

## **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 17/2738 –**

### **Neubauvorhaben B 6n zwischen A 9 und B 87n**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Als neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag befindet sich der Bau der B 6n zwischen der Bundesautobahn 9 und der geplanten Bundesstraße 87n im Weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans.

Der Bundesstraßenneubau würde den Naturpark Dübener Heide der Länge nach zerschneiden und im Norden Bad Dübens den Kurpark tangieren, so dass das Projekt erhebliches Konfliktpotenzial hinsichtlich der künftigen touristischen Nutzung und der Interessen des Naturschutzes der Region birgt.

Insbesondere der Status Bad Dübens als Kurstadt und der Naturpark Dübener Heide würden durch das Straßenprojekt Schaden nehmen, so dass die touristische Entwicklung der Region gehemmt werden könnte.

1. Von welchen Gesamtkosten wird gegenwärtig für die Realisierung des Verkehrsbauvorhabens B 6n zwischen A 9 und der geplanten Anbindung an die B 87n südwestlich von Torgau ausgegangen?

Gemäß Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen belaufen sich die Gesamtkosten für die B 6n zwischen der A 9 und der B 87n auf 83,3 Mio. Euro.

2. Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis ergibt sich daraus für das Verkehrsprojekt?

Die Bewertung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses erfolgte gemeinsam mit der B 87n (Leipzig-Lausitz, „Leila“) und ergab einen Wert von 3,7.

3. In welchem Stadium befinden sich die Projektierung und Planung der B 6n zwischen A 9 und der geplanten Anbindung an die B 87n südwestlich von Torgau?

4. Welche Planungsarbeiten wurden bisher durchgeführt, und welche Kosten sind dabei angefallen?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den Abschnitten A 9/B 6n–B 184, B 184–B 183, Ortsumfahrung Schwemsal, Ortsumfahrung Kossa/Görschlitze und Pressel mit Verlegung und Ortsumfahrung Bad Dübener Heide wurden die Planungsarbeiten noch nicht aufgenommen, der Abschnitt „Verlegung südwestlich Torgau“ ist gemeinsam mit der B 87n im Raumordnungsverfahren.

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.

5. Wie sieht der genaue Zeitplan für Planung und Realisierung der einzelnen Bauabschnitte des Vorhabens aus, und in welchen Jahresscheiben sollen die benötigten Finanzmittel in den Bundeshaushalt eingestellt werden?

Aufgrund des noch sehr frühen Planungsstadiums ist hierzu keine Aussage möglich.

6. 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 Kilometer Bundesstraße ausgegangen werden.

7. Welche Gewerbe- bzw. Wirtschaftsstandorte sollen konkret mit der B 6n erschlossen werden, die heute noch nicht an das Fernstraßennetz angebunden sind?

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

8. Gibt es Bestrebungen der Bundesländer Sachsen-Anhalt und Sachsen, das Vorhaben künftig für den Vordringlichen Bedarf anzumelden?

Derartige Bestrebungen sind dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nicht bekannt.

9. Welche alternativen Linienführungen wurden bisher untersucht, und welches Ergebnis brachten diese Untersuchungen?
10. Wurden Linienführungen außerhalb des Naturparks Dübener Heide untersucht?
11. Wie bewertet die Bundesregierung den Zerschneidungseffekt, bezogen auf das Schutzgut Natur im Landschaftsraum Dübener Heide?

12. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen der B 6n auf das „Presseler Heidewald- und Moorgebiet“ unter naturschutzfachlichen Aspekten?

Die Fragen 9 bis 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der derzeitigen Einordnung der Maßnahmen in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht sowie besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wurde im Hinblick auf die Vielzahl der Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs mit den Planungen bisher nicht begonnen. Insoweit sind noch keine Aussagen möglich.

13. Wie schätzt die Bundesregierung das Konfliktpotenzial zwischen dem Straßenneubau und der touristischen Nutzung insbesondere mit Blick auf die unmittelbare Nähe der B 6n zum Kurbereich in Bad Dübren ein?

Bundesstraßen dienen vorrangig dem weiträumigen Verkehr. Sie sind nicht auf einzelne Nutzer (z. B. Tourismus) ausgelegt. Die B 6n, Ortsumgehung Bad Dübren soll die Ortslage und damit auch den Kurbereich vom Durchgangsverkehr entlasten.

14. Wie bewertet die Bundesregierung die Beeinträchtigungen von Schutzgütern im Naturpark Dübener Heide durch den Neubau der B 6n?
15. Welche kleinräumigen Alternativen hat die Bundesregierung bezüglich der Ortsumgehung Bad Dübren untersucht, und welches Ergebnis brachten diese Untersuchungen?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der derzeitigen Einordnung der Maßnahmen in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht sowie besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wurde im Hinblick auf die Vielzahl der Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs mit den Planungen bisher nicht begonnen. Insofern sind keine Aussagen zu Linienvarianten und zur Betroffenheit des Natur- und Landschaftsraums möglich.

