



INNOVATIONSREGION  
MITTELDEUTSCHLAND

## KURZFASSUNG

# MACHBARKEITSUNTERSUCHUNG DER LÄNDERÜBERGREIFENDEN VERKEHRSNETZREPARATUR

zur Wiederherstellung einer leistungsfähigen  
Verkehrsverbindung zwischen Weißenfels -  
Hohenmölsen - Pegau - Groitzsch - Borna

## NEUE WEGE FÜR INNOVATION UND WERTSCHÖPFUNG

Strukturwandel in der Innovationsregion Mitteldeutschland

29.09.2021

Ein Projekt der



METROPOLREGION  
MITTELDEUTSCHLAND

## 7 Landkreise und 2 Städte in 3 Bundesländern mit 2 Mio. Einwohnern



### Impulse für Innovation und Wertschöpfung im Mitteldeutschen Revier

Im Strukturwandelprojekt „Innovationsregion Mitteldeutschland“ entwickelt die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland (EMMD) gemeinsam mit den Landkreisen Altenburger Land, Anhalt-Bitterfeld, Burgenlandkreis, Leipzig, Mansfeld-Südharz, Nordsachsen und Saalekreis und den Städten Halle (Saale) und Leipzig neue Strategien und Projekte für Innovation und Wertschöpfung, um den Strukturwandel in der Region aktiv zu gestalten.

#### Bearbeitung



Wenzel & Drehmann  
Planungs-Entwicklungs-Management GmbH

Jüdenstraße 31  
06667 Weißenfels

03443-284390  
info@wenzel-drehmann-pem.de  
www.wenzel-drehmann-pem.de



IVAS  
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Alaunstraße 9  
01099 Dresden

0351 211140  
dresden@ivas-ingenieure.de  
www.ivas-ingenieure.de



G.U.B.  
Ingenieur AG

Katharinenstraße 11  
08056 Zwickau

0375 27175-0  
info@gub-ing.de  
www.gub-ing.de

Gefördert aus Mitteln der Bundesrepublik Deutschland, des Freistaates Sachsen, des Landes Sachsen-Anhalt und des Freistaates Thüringen im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe: "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsinfrastruktur".

## 1.1 Aufgabenstellung

Übergeordnetes Ziel der vorliegenden Machbarkeitsstudie ist die Untersuchung möglicher Varianten zur Trassenführung für die Wiederherstellung einer länderübergreifenden Ost-West-Straßenverbindung.

Dieses gründet sich auf das im Regionalen Teilgebietsentwicklungsprogramm für den Planungsraum Profen im Regierungsbezirk Halle (TEP) verankerte Ziel, die durch den Braunkohlenbergbau unterbrochenen Verkehrsverbindungen wieder zu schließen. Dabei wird im Punkt 3.2.2 Verlagerung von Trassen der Abschnitt der Bundesstraße 176 zwischen Hohenmölsen und Pegau konkret benannt. Die Unterbrechung der Straßenverbindung erfolgte in den 1960er Jahren. Aus diesem Grund ist das heute aktive Bergbauunternehmen nicht mit der im TEP festgeschriebenen Wiederherstellungsverpflichtung verbunden. Bei wem diese Verantwortung liegt, ist derzeit nicht geklärt.

Dieser Frage soll im zur Machbarkeitsuntersuchung gehörenden Beteiligungsprozess nachgegangen werden.

Es wird erwartet, dass eine Verkehrsnetzreparatur unterschiedliche positive Entwicklungen ermöglicht:

Zur Gestaltung des Strukturwandels lassen sich wirtschaftliche Impulse setzen. Aktive Wirtschaftsstandorte können gestärkt und die Entfaltung neuer Lagen durch verbesserte Infrastrukturbedingungen begünstigt werden. Die vorhandenen Potenziale brachliegender oder dem Strukturwandel ausgesetzter Industrieareale können revitalisiert oder in Wert gehalten bzw. gesetzt werden.

Durch eine Neutrassierung bietet sich zudem die Möglichkeit, Wirtschaftsverkehre aus Ortslagen auszulagern. Somit ließe sich die Verkehrsbelastung in verschiedenen Ortschaften verringern und damit verbundener Wohnungsleerstand entlang zentraler Erschließungsachsen entgegenwirken. Gleichzeitig könnten Leistungssteigerungen im Schwerlastverkehr erzielt werden, was sich wiederum positiv auf die Wirtschaftsstandorte auswirken würde.

