

Mobilität für Sachsen

Landesverkehrsplan 2030

Ergebnis der Bewertung von Staatsstraßenmaßnahmen im
Freistaat Sachsen

Projektdossiers Staatsstraßen

Stand: Mai 2019

STAATSMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFT
ARBEIT UND VERKEHR



Freistaat
SACHSEN

Vorbemerkung

Der Bedarf an Neubaumaßnahmen im Staatsstraßennetz wurde im Rahmen der Erstellung des Landesverkehrsplans 2030 geprüft.

Im Juli 2017 wurde die Landesverkehrsprognose Sachsen 2030 (LVP SN 2030) als Rahmenprognose für alle Straßenbaumaßnahmen in Sachsen eingeführt. Auf Basis der LVP SN 2030 als Bezugsfall wurde eine Neubewertung der Staatsstraßenmaßnahmen im Freistaat Sachsen durchgeführt. Ziel war die Erarbeitung einer, auf der Datenbasis für 2030 beruhenden, quantitativen Entscheidungsgrundlage für die Infrastrukturvorhaben im Bereich der Staatsstraßen.

Eine modellbasierte Wirkungsermittlung wurde nur für die zu betrachtenden (disponiblen) Staatsstraßenmaßnahmen durchgeführt. Die auf Grund ihrer verkehrlichen Bedeutung für den Landesverkehrsplan 2030 indisponiblen Vorhaben wurden nicht noch einmal bewertet.

Darauf aufbauend wurde der volkswirtschaftliche Nutzen berechnet, welcher bei der Realisierung der jeweiligen Maßnahme entsteht. Das Verfahren für die Neubewertung der Staatsstraßenmaßnahmen baut auf den Methoden des BVWP 2030 auf. Dazu wurden aus dem Bewertungsverfahren des BVWP die Kriterien übernommen, welche auch für die Betrachtung von Staatsstraßenmaßnahmen relevant sind.

Als Modellgrundlage kam das Verkehrsmodell der LVP SN 2030 zum Einsatz, d.h. sowohl Bezugsfall als auch die einzelnen Planfälle wurden auf dieser Basis modelliert. Damit sind bereits wichtige Eingangsdaten zur Erstellung der Planfälle, wie z.B. das klassifizierte Straßennetz des Freistaates mit allen Maßnahmen entsprechend den Planungsvorgaben vorhanden.

Im Ergebnis wurde neben 11 indisponiblen Neubauvorhaben ein Bedarf für weitere 14 Maßnahmen ermittelt.

Im Folgenden werden die 14 Projektdossiers der Staatsstraßenvorhaben dargestellt, die als Bedarf in den Landesverkehrsplan 2030 – Mobilität für Sachsen aufgenommen wurden.

Die Darstellung der Projekte in den Projektdossiers hat symbolischen Charakter und trifft keine Aussage zum konkreten Trassenverlauf. Die Trassenfindung und -ausgestaltung obliegt den nachfolgenden Planungsstufen.

S 222

Ortsumgehung Geyer S 222 – S 260

◆ **Technische Daten**

Planungsstand: ohne (Vorplanung 2003)

