

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Werner Schulz (Berlin)  
und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
— Drucksache 12/7753 —**

**Geplanter Neubau der Bundesstraße B 6 im Norden von Leipzig**

Das Straßenbauamt der Stadt Leipzig hat mit einer Umweltverträglichkeitsstudie zur Bundesstraße B 6 nachgewiesen, daß eine alternative Nordvariante umweltverträglicher und kostengünstiger als die bisher favorisierte Südvariante ist.

**Vorbemerkung**

Das Bauvorhaben „Bundesstraße 6, Stadtgrenze Leipzig – A 9 (AS Großkugel mit Ortsumgehung Schkeuditz)“ befindet sich im Vorfeld der Linienbestimmung gemäß § 2 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes. Detaillierte Planungsunterlagen werden der Bundesregierung beim Antrag der sächsischen Auftragsverwaltung zur Linienbestimmung vorliegen. Erst zu diesem Zeitpunkt und nach Abschluß von derzeit noch laufenden Untersuchungen können von der Bundesregierung bautechnische Detailaussagen getroffen werden.

Die Baumaßnahme fällt im östlichen Teil in das Stadtgebiet von Leipzig. Bei Kommunen mit mehr als 80 000 Einwohnern (wie Leipzig) liegt gemäß § 5 des Fernstraßengesetzes die Baulast für Bundesstraßen in der Zuständigkeit der jeweiligen Stadt.

1. In welcher Art und Weise wurde die vom Bürgerverein „Möckern-Wahren e. V.“ vorgeschlagene „echte Nordvariante“ der B 6 bisher einer Prüfung unterzogen, und zu welchen Ergebnissen kamen diese Untersuchungen in bezug auf Kostenaufwand, Umweltverträglichkeit und zu erwartende Belastungen für betroffene Bürgerinnen und Bürger?

Die vom Bürgerverein Möckern-Wahren vorgeschlagene Variante „Alte Salzstraße“ wurde in der Planung bereits sehr früh wegen der Nichtverfügbarkeit der erforderlichen Flächen und der nur sehr geringen verkehrlichen Wirkung dieser Variante ausgeschieden. Die Variante führt über Gelände des ehemaligen Exerzierplatzes Lindenthal, das mit Verordnung vom 2. Oktober 1990 und 27. August 1992 den Status eines einstweilig gesicherten Naturschutzgebietes hat.

2. Wie bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse dieser Untersuchungen im Vergleich zur bisher verfolgten Linienführung über die Südvariante?

Es wird auf die Vorbemerkung und auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. In welcher Art und Weise wurde bisher Anregungen und Forderungen von Bürgerinitiativen sowie betroffenen Bürgerinnen und Bürgern Rechnung getragen?

Im Linienbestimmungsverfahren nach § 2 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes erfolgt die Anhörung der Träger öffentlicher Belange. Die Einbeziehung der betroffenen Bürger ist erst im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren vorgesehen.

Trotzdem wurden durch das Straßenbauamt Leipzig Zwischenergebnisse der Untersuchungen in betroffenen Gemeinden bereits öffentlich vorgestellt.

4. Warum wurde den betroffenen Anwohnern bisher kein Variantenvergleich vorgestellt, aus dem Verkehrsaufkommen, Baumaßnahmen, Kosten-Nutzen-Berechnung und ökologische Auswirkungen hervorgehen und beurteilt werden können?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. Wie beurteilt die Bundesregierung die Ergebnisse der vom Straßenbauamt Leipzig (Regierungspräsidium) vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie, in der eine nördlich der Bahnlinie Leipzig–Halle verlaufende Nordtrasse favorisiert wird?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

6. Von den Planern des Straßenbauamtes wird behauptet, daß die von ihnen vorgelegte Variante die kostengünstigste sei. Wie steht die Bundesregierung zu dieser Aussage angesichts der Tatsache, daß beim Bau der vom Bürgerverein „Möckern-Wahren e.V.“ vorgeschlagenen „echten Nordvariante“ weder Wohnhäuser abgerissen noch Kleingärten vernichtet werden müssen als auch kein zusätzlicher Brücken- und Tunnelbau sowie aufwendige Lärmschutzanlagen notwendig sind?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

7. Haben bei der Planung der Linienführung ansiedlungspolitische Aspekte eine Rolle gespielt, und wenn ja, welche?

Wie ist es zu erklären, daß die favorisierte Südvariante der „echten Nordvariante“ vorgezogen wird, obwohl wichtige Standorte wie der Flughafen, das Postfrachzentrum, die neue Messe sowie das Quelle-Versandzentrum, die den Neubau der B 6 entscheidend begründen, von der alternativen „echten Nordvariante“ erheblich mehr profitieren würden?

Außer den Bürgern, die unmittelbare Anlieger der stark belasteten Ortsdurchfahrten sind, profitieren die Standorte Flughafen, Postfrachzentrum, Güterverkehrszentrum, KLV-Terminal und die Gewerbegebiete Schkeuditz-West und Stahmeln von jeder der untersuchten Varianten der B 6 neu.

8. Von der jetzt vorgelegten Variante profitiert vor allem die Springer AG mit ihrem Druckhaus in Stahmeln sowie ein geplantes Gewerbegebiet Stahmeln. Wie beurteilt die Bundesregierung den Zusammenhang zwischen den Vorteilen für die Springer AG und dem Festhalten des Straßenbauamtes an der vorgelegten Variante?

Es wird auf die Vorbemerkung und auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

9. Welche Untersuchungen über die zu erwartenden Verkehrsströme durch die unterschiedlichen Linienführungen liegen bis jetzt vor?

Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus diesen Untersuchungen, auch unter dem Aspekt zu erwartender Beeinträchtigungen für Wohngebiete?

Es wird auf die Vorbemerkung und auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen auf die Lebensqualität der betroffenen Bürgerinnen und Bürger, wenn durch diese Linienführung nicht nur über 1 000 Kleingärten, sondern auch Teile der unersetzbaren Auenlandschaft Leipzigs zerstört werden?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

11. Welche Argumente rechtfertigen aus Sicht der Bundesregierung die Auffassung, daß die favorisierte Südvariante der vom Bürgerverein „Möckern-Wahren e. V.“ vorgeschlagenen „echten Nordvariante“ vorgezogen werden könnte?

Für die B 6 liegt eine Verkehrsuntersuchung vor. Die verkehrliche Aufgabenstellung (Entlastung der Ortsdurchfahrten) wird mit einer „echten Nordvariante“ nicht erreicht. Die verkehrliche Akzeptanz einer weitab der vorhandenen Bundesstraße B 6 verlaufenden neuen Trasse ist nur gering, insbesondere da in diesem Bereich für den überregionalen Verkehr die Autobahn A 14 unmittelbar zur Verfügung steht. Weiterhin kann aus Sicht der bereits genannten Probleme der Umweltverträglichkeit diese Variante nicht in Betracht kommen.

12. Welche Argumente rechtfertigen aus Sicht der Bundesregierung die getrennte Planung derselben Straße durch das Straßenbauamt und das Verkehrsplanungsamt Leipzig und daß dadurch die Betroffenen getrennt, örtlich und zeitlich, eingeladen bzw. gehört wurden, obwohl bei Fertigstellung eines Teilstückes der Zwang zum Bau des Restes entsteht und somit alle Anwohner der geplanten Straße in jeder Phase im Sinne des Planungsrechts als Betroffene gelten?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.