

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/2736 –**

### **Neubauvorhaben „B 93n Schneeberg–Grenze“ und Ortsumfahrungen bzw. Verlegung der B 101 bei Lauter, Aue und Schwarzenberg**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Das Neubauvorhaben „B 93n Schneeberg–Grenze“ (SN 6051) ist im Weiteren Bedarf des aktuellen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) als Vorhaben „mit hohem ökologischen Risiko“ eingeordnet. Die Ortsumfahrung Lauter und die B 101 Verlegung in Aue sind neue Vorhaben im Vordringlichen Bedarf des BVWP. Die Teilortsumfahrung der B 101 bei Schwarzenberg ist in den Weiteren Bedarf des BVWP eingeordnet. Die genannten Verkehrsbauvorhaben sind in der Region umstritten und werden intensiv diskutiert. Vor dem Hintergrund des angespannten Bundeshaushaltes ist auch ihre Finanzierung in der Laufzeit des BVWP äußerst fraglich.

#### B 93n

1. Von welchen Gesamtkosten wird gegenwärtig für die Realisierung des Verkehrsbauvorhabens B 93n ausgegangen, und welches Kosten-Nutzen-Verhältnis ergibt sich daraus für das Verkehrsprojekt?
2. Ist die Finanzierung für das Projekt gesichert?
3. Wie sieht der genaue Zeitplan für Planung und Realisierung des Vorhabens aus, und in welchen Jahresscheiben sollen die benötigten Finanzmittel in den Bundeshaushalt eingestellt werden?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund des frühen Planungsstadiums können noch keine Aussagen zur Finanzierung und Realisierung der B 93n (Schneeberg–Bundesgrenze D/CZ) getroffen werden.

Ende 2005 wurde das Projekt neu bewertet. Als Ergebnis dieser Neubewertung ist festzuhalten, dass die Forderungen im Bedarfsplan „Nachweis der bundesstaatlichen Bedeutung und Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 2,0“ bei Investitionskosten bis 120 Mio. Euro als erfüllt anzusehen sind.

4. Von welcher Verkehrsbelegung wird nach Fertigstellung des Projekts ausgegangen (ggf. abschnittsweise darstellen)?

Gemäß der Prognose 2020 der verkehrsplanerischen Untersuchung vom Dezember 2008 ergeben sich Verkehrsbelastungen für eine durchgehende Neubaumaßnahme zwischen 7 600 und 13 400 Kfz/24 h.

Abschnitte:	Schneeberg–B 283	ca. 12 000 Kfz/24 h,
	B 283–S 274	ca. 13 400 Kfz/24 h,
	S 274–S 272	ca. 9 200 Kfz/24 h,
	S 272–Bundesgrenze D/CZ	ca. 7 600 Kfz/24 h.

5. Welche Verkehrsprognose liegt diesen Schätzungen zugrunde, und wie hoch ist der Lkw-Anteil, wie hoch ist der Anteil des induzierten Verkehrs?

Der Lkw-Anteil liegt gemäß der oben genannten Prognose 2020 bei ca. 10 Prozent. Die Methodik der Ermittlung des primär induzierten Verkehrs basiert auf einer Abschätzung der vom jeweiligen Projekt bewirkten Fahrzeitänderungen in Verbindung mit bestimmten differenzierten Wertansätzen. Die aus der Verkehrsumlegung je Projekt ermittelten Anteile des induzierten Verkehrs sind in die gesamtwirtschaftliche Bewertung (Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses) eingeflossen.

6. Wie viele Einwohnerinnen und Einwohner hat heute der Altkreis Aue-Schwarzenberg und der Erzgebirgskreis insgesamt, und wie wird sich die Einwohnerzahl bis 2020 und 2030 nach aktuellen Bevölkerungsprognosen entwickeln?

Die Bevölkerungszahlen zum Jahresende 2009 betragen für den Erzgebirgskreis 372 400 Einwohner, davon für den Altkreis Aue-Schwarzenberg 123 800. Prognostiziert wird für den Erzgebirgskreis eine Abnahme um rund 10 Prozent bis 2020 und eine Abnahme um rund 19 Prozent bis 2030, für den Altkreis Aue-Schwarzenberg eine Abnahme um knapp 12 Prozent bis 2020 und eine Abnahme um rund 21 Prozent bis 2030. Diese Entwicklungen entsprechen typischen Werten für Ostdeutschland außerhalb der Agglomerationen.

