

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lars Herrmann, Matthias Büttner,
Leif-Erik Holm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/11390 –**

Autobahnanschluss Frohburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Zusammenhang mit dem Neubau der Bundesautobahn 72 vom Bayerischen Vogtland über Chemnitz bis zur A 38 im Süden von Leipzig war die Anschlussstelle Frohburg von Anfang an fester Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens (www.deges.de/Projekte/Bundesfern-und-Landesstrassenprojekte/in-Sachsen/A-72-Rathendorf-Borna/A-72-Rathendorf-Borna-einschliesslich-B-7n-K234.htm). Die zuständige Projektmanagementgesellschaft von Bund und Ländern Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) hatte dabei die Anbindung der S 51 (alte B 95) an die Anschlussstelle Frohburg als Kreisverkehr geplant, da dies als sinnvollste Lösung erachtet wurde und der Empfehlung der verkehrstechnischen Untersuchung mit entsprechendem Gutachten entsprach.

Der Bürgermeister von Frohburg wies immer wieder, u. a. in seinem Schreiben an die Landesdirektion Sachsen vom 11. Oktober 2018, auf die weitreichenden Argumente hin, die für die von der DEGES empfohlene und von dieser klar favorisierte Lösung des Kreisverkehrs als Knotenpunkt sprechen. Auch der stellvertretende Bürgermeister bemerkte gegenüber der „Leipziger Volkszeitung“: „Wir bleiben bei unserer Forderung eines Kreisverkehrs, auch wenn das die Behörden anders sehen“ (www.lvz.de/Region/Geithain/Anschlussstelle-A-72-Frohburg-fordert-Kreisel). Die DEGES hielt ebenfalls ihre Empfehlung der Kreisverkehrslösung aufrecht, so auch bei einer gemeinsamen Beratung mit Bund und Ländern 2016 (www.lvz.de/Region/Geithain/A-72-Anschluss-Frohburg-Bund-pocht-auf-Aenderung-Ampel-statt-Kreisverkehr).

Der Bund als Baulastträger trug die geplante Kreisverkehrslösung am Knotenpunkt S 51 (alte B 95) und S 11 (Teil der B 7) nicht mit, wie dem Schreiben des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 13. September 2017 zu entnehmen ist.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erklärte mit Schreiben vom 3. August 2017 (wortgleich auch am 13. Februar 2019) die Ablehnung des Kreisverkehrs mit der unterschiedlichen Klassifizierung der betreffenden Straßen und einem befürchteten „Bruch in der Streckencharakteristik“ (siehe auch oben verlinkter Bericht der LVZ). Auch würde „in den Richtlinien für die Anlagen von Landstraßen“ (RAL) „generell und somit auch für den

Knotenpunkt B 7/S 51 (EKL 2/EKL 3) eine teilplangleiche Lösung mit Lichtsignalanlage“ empfohlen und für die S 51 ein geringeres Verkehrsaufkommen prognostiziert. Es sagt jedoch auch, es „können in zu begründenden Ausnahmefällen andere Ausführungen zur Anwendung kommen“.

1. Aus welchen Gründen wurde die Empfehlung der Projektmanagementgesellschaft von Bund und Ländern Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) übergangen, den Knotenpunkt B 7 (S 11) und S 51 (alte B 95) für die Anschlussstelle Frohburg als Kreisverkehr zu gestalten, obschon sich die Empfehlung auf das Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung samt entsprechendem Gutachten stützt?

Mit Blick auf Verkehrsbedeutung und -belastung, Verkehrsführung und Streckencharakteristik ist diese Lösung als verkehrlich angemessen und wirtschaftlich.

2. Inwiefern ist oder wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Staatsstraße S11 in einem Teilbereich zur Bundesstraße B 7 hochgestuft bzw. entspricht der infragestehende Teil der B 7 (auch B 7 neu genannt) einer neu zu erstellenden Trasse, die die S 11 nördlich der A 72 mit der südlich gelegenen S 51 zwischen Frohburg und Bubendorf verbindet?

Im System des Bundesfernstraßennetzes ist es erforderlich, mit der zukünftigen B 7 den Netzschluss zwischen der B 93 nördlich von Altenburg und der AS Frohburg an der A 72 herzustellen. Daher wird der Abschnitt der S 11 zwischen der S 51 und der Anschlussstelle (AS) Frohburg aufgestuft.