Es ergeben sich zudem Verbesserungsmöglichkeiten im ÖPNV.

Die vorgenannten Entwicklungsziele sollen im Leitbild des Länderübergreifenden Regionalen Entwicklungskonzepts für die Bergbaufolgelandschaft Profen (LüREK) verankert werden.

Bestandteil der Machbarkeitsstudie ist eine verkehrsplanerische Untersuchung der möglichen Trassenvarianten, um eine verkehrliche Bewertung vorzunehmen.

*Hinweis:*

*Verweise zu Kapiteln und Anlagen beziehen sich auf den Abschlussbericht der Machbarkeitsuntersuchung.*

## 1.2 Variantenbewertung

Eine aussagekräftige Bewertung der untersuchten Trassierungsvarianten kann nicht allein aufgrund der in Kapitel 5.2 aufgeführten Kriterien erfolgen. Darüber hinaus muss berücksichtigt werden, in welchen Zeiträumen sich mögliche Trassen voraussichtlich realisieren lassen, welche finanziellen Aufwendungen sich dafür abzeichnen und welche Anbindungsqualitäten erzielt werden können. Daher wurden zur Bewertung die folgenden Kriterien herangezogen

- ▶ zeitliche Wirkung zur positiven Gestaltung des Strukturwandels,
- ▶ Umweltvereinbarkeit,
- ▶ Technische Machbarkeit,
- ▶ regionale Verkehrsnetzwerkung,
- ▶ Qualität der räumlichen Ziel- und Quellenbindung,
- ▶ Wirtschaftlicher Aufwand.

Für die in Kapitel 6.1.4 beschriebene Untervariante Mittelkorridor des Trassenvorschlags 1 erfolgt keine Bewertung.

### 1.2.1 zeitliche Wirkung zur positiven Gestaltung des Strukturwandels

In einer vorläufigen Erstprognose wurde die zeitliche Umsetzbarkeit variantenbezogen betrachtet. Dabei wurden folgende Faktoren berücksichtigt:

- ▶ aktive Bergbautätigkeiten,
- ▶ Altbergbauflächen (aufgrund von Setzungszeiträumen),
- ▶ Umfang und Aufwand von Grunderwerb,
- ▶ Planerische Widerstände in Abhängigkeit spezifischer Planungsinstrumente.

#### zeitliche Umsetzbarkeit

Streckenabschnitt	Erstprognose (vorläufig)
Variante 1 (Nordkorridor)	bis ca. 2033
Variante 1 (Südkorridor)	bis ca. 2033
Variante 2	nach ca. 2045
Variante 3	bis ca. 2045

### 1.2.2 Umweltvereinbarkeit

Die potenziellen Auswirkungen der Trassenvarianten auf die jeweiligen Schutzgüter sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst.

## Umweltvereinbarkeit

Schutzgut	Variante 1 Südkor.		Variante 1 Nordkor.		Variante 2		Variante 3	
Mensch	0	0	0	0	0	0	0	0
Schutzgebiete	-	-1	-	-1	+	+1	+	+1
Tiere/Pflanzen	-	-1	0	0	-	-1	0	0
Boden	0	0	-	-1	+	+1	+	+1
Wasser	-	-1	-	-1	-	-1	+	0
Klima/Luft	0	0	0	0	0	0	0	+1
Landschaftsbild	-	-1	-	-1	-	-1	0	0
Kultur- und Sachgüter	-	-1	-	-1	0	0	0	0
Summe		-5		-5		-1		+3

### Wertung

+	relativ geringe Auswirkungen	+1
0	mittlere Auswirkungen	0
-	hohe Auswirkungen	-1

Bei der Summierung der Einzelbeurteilungen der einzelnen Schutzgüter ergibt für die Variante 3 die relativ geringsten Auswirkungen. Die Betroffenheit von Schutzgütern ist hier am geringsten ausgeprägt. Im Verhältnis zu Variante 2 erfolgt hier gegenüber Variante 3 eine stärkere Abstufung, da mit dem Verlauf am Südufer des Domsener Sees, erheblich stärkere Eingriffe in das Landschaftsbild und erholungswirksame Strukturen sowie das Schutzgut Wasser verbunden sind.

