

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Neubauvorhaben Ortsumfahrung Wolkenstein (Erzgebirge) (B 101)

Das Neubauvorhaben Ortsumfahrung (OU) Wolkenstein (B 101) besteht aus den Teilprojekten Verlegung der B 101 südlich von Wolkenstein und der OU Gehringwalde. 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 gutbesuchte 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).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche verkehrlichen Ziele werden mit dem Bundesverkehrswegeplanprojekt OU Wolkenstein konkret 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?
4. Aus welchen Gründen ist ein richtlinienkonformer Ausbau im bestehenden, angebauten Umfeld der Ortslagen Wolkenstein und Gehringwalde 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?
6. Was waren die Gründe für die Einordnung des Vorhabens in den „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ des Bundesverkehrswegeplans?

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?
8. Wie hoch fällt bei der OU Wolkenstein der Nutzenbeitrag der Reisezeiteinsparungen unter einer Minute aus (Anteil am Gesamtnutzen)?
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?
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)?
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?
14. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs sowie den Binnenverkehrs auf der B 101 in Wolkenstein?
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?
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?
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?
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)?
20. Von welchen jährlichen Instandhaltungs- und Betriebskosten bei Realisierung des Vorhabens ist bei der neuen OU auszugehen?
21. Welche Abschnitte der heutigen B 101 in Wolkenstein/Gehringwalde sollen nach Kenntnis der Bundesregierung nach Bau der OU abgestuft, also aus der Baulast des Bundes entlassen werden?
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?

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?

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

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?

Berlin, den 14. Mai 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

