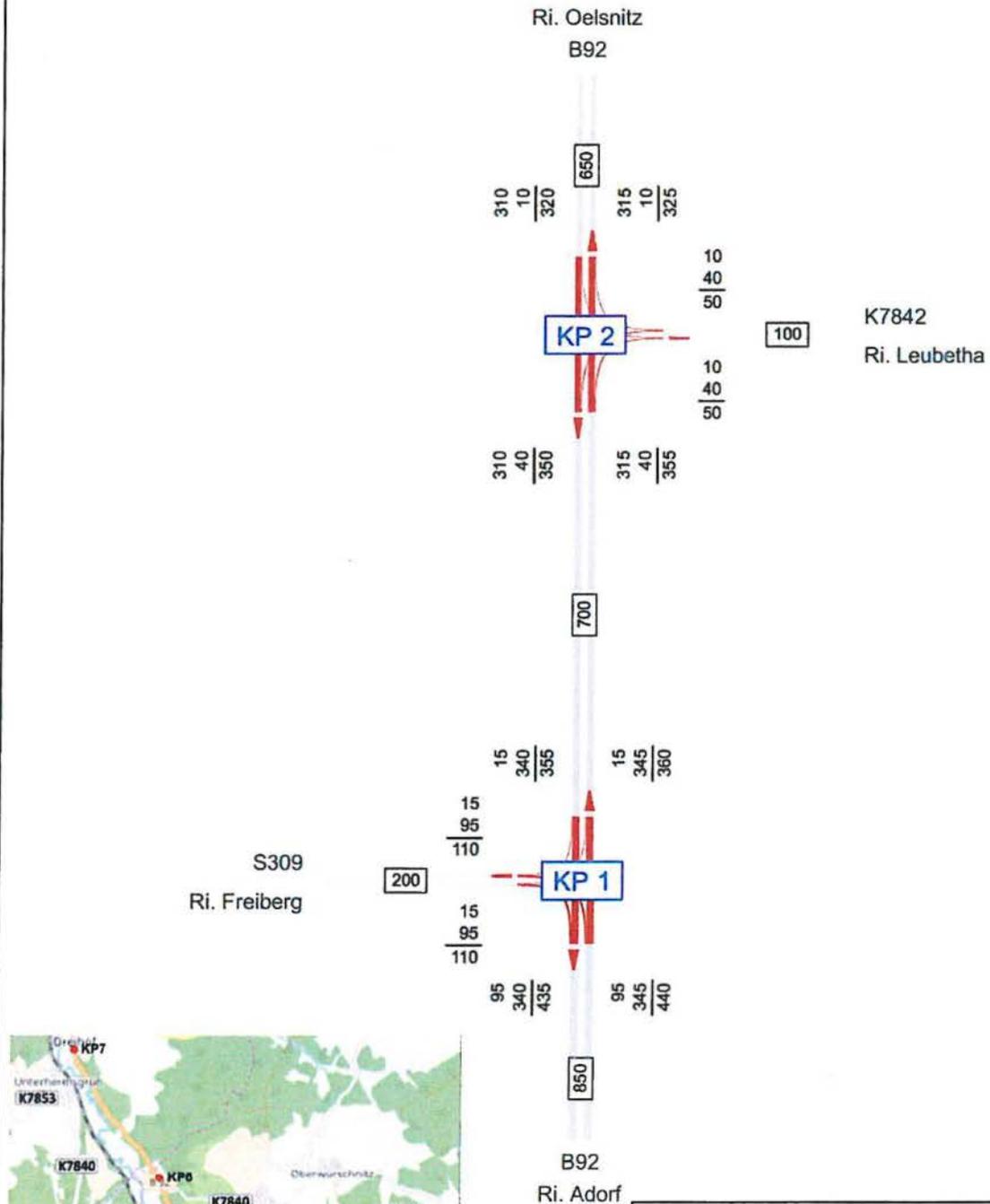
ohne Maßstab

Herausgabedatum: Oktober 2017

PTV GROUP
the mind of movement

PTV Transport Consult GmbH · Dresden
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

B92 - Ausbau zwischen Oelsnitz und Adorf



Prognose 2030 (q_B in Pkw-E/h)
Anlage 4.3 - Teil Süd

- Belastungen in Pkw-E/h auf 5 Pkw-E/h gerundet
 - Querschnittswerte auf 50 Pkw-E/h gerundet

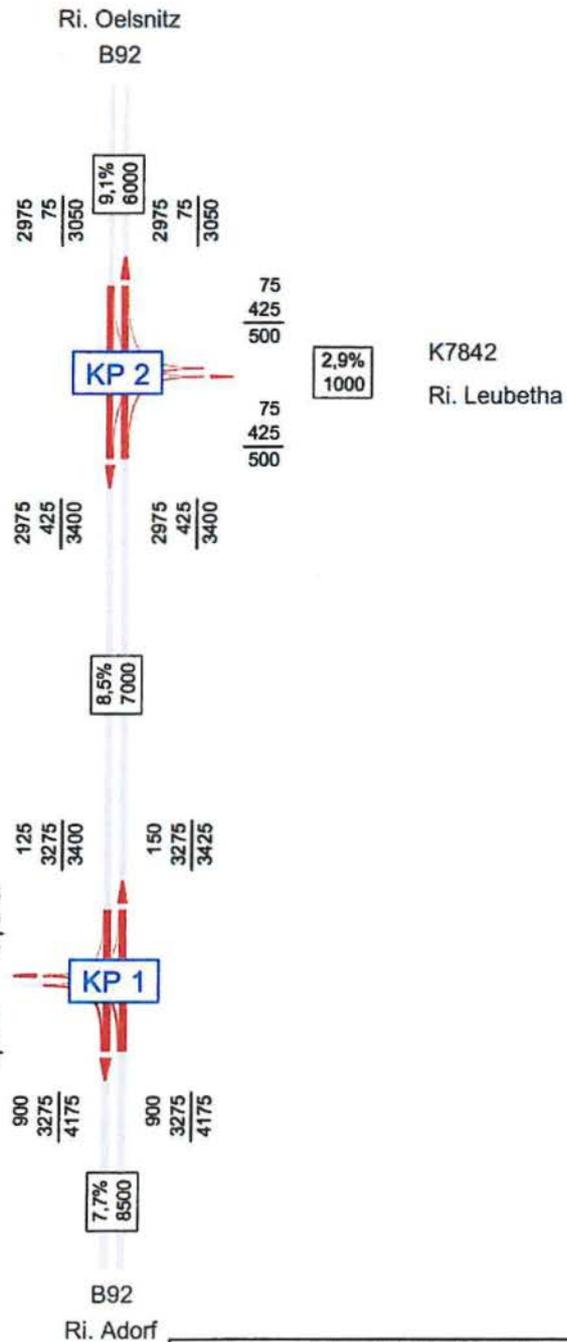
Im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab Herausgabedatum: Oktober 2017

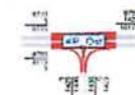
PTV GROUP PTV Transport Consult GmbH · Dresden
 Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

the mind of movement

B92 - Ausbau zwischen Oelsnitz und Adorf



Prognose 2030 (DTV in Kfz/24h) Anlage 4.4 - Teil Süd



5,5%
1000

- Belastungen in Kfz/24h
auf 25 Kfz/24h gerundet

- SV-Anteile > 3,5 in Prozent
- Belastungen in Kfz/24h
- Querschnittswerte auf 500 Kfz/24h gerundet

Im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab

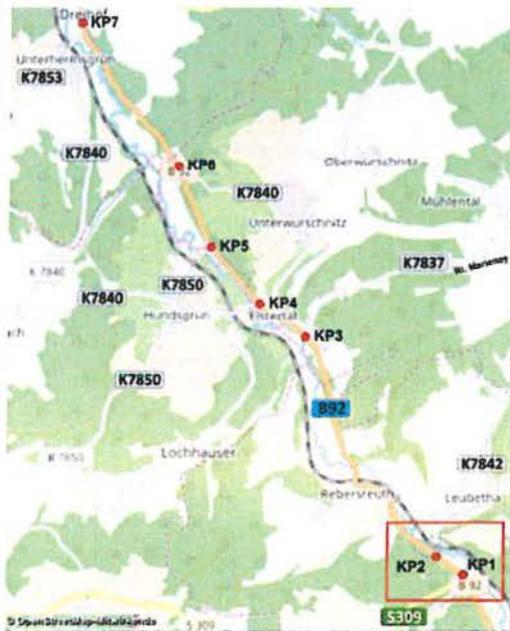
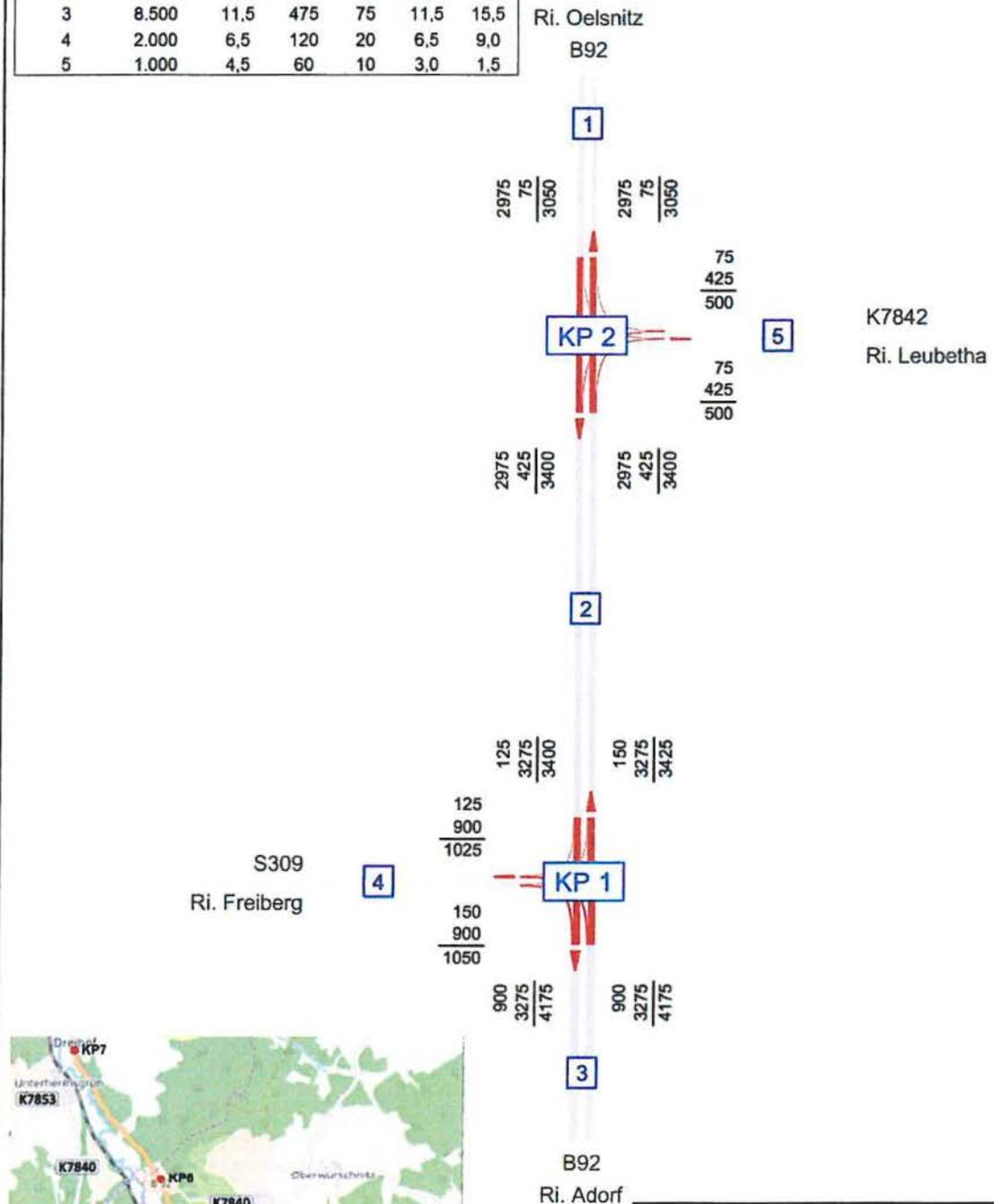
Herausgabedatum: Oktober 2017