Die Variante 1 (Südkorridor) weist die höchsten Auswirkungen auf alle Schutzgüter auf. Dies resultiert aus der Zerschneidung von Strukturen südlich des Werbener Sees. Hier ist das Vogelschutzgebiet „Tagebaulandschaft Werben“ und das LRT eutrophe Standgewässer. Im Umfeld dieser Schutzgebietsflächen sind im Bereich von Felsformationen Gehölze und Ruderalfluren entwickelt. Des Weiteren soll der Nordrand des Domsener Sees als naturschutzfachlich hochwertige Fläche, laut des Sonderbetriebsplanes der MI-BRAG entwickelt werden.

Die Variante 1 (Nordkorridor) ergibt für die Eingriffe in die Schutzgüter geringere Auswirkungen wie 1 Süd, obwohl in der Variante 1 (Nordkorridor) das FFH-Gebiet „Südlich Zwenkau“ und das EU-Vogelschutzgebiet „Elsteraue bei Groitzsch“ gequert werden. In der Gesamtbeeinflussung ist der Trassenverlauf allerdings, insbesondere bezogen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen geringer betroffen.

### 1.2.3 Technische Machbarkeit

Alle Varianten sind technisch umsetzbar.

Bei der Variantenaufstellung wurde das vorhandene Straßennetz teilweise mit genutzt. Dabei sind insbesondere die Querschnittsgröße des Straßenkörpers und der Zustand der vorhandenen Straße maßgeblich. Eine vertiefende Betrachtung in im Rahmen zukünftiger Planverfahren kann durchaus dazu führen, dass Teilbereiche bestehender Straßen angepasst werden müssen.

Für die weitere Betrachtung und Abwägung der Varianten unter einander, wird auf die Bewertung der bestehenden Straßenabschnitte daher verzichtet. Es werden nur die Neubauabschnitte bewertet.

Das derzeit vorhandenen Gelände im Bereich der aktiven Tagebauflächen weist starke Geländeschwankungen auf, die nach der Einstellung der Abbautätigkeiten entsprechend verfüllt, bzw. eingeebnet werden.

Das vorhandene Gelände kann jedoch unter Berücksichtigung der maßgebenden Trassierungsparameter überbaut werden.

### 1.2.4 regionale Verkehrsnetzwerkung

Die Prognosemodellberechnungen haben ergeben, dass sich für die geplante Trasse (unabhängig von der Variante) keine hohen Verkehrsbelastungen abzeichnen. Daraus ist eine vorwiegend regionale Verkehrsbedeutung abzuleiten, überregionale Verkehre nutzen andere Routen. Dennoch soll eine Bewertung/ Gewichtung der Ergebnisse erfolgen.

Die im Rahmen der Studie höchste Verkehrswirksamkeit, die sich anhand der prognostizierten Verkehrsstärke ableiten lässt, wird bei einer Realisierung der Straßenverbindung im Korridor 3 erreicht. Im Korridor 3 wird durch einen regelgerechten Ausbau bestehender Straßeninfrastrukturen, wie mit der Nachnutzung der sog. Grünen Magistrale, regionale und überregionale Verkehre gebündelt.

Des Weiteren wird durch den Korridor die Erreichbarkeit des Energie- und Industriepark Profens verbessert. Der Korridor gewährleistet ebenfalls eine gute Erreichbarkeit des potenziellen Ferienresorts am Schwerzauer See.

Es wird allerdings davon ausgegangen, dass eine Trassierung innerhalb des Korridors 3 nicht zur Verbesserung der aktiven Industrie- und Gewerbeflächen in Hohenmölsen, insbesondere den Standorten AGCO Hohenmölsen GmbH, dem Mitteldeutschen Bitumenwerk sowie den Mitteldeutschen Paraffinwerken beitragen kann. Seitens des Unternehmens AGCO-Fendt besteht die Absicht, den Standort in Hohenmölsen zu erweitern und verkehrlich an die sog. Verbindungsstraße S09 anzubinden.<sup>1</sup> Zur Lage und Ausgestaltung einer möglichen Anbindung können derzeit noch keine Aussagen getroffen werden. In diesem Zusammenhang wäre von den Korridoren 1 und 2 eine Verbesserung zu erwarten.

---

<sup>1</sup> Quelle: Interview mit der AGCO Hohenmölsen GmbH am 14.04.2020

Allerdings weisen die Korridore 1 und 2 im Vergleich zum Korridor 3 geringere Verkehrswirksamkeiten auf. Die Trassenkorridore stehen in „Konkurrenz“ zur bestehenden sog. Grünen Magistrale, die bei beiden Korridoren weiterhin Bestand haben würde.