Querschnitt: RQ 11

Länge: 5,5 km

Anzahl Knoten: 3

Brücken > 20m: 2

◆ **Investitionskosten**

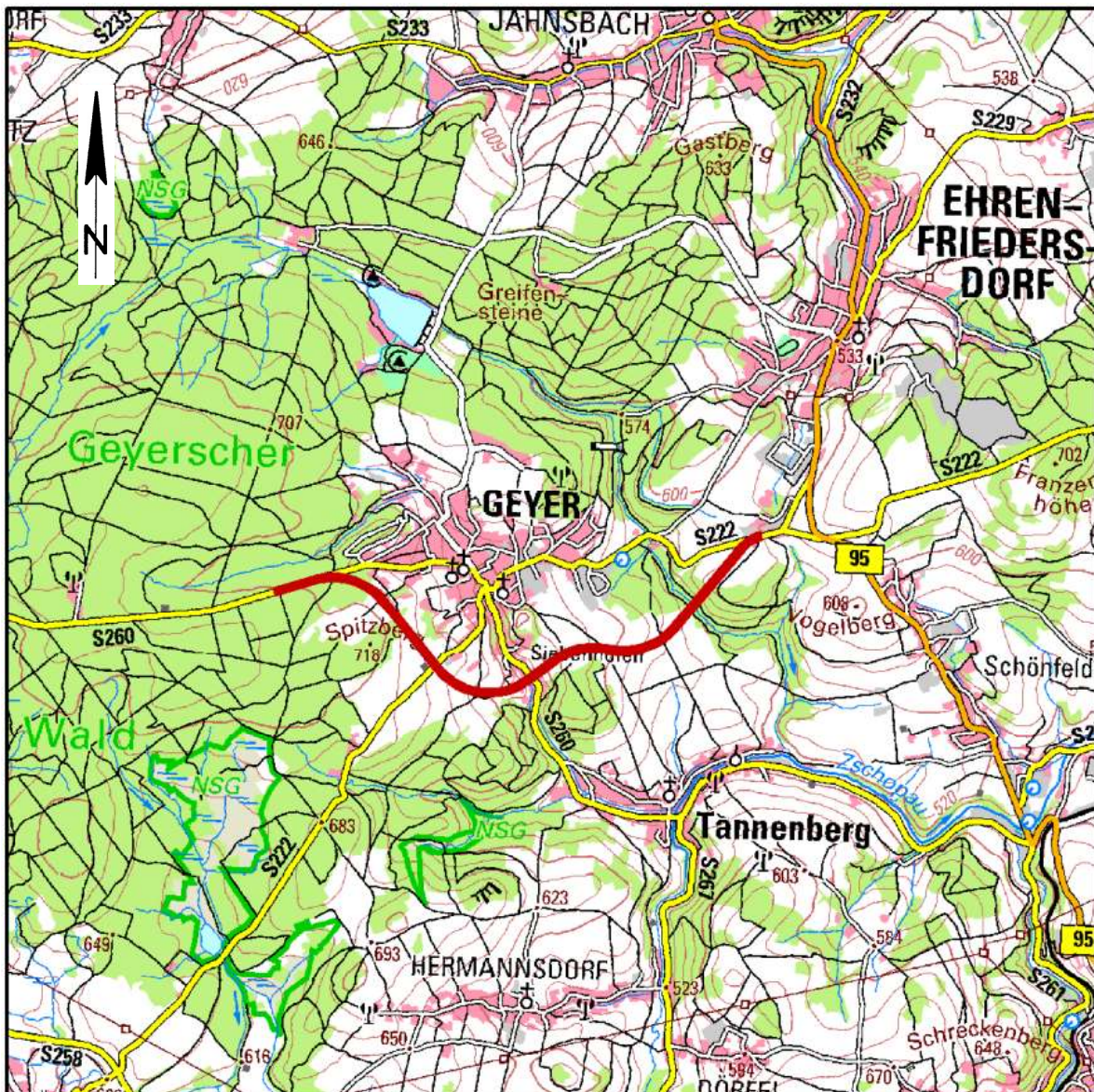
gesamt: 45,2 Mio. €

◆ **Nutzen-Kosten-Verhältnis**

NKV: 0,4

◆ **Verkehrsbelastungen 2030:**

max. DTV_{w5}: 6.000 Kfz/d



S 222

Ortsumgehung Geyer S 222 – S 260

1. Netzbedeutung

Im Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge sowie im Entwurf des Regionalplans der Region Chemnitz liegt der Abschnitt nicht im Zuge einer überregionalen oder regionalen Verbindungsachse.

Im LEP Sachsen 2013 ist die Maßnahme nicht enthalten. Im aktuellen Regionalplan ist die Ortsumgehung Geyer nachrichtlich als Ziel ausgewiesen. Im Entwurf des Regionalplans der Region Chemnitz ist sie nicht enthalten.