PTV GROUP
the mind of movement

PTV Transport Consult GmbH · Dresden
Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

B92 - Ausbau zwischen Oelsnitz und Adorf

Querschnitt	DTV _{MO-SO} [Kfz/24h]	SV _{MO-SO} [%]	M _t [Kfz/h]	M _n [Kfz/h]	p _t [%]	p _n [%]
1	6.000	13,5	345	55	13,5	18,5
2	7.000	12,5	390	60	12,5	17,0
3	8.500	11,5	475	75	11,5	15,5
4	2.000	6,5	120	20	6,5	9,0
5	1.000	4,5	60	10	3,0	1,5



Prognose 2030 - M_t / M_n / p_t / p_n Anlage 4.5 - Teil Süd



3 — Bewertungsquerschnitt

M_t - mittlere stündliche Verkehrsstärke 06-22 Uhr
 P_t - Lkw-Anteil 06-22 Uhr (>2,8t zul. Gesamtgewicht)
 M_n - mittlere stündliche Verkehrsstärke 22-06 Uhr
 P_n - Lkw-Anteil 22-06 Uhr (>2,8t zul. Gesamtgewicht)
 SV_{MO-SO} = Kfz >2,8t zul. Gesamtgewicht

Knotenstrombelastungen:
 - DTV_{MO-SO} in Kfz/24h
 - auf 25 Kfz/24h gerundet

Im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr - NL Plauen

ohne Maßstab

Herausgabedatum: Oktober 2017

PTV GROUP
the mind of movement

PTV Transport Consult GmbH - Dresden
 Tel.: 0351 - 40 90 90 dresden@consult.ptvgroup.com

Unterlage 22.2
HBS-Nachweis

Projekt: **B 92, Ausbau nördlich Adorf (Abschnitt 5.0)**

Formblatt L3-1: Verkehrsqualität und mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit auf einer einbahnig zwei- bzw. dreistreifigen Strecke						
Strecke und Straßenkategorie gemäß den RIN (2008)				B 92 LS II		
Regelquerschnitt gemäß den RAL (2012)				RQ 11		
angestrebte Qualitätsstufe QSV				D		
betrachtete Richtung				Richtung Adorf		
Teilstrecke i			1	2		
Anzahl Fahrstreifen in betrachteter Richtung			2	1		
Grundlagen	1	Bemessungsverkehrsstärke q_B (Kapitel L2)	[Kfz/h]	400	400	
	2	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{SV} (Kapitel L2)	[%]	7,7	7,7	
	3	Länge L_i	[m]	630,0	610,0	
	4	Steigungsklasse (Tab. L3-2)	[-]	2	1	
	5	Kurvigkeitsklasse (Tab. L3-3)	[-]	1	1	
Nachweis der Verkehrsqualität	6	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit $V_{r,i}$ (Bild L3-1 bis Bild L3-6 bzw. Bild L3-9)	[km/h]	94	77	
	7	Korrektur auf Grund der Teilstreckenlänge (Bild L3-7)	[km/h]	-4,5	0	
	8	korrigierte mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit $V_{F,i}$	[km/h]	89,5	77	
	9	fahrestreifenbezogene Verkehrsdichte $k_{F,i}$ (Gl. (L3-1))	[Kfz/km]	2,23	5,19	
	10	Qualitätsstufe QSV_i (Tabelle L3-1)	[-]	A	B	
	11	mittlere fahrestreifenbezogene Verkehrsdichte k_{FS} (Gl. (L3-5))	[Kfz/km]	3,69		
	12	Qualitätsstufe QSV_{Ges} (Tabelle L3-1)	[-]	B		
Pkw-Fahrtge- schwindigkeit	13	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit $V_{F,i}$ (Zeile 8 oder Zeile 6 bzw. V_{Zul} nach Ziffer L3.5)	[km/h]	89,5	77	
	14	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit V_F (Gl.(L3-7))	[km/h]	83,35		

Projekt: B 92, Ausbau nördlich Adorf (Abschnitt 5.0)

Formblatt L3-1: Verkehrsqualität und mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit auf einer einbahnig zwei- bzw. dreistreifigen Strecke						
Strecke und Straßenkategorie gemäß den RIN (2008)				B 92 LS II		
Regelquerschnitt gemäß den RAL (2012)				RQ 11		
angestrebte Qualitätsstufe QSV				D		
betrachtete Richtung				Richtung Oelsnitz		
Teilstrecke i			2	1		
Anzahl Fahrstreifen in betrachteter Richtung			1	1		
Grundlagen	1	Bemessungsverkehrsstärke q_b (Kapitel L2)	[Kfz/h]	400	400	
	2	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{sv} (Kapitel L2)	[%]	7,7	7,7	
	3	Länge L_i	[m]	610,0	630,0	
	4	Steigungsklasse (Tab. L3-2)	[-]	1	1	
	5	Kurvigkeitsklasse (Tab. L3-3)	[-]	1	1	
Nachweis der Verkehrsqualität	6	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit $V_{F,i}$ (Bild L3-1 bis Bild L3-6 bzw. Bild L3-9)	[km/h]	77	93	
	7	Korrektur auf Grund der Teilstreckenlänge (Bild L3-7)	[km/h]	0	3,4	
	8	korrigierte mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit $V_{F,i}$	[km/h]	77,0	96,4	
	9	fahrestreifenbezogene Verkehrsdichte k_{Fsi} (Gl. (L3-1))	[Kfz/km]	5,19	4,14	
	10	Qualitätsstufe QSV_i (Tabelle L3-1)	[-]	B	B	
	11	mittlere fahrestreifenbezogene Verkehrsdichte k_{FS} (Gl. (L3-5))	[Kfz/km]	4,66		
	12	Qualitätsstufe QSV_{Ges} (Tabelle L3-1)	[-]	B		
Pkw-Fahrtgeschwindigkeit	13	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit $V_{F,i}$ (Zeile 8 oder Zeile 6 bzw. V_{zul} nach Ziffer L3.5)	[km/h]	77,0	96,4	
	14	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit V_F (Gl.(L3-7))	[km/h]	86,85		

FREISTAAT SACHSEN – Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Plauen

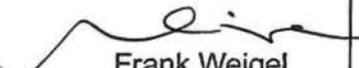
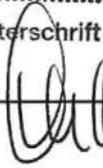
B 92 / NK 5639 022 Stat. 2,259 bis NK 5639 022 Stat. 0,950

B 92 Ausbau nördlich Adorf (Abschnitt 5.0)

MaViS-Nr.: M 0000 2202

FESTSTELLUNGSENTWURF

- Verkehrssicherheit -

<p>Aufgestellt:</p> <p>30. Mai 2022</p> <p>Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Plauen</p> <p> Frank Weigel in Vertretung des Niederlassungsleiters</p>	<p>Plan festgestellt. Landesdirektion Sachsen Chemnitz, den 23. Jan. 2025</p> <p>Unterschrift</p> <p> </p>

Unterlage 23.1.1
Sichtweitenanalyse

Sichtweitenberechnung "B92"

Projekt: 11_RIBPlanerV25_LPh4

Plan: 2019-03-01_LP+BauStr-Var2_Zuf-Aue+Schleppk

Auftrag:

Bemerkung:

Verwendete Achse: A04

Verwendetes DGM: WTU_BD_DGM-SICHT

Berechnungsgrenzen:

Von Station: - 145.00

Bis Station: 1400.38

Maximale Länge der Sichtweiten:

Haltesicht: 625.00

Überholsicht: 625.00

Straßenkategorie: EKL3

Richtlinie: RAL

Gradiente: A04V4

Berechnet am: 22.03.2022

Lage der Aug-/Zielpunkte für die Berechnung der Haltesichtweite

	Richtung	Station	Bezugsachse	Bezugsbreite	Abstand	Höhe
Augpunkt	Hinweg	alle	A04	-	1.80	1.00
Zielpunkt	Hinweg	alle	A04	-	1.80	1.00
Augpunkt	Rückweg	alle	-	RSL	1.80	1.00
Zielpunkt	Rückweg	alle	-	RSL	1.80	1.00

Lage der Aug-/Zielpunkte für die Berechnung der Überholsichtweite

	Richtung	Station	Bezugsachse	Bezugsbreite	Abstand	Höhe
Augpunkt	Hinweg	alle	A04	-	1.80	1.00
Zielpunkt	Hinweg	alle	A04	-	1.80	1.00
Augpunkt	Rückweg	alle	-	RSL	1.80	1.00
Zielpunkt	Rückweg	alle	-	RSR	1.80	1.00

Berücksichtigte Sichthindernisse:

Name	in Folie	Objektname; Lage
DGM		
WTU_BD_DGM-SICHT	WTU_BD_DGM-SICHT	- X

Mit 'X' markierte 3D-Objekte stellen eine Sichtbehinderung dar.