Die Verkehrsprognose basiert auf den Bevölkerungsvorausberechnungen der statistischen Landesämter und führt im Untersuchungsgebiet in der Regel zu Verkehrsrückgängen. Durch die zugesagten Hilfen der Bundesregierung<sup>2</sup> beim Strukturwandel kann es jedoch zu wirtschaftlichen Impulsen und Ansiedlungen kommen, die auch den Bevölkerungsrückgang abmildern. Die Folge wären höhere Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet.

### 1.2.5 Qualität der räumlichen Ziel- und Quellenbindung

Im Hinblick auf mögliche wirtschaftliche und sonstige Impulse wurden die Varianten auf ihre Anbindungswirkung hin eingestuft. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Qualität der Anbindung daran orientiert, inwiefern die potenziellen Trassen zur Erschließung und Vernetzung bestehender sowie zukünftiger Wirtschaftsstandorte beitragen können. Dabei wurden betrachtet

- ▶ bestehende und geplante Industrie- und Gewerbestandorte,
- ▶ bestehende und geplante Flächen für Erholungs- und Tourismusnutzung.

#### Anbindungsqualität

Streckenabschnitt	Qualität
Variante 1 (Nordkorridor)	0
Variante 1 (Südkorridor)	++
Variante 2	+
Variante 3	+

Es handelt sich um ein abstraktes Modell. Die anzubindenden Standorte unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Flächengröße, ihren Geschäftsfeldern, ihrer Umsätze sowie der Zahl der Beschäftigten. Eine direkte Vergleichbarkeit ist daher nicht möglich. Allerdings wurde die Relevanz der Standorte für die regionale Wirtschaft in Expertengesprächen und Diskussionen innerhalb der Lenkungsgruppe dargelegt. Für eine feinere Abstufung hinsichtlich der Anbindungsqualitäten wurde eine abschnittsweise Betrachtung der Varianten gewählt.

<sup>2</sup> Das Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen sieht in Verbindung mit dem Investitionsgesetz Kohleregionen Finanzhilfen für Braunkohleregionen vor. Diese sollen zur Abmilderung der Folgen des Ausstiegs aus der Kohleverstromung dienen, indem wirtschaftliches Wachstum gestärkt und Arbeitsplätze geschaffen werden können. Zudem sind Erweiterungen von Forschungs- und Förderprogrammen, der Ausbau von Verkehrsinfrastrukturprojekten sowie die Ansiedlung von Bundeseinrichtungen vorgesehen.



### Variante 1

Es ist zu erwarten, dass Variante 1 die qualitativ höchste Ziel- und Quellenbindung entfaltet. Im Westteil ergeben sich erhebliche Verbesserungspotenziale für die Hohenmölsener Standorte ACGO Hohenmölsen GmbH, Mitteldeutsche Paraffinwerke und Mitteldeutsches Bitumenwerk.

Durch den Anschluss an den bereits realisierten Teil der sog. Verbindungsstraße S09 ergeben sich für diese Standorte zudem erheblich bessere Zugänge zur A38. Für das Gewerbegebiet Zorbau in Lützen ist ebenfalls von einer verbesserten Anbindung in östliche Richtung und in den sächsischen Wirtschaftsraum auszugehen. Die Variante 1 bietet zudem die Möglichkeit, die durch die geplante Mineralstoffdeponie verursachten LKW-Verkehre ortsdurchfahrtsfrei über die sog. Verbindungsstraße S09 auf die A38 zu führen. Voraussetzung hierfür ist eine Ortsumfahrung um Starsiedel. Diese soll als Maßnahme im LÜREK Profen verankert werden.

Die Untervarianten müssen abgestuft betrachtet werden. Der Südkorridor verläuft im nordöstlichen Uferbereich des Domsener Sees. Eine von der Stadt Pegau in diesem Bereich vorgesehene Tourismus- und Erholungsnutzung würde von der direkten Erschließung profitieren. Weiterhin denkbar wäre in diesem Zusammenhang die Integration eines Radwegs. Die bestehenden Radwegenetze sowie historisch und touristisch nutzbare Destinationen wie der sog. Monarchenhügel, das Schlachtfeld bei Lützen oder der Elsterfloßgraben könnten an dieser (zukünftig) landschaftlich reizvollen Stelle verknüpft werden. Es wird von einer sehr hohen Verbindungsqualität im Gesamtverlauf der Variante 1 in Zusammenhang mit der Untervariante Südkorridor ausgegangen.

