

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/9889 –**

Bundesverkehrswegeplan 2030 – Straßenbauprojekte im Freistaat Sachsen

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Freistaat Sachsen verfügt über ein sehr dichtes Straßennetz von 13 595 Kilometern Länge. Bezogen auf das Gebiet des Freistaates Sachsen hat das Netz der Bundesautobahnen eine Länge von rund 567 Kilometern mit etwa 640 Brücken, das Netz der Bundesstraßen eine Länge von rund 2 420 Kilometern mit etwa 850 Brücken. Zwischen 1990 und heute wurden rund 9 Milliarden Euro in die Bundesfernstraßen Sachsens investiert. Bereits jetzt ist von jeder Gemeinde ein sächsisches Mittel- oder Oberzentrum in weniger als 45 Minuten Pkw-Fahrzeit erreichbar.

Trotz des erreichten hohen Standards hat die sächsische Staatsregierung für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 ursprünglich 79 Straßenbauvorhaben angemeldet. Der Bund hat im zweiten Entwurf des BVWP 2030 67 Maßnahmen aufgenommen. Davon sind 28 Vorhaben im Vordringlichen Bedarf eingeordnet. Von den 39 Maßnahmen im Weiteren Bedarf besteht für 20 Projekte Planungsrecht.

1. Welchen aktuellen Planungsstand haben im Einzelnen die Straßenprojekte in Sachsen, die im Entwurf des Fernstraßenausbaugesetzes in den Vordringlichen Bedarf eingeordnet sind, erreicht (bitte tabellarisch mit aktuellen Kostenfortschreibungen darstellen), und wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn der einzelnen Vorhaben?

Bezeichnung	Planungsstand	Kosten (Mio. €)
B 2, OU Groitzsch/Audigast	Vorplanung	15,5
B 2, OU Hohenossig	ohne Planungsbeginn	6,5
B 2, OU Wellaune	Vorentwurf in Arbeit	8,9
B 6, Verlegung in Dresden-Cossebaude	Vorentwurf in Arbeit	62,7
B 95, OU Wiesa/Schönfeld	ohne Planungsbeginn	17,5
B 97, OU Ottendorf-Okrilla mit AS	Vorplanung	37,6
B 98, OU Glaubitz	ohne Planungsbeginn	8,1
B 98, OU Wildenhain	Vorplanung	7,0
B 98, OU Quersa	ohne Planungsbeginn	7,2
B 98, OU Schönfeld	Vorentwurf in Arbeit	4,9
B 101/B 173, OU Freiberg	Planfeststellungsbeschluss beklagt	101,0
B 101, Grossvoigtsberg – AS Siebenlehn	Vorentwurf in Arbeit	33,9
B 107, Südverbund Chemnitz – Ebersdorf	Vorentwurf genehmigt	70,4
B 107, Ebersdorf – A4 AS Chemnitz Ost	Vorentwurf in Arbeit	40,8
B 115, OU Krauschwitz	Vorplanung	9,7
B 156, OU Malschwitz / Niedergurig	Vorentwurf in Arbeit	6,2
B 169, AS Döbeln-Nord – Salbitz	Vorplanung	29,6
B 169, Salbitz – B 6	im Planfeststellungsverfahren	29,3
B 172, OU Pirna	Planfeststellungsbeschluss unanfechtbar, Baufreigabe erfolgt	97,0
B 173, Plauen – AS Plauen-O	Vorentwurf genehmigt	22,3
B 174, OU Großolbersdorf/Hohndorf	Vorplanung	42,6
B 174, OU Reitzenhain	Vorplanung	6,7
B 175, AS Glauchau Ost (B 93) – w Glauchau (B 175)	Planfeststellungsbeschluss beklagt	49,6
B 180, OU Oberlungwitz	ohne Planungsbeginn	3,3
B 181, AS Leipzig-W (A 9) – w Leipzig	im Planfeststellungsverfahren	15,5
B 186, Verlegung westl. Markranstädt	Vorplanung	20,3

Außer zur B 172, OU Pirna, deren Baubeginn für 2018 vorgesehen ist, können noch keine Aussagen zu Baubeginnen getroffen werden.

2. Welchen aktuellen Planungsstand haben im Einzelnen die Straßenprojekte in Sachsen, die im Entwurf des Fernstraßenausbaugesetzes in den Weiteren Bedarf (einschließlich Weiterer Bedarf mit Planungsrecht) eingeordnet sind (bitte tabellarisch mit aktuellen Kostenfortschreibungen darstellen)?