3. Inwieweit ist es nach Ansicht der Bundesregierung möglich, den Knotenpunkt zwischen der „neuen“ B 7 und der S 51 als Kreisverkehr, wie von der DEGES vorgeschlagen, auszuführen, und welche Vorteile brächte diese Lösung mit sich, selbst unter Einbeziehung der angedachten Neutrassierung und Fortführung der B 7 Richtung Westen?

Kreisverkehre sollen nicht zur Anwendung kommen, wenn insbesondere die bevorrechtigte Führung einer Straße ausdrücklich erwünscht ist. In zu begründenden Ausnahmefällen können Kreisverkehre bei Verknüpfung einer überregionalen Straße wie der neuen B 7 mit einer regionalen Straße wie der S 51 angewendet werden.

4. Inwiefern wäre es nach Ansicht der Bundesregierung möglich, die S 51 im entsprechenden Teilabschnitt wieder zur B 95 heraufzustufen, wodurch das Dilemma der unterschiedlichen Entwurfsklasseneinstufung entfielen?

Die parallel nahe der A 72 verlaufende S 51 ist ihrer Verkehrsbedeutung entsprechend einzustufen. Der Fernverkehr wird auf der A 72 abgewickelt.

5. Wann und welchem Bereich bzw. welchen Bereichen wurde die Bundesstraße 95 zu welcher Straße bzw. welchen Straßen (bitte mit Namen) herabgestuft, oder für wann ist dies in welchem Abschnitt bzw. welchen Abschnitten geplant?
6. Wann und in welchem Bereich bzw. welchen Bereichen wurde die B 7 zu welcher Straße bzw. welchen Straßen (bitte mit Namen) herabgestuft, oder für wann ist dies in welchem Abschnitt bzw. welchen Abschnitten geplant?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Abstufung der B 95 erfolgte in der Vergangenheit sukzessive entsprechend den Verkehrsfreigaben der A 72-Abschnitte. Für die Abschnitte der B 95 nördlich von Borna steht dies noch aus.

Die B 7 wird in etwa von der Landesgrenze Thüringen/Sachsen bis zur AS Geithain an der A 72 abgestuft, wenn die Verlegung der B 7 bis zur AS Frohburg für den Verkehr freigegeben ist.

Wenn die neue Bundesfernstraße vollständig unter Verkehr gegangen ist, erfolgt gewöhnlich zum 1. Januar des folgenden Jahres die Abstufung des Bundesfernstraßenabschnitts, dessen Funktion vom neuen Abschnitt übernommen wurde.

7. Inwieweit wurden Bundesstraßen den Ländern abgetreten, um nach Ansicht der Fragesteller dem Bund die Erhaltungsaufgaben und -kosten zu ersparen, und wodurch ist nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass die Länder diese Mehrkosten tragen können?

Gemäß Bundesfernstraßengesetz bilden die Bundesfernstraßen ein Netz, das dem Fernverkehr dient bzw. zu dienen bestimmt ist. Beim Neubau von Bundesfernstraßen, wie bei Ortsumfahrungen, wird die Fernverkehrsfunktion von der neuen Strecke übernommen, so dass die alte für das Bundesfernstraßennetz nicht mehr benötigt wird und in eine Straßenkategorie nach Landesrecht einzustufen ist.

Mit der Abstufung verbunden ist die Übernahme der Kosten für die Erfüllung der Straßenbaulastaufgaben durch den künftigen Baulastträger. Der bisherige Straßenbaulastträger hat dafür einzustehen, dass die Straße in einem ordnungsgemäß unterhaltenen Zustand übergeben wird.

8. Welche Bau- und Unterhaltskosten sind oder würden für den Knotenpunkt B 7/S 51 als Kreisverkehr und welche für die Variante mit Lichtsignalanlage veranschlagt, und wer hat die Kalkulation erstellt?
9. Falls die Kreisverkehrslösung mit höheren Kosten verbunden wäre, inwieweit spielte dies bei der Entscheidung gegen den Kreisverkehr eine Rolle, und welche?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der planenden DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) liegen die Herstellungskosten für die Kreisverkehrslösung bei rund 1,4 Mio. Euro, die für die signalisierte Variante mit Linksversatz bei rund 1,8 Mio. Euro. Die auf der Grundlage der Ablösebeiträge-Berechnungsverordnung ermittelten Unterhaltungs- und Erneuerungskosten betragen bei der signalisierten Variante mit Linksversatz ca. 300 000 Euro mehr als beim Kreisverkehr. Die Gründe sind der umfangreichere Straßenoberbau, die Lichtsignalanlage und Maßnahmen an Felddrainagen sowie einer Abwasseranlage.