Ergebnisse der Sichtweitenberechnung:

Station	Hinweg					Rückweg				
	V	Haltesicht (m)		Überholsicht (m)		V	Haltesicht (m)		Überholsicht (m)	
		erf.	vorh.	erf.	vorh.		erf.	vorh.	erf.	vorh.
- 145.000	90.000	135	560		580	90.000	133			
- 140.000	90.000	134	555		570	90.000	133			
- 135.000	90.000	134	550		565	90.000	133			
- 130.000	90.000	134	550		555	90.000	133			
- 125.000	90.000	134	545		550	90.000	133			
- 120.000	90.000	134	540		545	90.000	133			
- 115.000	90.000	133	535		535	90.000	133			
- 110.000	90.000	133	530		530	90.000	133			
- 105.000	90.000	133	520		520	90.000	133			
- 100.000	90.000	132	515		515	90.000	133			
- 95.000	90.000	132	505		505	90.000	133			
- 90.000	90.000	132	500		500	90.000	133			
- 85.000	90.000	132	490		490	90.000	134			
- 80.000	90.000	131	485		485	90.000	134			
- 75.000	90.000	131	475		475	90.000	134			
- 70.000	90.000	131	470		470	90.000	134			
- 65.000	90.000	131	465		460	90.000	134			
- 60.000	90.000	130	455		455	90.000	134			
- 55.000	90.000	130	450		450	90.000	134			
- 50.000	90.000	130	440		440	90.000	134			
- 45.000	90.000	130	435		435	90.000	134			
- 40.000	90.000	129	425		425	90.000	135			
- 35.000	90.000	129	420		420	90.000	135			
- 30.000	90.000	129	410		410	90.000	135			
- 25.000	90.000	129	405		405	90.000	135			
- 20.000	90.000	128	395		395	90.000	135			
- 15.000	90.000	128	390		390	90.000	135			
- 10.000	90.000	128	385		380	90.000	135			
- 5.000	90.000	128	375		375	90.000	136			
0.000	90.000	127	370		370	90.000	136			
5.000	90.000	127	360		360	90.000	136			
10.000	90.000	127	355		355	90.000	136			
15.000	90.000	127	345		345	90.000	137			
20.000	90.000	126	340		340	90.000	137			
25.000	90.000	126	335		335	90.000	137			
30.000	90.000	126	325		325	90.000	137			
35.000	90.000	126	320		320	90.000	138			
40.000	90.000	125	310		310	90.000	138			
45.000	90.000	125	305		305	90.000	138			
50.000	90.000	125	300		300	90.000	139			
55.000	90.000	125	290		290	90.000	139			
60.000	90.000	125	285		285	90.000	139			

Station	Hinweg					Rückweg				
	V	Haltesicht (m)		Überholsicht (m)		V	Haltesicht (m)		Überholsicht (m)	
		erf.	vorh.	erf.	vorh.		erf.	vorh.	erf.	vorh.
65.000	90.000	125	280		280	90.000	140			
70.000	90.000	125	275		275	90.000	140			
75.000	90.000	124	265		265	90.000	140			
80.000	90.000	124	260		260	90.000	141			
85.000	90.000	124	255		255	90.000	141			
90.000	90.000	124	250		250	90.000	141			
95.000	90.000	124	245		245	90.000	142			
100.000	90.000	124	240		235	90.000	142			
105.000	90.000	124	230		230	90.000	142			
110.000	90.000	124	225		225	90.000	143			
115.000	90.000	124	220		220	90.000	143			
120.000	90.000	124	215		215	90.000	143			
125.000	90.000	124	215		215	90.000	144			
130.000	90.000	124	210		210	90.000	144			
135.000	90.000	124	205		205	90.000	145			
140.000	90.000	124	200		200	90.000	145			
145.000	90.000	124	200		200	90.000	145			
150.000	90.000	124	195		195	90.000	146			
155.000	90.000	124	195		195	90.000	146			
160.000	90.000	124	195		190	90.000	146			
165.000	90.000	125	190		190	90.000	147			
170.000	90.000	125	190		190	90.000	147			
175.000	90.000	125	190		190	90.000	147			
180.000	90.000	125	190		185	90.000	148			
185.000	90.000	125	185		185	90.000	148			
190.000	90.000	125	185		185	90.000	148			
195.000	90.000	126	185		185	90.000	149			
200.000	90.000	126	185		185	90.000	149			
205.000	90.000	126	185		185	90.000	149			
210.000	90.000	126	190		185	90.000	149			
215.000	90.000	126	190		190	90.000	150			
220.000	90.000	126	190		190	90.000	150			
225.000	90.000	127	190		190	90.000	150			
230.000	90.000	127	190		190	90.000	150			
235.000	90.000	127	190		190	90.000	150			
240.000	90.000	127	190		190	90.000	150			
245.000	90.000	127	190		190	90.000	150			
250.000	90.000	128	190		190	90.000	150			
255.000	90.000	128	185		185	90.000	150			
260.000	90.000	128	185		185	90.000	150			
265.000	90.000	128	185		185	90.000	150			
270.000	90.000	129	185		185	90.000	150			

Station	Hinweg					Rückweg				
	V	Haltesicht (m)		Überholsicht (m)		V	Haltesicht (m)		Überholsicht (m)	
		erf.	vorh.	erf.	vorh.		erf.	vorh.	erf.	vorh.
275.000	90.000	129	185		185	90.000	150			
280.000	90.000	129	185		185	90.000	150			
285.000	90.000	129	185		185	90.000	150			
290.000	90.000	129	185		185	90.000	150			
295.000	90.000	130	185		185	90.000	149			
300.000	90.000	130	185		185	90.000	149			
305.000	90.000	130	185		185	90.000	149			
310.000	90.000	130	185		185	90.000	149			
315.000	90.000	130	185		185	90.000	148			
320.000	90.000	131	185		185	90.000	148			
325.000	90.000	131	185		180	90.000	148			
330.000	90.000	131	185		185	90.000	148			
335.000	90.000	131	190		185	90.000	147			
340.000	90.000	132	190		185	90.000	147	215		215
345.000	90.000	132	195		185	90.000	147	200		200
350.000	90.000	132	200		185	90.000	146	195		195
355.000	90.000	132	205		190	90.000	146	190		190
360.000	90.000	133	215		195	90.000	146	190		190
365.000	90.000	133	220		195	90.000	145	190		190
370.000	90.000	133	230		205	90.000	145	185		185
375.000	90.000	133	240		215	90.000	145	185		185
380.000	90.000	133	250		225	90.000	144	185		185
385.000	90.000	134	265		235	90.000	144	185		160
390.000	90.000	134	280		255	90.000	144	185		165
395.000	90.000	134	300		280	90.000	143	185		170
400.000	90.000	134	330		360	90.000	143	185		175
405.000	90.000	134	360		380	90.000	143	190		180
410.000	90.000	135	375		395	90.000	143	190		185
415.000	90.000	135	380		390	90.000	142	190		190
420.000	90.000	135	375		385	90.000	142	190		190
425.000	90.000	135	370		380	90.000	142	190		190
430.000	90.000	135	365		375	90.000	141	190		186
435.000	90.000	135	365		370	90.000	141	190		186
440.000	90.000	135	360		365	90.000	141	190		185
445.000	90.000	136	355		360	90.000	140	190		185
450.000	90.000	136	350		355	90.000	140	185		185
455.000	90.000	136	350		355	90.000	140	185		185
460.000	90.000	136	345		350	90.000	140	185		185
465.000	90.000	136	340		345	90.000	139	185		185
470.000	90.000	136	335		340	90.000	139	185		185
475.000	90.000	136	330		335	90.000	139	185		185
480.000	90.000	136	325		330	90.000	138	185		185

Station	Hinweg					Rückweg				
	V	Haltesicht (m)		Überholsicht (m)		V	Haltesicht (m)		Überholsicht (m)	
		erf.	vorh.	erf.	vorh.		erf.	vorh.	erf.	vorh.
485.000	90.000	136	325		325	90.000	138	185		185
490.000	90.000	136	320		325	90.000	138	185		185
495.000	90.000	136	315		320	90.000	138	185		185
500.000	90.000	136	310		315	90.000	137	185		185
505.000	90.000	136	305		310	90.000	137	185		180
510.000	90.000	136	300		305	90.000	137	180		180
515.000	90.000	136	295		300	90.000	137	180		180
520.000	90.000	136	290		295	90.000	136	185		185
525.000	90.000	136	290		295	90.000	136	185		185
530.000	90.000	136	285		290	90.000	136	185		185
535.000	90.000	136	280		285	90.000	136	185		185
540.000	90.000	136	275		280	90.000	136	185		185
545.000	90.000	136	270		275	90.000	135	190		190
550.000	90.000	136	270		275	90.000	135	190		190
555.000	90.000	136	265		270	90.000	135	190		190
560.000	90.000	136	260		265	90.000	135	195		195
565.000	90.000	136	255		260	90.000	135	195		195
570.000	90.000	136	255		260	90.000	135	200		200
575.000	90.000	136	250		255	90.000	135	205		205
580.000	90.000	136	245		250	90.000	134	205		205
585.000	90.000	136	245		250	90.000	134	210		210
590.000	90.000	136	240		245	90.000	134	210		210
595.000	90.000	136	235		240	90.000	134	215		215
600.000	90.000	136	235		240	90.000	134	220		220
605.000	90.000	136	230		235	90.000	134	220		220
610.000	90.000	137	230		235	90.000	134	225		225
615.000	90.000	137	225		230	90.000	134	230		230
620.000	90.000	137	225		230	90.000	134	235		235
625.000	90.000	137	225		225	90.000	134	240		235
630.000	90.000	137	220		225	90.000	134	245		240
635.000	90.000	137	220		225	90.000	134	250		245
640.000	90.000	137	220		225	90.000	134	255		250
645.000	90.000	137	220		225	90.000	134	260		255
650.000	90.000	138	225		225	90.000	134	265		255
655.000	90.000	138	225		225	90.000	134	270		260
660.000	90.000	138	230		230	90.000	134	275		265
665.000	90.000	138	515		534	90.000	134	285		270
670.000	90.000	138	515		534	90.000	134	290		275
675.000	90.000	139	519		534	90.000	134	295		275
680.000	90.000	139	519		539	90.000	134	300		280
685.000	90.000	139	514		534	90.000	134	305		285
690.000	90.000	139	509		529	90.000	134	315		290