Projekte des BVWP 2030 im Weiterer Bedarf mit Planungsrecht:

Bezeichnung	Planungsstand	Akt. Kosten (Mio. €)
B 2, Verlegung bei Zwenkau	ohne Planungsbeginn	11,5
B 2, OU Krensitz	Vorplanung	8,9
B 87n, Leipzig (A 14) – Eilenburg	Vorplanung	101,4
B 87n, Eilenburg – w Torgau	Vorplanung	103,8
B 87n, OU Torgau	Vorplanung	78,4
B 87n, ö Torgau	Vorplanung	17,8
B 92, AS Plauen-S – Plauen	ohne Planungsbeginn	10,8
B 95, OU Thum/Ehrenfriedersdorf	Linienbestimmung in Vorbereitung	34,3
B 95, OU Burkhardtsdorf – Chemnitz-Harthau	Vorentwurf in Arbeit	26,0
B 101, Verlegung s Wolkenstein	ohne Planungsbeginn	25,9
B 101, OU Wolkenstein	ohne Planungsbeginn	12,6
B 101, Verlegung in Priestewitz	Vorplanung	12,4
B 101, OU Brand-Eberisdorf	Vorplanung	20,1
B 169, OU Greifendorf	ohne Planungsbeginn	5,9
B 173, OU Oederan	Vorentwurf genehmigt	23,8
B 180, Verlegung in Thalheim	Vorentwurf in Arbeit	11,9
B 182, OU Strehla	ohne Planungsbeginn	14,9
B 183, OU Bad Dübén	ohne Planungsbeginn	13,6

Projekte des BVWP 2030 im Weiterer Bedarf:

Bezeichnung	Planungsstand	Akt. Kosten (Mio. €)
A 72, Zwickau – Stollberg	ohne Planungsbeginn	96,0
A 72, Stollberg – Chemnitz	ohne Planungsbeginn	103,7
B 6 OU Kühren	ohne Planungsbeginn	9,1
B 94, Reichenbach – A 72	Vorentwurf in Arbeit	15,7
B 94, Verlegung in Reichenbach	ohne Planungsbeginn	20,9
B 98, OU Thendorf	Vorplanung	5,6
B 101, Verlegung in Aue (S 255)	Vorplanung	52,7
B 101, OU Scheibenberg	ohne Planungsbeginn	24,7
B 101, OU Schlettau und OU Annaberg-Buchholz	ohne Planungsbeginn	34,8
B 101, Brand-Erbisdorf – Freiberg	ohne Planungsbeginn	4,5
B 107, TOU Colditz mit Neubau Muldebrücke	ohne Planungsbeginn	16,2
B 107, OU Trebsen	ohne Planungsbeginn	10,9
B 156, OU Bluno	ohne Planungsbeginn	7,1
B 169, OU Bad Schlema	ohne Planungsbeginn	112,2
B 169, OU Lichtensee	ohne Planungsbeginn	4,8
B 175, OU Rochlitz	ohne Planungsbeginn	36,1
B 282, OU Syrau	ohne Planungsbeginn	18,7

3. Welche Projekte wurden im Vergleich zum ersten Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 vom März 2016 im vom Bundeskabinett beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2030 in den Weiteren Bedarf hochgestuft?

Aus welchen Gründen erfolgte die Hochstufung jeweils (bitte nach Projekt getrennt darstellen)?

Das Projekt A72-G30-SN (A 72, Zwickau–Chemnitz) wurde vor dem Hintergrund aktualisierter Erhaltungskostenansätze neu bewertet. Aufgrund des Ergebnisses (NKV > 1) erfolgte die Einstufung in den WB.

4. Welche Projekte wurden im Vergleich zum ersten Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 vom März 2016 im vom Bundeskabinett beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2030 in den Vordringlichen Bedarf hochgestuft?

Aus welchen Gründen erfolgte die Hochstufung jeweils (bitte nach Projekt getrennt darstellen)?

Die Projekte B101-G60-SN-T4-SN (B 101, Grossvoigtsberg–AS Siebenlehn) und B156-G10-SN (B 156, OU Malschwitz/Niedergurig (B 156 (Spree))–Abzweig Briesing) wurden vom WB* in den VB nach Auswertung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung des Freistaates Sachsen hochgestuft.

5. Welche Projekte wurden im Vergleich zum ersten Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 vom März 2016 im vom Bundeskabinett beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2030 vom Vordringlichen Bedarf in den Weiteren Bedarf abgestuft?

Aus welchen Gründen erfolgte die Abstufung jeweils (bitte nach Projekt getrennt darstellen)?

Das Projekt B98-G10-SN-T5-SN (B 98, OU Thiendorf) wurde vom VB in den WB abgestuft. Hierbei wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung des Freistaates Sachsen vorgebrachte Wünsche mit berücksichtigt.