10. Wie viel mehr Fläche wird nach Kenntnis der Bundesregierung für den lichtsignalisierten Knotenpunkt gegenüber der von der DEGES empfohlenen Kreisverkehrslösung benötigt?

Nach Auskunft der sächsischen Straßenbauverwaltung beträgt die Mehrfläche rund 2 000 m².

11. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über den Umstand, dass die vom BMVI favorisierte Planung des Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage die Existenz des Landwirtbetriebes Tobias Karte mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit zerstörte (www.lvz.de/Region/Geithain/Soll-eine-neue-Bundesstrasse-7-her-Pro-und-Kontra-zum-Projekt)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

12. Wie wollte die Bundesregierung die Inkaufnahme der Zerstörung eines in vielerlei Hinsicht wertvollen Maislabyrinthes, das sich in der Region zu einer Besucherattraktion entwickelt hat (www.lvz.de/Region/Geithain/Soll-eine-neue-Bundesstrasse-7-her-Pro-und-Kontra-zum-Projekt), erklären?

Die Entscheidung, ob und inwiefern die Flächennutzung abwägungsrelevant ist, obliegt nicht der Bundesregierung.

13. Wie steht die Bundesregierung der Aussage gegenüber, der Hauptanteil der bisherigen Verkehrsbelastung der S 51 zwischen Frohburg und Borna bliebe nahezu unverändert, da diese Verbindung bezüglich Arbeitsstätten, Einkaufs- und Dienstleistungsangeboten und weiterem ihre Bedeutung behielte, da die meisten im Alltag keinen weiteren Zeitverlust und Umweg in Kauf nähmen (Stellungnahme der Stadtverwaltung Frohburg vom 11. Oktober 2018 zum Schreiben der Landesdirektion Sachsen vom 20. August 2018 mit dem Zeichen „L32-0522/789/3“)?

Bundesfernstraßen dienen dem Fernverkehr. Die verbleibenden Verkehre auf der S 51 sind regional bedingt, da der Fernverkehr auf die Bundesfernstraße verlagert wird.

14. Inwieweit erachtet die Bundesregierung die Begründung der unterschiedlichen Entwurfsklassen als Argument gegen die Kreisverkehrslösung als hin-fällig, wo doch die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen laut Bundes-anstalt für Straßenwesen besagen, „die Zuweisung einer Entwurfsklasse“ würde „unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage“ festgelegt (www.bast.de/BAST_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-strassentypen.html), und die S 51 (alte B 95) bis vor kurzem ohnehin eine Bundesstraße war wie die B 7 auch?

Die Vorgehensweise zur Festlegung der Entwurfsklasse für den gesamten Streckenzug einer Landstraße ist in den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL, Ausgabe 2012) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ausführlich beschrieben und geregelt. Wie auch in dem zitierten Fachartikel der Bundesanstalt für Straßenwesen erläutert, wird die Entwurfsklasse durch die jeweilige Verbindungsbedeutung des Streckenzuges im Netz nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008) der FGSV bestimmt. Jedoch kann bei sehr hoher oder sehr niedriger Verkehrsnachfrage auf dem Streckenzug nach den RAL von der regelmäßig vorgesehenen Entwurfsklasse abgewichen werden. Diese abschließende Berücksichtigung der Ver-

kehrsnachfrage gewährleistet eine angemessene Abwägung zwischen den Aspekten der Verkehrssicherheit, der Verkehrsqualität und der Wirtschaftlichkeit. Ob es sich um eine Bundesstraße oder um eine Staatsstraße handelt, ist dabei unerheblich.

15. Wie beurteilt die Bundesregierung den Sachverhalt, dass der genannte „Bruch der Streckencharakteristik“ bei Ampelanlagen aus Sicht der Fragesteller bedeutend größer ist als bei einem harmonisch in die Landschaft eingefügten Kreisverkehr, und welche Rechtsgrundlagen liegen dieser Entscheidung zugrunde?