16. Untersucht die Bundesregierung im genannten Korridor alternativ Investitionen in das Eisenbahnnetz?
17. Wenn ja, zu welchem Ergebnis kommen diese Betrachtungen unter gesamtwirtschaftlichen Aspekten, und welche Nutzen-Kosten-Relationen ergeben sich für die Verkehrsträger im Vergleich?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein

18. Von welcher Verkehrsbelegung wird nach Fertigstellung des Projekts ausgegangen (bitte abschnittsweise darstellen), und welche Verkehrsprognose liegt diesen Schätzungen zugrunde?

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 6 000 und 18 000 Fahrzeugen pro Tag. Eine projektbezogene Verkehrsuntersuchung und damit abschnittsweise Belegung liegt aufgrund des frühen Planungsstadiums noch nicht vor.

19. Wie hoch ist der Lkw-Anteil, und wie hoch ist der Anteil des induzierten Verkehrs?

Der Lkw-Anteil liegt gemäß der oben genannten Prognose zwischen 12 Prozent und 22 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 Kosten-Nutzen-Verhältnisses) eingeflossen (siehe Frage 2).

20. Wie hoch ist der Anteil des Quell- und Zielverkehrs?

Aufgrund der fehlenden projektbezogenen Verkehrsuntersuchung kann hierzu keine Angabe gemacht werden.

21. Wie hoch ist die Verkehrsbelegung heute auf den Bundesstraßen 2, 6 und 183 im genannten Korridor (bitte abschnittsweise darstellen)?
22. Wie hoch ist heute der Lkw-Anteil, und wie hoch ist der Anteil des Quell- und Zielverkehrs?

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

Im Ergebnis der Straßenverkehrszählung 2005 wurden folgende Verkehrsmengen ermittelt:

B 183 westl. Bitterfeld	7 100 Kfz/24 h	Schwerverkehrsanteil 10 Prozent
B 183 östl. Bitterfeld	11 000 Kfz/24 h	Schwerverkehrsanteil 7 Prozent
B 2 nördl. Bad Dübener	4 300 Kfz/24 h	Schwerverkehrsanteil 20 Prozent
B 107 nördl. Bad Dübener	2 900 Kfz/24 h	Schwerverkehrsanteil 17 Prozent
B 183 bei Pressel	3 700 Kfz/24 h	Schwerverkehrsanteil 17 Prozent
B 183 westl. Torgau	3 700 Kfz/24 h	Schwerverkehrsanteil 16 Prozent
B 183 in Torgau	15 000 Kfz/24 h	Schwerverkehrsanteil 11 Prozent.

23. Wie hoch ist der Anteil von Baustofftransporten aus den regionalen Kiesabbaugebieten (Laußig) am Lkw-Verkehr?
24. Wie hoch ist der Anteil der Verkehrsträger Lkw und Eisenbahn bei den Massengutverkehren aus den Kiesgruben der Region?
25. Welcher Anteil der Kiestransporte ist unter anderen Rahmenbedingungen – wie beispielsweise einer höheren Lkw-Maut – auf den Verkehrsträger Bahn verlagerungsfähig?

Die Fragen 23 bis 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

26. Welche Daten liegen der Bundesregierung zur demographischen Entwicklung in den Landkreisen Nordsachsen und Wittenberg vor, und welche Wechselwirkungen ergeben sich aus den demographischen Daten und der künftigen Entwicklung der Verkehrsnachfrage?

Die Bevölkerungszahlen zum Jahresende 2009 betragen für den Landkreis Wittenberg 139 000 Einwohner und für den Landkreis Nordsachsen 208 700. Prognostiziert wird für den Landkreis Wittenberg eine Abnahme um über 13 Prozent bis 2020 und eine Abnahme um knapp 24 Prozent bis 2030, für den Landkreis Nordsachsen eine Abnahme um gut 7 Prozent bis 2020 und eine Abnahme um knapp 14 Prozent bis 2030.

Die Entwicklung im Landkreis Wittenberg entspricht typischen Werten für Ostdeutschland außerhalb der Agglomerationen. Die etwas geringeren Abnahmen im Landkreis Nordsachsen beruhen auf der relativen Stabilität im Großraum Leipzig, im östlichen Teil des Kreises sind ähnliche Werte wie im Landkreis Wittenberg zu erwarten.

Für die Abschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung werden koordinierte Gesamtverkehrsprognosen verwendet. Hierzu wurden Prognosen der sozio-demographischen Entwicklung in Deutschland und den benachbarten Ländern sowie Prognosen zum Personen- und Güterverkehr erarbeitet.

27. Welche Auswirkungen hat die demographische Entwicklung in den beiden Landkreisen auf die Verkehrsprognose für die B 6n?

In Regionen mit Prognosestudien bei der Verkehrsnachfrage aufgrund der demographischen Entwicklung überschreiten die Reduktionen den Wert von 10 Prozent auf keinen Fall.