6. Aus welchen Gründen ist das Teilprojekt B 95 OU Wiesa/Schönfeld (Ifd. Nr. 1145 im Entwurf des Fernstraßenausbaugesetzes) im Vergleich zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 vom März 2016 weiterhin in den Vordringlichen Bedarf eingeordnet, während die anderen beiden Teilprojekte B 95 OU Thum/Ehrenfriedersdorf und B 95 OU Burkhardtsdorf nur in den Weiteren Bedarf eingeordnet sind?

Die beiden Teilprojekte B95-G10-SN-T2-SN (B 95, OU Thum/Ehrenfriedersdorf und B95-G10-SN-T3-SN (B 95, OU Burkhardtsdorf–Chemnitz–Harthau) wurden vom VB in den WB* nach Auswertung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung des Freistaates Sachsen abgestuft.

7. Welche Straßenprojekte des Weiteren Bedarfs wurden im Freistaat Sachsen seit dem Bundesverkehrswegeplan 1992 bis heute realisiert?

- B 2, OU Bad Dübén, 1. BA (WB*)
- B 96, Westtangente Bautzen (WB*)
- B 101, OU Siebenlehn (WB)

8. Welche Straßenprojekte im Freistaat Sachsen sind seit dem Bundesverkehrswegeplan 1992 bis heute im Vordringlichen Bedarf eingeordnet und bisher nicht realisiert?

Projekte, die durchgängig im BVWP 1992, BVWP 2003 und BVWP 2030 im Vordringlichen Bedarf mit dem unverändert gleichen Projektzuschnitt, der gleichen Projektbezeichnung, Trassenführung und Zuordnungen zum gleichen Hauptprojekt, das sich beispielsweise aus mehreren Ortsumgehungen zusammensetzen kann, sind nicht eindeutig aus den jeweiligen BVWP-Listen ableitbar.

9. Welchen verkehrlichen Nutzen hat aus Sicht der Bundesregierung eine Realisierung des Teilprojekts B 95 OU Wiesa/Schönfeld, wenn aufgrund der Einordnung in den Weiteren Bedarf die beiden anderen Teilprojekte nicht realisiert werden?

10. Welchen volkswirtschaftlichen Nutzen hat aus Sicht der Bundesregierung eine Realisierung des Teilprojekts B 95 OU Wiesa/Schönfeld, wenn aufgrund der Einordnung in den Weiteren Bedarf die beiden anderen Teilprojekte nicht realisiert werden?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die drei Teilprojekte (TP) des Hauptprojektes B95-G10-SN (B 95, Chemnitz–Annaberg-Buchholz) wurden separat bewertet.

- TP1 B95-G10-SN-T1-SN (B 95, OU Wiesa/Schönfeld): NKV = 5,0
- TP2 B95-G10-SN-T2-SN (B 95 OU Thum/Ehrenfriedersdorf): NKV = 2,8 und
- TP3 B95-G10-SN-T3-SN (B 95 OU Burkhardtsdorf–Chemnitz-Harthau): NKV = 2,9.

Damit kann der Nutzen für jedes der drei Teilprojekte separat in den zugehörigen Dossiers unter den Punkten

- 2.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall
- 2.6 Zentrale verkehrliche/physikalische Wirkungen
- 2.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

eingesehen werden. Diese Dossiers sind über das Internetportal des BMVI öffentlich zugänglich.

11. Wie hat sich die Verkehrsbelegung auf der B 95 zwischen Chemnitz und Annaberg-Buchholz, insbesondere im Bereich zwischen Burkhardtsdorf und Wiesa/Schöna, seit 1990 entwickelt?

Straßenverkehrszählung (SVZ)

	SVZ 2000 (So – Mo) Kfz/24h	SVZ 2005 (So – Mo) Kfz/24h	SVZ 2010 (So – Mo) Kfz/24h
B 95, Annaberg-Buchholz – Burkhardtsdorf	8.500 – 15.900	8.600 – 14.700	6.200 – 12.300
B 95, Thermalbad Wiesenbad (S 261) – Burkhardtsdorf	8.500 – 15.200	8.600 – 14.700	6.200 – 12.000

Die Ergebnisse der SVZ 2015 liegen dem Bund noch nicht vor.

12. Wie gliedern sich die veranschlagten Kosten in Höhe von 97 Mio. Euro für den Bau der B 172 OU Pirna, für die jetzt die Baufreigabe erteilt wurde, auf?

Die Auftragsverwaltung Sachsen hat für die OU Pirna aktuelle Gesamtkosten in Höhe von 97 Mio. Euro benannt. In der hierfür erforderlichen, noch vorzulegenden Kostenfortschreibung für die Haushaltseinstellung werden dann die Gesamtkosten detailliert aufgeschlüsselt.