Vom Nordkorridor wird aufgrund der größeren Distanz zu den vorgenannten Potenzialflächen eine geringere Qualität erwartet. Durch die im Vergleich weiter nördlich befindliche Anbindung an die B2 besteht zudem die Möglichkeit einer Verkehrszunahme in Pegau: von Süden kommende Verkehre, die über die sog. Verbindungsstraße S09 auf die A38 fließen, müssten vorab Pegau durchqueren. Dies gilt im Besonderen für Schwerlastverkehre, die die sog. Grüne Magistrale aufgrund ausbaubedingter Einschränkungen nicht befahren können.

Die Untervariante Nordkorridor ist bezogen auf die Anbindungsqualität nach dem Südkorridor einzuordnen.

### Variante 2

Im westlichen Verlauf ergeben sich verbesserte Anbindungsmöglichkeiten für die Standorte Mitteldeutsches Bitumenwerk und Mitteldeutsche Paraffinwerke im Westen von Hohenmölsen. Durch die zukünftige Anbindung an den noch fertigzustellenden Teil der sog. Verbindungsstraße S09 ist auch eine geringfügig bessere Anbindung des Gewerbegebiets Zorbau in Richtung Osten und in den sächsischen Wirtschaftsraum zu erwarten. Für den Standort AGCO-Fendt ergeben sich keine gesteigerten Anbindungsqualitäten.



Unter Voraussetzung der vorgenannten Ortsumfahrung um Starsiedel, besteht die Möglichkeit, die durch die geplante Mineralstoffdeponie verursachten LKW-Verkehre ortsdurchfahrtsfrei über die sog. Verbindungsstraße S09 auf die A38 zu führen.

Im Ostteil bietet der Korridor Erschließungspotenziale für Tourismus- und Erholungsnutzungen wie dem geplanten Ferienresort bei Pegau.

Insgesamt wird die von der Variante 2 ausgehende Anbindungsqualität als neutral eingeschätzt.

### Variante 3

Westlich der sog. Verbindungsstraße S09 ist von keiner Qualitätssteigerung für die Lützener und Hohenmölsener Standorte auszugehen. Unter Voraussetzung der vorgenannten Ortsumfahrung um Starsiedel, besteht die Möglichkeit, die durch die geplante Mineralstoffdeponie verursachten LKW-Verkehre ortsdurchfahrtsfrei über die sog. Verbindungsstraße S09 auf die A38 zu führen.

In östlicher Richtung wird durch den Verlauf im Bereich der sog. Grünen Magistrale eine Anbindungsqualitätssteigerung für den Energie- und Industriepark Profen erwartet. Eine Zunahme der anzubindenden Knotenpunkte wirkt sich negativ auf die Verkehrssicherheit aus.

### 1.2.6 Wirtschaftlicher Aufwand

Im Rahmen einer vorläufigen Erstprognose wurde eine Grobkostenbetrachtung aufgestellt. Dabei wurden folgende Kostenfaktoren einbezogen:

- ▶ Grunderwerb,
- ▶ Ausgleichsmaßnahmen für Umwelteingriffe,
- ▶ Konstruktiver Ingenieurbau,
- ▶ Oberbau,
- ▶ Ausstattung,
- ▶ Sonstige bauliche Anlagen und Kosten,
- ▶ Erdbau (Untergrund, Unterbau, Entwässerung von Straßen), Bodenerkundung, Entsorgung,
- ▶ Baustelleneinrichtung, baubegleitende Leistungen,
- ▶ Baunebenkosten.

Es wurden folgende variantenbezogene Grobkostenansätze ermittelt.

### Wirtschaftlicher Aufwand

Streckenabschnitt	Erstprognose (vorläufig)
Variante 1 (Nordkorridor)	ca. 85 – 100 Mio. €
Variante 1 (Südkorridor)	ca. 85 – 100 Mio. €
Variante 2	ca. 130 – 145 Mio. €
Variante 3	ca. 95 – 110 Mio. €

Die angegebenen Grobkosten können im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung nicht verbindlich ermittelt werden. Es handelt sich um Orientierungswerte. In der Projektskizze (Anlage 3-3) ist eine weiterführende Aufstellung der Kosten für den Trassenvorschlag 1 (Südkorridor) enthalten.