Station	Hinweg					Rückweg				
	V	Haltesicht (m)		Überholsicht (m)		V	Haltesicht (m)		Überholsicht (m)	
		erf.	vorh.	erf.	vorh.		erf.	vorh.	erf.	vorh.
695.000	90.000	139	504		524	90.000	134	320		295
700.000	90.000	140	499		519	90.000	134	325		300
705.000	90.000	140	499		519	90.000	134	330		300
710.000	90.000	140	494		514	90.000	134	335		305
715.000	90.000	140	489		509	90.000	134	345		310
720.000	90.000	141	484		504	90.000	134	350		315
725.000	90.000	141	479		499	90.000	134	355		320
730.000	90.000	141	479		494	90.000	134	360		325
735.000	90.000	141	474		494	90.000	134	365		325
740.000	90.000	141	469		489	90.000	134	370		330
745.000	90.000	142	464		484	90.000	133	375		335
750.000	90.000	142	460		479	90.000	133	380		340
755.000	90.000	142	455		474	90.000	133	385		345
760.000	90.000	142	450		475	90.000	133	390		345
765.000	90.000	142	450		470	90.000	133	395		350
770.000	90.000	142	445		465	90.000	133	400		355
775.000	90.000	142	440		460	90.000	133	405		355
780.000	90.000	142	435		455	90.000	133	410		360
785.000	90.000	142	430		450	90.000	133	415		365
790.000	90.000	142	425		445	90.000	132	420		370
795.000	90.000	142	420		440	90.000	132	425		370
800.000	90.000	141	415		435	90.000	132	430		375
805.000	90.000	141	410		435	90.000	132	425		375
810.000	90.000	141	405		430	90.000	132	395		345
815.000	90.000	141	400		425	90.000	132	345		315
820.000	90.000	141	400		420	90.000	131	295		295
825.000	90.000	141	395		415	90.000	131	255		285
830.000	90.000	140	390		410	90.000	131	240		275
835.000	90.000	140	385		405	90.000	131	225		270
840.000	90.000	140	380		400	90.000	131	220		260
845.000	90.000	139	375		395	90.000	130	215		250
850.000	90.000	139	370		390	90.000	130	210		245
855.000	90.000	139	365		385	90.000	130	210		240
860.000	90.000	138	360		380	90.000	130	205		240
865.000	90.000	138	355		375	90.000	130	205		240
870.000	90.000	138	350		370	90.000	130	205		240
875.000	90.000	137	345		365	90.000	129	205		240
880.000	90.000	137	340		360	90.000	129	210		240
885.000	90.000	137	335		355	90.000	129	210		240
890.000	90.000	136	330		350	90.000	129	215		245
895.000	90.000	136	325		345	90.000	129	220		245
900.000	90.000	136	320		345	90.000	129	220		250

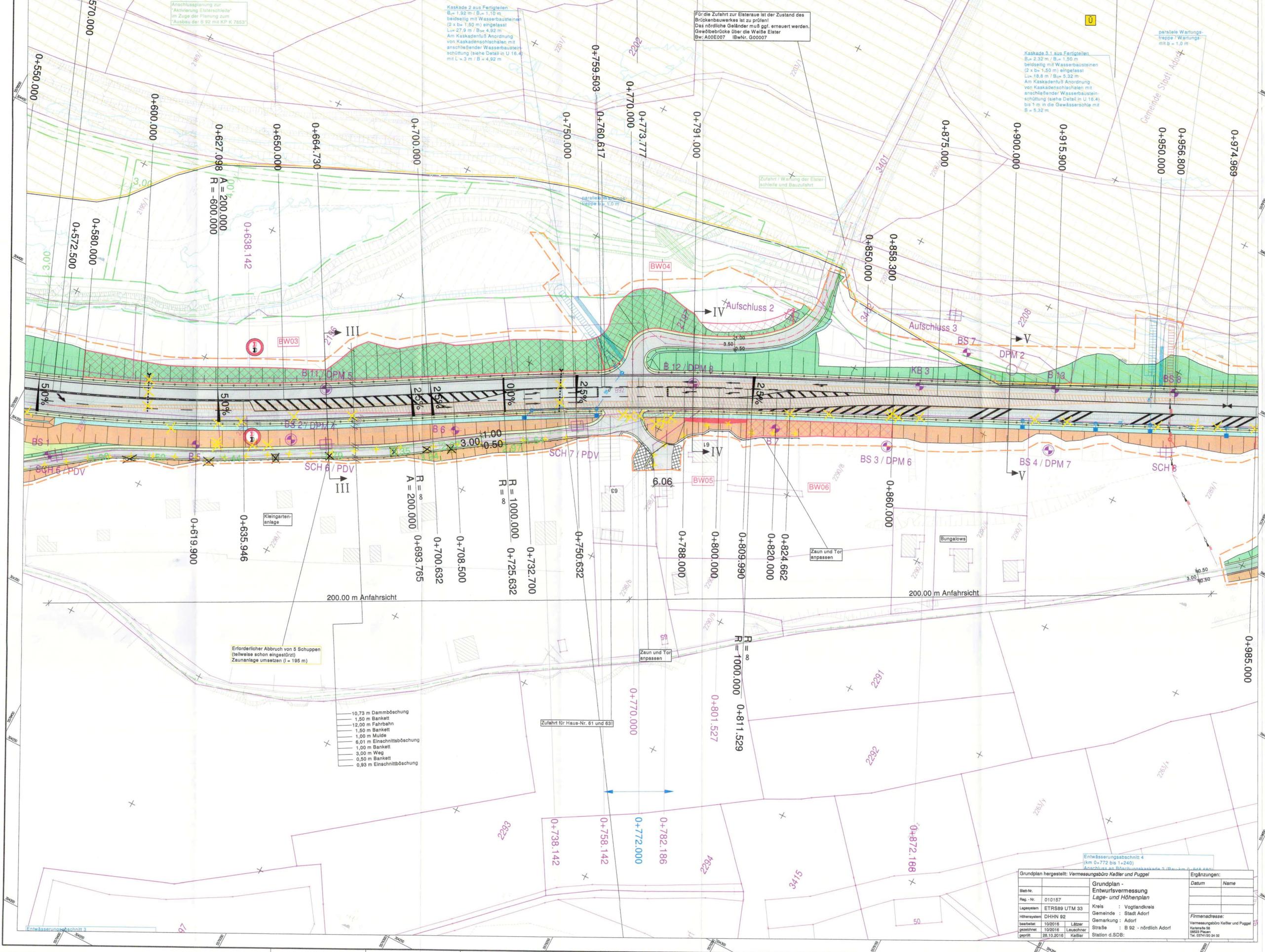
Station	Hinweg					Rückweg				
	V	Haltesicht (m)		Überholsicht (m)		V	Haltesicht (m)		Überholsicht (m)	
		erf.	vorh.	erf.	vorh.		erf.	vorh.	erf.	vorh.
905.000	90.000	135	315		340	90.000	129	225		255
910.000	90.000	135	310		335	90.000	129	230		260
915.000	90.000	135	310		330	90.000	129	240		265
920.000	90.000	135	305		325	90.000	129	245		275
925.000	90.000	135	300		320	90.000	129	250		280
930.000	90.000	134	295		315	90.000	129	255		285
935.000	90.000	134	290		315	90.000	129	260		295
940.000	90.000	134	285		310	90.000	129	270		300
945.000	90.000	134	285		305	90.000	130	275		305
950.000	90.000	134	280		300	90.000	130	285		315
955.000	90.000	134	275		300	90.000	130	290		320
960.000	90.000	133	270		295	90.000	130	300		325
965.000	90.000	133	270		290	90.000	130	305		335
970.000	90.000	133	265		290	90.000	131	315		340
975.000	90.000	133	260		285	90.000	131	320		350
980.000	90.000	133	260		285	90.000	131	330		355
985.000	90.000	133	255		280	90.000	131	335		365
990.000	90.000	133	255		280	90.000	132	345		375
995.000	90.000	133	255		280	90.000	132	355		380
1000.000	90.000	133	250		275	90.000	132	360		390
1005.000	90.000	133	250		275	90.000	133	370		400
1010.000	90.000	133	250		275	90.000	133	380		410
1015.000	90.000	133	250		270	90.000	133	390		420
1020.000	90.000	133	245		265	90.000	133	400		430
1025.000	90.000	133	250		260	90.000	134	410		440
1030.000	90.000	133	250		255	90.000	134	420		455
1035.000	90.000	133	250		250	90.000	134	430		465
1040.000	90.000	133	245		245	90.000	135	440		475
1045.000	90.000	133	240		240	90.000	135	450		485
1050.000	90.000	133	235		235	90.000	135	460		495
1055.000	90.000	133	230		230	90.000	135	475		505
1060.000	90.000	133	225		225	90.000	135	485		515
1065.000	90.000	133	220		220	90.000	136	500		525
1070.000	90.000	133	215		215	90.000	136	520		535
1075.000	90.000	133	210		210	90.000	136	545		545
1080.000	90.000	133	205		205	90.000	136	570		555
1085.000	90.000	133	200		200	90.000	136	590		565
1090.000	90.000	133			195	90.000	136	605		575
1095.000	90.000	133				90.000	137	615		590
1100.000	90.000	133				90.000	137	625		600
1105.000	90.000	133				90.000	137	625		620
1110.000	90.000	133				90.000	137	625		625

Station	Hinweg					Rückweg				
	V	Haltesicht (m)		Überholsicht (m)		V	Haltesicht (m)		Überholsicht (m)	
		erf.	vorh.	erf.	vorh.		erf.	vorh.	erf.	vorh.
1115.000	90.000	133				90.000	137	625		625
1120.000	90.000	134				90.000	137	625		625
1125.000	90.000	134				90.000	137	625		625
1130.000	90.000	134				90.000	137	625		490
1135.000	90.000	134				90.000	137	625		485
1140.000	90.000	134				90.000	137	625		480
1145.000	90.000	134				90.000	137	625		480
1150.000	90.000	134				90.000	137	625		480
1155.000	90.000	134				90.000	137	625		480
1160.000	90.000	134				90.000	137	625		480
1165.000	90.000	134				90.000	137	625		485
1170.000	90.000	134				90.000	137	625		485
1175.000	90.000	134				90.000	137	625		486
1180.000	90.000	134				90.000	137	625		486
1185.000	90.000	135				90.000	137	625		491
1190.000	90.000	135				90.000	137	625		491
1195.000	90.000	135				90.000	137	625		491
1200.000	90.000	135				90.000	137	625		496
1205.000	90.000	135				90.000	137	625		496
1210.000	90.000	135				90.000	137	625		501
1215.000	90.000	135				90.000	137	590		501
1220.000	90.000	135				90.000	137	586		506
1225.000	90.000	135				90.000	137	551		481
1230.000	90.000	135				90.000	137	531		440
1235.000	90.000	135				90.000	137	511		295
1240.000	90.000	135				90.000	137	491		270
1245.000	90.000	136				90.000	137	471		260
1250.000	90.000	136				90.000	137	435		250
1255.000	90.000	136				90.000	137	385		250
1260.000	90.000	136				90.000	136	355		245
1265.000	90.000	136				90.000	136	340		245
1270.000	90.000	136				90.000	136	330		240
1275.000	90.000	136				90.000	136	320		240
1280.000	90.000	136				90.000	136	315		240
1285.000	90.000	136				90.000	136	311		241
1290.000	90.000	136				90.000	136	306		241
1295.000	90.000	136				90.000	136	306		241
1300.000	90.000	136				90.000	136	301		241
1305.000	90.000	136				90.000	136	296		241
1310.000	90.000	136				90.000	136	296		240
1315.000	90.000	136				90.000	136	295		245
1320.000	90.000	136				90.000	135	300		245

Station	Hinweg					Rückweg				
	V	Haltesicht (m)		Überholsicht (m)		V	Haltesicht (m)		Überholsicht (m)	
		erf.	vorh.	erf.	vorh.		erf.	vorh.	erf.	vorh.
1325.000	90.000	136				90.000	135	300		250
1330.000	90.000	136				90.000	135	305		255
1335.000	90.000	137				90.000	135	310		260
1340.000	90.000	137				90.000	135	315		265
1345.000	90.000	137				90.000	135	315		265
1350.000	90.000	137				90.000	135	320		270
1355.000	90.000	137				90.000	135	325		275
1360.000	90.000	137				90.000	135	330		280
1365.000	90.000	137				90.000	135	335		285
1370.000	90.000	137				90.000	135	340		290
1375.000	90.000	137				90.000	135	345		295
1380.000	90.000	137				90.000	134	350		300
1385.000	90.000	137				90.000	134	350		305
1390.000	90.000	137				90.000	134	340		300
1395.000	90.000	137				90.000	134	330		290
1400.000	90.000	137				90.000	134	325		285
1400.381	90.000	137				90.000	134	326		286

INV = Innerhalb des gewählten DGM wurden keine 3D-Objekte gefunden - einige Zielpunkte für die eingestellten max. Sichtweiten liegen allerdings außerhalb des definierten Untersuchungsbereichs.

