

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/2290 –

Neubauvorhaben Ortsumfahrung Wolkenstein (Erzgebirge) (B 101)

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Neubauvorhaben Ortsumfahrung (OU) Wolkenstein (B 101) besteht aus den Teilprojekten Verlegung der B 101 südlich von Wolkenstein und der OU Gehringswalde. Das Projekt ist im Bundesverkehrswegeplan als Weiterer Bedarf mit Planungsrecht eingeordnet. Es quert ein FFH-Gebiet (FFH = Flora-Fauna-Habitat) mit Gewässer und Überschwemmungsgebiet (T1), einen Großsäugerlebensraum, ein Landschaftsschutzgebiet (T1) und ein Wasserschutzgebiet (T2). Für das FFH-Gebiet können erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden. Die Fragesteller konnten sich vor Ort davon überzeugen, dass das Vorhaben vor Ort sehr umstritten ist. Am 8. März 2018 fand eine gut-besuchte Einwohnerversammlung zu diesem Projekt statt, bei der die Ablehnung des Vorhabens seitens der Bürger deutlich zum Ausdruck kam (vgl. www.freiepresse.de/LOKALES/ERZGEBIRGE/MARIENBERG/Ortsumgehung-Wolkenstein-geplant-doch-wer-will-sie-artikel10152828.php).

1. Welche verkehrlichen Ziele werden mit dem Bundesverkehrswegeplanprojekt OU Wolkenstein konkret verfolgt?

Wie in dem Projekt-Dossier des Bundesverkehrswegeplans 2030 zur B 101, OU Wolkenstein, ausgeführt, werden die Ziele einer nachhaltigen Entschärfung der heutigen verkehrlichen Situation in der Ortsdurchfahrt von Wolkenstein, einer spürbaren Verkürzung der Fahrtzeiten und einer Minderung der Unfallrisiken verfolgt.

2. Welche Alternativvarianten zu der im Bundesverkehrswegeplan verankerten Vorzugsvariante wurden im Einzelnen mit welchem Ergebnis jeweils geprüft?
3. Fand in diesem Zusammenhang eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung statt?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung wurde durchgeführt. Diesbezüglich wird auf die Punkte 1.3 und 1.4 des im Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP 2030 einsehbaren Projekt-Dossiers verwiesen.

Im Rahmen der Aufstellung des BVWP-Entwurfs gemäß den §§ 14, 19b UVPG waren zudem realistische Alternativen zu prüfen, die die Ziele sowie den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen und mit zumutbarem Aufwand zu ermitteln sind. Im Rahmen einer Vorabwägung sind dabei auch Umweltbelange zu berücksichtigen. Die Alternativen müssen weitgehend vergleichbar das vorhandene verkehrliche Problem lösen oder mindern und dürfen wirtschaftlich nicht wesentlich ungünstiger sein.

Im Ergebnis der Alternativenprüfung bot sich eine diesen Vorgaben gerecht werdende andere – auch verkehrsträgerübergreifende verkehrliche Lösung nicht an.

4. Aus welchen Gründen ist ein richtlinienkonformer Ausbau im bestehenden, angebauten Umfeld der Ortslagen Wolkenstein und Gehringswalde nicht möglich?
5. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung der Fragesteller zu, dass ein Verkehrsaufkommen von 4 000 Kfz/24h (DTV = Durchschnittliche tägliche Verkehrsdichte) problemlos über die bestehenden Straßenquerschnitte – auch der Ortsdurchfahrt – abgewickelt werden kann, erst recht nachdem ein bestandsnaher Ausbau erfolgt ist?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Leistungsfähigkeit einer Straße lässt sich nicht ausschließlich über die Wahl eines Querschnitts und der Verkehrsbelastung definieren, sondern wird insbesondere auch durch Fragen der Kurvigkeit, der Steigungsverhältnisse, der Sichtverhältnisse, der Durchmischung und Zuweisung von ruhendem und fließendem Verkehr, der sicheren Führung von Fußgängern und Radfahrern, der Entschärfung von Unfallpunkten sowie als Beitrag zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffimmissionen maßgebend mitbestimmt.

Der Verlauf der B 101 im Bereich Wolkenstein ist überwiegend durch ihre kurvenreiche Tallage (Zschopautal) charakterisiert. Bauliche Verbesserungen im Bereich des Zschopautales sind aufgrund der besonderen Lage, des Hochwasser- und des Naturschutzes nicht möglich.

Zudem soll die geplante Umfahrung von Gehringswalde die Ortslage vom überörtlichen Straßenverkehr entlasten. Dieses Planungsziel kann mit einem Ausbau der Ortsdurchfahrt nicht verwirklicht werden. Ein richtlinienkonformer Ausbau der Ortsdurchfahrt ist nicht möglich.