### 1.2.7 Gewichtung

Zum Vergleich der Varianten in Bezug auf die vorgenannten Bewertungskriterien wurde ein abgestuftes Gewichtungsmodell gewählt. In einem gemeinsamen Arbeitsprozess wurden die Bewertungskriterien von der Lenkungsgruppe ausgiebig diskutiert. Dabei wurde erörtert, welche Kriterien als relevant für eine Bewertung angesehen werden und durch welche Institutionen / Gebietskörperschaften eine Bewertung vorgenommen werden soll. Der Arbeitsprozess wurde dokumentiert.

Die Bewertungskriterien werden variantenabhängig mit Zahlenwerten auf einer fünfstufigen Skala (-2 / -1 / 0 / +1 / +2) entsprechend der Untersuchungsergebnisse hinterlegt. Zur besseren Nachvollziehbarkeit erfolgt die Ergebnisangabe sowohl symbolisch als auch in Zahlenwerten.

Die abschließende Gewichtung der Bewertungskriterien erfolgt über gemittelte individuelle Gewichtungsvorschläge der Lenkungsgruppenmitglieder. Unter Einbeziehung der jeweiligen Gewichtungswerte wurden die Zahlenwerte aufaddiert.

Im Ergebnis ergibt sich der in der folgenden Tabelle dargestellte Bewertungs- und Gewichtungsansatz.

## Bewertung und Gewichtung

Kriterium	Gewichtung	Varianten			
		Variante 1 Süd- korridor	Variante 1 Nord- korridor	Variante 2	Variante 3
Zeitliche Wirkung zur positiven Gestaltung des Strukturwandels	20%	++	++	--	-
Umweltvereinbarkeit	20%	-	-	+	++
Regionale Verkehrsnetzwerk- & Qualität der räumlichen Ziel- und Quellanbindung	30%	+	0	0	+
Wirtschaftlicher Aufwand	30%	+	+	--	0

### Gewichtetes Ergebnis

0,8	0,5	-0,8	0,5
-----	-----	------	-----

#### Legende

- ++ positiver
- + positiv
- 0 neutral
- negativ
- negativer

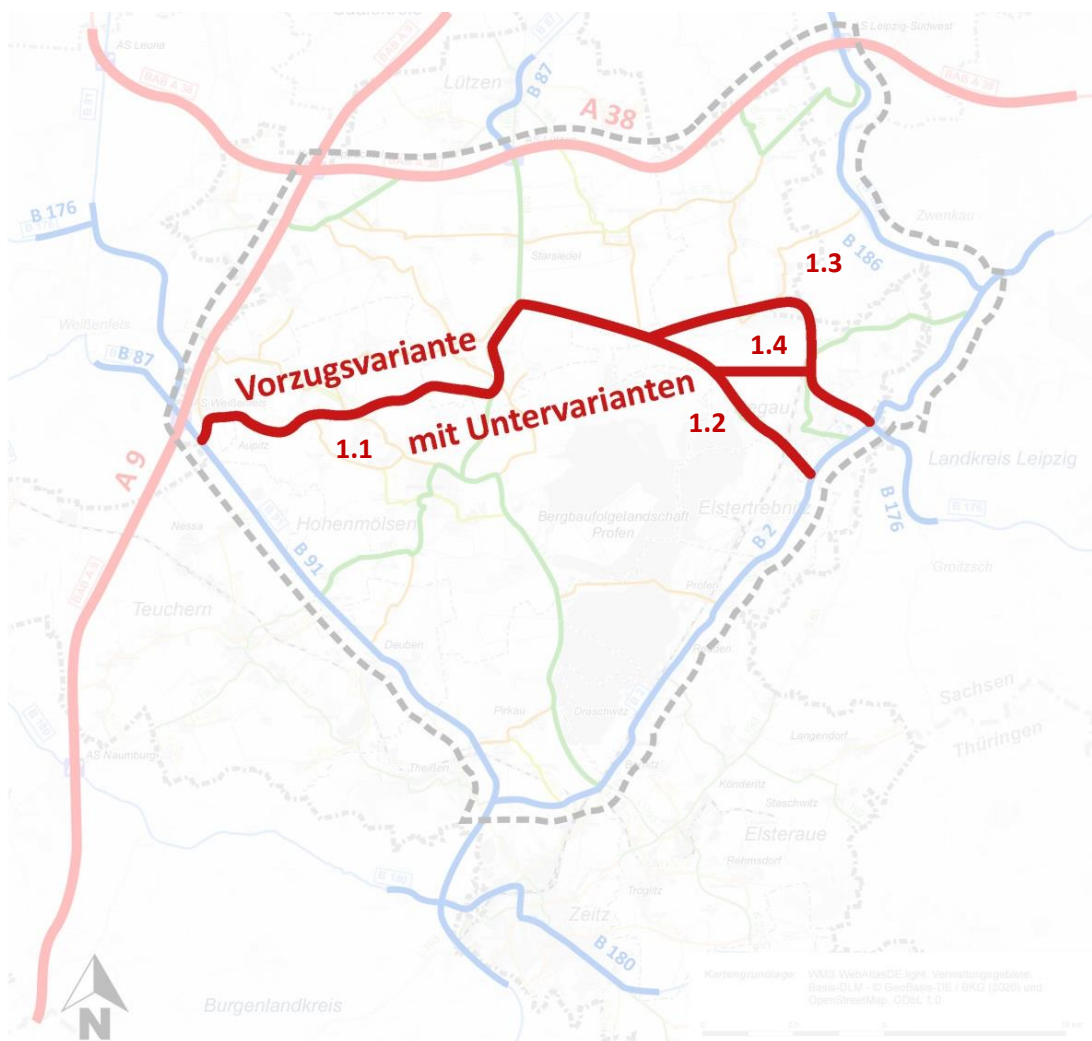
### 1.2.8 Empfehlung einer Vorzugsvariante