**Unterlage 23.1.2
Lagepläne Anfahrsicht**



Zeichenerklärung

Planung

- Einschnittsböschung
- Entwässerungsmulde
- Bankett
- Fahrbahn mit Achse (Asphalt)
- Bankett
- Dammböschung
- Waldweg / Parkplatz (ungebundene Deckschicht)
- Grünfläche
- Anpassungsbereich
- Graben mit Filefrichtung

Sonstiges

- Baum, entfällt
- Baumschutz
- gepl. Zaun
- Fahrzeugrückhaltesystem
- vorläufige Baufeldgrenze
- Sichtdreieck

Bauwerke

vorhanden

- Durchlass
- Durchlass
- Stützwand

geplant

- Stützwand / Bauwerk
- Böschungssicherung

Entwässerung

vorhanden

- Regenwasserkanal mit Filefrichtung (RW)
- Regenwassergraben (AS)

geplant

- Mischwasserleitung
- "Wasser unbekannter Herkunft"
- Regenwasserleitung

Versorgungseinrichtungen

vorhanden

- Mischwasserleitung
- "Wasser unbekannter Herkunft"
- Regenwasserleitung

geplant

- Mischwasserleitung
- "Wasser unbekannter Herkunft"
- Regenwasserleitung

Schutzgebiete

Natur, Landschaft, Wasser

- FFH-Gebiet
- Naturpark
- Überschwemmungsgebiet
- Landschaftsschutzgebiet

bearbeitet: 30.11.2021 T.Schröder
 gezeichnet: 30.11.2021 K.Weiß
 geprüft: 30.11.2021 [Signature]
 Projekt-Nr.: 321005-04-2312-01/01
 Breite: 1080 mm
 Höhe: 690 mm

Landesamt für Straßenbau und Verkehr
 Niederlassung Plauen
 Weststra. 73
 08523 Plauen
 Tel.: 03741 / 1480-0
 Fax: 03741 / 1480-110
 E-Mail: poststelle-nl-plauen@lasuv.sachsen.de
 bearbeitet: 28.3.2022 [Signature]
 geprüft: 14.04.22 [Signature]
 Projekt-Nr.:

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

LANDESAMT FÜR STRASSENBAU UND VERKEHR

Freistaat SACHSEN
 Unterlage / Blatt-Nr.: 23.1.2 / 1
Lageplan Anfahrtsicht Knoten hangseitig
 Maßstab: 1:500

B 92
Ausbau nördlich Adorf (Abschnitt 5.0)

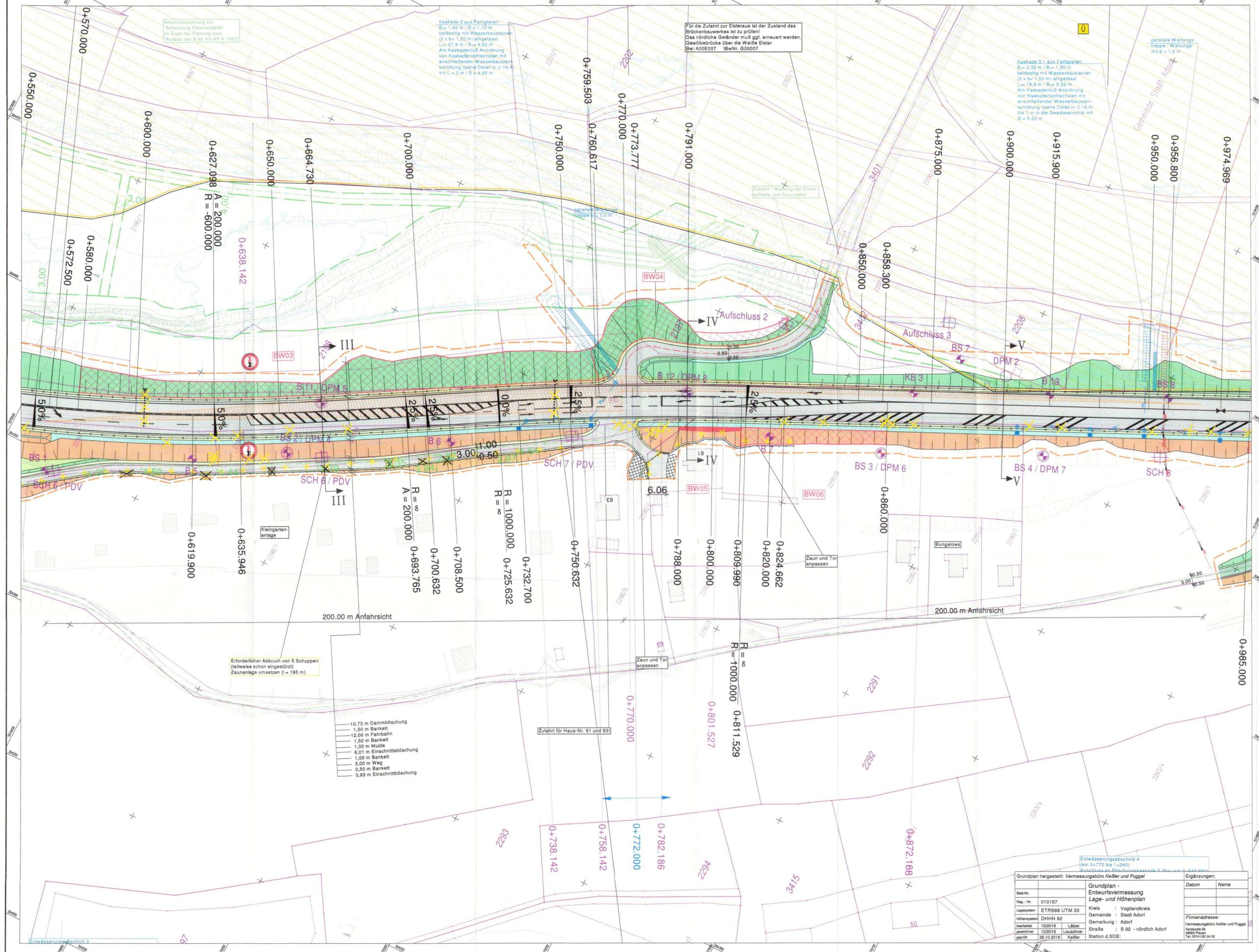
Aufgestellt: 30. Mai 2022
 Plan festgelegt: 23. Jan. 2025
 Landesdirektion Sachsen
 Chemnitz, den 23. Jan. 2025
 [Signature]
 [Signature]

Grundplan hergestellt: Vermessungsbüro Ketter und Puggel
 Blatt-Nr.: 010157
 Lage- und Höhenplan
 Kreis: Vogtlandkreis
 Gemeinde: Stadt Adorf
 Gemarkung: Adorf
 Straße: B 92 - nördlich Adorf
 Station d.SDB:
 Datum: 10/2016
 gezeichnet: 10/2016
 geprüf: 28.10.2016

Ergänzungen:
 Datum Name
 Firmenadresse:
 Vermessungsbüro Ketter und Puggel
 Hauptstraße 98
 08523 Plauen
 Tel. 03741/2024 02

- 10,73 m Dammböschung
- 1,50 m Bankett
- 12,00 m Fahrbahn
- 1,50 m Bankett
- 1,00 m Mulde
- 6,01 m Einschnittsböschung
- 1,00 m Bankett
- 3,00 m Weg
- 0,50 m Bankett
- 0,93 m Einschnittsböschung

Anschlussplanung zur "Aktivierung Elsterschleife" im Zuge der Planung zum "Ausbau der B 92 mit K.P. K. 7853"
 Kaskade 2 aus Fertigsteinen
 B_w = 1,92 m / B_u = 1,10 m
 beidseitig mit Wasserbausteinen
 (2 x b = 1,50 m) eingelassen
 L_w = 27,9 m / B_w = 4,92 m
 Am Kaskadenfuß Anordnung von Kaskadenhochschalen mit anschließender Wasserbaustein-schüttung (siehe Detail in U 16.4) mit L = 3 m / B = 4,92 m
 Für die Zufahrt zur Elsteraue ist der Zustand des Brückenbauwerkes ist zu prüfen! Das nördliche Geländer muß ggf. erneuert werden. Gewährbedcke über die Weiße Elster. Bw: A00E007 IBwNr. G00007
 Kaskade 3.1 aus Fertigsteinen
 B_w = 2,32 m / B_u = 1,90 m
 beidseitig mit Wasserbausteinen
 (2 x b = 1,50 m) eingelassen
 L_w = 19,8 m / B_w = 5,32 m
 Am Kaskadenfuß Anordnung von Kaskadenhochschalen mit anschließender Wasserbaustein-schüttung (siehe Detail in U 16.4) bis 1 m in die Gewässersohle mit B = 5,32 m
 Anfahrtsicht 200,00 m
 Anfahrtsicht 200,00 m
 Erforderlicher Abbruch von 5 Schuppen (teilweise schon eingestürzt) Zaunanlage umsetzen (l = 195 m)
 Entwässerungsabschnitt 3
 Entwässerungsabschnitt 4 (Am 0+772 bis 1+240) Anschluss an Bachschneisekaskade 2 (B_w = 1,92 m)



Zeichenerklärung

Planung

- Einschnittsböschung
- Entwässerungsmulde
- Bankett
- Fahrbahn mit Achse (Asphalt)
- Bankett
- Dammböschung
- Waldweg / Parkplatz (ungebundene Deckschicht)
- Grünfläche
- Anpassungsbereich
- Graben mit Fließrichtung