7. Welche Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhaltung werden für die neue Verkehrsanlage voraussichtlich jährlich anfallen?

Die Mittel für die Leistungen des Betriebsdienstes der Bundesstraßen werden den Ländern entsprechend ihrem Anteil am Straßennetz zugeteilt. Für konkrete Streckenabschnitte liegen keine Informationen vor. Überschlägig kann von rund 10 000 Euro pro km Bundesstraße ausgegangen werden.

8. Wie wird der Eingriff in Natur und Umwelt durch die Verkehrsbaumaßnahme aus naturschutzfachlicher Sicht bewertet, und wie viele Hektar Waldfläche müsste nach dem derzeitigen Planungsstand der Trassenführung für den Bau der Verkehrsanlage schätzungsweise gerodet werden?

Zur Berücksichtigung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gemäß § 15 des Bundesnaturschutzgesetzes wird für jeden einzelnen Planungsabschnitt ein Landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt werden, der alle Eingriffe in Natur und Landschaft erfasst und bewertet. Genauere Angaben auch zur Inanspruchnahme von Waldflächen sind beim derzeitigen Planungsstand nicht möglich.

9. Welche Gewerbe- bzw. Wirtschaftsstandorte auf deutscher und tschechischer Seite sollen konkret mit der B 93n erschlossen werden, die heute noch nicht an das Fernstraßennetz angebunden sind?
10. Welche touristischen Ziele sollen mit der B 93n erschlossen werden, die heute noch nicht an das Fernstraßennetz angebunden sind?

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

Gemäß § 1 des Bundesfernstraßengesetzes dienen Bundesfernstraßen der Abwicklung des weiträumigen Verkehrs und nicht der Erschließung einzelner Gewerbe- und Wirtschaftsstandorte.

11. Welche Kosten sind bisher durch Planungen, Studien und Gutachten zur B 93n entstanden, und wie viele Ingenieurbüros wurden dazu bisher einbezogen?

Gemäß § 104a des Grundgesetzes tragen die Länder die Verwaltungskosten, die im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen entstehen. Hierzu gehören auch die Planungskosten für die Bundesfernstraßen, so dass der Bundesregierung über deren Höhe keine Informationen vorliegen.

12. Ist es richtig, dass die DEGES – Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH – (vgl. Kleine Anfrage auf Drucksache 5/1630 im Sächsischen Landtag) eine Studie, die eine Verknüpfung der B 93n und der B 101 prüfen soll, um vor allem Planungssicherheit für den Aus- und Neubau der B 101 zu erreichen?

Ja

13. Wie lautet der genaue Untersuchungsauftrag, welche Zielstellungen werden mit der Studie konkret verfolgt, und wann sollen die Ergebnisse vorliegen?
14. Wenn die Ergebnisse der Studie bereits vorliegen, zu welchen Ergebnissen kommt die Untersuchung im Einzelnen, und welche Schlussfolgerungen werden aus den Ergebnissen der Studie gezogen?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Studie soll Möglichkeiten der Verknüpfung der B 93n mit der B 101 prüfen, um vor allem Planungssicherheit für den Aus- und Neubau der B 101 zu erreichen. Vorrangig ist, das vorhandene Straßennetz einschließlich der laufenden Neu- und Ausbauplanungen sowie der Vorschläge aus der Region einzubeziehen.

Erste Ergebnisse werden frühestens im Herbst 2010 vorliegen.

15. Ist es zutreffend, dass die tschechische Seite derzeit die Neubautrasse und auch die Aufhebung der Tonnagebeschränkung am Grenzübergang Johanngeorgenstadt ablehnt?