6. Was waren die Gründe für die Einordnung des Vorhabens in den „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ des Bundesverkehrswegeplans?

Das Projekt ist bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,3 wirtschaftlich.

7. Was bedeutet die im Projektdossier (www.bvwp-projekte.de/strasse/B101-G30-SN/B101-G30-SN.html) angegebene Reisezeiteinsparung von 45 Prozent umgerechnet in Minuten?

Als Reisezeiteinsparungen wurden neun Minuten für die Verbindung der Mittelzentren Annaberg-Buchholz und Marienberg ermittelt. Zusammen mit den weiteren Bedarfsplanmaßnahmen im Zuge der B 101 zwischen Brand-Erbisdorf und der A 4 resultiert daraus eine insgesamt erhebliche Verbesserung der Erreichbarkeit des oberen Erzgebirges, insbesondere hier zugunsten der Kreisstadt Annaberg-Buchholz.

8. Wie hoch fällt bei der OU Wolkenstein der Nutzenbeitrag der Reisezeiteinsparungen unter einer Minute aus (Anteil am Gesamtnutzen)?

Der Nutzenbeitrag aus kleinen Zeitgewinnen (< 1 Minute Fahrzeit) bezieht sich auf die Nutzenkomponente der Reisezeit im Personenverkehr (NRZ) und liegt für die B 101 bei rund 4 Prozent. Bezogen auf den Gesamtnutzen beträgt der Anteil ca. 1,5 Prozent.

9. Von welcher Reisezeitverkürzung von Annaberg-Buchholz aus zur nächsten Autobahnanschlussstelle und zum Oberzentrum Chemnitz wird bei Realisierung des Vorhabens ausgegangen?
10. Von welcher Reisezeitverkürzung von Marienberg aus zur nächsten Autobahnanschlussstelle und zum Oberzentrum Chemnitz wird bei Realisierung des Vorhabens ausgegangen?

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

Davon ausgehend, dass die Fahrtroute durch Wolkenstein führt, würde die Realisierung der OU Wolkenstein die Fahrtzeit im frei fließenden Verkehr um ca. 5 Minuten verkürzen.

11. Wie hoch ist aktuell die Verkehrsbelegung auf der B 101 im Bereich Wolkenstein?
Wie hoch ist der Lkw-Anteil?
12. Wie hat sich die Verkehrsbelegung auf der B 101 im Bereich Wolkenstein seit 2010 entwickelt (bitte für jedes Jahr mit Lkw-Anteil separat ausweisen)?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf der B 101 in Wolkenstein gibt es keine Dauerzählstellen, so dass die Verkehrszählungen von drei Zählstellen (Nr. 5344 1110, Nr. 5344 1108 und Nr. 5344 1115) der Jahre 2010 und 2015 der Antwort zugrunde gelegt werden.

Straßenverkehrszählung 2010:

Durchschnittliche tägliche Verkehre (DTV): 3.289 – 4.802 Kfz/Tag,

Schwerverkehrsanteil (SV): 236 – 426 Lkw/Tag

Straßenverkehrszählung 2015:

Durchschnittliche tägliche Verkehre (DTV): 3.024 – 3.691 Kfz/Tag,

Schwerverkehrsanteil (SV): 152 – 212 Lkw/Tag

13. Von welcher Verkehrsbelegung ist gemäß der Verkehrsprognose 2030 auf der B 101 im Bereich Wolkenstein im Bezugsfall (bzw. Planungsnullfall), d. h. ohne Realisierung der OU, auszugehen?

Wie hoch wäre der Lkw-Anteil?

Die simulierte Kfz-Belastung im werktäglichen Verkehr 2030 liegt im Bezugsfall zwischen 3 000 und 7 000 Fahrzeugen pro Tag, bei einem Lkw-Verkehrsanteil von ca. 10 bis 15 Prozent.

14. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs sowie den Binnenverkehrs auf der B 101 in Wolkenstein?

Nach Schätzungen entfallen – bezogen auf die Gemeinde Wolkenstein – ca. 20 Prozent auf den Gemeindebinnenverkehr, 60 Prozent auf den Quell-/Zielverkehr und ca. 20 Prozent auf den Durchgangsverkehr.

15. Liegt für die geplante OU Wolkenstein eine aktualisierte Kostenschätzung vor?

Wenn ja, wie hoch werden die Kosten für den Bau der OU geschätzt, und wie verteilen sich die Kosten auf die jeweiligen Gewerke?

Eine neue Kostenberechnung wird im Rahmen der weiteren Planungen aufgestellt werden.

16. Hält es die Bundesregierung angesichts einer prognostizierten Verkehrsbelastung im Planfall 2030, d. h. nach Realisierung des Vorhabens, von lediglich 4 000 Kfz/24h für gerechtfertigt, mindestens 38,5 Mio. Euro zu verbauen?