Maßgebender Grundsatz für Planung und Entwurf von Landstraßen ist die übergreifende Betrachtung ganzer Streckenzüge mit dem Ziel, durch eine möglichst einheitliche Streckencharakteristik eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Zu diesem Zweck gelten nach den RAL insbesondere für Straßen mit hochrangiger Verbindungsfunktion (denen die B 7 zuzuordnen ist) Kontinuitätsgrundsätze: Landstraßen sollen im Verlauf eines Streckenzuges – also über mehrere Netzabschnitte und damit Knotenpunkte hinweg – in Querschnitt, Linienführung, Knotenpunktgestaltung und Ausstattung möglichst gleichartig ausgebildet werden (vgl. RAL, insbesondere Kapitel 2.2 Verkehrssicherheit, Kapitel 3 Grundlagen).

16. Wie ist der Ausbaustandard der „B 7 neu“ und des Knotenpunkts an der neuen Ampel bzw. dem neuen Kreisel?

Der Ausbaustandard der neuen B 7 zwischen der Landesgrenze Thüringen/Sachsen ist der Regelquerschnitt RQ 11,5+ mit Überholfahrstreifen.

Der Ausbaustandard des Knotenpunktes der neuen B 7 mit der S 51 ist wegen der geringen Verkehrsstärke auf der S 51 ausnahmsweise ein plangleicher Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage. Üblich wäre ein teilplangleicher Knoten mit Unter- bzw. Überführung der Bundesstraße als bevorrechtigter Streckenzug.

17. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrzeugbelastung des Knotenpunkts an der neuen Ampel bzw. dem neuen Kreisel?

Die Projektprognose 2025 der Verkehrsbelastung ist von der sächsischen Straßenbauverwaltung ermittelt worden. Die Verkehrsbelastungen der Äste des Knotenpunktes (KP) betragen:

S 51 Nord (zwischen KP und Borna):	2 440 Kfz/24 Std.
S 51 Süd (südlich des KP):	5 450 Kfz/24 Std.
S 11 zwischen KP und A 72:	15 800 Kfz/24 Std.
B 7 neu zwischen Landesgrenze TH/SN und KP:	12 000 Kfz/24 Std. (gemittelt)

18. Ist geprüft worden, ob eventuell Gartenbaubetriebe oder andere Mittelstandsbetriebe der Region zur Eigenwerbung einen neuen Kreiselmittelpunkt für den Straßenbulasträger kostenlos oder zu sehr geringem Entgelt pflegen?

Nein.

19. Entsprechen die im Pressebericht (www.lvz.de/Region/Geithain/Frohburger-A72-Zubringer-Bund-besteht-auf-Ampeln) genannten zwei Ampelanlagen dem aktuellen Ausbauplan?

Wenn ja, warum zwei Ampelanlagen?

Der Knotenpunkt wird als signalisierter Knotenpunkt mit Linksversatz ausgebildet. Diese Lösung erfordert die Auflösung des Knotenpunktes in zwei Teilknotenpunkte mit Lichtsignalanlage.

20. Wie viele weitere Erneuerungen und Neubauten von Ampelanlagen im Zuge von Sanierungen, Aus- oder Neubauten an Bundesstraßen im Außenbereich sind in Sachsen weiterhin geplant?
22. Werden im Zuge von Sanierungen, Aus- oder Neubauten an sächsischen Bundesstraßen auch Kreisverkehre geplant, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 20 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Sächsischen Straßenbauverwaltung, ergibt sich üblicherweise erst im Rahmen des konkreten Planungsprozesses, ob bei Sanierungen und Aus- oder Neubauten an Bundesstraßen Erneuerungen oder Neubauten von Lichtsignalanlagen erforderlich werden.

Mithin können keine Angaben zu geplanten Stückzahlen und jährlichen Unterhaltskosten gemacht werden.

21. Wie hoch wären nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Unterhaltskosten der weiteren in Frage 20 erfragten Ampelanlagen in Sachsen?

Nach Auskunft der Sächsischen Straßenbauverwaltung wird im Rahmen von Sanierungen die vorhandene Verkehrsanlage in ihrer bestehenden Ausformung erneuert. Bei Aus- und Neubauplanungen werden im Zuge der Planung von Kreuzungen und Einmündungen alle möglichen Knotenpunktformen entsprechend den RAL standardmäßig überprüft und miteinander verglichen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