Sonstiges

- Baum, entfällt
- Baumschutz
- gepl. Zaun
- vorläufige Baufeldgrenze
- Sichtdreieck

Bauwerke

vorhanden

- Durchlass
- Durchlass
- Stützwand

geplant

- Stützwand / Bauwerk
- Böschungssicherung

Entwässerung

vorhanden

- geplant
- Regenwasserkanal mit Fließrichtung (RW)
- Regenwassersechacht (AS)
- Abflussschacht

Versorgungseinrichtungen

vorhanden

- geplant
- Mischwasserleitung
- "Wasser unbekannter Herkunft"
- Regenwasserleitung

Schutzgebiete

Natur, Landschaft, Wasser

- FFH-Gebiet
- Naturpark
- Überschwemmungsgebiet
- Landschaftsschutzgebiet

Achse = Achsenname
Grad = Gradientenname

Km = Station / Bau-km
H = Halbmesser
l = Stützmaß
f = Tangentlänge
TS = Tangentenschnittpunkthöhe

Verwaltung

- Flurstücksnummer
- Flurstücksgrenze
- Gemarkungsgrenze

Bohrpunkte:

- Bhrg.
- DKB
- Aufbruch/RKS
- RKS
- Schurf
- Bhrg.
- DPL
- Aufbruch/RKS
- Aufbruch
- RKS

Projekt-Nr.: 32 1005-04-2312-02/01
 Breite: 1080 mm
 Höhe: 690 mm

Landesamt für Straßenbau und Verkehr

Niederlassung Plauen
 Weststraße 73
 05523 Plauen

Tel.: 03741 / 1480-0
 Fax: 03741 / 1480-110
 E-Mail: poststelle.pl-plauen@lasuv.sachsen.de

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

LANDESAMT FÜR STRASSENBAU UND VERKEHR Freistaat **SACHSEN**

Unterlage / Blatt-Nr.: 23.1.2 / 2
Lageplan Anfahrtsicht
 Knoten talseitig

MaVIS-Nr.: M 0000 2202
 Maßstab: 1:500

B 92
Ausbau nördlich Adorf (Abschnitt 5.0)

Aufgestellt: 30. Mai 2022
 Landesamt für Straßenbau und Verkehr
 Frank Weigel
 in Vertretung des
 Niedersachsentestalters

Plan festgestell.,
 Landesdirektion Sachsen
 Chemnitz, den 22.05.2022
 Unterschrift

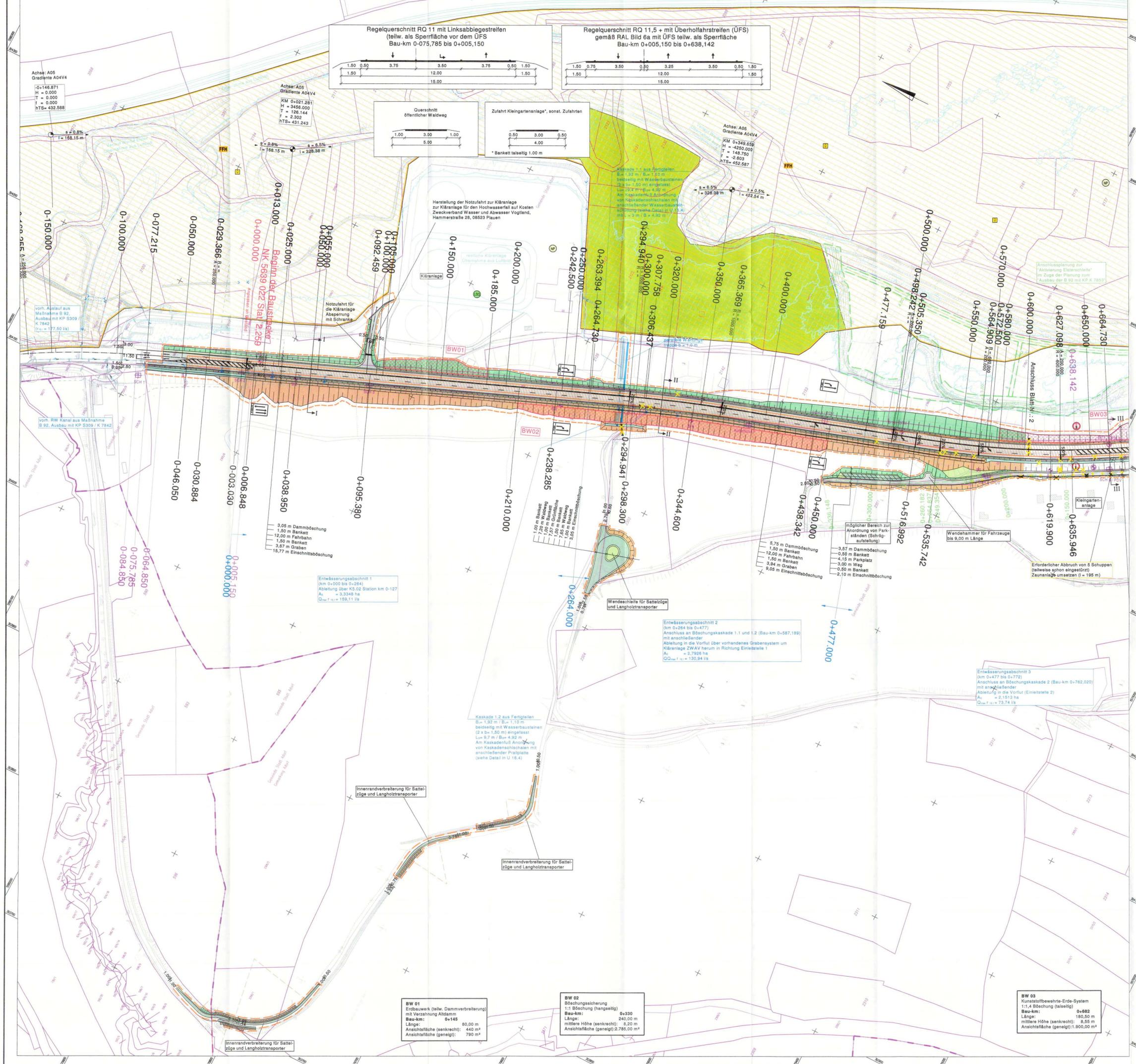
Grundplan hergestellt: Vermessungsbüro Keller und Puggel

Reg.-Nr.	Datum	Name
010157		

Lageplan: ETRS89 UTM 33
 Höhenystem: DHHN 92
 Kreis: Vogtlandkreis
 Gemeinde: Stadt Adorf
 Gemarkung: Adorf
 Straße: B 92 - nördlich Adorf
 Station d.SDB:

Entwässerungsabschnitt 4
 (km 0+772 bis 1+240)
 Anschluss an Böschungskaskade 3 (Bau-Nr. 9.2.2)

**Unterlage 23.1.3
Haltesichtweiten**



Zeichenerklärung

Planung

- Einschnittsböschung
- Entwässerungsmulde
- Bankett
- Fahrbahn mit Achse (Asphalt)
- Grünfläche
- Bankett
- Dammböschung
- Waldweg / Parkplatz (ungebundene Deckschicht)
- Grünfläche
- Anpassungsbereich
- Graben mit Filebrichtung
- Anschlussplanung zur "Aktivierung Elsterschleife" im Zuge der Planung zum Ausbau der B 92 mit KP K 7853

Sonstiges

- Baum, entfällt
- Baumschutz
- gepl. Zaun
- Fahrzeugrückhaltesystem
- vorfällige Baufeldgrenze
- Baufeldgrenze
- Aktivierung Elsterschleife

Bauwerke

vorhanden

- Durchlass
- Durchlass Rückbau

Entwässerung

vorhanden

- Regenwasserkanal mit Filebrichtung (RW) Regenwassersechacht (AS) Ablaufschacht

Haltesichtweiten

- erforderliche Haltesichtweite

Versorgungseinrichtungen

vorhanden

- Mischwasserleitung "Wasser unbekannter Herkunft"
- Regenwasserleitung

Schutzgebiete

Natur, Landschaft, Wasser

- FFH-Gebiet
- Naturpark
- Überschwemmungsgebiet
- Landschaftsschutzgebiet
- Lebensraumtyp

Achse- Achsenname
 Grad- Gradientenname

Km = Station / Bau-km
 H = Höhenmessung
 I = Stichtab
 T = Tangentiallänge
 TS = Tangentialsenkrechtspitzhöhe

Neigungsbruchpunkt mit Angabe von Gefälle(i) und Steigung(i) in Prozent, Länge der Gefälle- (Steigungs-) Strecke und Höhenmesser

Verwaltung

Flurstücknummer
 Flurstücksgrenze
 Gemarkungsgrenze

Bohrpunkte:

- Bhrg.
- DKB
- Aufbruch/RKS
- RKS
- Schurt
- Bhrg.
- ZPL
- Aufbruch/RKS
- Aufbruch
- RKS
- Böschungssicherung

Grundplan hergestellt: Vermessungsbüro Keller und Puggel	Ergänzungen:
Bau-Nr.:	Grundplan - Entwurfsvermessung
Reg.-Nr. 010167	Lage- und Höhenplan
Lage-system: ETRS89 UTM 33	Kreis: Vogtlandkreis
Höhen-system: DHHN 92	Gemeinde: Stadt Adorf
Bestellzeit: 10/2016	Lätzer
gezeichnet: 10/2016	Leuschner
geprüft: 28.10.2016	Keller
Station d.SDB:	

Planungs-firma:	Ingenieur-gesellschaft WTU GmbH	bearbeitet:	30.11.2021	T. Schröder
08523 Plauen, Weststraße 53, Tel. 03741 148 96-46, Fax 41		gezeichnet:	30.11.2021	K. Weiß
		Projekt-Nr.:	321005-04-2313-01/01	
		Breite:	1080 mm	
		Höhe:	860 mm	

Landesamt für Straßenbau und Verkehr	08523 Plauen	Tel.: 03741 / 1480-0	Fax: 03741 / 1480-110	E-Mail: poststelle.ni-plauen@lastr.v.sachsen.de
				14.04.22

FESTSTELLUNGSENTWURF

LANDESAMT FÜR STRASSENBAU UND VERKEHR

PRELSTADT SACHSEN

Unterlage / Blatt-Nr.: 23.1.3 / 1

Lageplan Haltesichtweite

Maßstab: 1:1000

B 92
Ausbau nördlich Adorf (Abschnitt 5.0)