Die S 222 ist eine regionale Ost-West-Verbindung im mittleren und westlichen Erzgebirge und verläuft von der B 101 bei Falkenbach über die B 95 bei Ehrenfriedersdorf, Geyer, Elterlein, und Grünhain bis zur S 255 in Aue. Die S 260 ist eine regionale Ost-West-Verbindung und verläuft von der B 95 bei Annaberg-Buchholz über Geyer bis zur S 258 bei Zwönitz. In der Netzkonzeption 2025 – der „Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung zur funktionalen Gestaltung des Staatsstraßennetzes“ aus dem Jahr 2013 – sind die beteiligten Staatsstraßenabschnitte der Verbindungsfunktionsstufe II zugeordnet und in die Netzklasse S1 eingeordnet.

2. Verkehrswirksamkeit / verkehrsplanerische Bewertung

DTV in Kfz/d

Zählstelle	SVZ 2010	davon SV-Anteil	SVZ 2015	davon SV-Anteil
S 222 östlich Geyer	keine Zählung		verringertes Verkehr	aufgrund Baumaßnahmen
S 222 südwestlich Geyer	2.460	8,1 %	2.305	5,3 %
S 260 westlich Geyer	4.777	7,9 %	3.732	6,5 %

Prognose 2030 (DTV_{W5}) Nullfall: zwischen 3.500 (S 260) und 8.500 (S 222) Kfz/d

Prognose 2030 (DTV_{W5}) Planfall: zwischen 3.000 und 6.000 Kfz/d

Die Prognosebelastung 2030 beträgt für den Planfall zwischen 3.000 und 6.000 Kfz/d. Die Trassenführung der Ortsumgehung ist länger als die vorhandene Streckenführung durch die Ortslage. Es werden Durchgangsverkehre auf der Relation S 222 sowie in der Relation S 222–S 260 in der Größenordnung von jeweils bis zu 3.000 Kfz/d auf die Neubaustrecke verlagert. Damit ist die Ortsumgehung verkehrswirksam. Die innerörtlichen Abschnitte insbesondere der KP S 222/260 in Bereich des Marktplatzes werden spürbar entlastet.

3. Umweltverträglichkeit

Das betroffene Gebiet stellt einen sehr sensiblen Naturraum des Erzgebirges dar. Die Trasse berührt im Westen und durchschneidet im Osten das Landschaftsschutzgebiet „Greifensteingebiet“. Sie tangiert wertvolle Waldgebiete und Lebensraumtypen. Die betroffenen landwirtschaftlichen Nutzflächen sind eher durch eine extensive Bewirtschaftung gekennzeichnet. Es werden zahlreiche kleinere Wasserläufe gequert und die Schutzzone III eines Wasserschutzgebietes auf ca. 440 m Länge durchquert.

4. Wirtschaftlichkeit

Die Investitionskosten für einen Neubau sind bezogen auf die Baulänge als sehr hoch zu bewerten. Dies resultiert aus der schwierigen Topografie, insbesondere aus zwei langen Talbrücken (600 m und 535 m). Das NKV beträgt 0,4. Noch nicht abschätzbar sind Mehraufwendungen für die Sicherung und Verwahrung von Altbergbau. Die Wirtschaftlichkeit des Neubausvorhabens ist nicht gegeben.

S 222**Ortsumgehung Geyer S 222 – S 260****5. Ausbaumöglichkeit**

Die Ausbaumöglichkeiten in der OD Geyer sind begrenzt und durch eine enge Bebauung eingeschränkt. Gehwege sind zum Teil vorhanden, die Fahrbahnquerschnitte unterschreiten oft die Regelbreite. Die innerörtlichen Verkehrsbelegungen mit abschnittsweise bis zu 9.000 Kfz/d sind hoch. Das Verkehrsaufkommen ist im Bereich des Altmarktes aufgrund des Knotenpunktes S 260/S 222 am höchsten.

Bemerkung:

Das Ziel, die Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr zu entlasten, wird wirksam erreicht. Die Verkehrsqualität für den Durchgangsverkehr wird spürbar verbessert. Durch den Neubau entsteht eine leistungsfähige, Ost-West-Verbindung zwischen B 174 – B 95 – S 258. Die Investitionskosten (rund 8,3 Mio. €/km) sind aufgrund der örtlichen Verhältnisse als besonders hoch einzuschätzen und können auch nicht reduziert werden. Das Risiko erheblicher Umweltbeeinträchtigungen ist mit hoch bis sehr hoch einzuschätzen.