Unter Punkt 1.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall ist in Abbildung 4 des Projekt-Dossiers für das Jahr 2030 eine Verkehrsbelastung für die Ortumgehung zwischen 3 000 und 6 000 Kfz/24h prognostiziert.

Die Bundesregierung sieht die Realisierung der OU Wolkenstein als gerechtfertigt an. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

17. Wie sieht der Zeitplan für die Realisierung des Vorhabens aus, und wie gliedert sich die im Projektdossier angegebene Dauer der noch ausstehenden Planungen mit 138 Monaten auf?

Für die Bewertung im Rahmen der BVWP wurde das Projekt seitens des Landes im Planungszustand als „ohne Planungsbeginn“ angegeben. Für die Bewertung ergibt sich nach den Ansätzen des Methodenhandbuches für ein Neubau-Projekt mit Großbrücken über alle Planungsphasen aufsummiert eine Realisierungszeit von 138 Monaten.

18. In welchem Umfang (in ha) gehen bei der Realisierung des Vorhabens landwirtschaftliche Flächen verloren bzw. werden zerschnitten?
19. Welcher Flächenbedarf ergibt sich für das genannte Straßenbauprojekt insgesamt (bitte nach versiegelter Verkehrsfläche für die Straßenverkehrsanlage, Flächenbedarf für Nebenanlagen, Flächenbedarf für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aufschlüsseln)?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Projekt-Dossier ist unter Punkt 1.8 „Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)“ für die Flächeninanspruchnahme ein Wert von insgesamt 14,4 ha aufgeführt. Das endgültige Maß der Flächeninanspruchnahme wie auch eine Zuordnung zu unterschiedlichen Flächennutzungen lassen sich erst im Ergebnis baureifer Planunterlagen ermitteln.

20. Von welchen jährlichen Instandhaltungs- und Betriebskosten bei Realisierung des Vorhabens ist bei der neuen OU auszugehen?

Es wird auf das Projekt-Dossier, Punkt 1.7 „Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)“ verwiesen.

21. Welche Abschnitte der heutigen B 101 in Wolkenstein/Gehringswalde sollen nach Kenntnis der Bundesregierung nach Bau der OU abgestuft, also aus der Baulast des Bundes entlassen werden?

Nach Einschätzung der sächsischen Straßenbauverwaltung würde in etwa der Bereich zwischen der S 222 bei Falkenbach und östlich Gehringswalde auf einer Länge von ca. 10 km zu Straßen nach Landesrecht abgestuft werden können.

22. Wer ist nach der Umwidmung der künftige Straßenbaulastträger der innerörtlichen Abschnitte der heutigen B 101, und mit welchen jährlichen Kosten muss der neue Straßenbaulastträger für die Instandhaltung der besagten Abschnitte fortan rechnen?

Der zukünftige Straßenbaulastträger wird nach Landesrecht bestimmt und in der Regel mit dem Planfeststellungsbeschluss festgelegt.

Angaben zur Höhe der jährlichen Instandhaltungskosten nach Übertragung der abzustufenden Straßenabschnitte auf den neuen Straßenbaulastträger liegen der Bundesregierung nicht vor.

23. Sind auf der heutigen B 101 in der Ortslage Wolkenstein/Gehringswalde sowie im Bereich des Ortsteils Hilmersdorf Unfallhäufungsstellen zu verzeichnen?

Wenn ja, wo bzw. welche sind das genau?

Im Bereich der Ortslagen Wolkenstein/Gehringswalde/Hilmersdorf im Zuge der B 101 ist als Unfallhäufungsstelle die Kreuzung B 101/ K 8170 (Großolbersdorfer Straße)/Äußerer Hofring (Zufahrt Gewebegebiet) nahe Hilmersdorf bekannt.

24. Welche Maßnahmen zur Beseitigung der Unfallhäufungsstellen wurden bereits realisiert, und welche Maßnahmen sind in Planung?

Für den Bereich der B 101 wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h begrenzt. Es wird geprüft, ob ein Zurücksetzen von passiven Schutzeinrichtungen im Bereich der Kreuzung möglich ist, um die Sichtverhältnisse zu verbessern.

25. Sieht die Planung der OU Wolkenstein auch eine Umfahrung des Ortsteils Hilmersdorf vor?

Wenn ja, welche Linienführung ist in diesem Bereich vorgesehen?

26. Wie soll die Verkehrsführung nach Realisierung der OU Wolkenstein durch Ortsteil Hilmersdorf gestaltet werden?

Die Fragen 25 und 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf das Projekt-Dossier, Punkt 1.1 „Übersicht“, verwiesen. Eine Betrachtung von Optimierungsmöglichkeiten der Verkehrsführung in der OD Hilmersdorf kann ggf. außerhalb des Bedarfsplan-Projektes erfolgen.