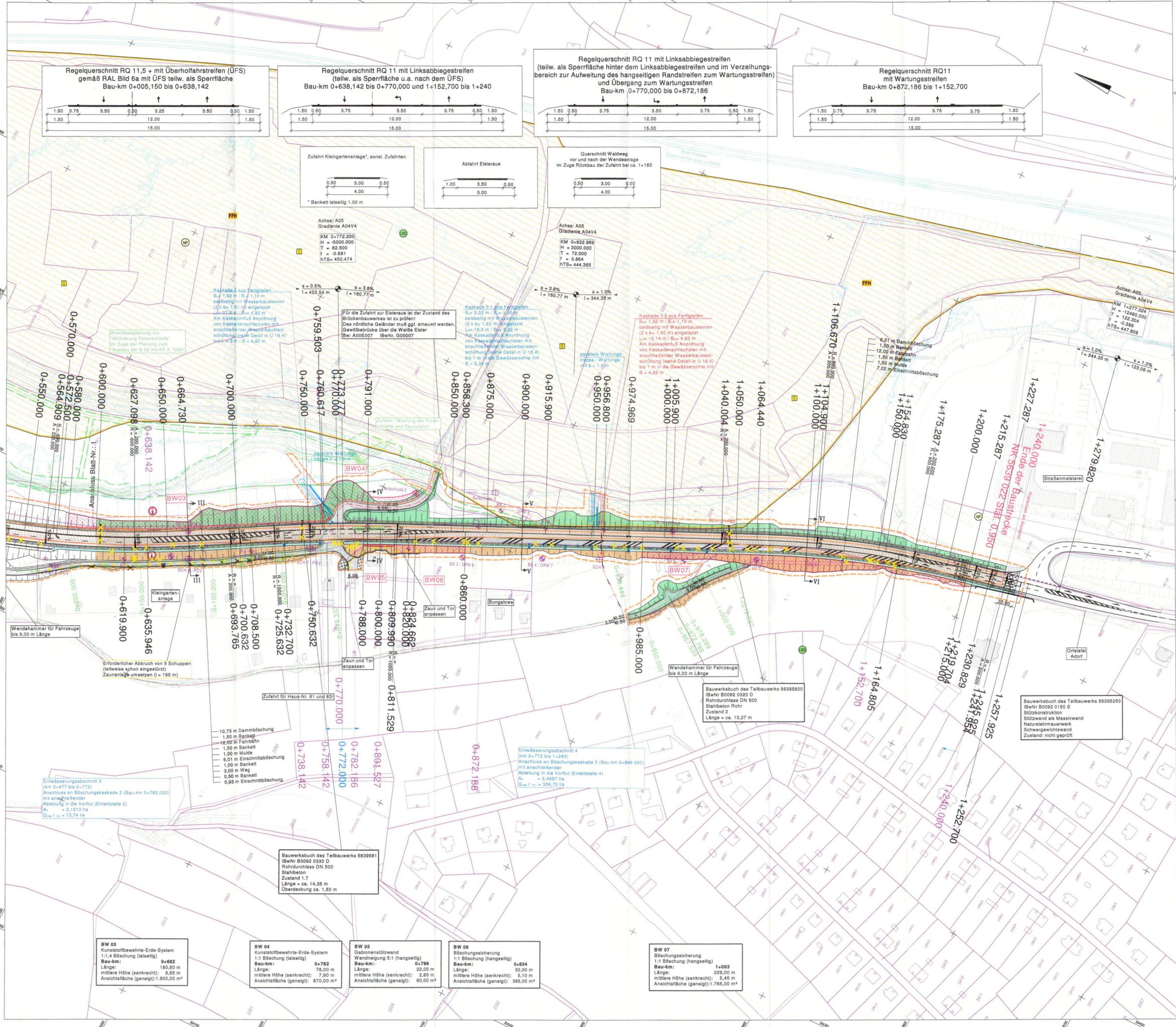
Aufgestellt: 30. Mai 2022

Plan festgelegt: 23. Jan. 2025

Frank Weigel
 in Vertretung des
 Niederlassungsleiters

Plan festgelegt: Landesdirektion Sachsen
 Chemnitz, den 23. Jan. 2025

BW 01 Erbauwerk (teilw. Dammverbreiterung) mit Verzahnung Aldamm Bau-km: 0+145 Länge: 80,00 m Ansichtfläche (senkrecht): 440 m² Ansichtfläche (geneigt): 790 m²	BW 02 Böschungssicherung 1:1 Böschung (hängend) Bau-km: 0+330 Länge: 240,00 m mittlere Höhe (senkrecht): 6,50 m Ansichtfläche (geneigt): 2.785,00 m²	BW 03 Kunststoffbewehrte-Erde-System 1:1,4 Böschung (teilsollig) Bau-km: 0+882 Länge: 180,00 m mittlere Höhe (senkrecht): 6,55 m Ansichtfläche (geneigt): 1.900,00 m²
---	--	---



Zeichenerklärung

Planung

- Einschnittböschung
- Entwässerungsmulde
- Bankett
- Fahrbahn mit Achse (Asphalt)
- Bankett
- Damböschung
- Waldweg / Parkplatz (ungebundene Deckschicht)
- Grünfläche
- Anpassungsbereich
- Graben mit Filefrichtung

Sonstiges

- Baum, entfällt
- Baumschutz
- gepl. Zaun
- Fahrzeurückhaltesystem
- vorläufige Baufeldgrenze

Bauwerke

- vorhanden
- Durchlass
- Durchlass
- Stützwand

Entwässerung

- vorhanden
- geplant

Haltesichtweiten

- erforderliche Haltesichtweite

Versorgungseinrichtungen

- vorhanden
- geplant

Schutzgebiete

- Naturpark
- Überschwemmungsgebiet
- Landschaftsschutzgebiet

Verwaltung

- Flurstücksnummer
- Flurstücksgrenze
- Gemarkungsgrenze

Bohrpunkte:

- Bhrg
- DKB
- Aufbruch/RKS
- RKS
- Schurf
- Bhrg
- DPL
- Aufbruch/RKS
- Aufbruch
- RKS

Verwaltung

- Stützwand / Bauwerk
- Böschungssicherung

Entwässerung

- Regenwasserkanal mit Filefrichtung (RW)
- Regenwassersechschicht (AS)
- Ablaufschacht (AS)

Grundplan hergestellt: Vermessungsbüro Käbler und Puggel		Ergänzungen:	
Blatt-Nr.	010157	Datum	
Reg.-Nr.	010157	Name	
Lageplan	ETRS89 UTM 33		
Höhenansatz	DHHN 92		
bearbeitet	10/2016 Litzner	Gemeinde	Stadt Adorf
gezeichnet	10/2016 Leuschner	Gemarkung	Adorf
geprüft	28.10.2016 Käbler	Station	Station d.SDB.
Firmenadresse: Vermessungsbüro Käbler und Puggel, 08523 Plauen, Weststraße 53, Tel. 03741 146 86-40, Fax 03741 146 86-22			

Ingenieurgesellschaft WTU GmbH

08523 Plauen, Weststraße 53, Tel. 03741 146 86-40, Fax 03741 146 86-22

bearbeitet: 30.11.2021 T.Schröder
gezeichnet: 30.11.2021 K.Weiß
geprüft: 30.11.2021 [Signature]

Projekt-Nr.: 321005-04-2313-02/01
Brelle: 1050 mm
Höhe: 750 mm

Landesamt für Straßenbau und Verkehr

Niederlassung Plauen, Weststraße 73, 08523 Plauen

Tel.: 03741 / 1480-0
Fax: 03741 / 1480-110
E-Mail: poststelle.nl-plauen@lasuv.sachsen.de

bearbeitet: 28.2.2022 [Signature]
geprüft: 14.09.2021 [Signature]

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

LANDESAMT FÜR STRASSENBAU UND VERKEHR

Freistaat **SACHSEN**

Unterlage / Blatt-Nr.: 23.1.3 / 2

Lageplan Haltesichtweite

B 92 / Oelenitz - Adorf / NK 5639 022, Stat. 2.259 - NK 5639 022, Stat. 0.950

MaVis-Nr.: M 0000 2202

Maßstab: 1:1000

B 92 Ausbau nördlich Adorf (Abschnitt 5.0)

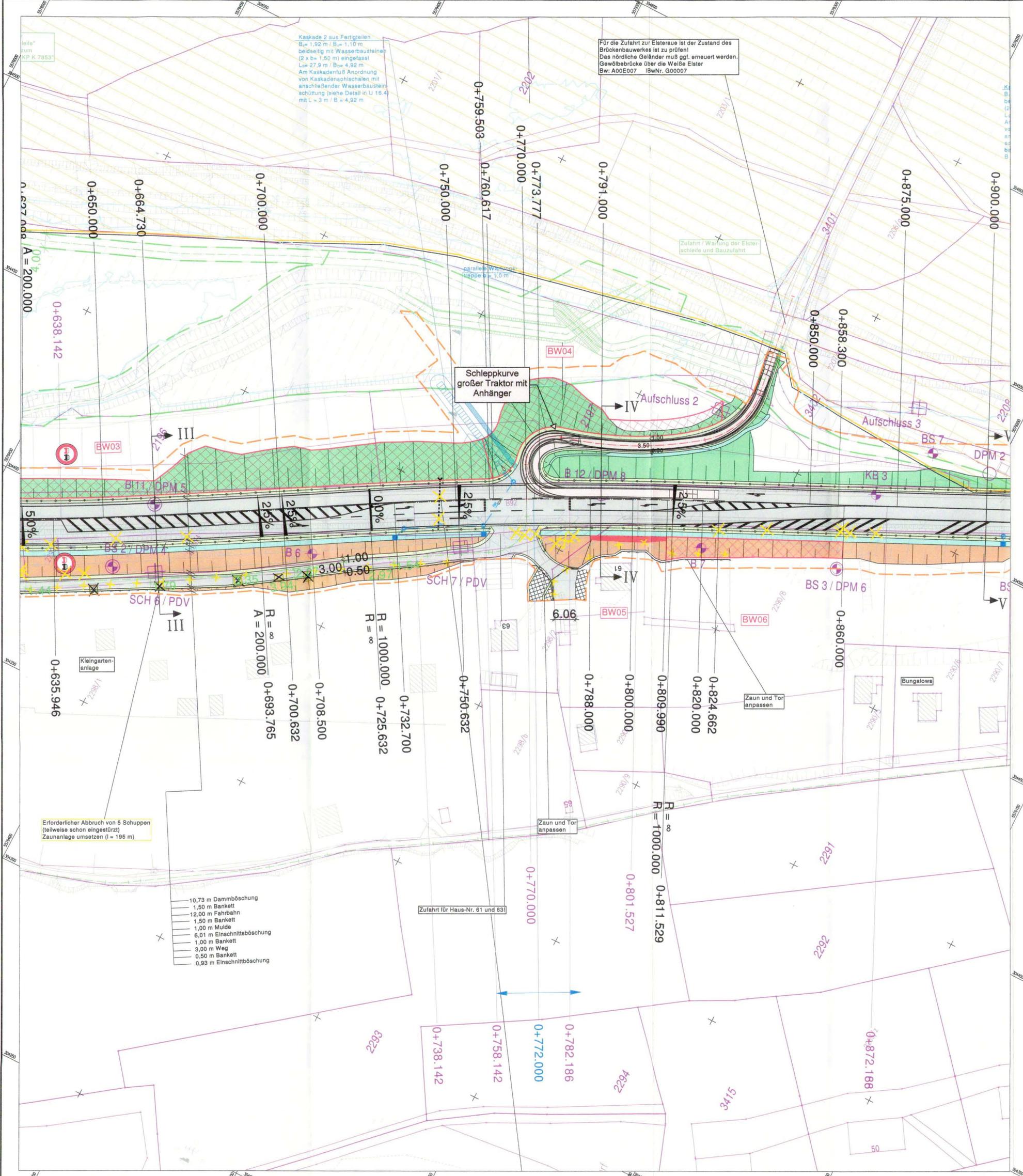
Aufgestellt: 30. Mai 2022

Plan festgestellt: Landesdirektion Sachsen, Chemnitz, den 23. Jan. 2025

Frank Weigel in Vertretung des Landesamts für Straßenbau und Verkehr

Unterzeichnet: [Signature]