Ja

16. Zu welchen Ergebnissen kommen die Verkehrszählungen der 2008 gegründeten deutsch-tschechischen Arbeitsgruppe in Bezug auf die zukünftige Verkehrsentwicklung in der Region?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

17. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen in den letzten zehn Jahren in der Region entwickelt, und welche Schlussfolgerungen hat die Arbeitsgruppe nach dem Vorliegen der Ergebnisse der Verkehrszählungen in Bezug auf die B 93n gezogen?

Das Verkehrsaufkommen kann nur anhand der Ergebnisse der bundesweiten Straßenverkehrszählungen (SVZ) 2000 und 2005 dargestellt werden; die Ergebnisse der SVZ 2010 liegen noch nicht vor.

Insgesamt ist das Aufkommen in der Region gestiegen:

	2000	2005
B 101 westlich Aue	18 000 Kfz/24h	22 024 Kfz/24 h
B 101 zwischen Aue und Lauter	19 594 Kfz/24h	18 456 Kfz/24 h
B 101 bei Schwarzenberg	13 421 Kfz/24h	13 240 Kfz/24 h.

Die deutsch-tschechische Arbeitsgruppe zur B 93n tagt erst nach Vorliegen der Ergebnisse der Zählungen 2010.

18. Welche Entscheidungen bzw. Festlegungen wurden auf der Sitzung getroffen und im Protokoll festgehalten?

Es ist vereinbart worden, vor einer erneuten Erörterung zunächst die gesamtstaatliche Verkehrszählung in Tschechien und die bundesweiten Verkehrszählungen 2010 abzuwarten.

B 101 Ortsumfahrung Lauter, B 101 Verlegung in Aue (City-Ring Aue) und Teilortsumfahrung Schwarzenberg

19. Von welchen Kosten wird gegenwärtig für die Realisierung der Verkehrsbauvorhaben B 101 Ortsumfahrung Lauter, B 101 Verlegung in Aue (City-Ring) und Teilortsumfahrung Schwarzenberg gemäß BVWP ausgegangen (bitte getrennt darstellen)?

Der BVWP weist für die drei Maßnahmen folgende Kosten aus:

B 101, Ortsumfahrung Lauter:	15,7 Mio. Euro,
B 101, Verlegung in Aue (B 101–B 169):	22,0 Mio. Euro,
B 101, Teilortsumfahrung Schwarzenberg:	8,7 Mio. Euro.

20. Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis ergibt sich daraus für die drei Verkehrsprojekte?

Die B 101, Ortsumfahrung Lauter, weist ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 6,7 aus.

Die B 101, Verlegung in Aue (B 101–B 169), und B 101, Teilortsumfahrung Schwarzenberg, wurden gemeinsam mit der Ortsumfahrung Scheibenberg, der Ortsumfahrung Schlettau und der Ortsumfahrung Annaberg-Buchholz bewertet und haben ein gemeinsames Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,6.

21. Ist die Finanzierung der Projekte gesichert?
22. Wie sieht der genaue Zeitplan für Planung und Realisierung der Vorhaben aus, und in welchen Jahresscheiben sollen jeweils die benötigten Finanzmittel in den Bundeshaushalt eingestellt werden?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund des frühen Planungsstadiums können noch keine Aussagen zur Finanzierung und Realisierung der drei Maßnahmen im Zuge der B 101 getroffen werden.

23. Von welcher Verkehrsbelegung wird nach Fertigstellung der Projekte auf den neuen Bundesstraßenabschnitten ausgegangen (ggf. abschnittsweise darstellen)?
24. Welche Verkehrsprognose liegt diesen Schätzungen zugrunde, und wie hoch ist der Lkw-Anteil, wie hoch ist jeweils der Anteil des induzierten Verkehrs?

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß der Bundesprognose für die Bundesfernstraßen für das Jahr 2025 unter der Annahme der Umsetzung aller Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs und des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht ergeben sich Verkehrsbelastungen zwischen 8 000 und 15 000 Fahrzeugen pro Tag.

B 101, Ortsumfahrung Lauter:	ca. 15 000 Kfz/24 h, Schwerverkehrsanteil ca. 7 Prozent,
B 101, Verlegung in Aue:	ca. 8 000 Kfz/24 h, Schwerverkehrsanteil ca. 12 Prozent,
B 101, Teilortsumfahrung Schwarzenberg:	ca. 8 000 Kfz/24 h, Schwerverkehrsanteil ca. 12 Prozent.