13. Von welchen Kosten geht die Bundesregierung derzeit bei einer drei- sowie bei einer vierstreifigen Variante des Baus der B 87n im Abschnitt zwischen Leipzig und Torgau aus?

Die dem Hauptprojekt B87-G21-SN-BB (B 87n, Leipzig (A 14)–Löhsten (Lgr. SN/BB)) zugeordneten Teilprojekte (TP) im Zuge der B 87 zwischen Leipzig und Torgau wurden vom Freistaat Sachsen mit folgenden Gesamtkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014) angemeldet:

- TP1 B 87n, Leipzig (A 14)–Eilenburg) 101,4 Mio. Euro; 4-streifiger Neubau
- TP2 B 87n, Eilenburg–w Torgau: 103,8 Mio. Euro; 3-streifiger Neubau
- TP3 B 87n, OU Torgau; 78,4 Mio. Euro, 3-streifiger Neubau

14. Wie hat sich die Verkehrsbelegung auf der B 87 zwischen Leipzig und Torgau seit 2005 entwickelt (bitte abschnittsweise angeben)?

Wie hoch war jeweils der Schwerlastanteil?

	SVZ 2005 (So – Mo) Kfz/24h	SVZ 2010 (So – Mo) Kfz/24h <i>SV/24h</i>
B 87, Taucha (bei Leipzig) – Eilenburg	8.600 – 8.800	8.200 – 8.500 <i>640 – 750</i>
B 87, Eilenburg – Torgau	6.900 – 9.500	7.100 – 9.800 <i>1.200 – 1.400</i>
B 87, Torgau	9.400 – 13.700	8.800 – 12.900 <i>700 – 1.500</i> teilw. Lastbeschränkung auf 16 t
B 87, östl. Torgau – Landesgrenze Sachsen/Brandenburg	3.900 – 9.900	4.200 – 8.400 <i>800 – 1.000</i>

Die Ergebnisse der SVZ 2015 liegen dem Bund noch nicht vor.

Im Abschnitt zwischen Eilenburg und Torgau befindet sich eine Dauerzählstelle, deren Daten der jährlichen „Automatischen Straßenverkehrszählung“ im Internet unter www.bast.de abgerufen werden können.

15. Von welcher Verkehrsbelegung wird nach Realisierung des Projekts B 87n sowohl bei der Neubau- als auch der Bestandsstraße ausgegangen (bitte abschnittsweise darstellen)?

Welchen Anteil daran wird der induzierte Verkehr haben?

Im Dossier zum Projekt B87-G21-SN-BB (B 87 n Leipzig (A 14)–Löhsten (Lgr. SN/BB)) sind unter Punkt 1.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall die Verkehrsbelastungen dargestellt. Eine gesonderte Ausweisung der induzierten Verkehrsanteile ist nicht erfolgt. Die Nutzen aus den induzierten Verkehren sind im o. g. Dossier unter Punkt 1.6 Zentrale verkehrliche/physikalische Wirkungen aufgeführt.

16. Wird bei dem Projekt B 87n zwischen Leipzig und Torgau eine Querung der Parthenaue planerisch weiterverfolgt?

Im Rahmen der Vorplanung im Abschnitt B 87n, Leipzig (A 14)–Eilenburg werden verschiedene Varianten untersucht, so auch die Querung der Parthenaue. Erst nach der Linienbestimmung steht fest, ob eine Querung der Parthenaue in der Planung weiter zu verfolgen ist.

17. Aus welchen Gründen soll das Projekt B 87n zwischen Leipzig und Torgau, welches im vom Bundeskabinett beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2030 in den Weiteren Bedarf eingeordnet wurde, Planungsrecht erhalten?

Mit der Einstufung des Projektes B87-G21-SN-BB (B 87n, Leipzig (A 14)–Löhsten (Lgr. SN/BB)) in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) wird der Bedarf grundsätzlich bestätigt und ein Planungsrecht zugestanden; d. h. die Projekte können geplant und die formalen Verfahren zur Baurechtschaffung bis

zur Baureife durchgeführt werden. Allerdings kann in der Gesamtschau aller erwogenen Projekte und mit Blick auf die verfügbaren Finanzmittel aus heutiger Sicht ein Baubeginn im Geltungszeitraum des BVWP 2030 nicht zugesagt werden.

18. Welche Planungskosten sind für das Projekt B 87n zwischen Leipzig und Torgau bisher entstanden?

Die Planungskosten trägt der Freistaat Sachsen. Daher liegen dem Bund hierzu keine Angaben vor.