Unterlage 23.2
Schleppkurvenachweise



Zeichenerklärung

Planung

- Einschnittsböschung
- Entwässerungsmulde
- Bankett
- Fahrbahn mit Achse (Asphalt)
- Bankett
- Dammböschung
- Waldweg / Parkplatz (ungebundene Deckschicht)
- Grünfläche
- Anpassungsbereich
- Graben mit Fließrichtung

Sonstiges

- Baum, entfällt
- Baumschutz
- gepl. Zaun
- Fahrzeughaltungs-system
- vorläufige Baufeldgrenze

Bauwerke

vorhanden

- Durchlass
- Durchlass
- Stützwand

geplant

- Stützwand / Bauwerk
- Böschungssicherung

Entwässerung

vorhanden

- Regenwasserkanal mit Fließrichtung (RW)
- Regenwasserschacht (AS)
- Ablaufschacht

geplant

- Mischwasserleitung
- "Wasser unbekannter Herkunft"
- Regenwasserleitung

Schutzgebiete

Natur, Landschaft, Wasser

- FFH-Gebiet
- Naturpark
- Überschwemmungsgebiet
- Landschaftsschutzgebiet

Grundplan hergestellt: Vermessungsbüro Kefler und Puggel	Ergänzungen:	
Blatt-Nr.:	Grundplan - Entwurfsvermessung Lage- und Höhenplan	Datum
Reg.-Nr. 010157	Kreis: Vogtlandkreis	Name
Lage-system: ETRS89 UTM 33	Gemeinde: Stadt Adorf	
Höhen-system: DHHN 92	Gemarkung: Adorf	
bearbeitet: 10/2016 Lätzer	Straße: B 92 - nördlich Adorf	Firmenadresse: Vermessungsbüro Kefler und Puggel, Karsstraße 66, 08523 Plauen, Tel. 03741/20 34 02
gezeichnet: 10/2016 Leuschner	Station d.SDB:	
geprüft: 28.10.2016 Kefler		

Planungs-büro:	Ingenieur-gemeinschaft WTU GmbH	08523 Plauen, Weststraße 53, Tel. 03741 146 95-49, Fax: -51
bearbeitet:	30.11.2021	T. Schröder
gezeichnet:	30.11.2021	K. Weiß
geprüft:	30.11.2021	
Projekt-Nr.:	321005-04-232-01/01	
Breite:	790 mm	
Höhe:	690 mm	

Landesamt für Straßenbau und Verkehr		bearbeitet:	28.3.2022
Niederlassung Plauen	Tel.: 03741 / 1480-0	geprüft:	14.04.2022
Weststraße 73	Fax: 0 3741 / 1480-110	Projekt-Nr.:	
08523 Plauen	E-Mail: poststelle.ni-plauen@lasuv.sachsen.de		

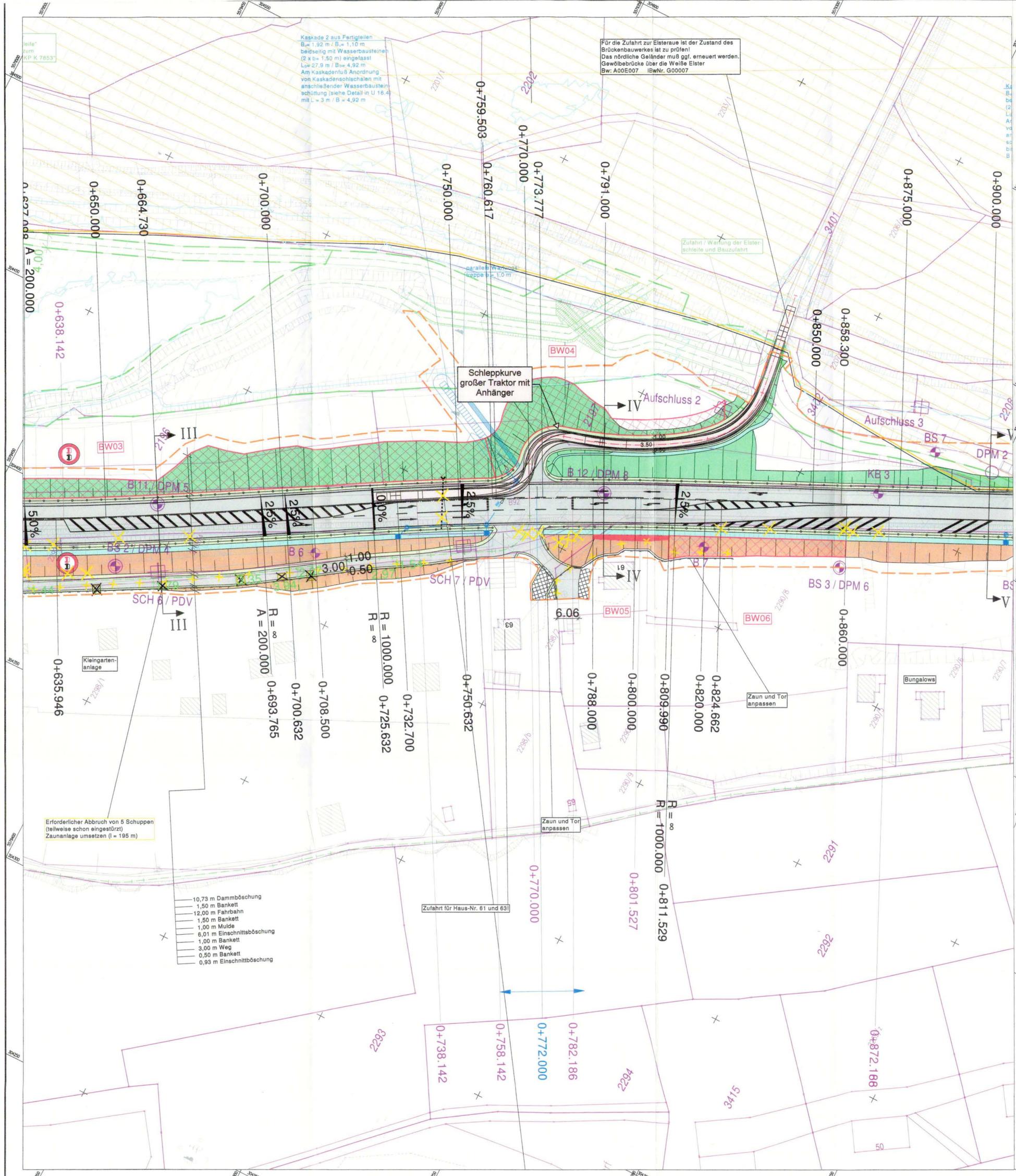
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

LANDESAMT FÜR STRASSENBAU UND VERKEHR	Freistaat SACHSEN	Unterlage / Blatt-Nr.: 23.2 / 1
B 92 / O/Elnitz - Adorf / NK 5639 022, Stat. 2,259 - NK 5639 022, Stat. 0,950		Schleppkurve rechts abbiegen
MaVIS-Nr.: M 0000 2202		Maßstab: 1:500

B 92 Ausbau nördlich Adorf (Abschnitt 5.0)

Aufgestellt:	30. Mai 2022	Plan festgestellt.	23. Jan. 2025
Frank Weigel in Vertretung des Landesamts für Straßenbau und Verkehr		Landesdirektion Sachsen	Chemnitz, den ...
Unterschrift		Unterschrift	



Grundplan hergestellt: Vermessungsbüro Kellner und Puggel	Ergänzungen:
Blatt-Nr.:	Datum
Reg.-Nr. 010157	Name
Lage-system ETRS89 UTM 33	
Höhen-system DHN 92	
bearbeitet 10/2016 Litzner	
gezeichnet 10/2016 Leuschner	
geprüft 28.10.2016 Kellner	
Grundplan - Entwurfsvermessung Lage- und Höhenplan	
Kreis : Vogtlandkreis	
Gemeinde : Stadt Adorf	
Gemarkung : Adorf	
Straße : B 92 - nördlich Adorf	
Station d.SDB:	
Firmenadresse: Vermessungsbüro Kellner und Puggel Karstraße 56 08523 Plauen Tel. 03741/20 24 02	

Planungs-büro: Ingenieur-gemeinschaft WTU GmbH (WTU) 08523 Plauen, Weststraße 53, Tel. 03741 1480-49, Fax -51	bearbeitet: 30.11.2021 T.Schröder
	gezeichnet: 30.11.2021 K.Weiß
	geprüft: 30.11.2021
	Projekt-Nr.: 321005-04-232-02/01
	Breite: 790 mm
	Höhe: 690 mm

Landesamt für Straßenbau und Verkehr	bearbeitet: 28.10.2016
Niederlassung Plauen Weststraße 73 08523 Plauen	geprüft: 14.09.2016
Tel.: 03741 / 1480-0 Fax: 0 3741 / 1480-110 E-Mail: poststelle.ni-plauen@lasuv.sachsen.de	Projekt-Nr.:

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen
-----	------------------	-------	---------

FESTSTELLUNGSENTWURF

LANDESAMT FÜR STRASSENBAU UND VERKEHR	Freistaat SACHSEN	Unterlage / Blatt-Nr.: 23.2 / 2
B 92 / Oelnitz - Adorf / NK 5639 022, Stat. 2.259 - NK 5639 022, Stat. 0,950		Schleppkurve rechts abbiegen
MaVIS-Nr.: M 0000 2202		Maßstab: 1:500

B 92 Ausbau nördlich Adorf (Abschnitt 5.0)

Aufgestellt: 30. Mai 2022

Frank Weigel in Vertretung des Niederlassungsleiters

Plan festgestellt: Landesdirektion Sachsen Chemnitz, den 23. Jan. 2025

Unterschrift: [Signature]