Die in der Beteiligung vorgebrachten Bedenken konnten im Rahmen der Arbeitsgespräche in der Abschlussphase des Bearbeitungszeitraums der Machbarkeitsuntersuchung abgebaut werden. Es konnte ein Konsens hinsichtlich einer vorzuschlagenden Vorzugslösung herbeigeführt werden. Der Trassenvorschlag 1 wird weiterhin als Vorzugsvariante empfohlen. Es erfolgt keine Ausdifferenzierung der Untervarianten im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsuntersuchung. Stattdessen umfasst die empfohlene Vorzugslösung alle dazugehörigen Untervarianten. Weitergehende Untersuchungen der Linienführung (vor allem im östlichen Streckenverlauf im Bereich der Stadt Pegau) können nur Gegenstand zukünftiger Untersuchungsebenen sein.

Im Dialog mit den beteiligten Regionalplanungsstellen – dem Regionalen Planungsverband Leipzig-West-sachsen sowie der Regionalen Planungsgemeinschaft Halle – wurde angeregt, den Trassenvorschlag 1 um eine zusätzliche Untervariante zu ergänzen. Zielstellung ist, nachfolgende Planungen mit einem angemessenen Spielraum hinsichtlich einer Anbindung an das bestehende Straßennetz auszustatten. In der gemeinsamen Diskussion und unter Zustimmung der Lenkungsgruppe wurde hierfür das Teilstück 1-D aus der vorangegangenen Grobkorridoruntersuchung (Kapitel 4.2.1) gewählt.

Dieser Abschnitt wird als ergänzendes Teilstück 1.4 (Mittelkorridor) in die Vorzugslösung aufgenommen. Dessen Verlauf stellt eine Verbindung zwischen dem Nord- und -Südkorridor dar. Es handelt sich um eine alternative Verbindung auf ungefährer Höhe der Stationen 6+000 (Südkorridor) und 10+000 (Nordkorridor).

Im Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung wird für eine Verkehrsnetzreparatur der Trassenvorschlag 1 inklusive der Teilstücke 1.1, 1.2 (Südkorridor), 1.3 (Nordkorridor) sowie 1.4 (Mittelkorridor) zur weiteren Konkretisierung empfohlen.



Lückenschluss im Verkehrsnetz durch Vorzugsvariante (Grafik: W&D)



INNOVATIONSREGION  
MITTELDEUTSCHLAND

## Kontakt

Metropolregion Mitteldeutschland Management GmbH  
Schillerstraße 5  
04105 Leipzig

0341 / 600 16 – 23  
schroeck @mitteldeutschland.com

[www.mitteldeutschland.com](http://www.mitteldeutschland.com)  
[www.innovationsregion-mitteldeutschland.com](http://www.innovationsregion-mitteldeutschland.com)

Ein Projekt der



METROPOLREGION  
MITTELDEUTSCHLAND