Eine projektbezogene Verkehrsuntersuchung und damit abschnittsweise Belegung liegt aufgrund des frühen Planungsstadiums noch nicht vor.

Die Methodik der Ermittlung des primär induzierten Verkehrs basiert auf einer Abschätzung der vom jeweiligen Projekt bewirkten Fahrzeitänderungen in Verbindung mit bestimmten differenzierten Wertansätzen. Die aus der Verkehrsumlegung je Projekt ermittelten Anteile des induzierten Verkehrs sind in die gesamtwirtschaftliche Bewertung (Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses) eingeflossen.

25. Wie hoch ist heute die Verkehrsbelegung auf den Bundesstraßenabschnitten in Aue, Lauter und Schwarzenberg, für die eine Ortsumfahrung bzw. Verlegung geplant ist (bitte getrennt und ggf. abschnittsweise darstellen), und wie hoch ist jeweils der Lkw-Anteil?

Angaben zum heutigen Verkehrsaufkommen sind erst nach Vorliegen der Ergebnisse der SVZ 2010 möglich. Eine zwischen Aue und Lauter eingerichtete

Dauerzählstelle weist für 2009 ein tägliches Verkehrsaufkommen von 17 400 Kfz/24 h aus. Der Schwerverkehrsanteil beträgt rund 6 Prozent.

26. Wie viele Einwohnerinnen und Einwohner leben in den Städten Aue, Lauter und Schwarzenberg heute, und wie wird sich in den genannten Städten die Einwohnerzahl bis 2020 und 2030 nach aktuellen Bevölkerungsprognosen entwickeln?

Die Bevölkerungszahlen zum Jahresende 2009 betragen für Aue 17 500 Einwohner, für Lauter 4 800 und für Schwarzenberg 18 700. Aussagen zur künftigen Bevölkerungsentwicklung lassen sich nicht sinnvoll für Gemeinden tätigen; für die künftige Bevölkerungsentwicklung sind daher die Angaben für den Alt-kreis Aue-Schwarzenberg als Richtwert zweckmäßig (Abnahme um knapp 12 Prozent bis 2020 und Abnahme um rund 21 Prozent bis 2030).

27. Welche Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhaltung werden für die drei neuen Verkehrsanlagen voraussichtlich jährlich anfallen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

28. Werden nach Fertigstellung der Ortsumfahrungen bzw. der Verlegung der Bundesstraße die „alten“ Streckenabschnitte der B 101 zurückgestuft?

Ja

29. Wenn ja, wer ist dann für Betrieb, Wartung und Unterhaltung der Verkehrsanlage zuständig, und welche Kosten entstehen dabei voraussichtlich jährlich (bitte getrennt darstellen)?

Die Umstufung des betroffenen Straßennetzes wird in den jeweiligen Planfeststellungsbeschlüssen festgelegt. Bezüglich Unterhaltungs- und Betriebskosten wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

30. Welche Planungsvariante ist für die Ortsumfahrung Lauter derzeit die Vorzugsvariante?
31. Aus welchen Gründen ist sie die Vorzugsvariante?
32. Liegt für die Trassenführung der Vorzugsvariante eine Umweltverträglichkeitsprüfung vor?
33. Wenn ja, zu welchen Ergebnissen kommt die Untersuchung, und welche Schlussfolgerungen werden daraus gezogen?

Die Fragen 30 bis 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit liegen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung noch keine Unterlagen zur Variantenuntersuchung vor. Nach Auskunft der Auftragsverwaltung Sachsen wurde die Vorzugsvariante von der Stadt und mehreren Bürgerinitiativen abgelehnt. Daraufhin wurde der Untersuchungsraum mit Variantenvorschlägen aus der Region erweitert. Damit sind umfangreiche Überarbeitungen der Unterlagen (z. B. Umweltverträglichkeitsstudie) verbunden. Hierbei findet auch die Machbarkeitsstudie zur B 93n Beachtung. Erste Ergebnisse werden nicht vor Ende des Jahres erwartet.



