

**Der Staatsminister**

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
Postfach 10 03 29 | 01073 Dresden

Präsidenten des Sächsischen Landtages  
Herrn Dr. Matthias Rößler  
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1  
01067 Dresden

**Durchwahl**  
Telefon: 0351 564-80001  
Telefax: 0351 564-80080

**Aktenzeichen**  
(bitte bei Antwort angeben)  
PKL-1053/81/71-2019/30678

Dresden, 29. Mai 2019

**Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Rolf Weigand (AfD)**  
**Drs.-Nr.: 6/17561**  
**Thema: B101 Ortsdurchfahrt Großschirma**

Sehr geehrter Herr Präsident,

der Kleinen Anfrage sind folgende Ausführungen vorangestellt:

**„Vorbemerkung: Aus der Antwort der Staatsregierung zu Drs 6/12883 geht hervor, dass es nach der Ablehnung des Ausbaus der Ortsdurchfahrt durch den Stadtrat noch Gespräche zwischen dem Bürgermeister von Großschirma und dem LASuV gab. Zudem geht aus der Antwort der Staatsregierung zu Drs 6/14847 zu Frage 3 hervor, dass nunmehr für den Kostenvergleich nur der „...unmittelbare Knotenpunktbereich bzw. damit in Zusammenhang stehende Anpassungen/Änderungen ...“ angesetzt wurde.“**

Namens und im Auftrag der Sächsischen Staatsregierung beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

**Frage 1: Was war der genaue Gesprächsinhalt des Gespräches am 19. April 2017 zwischen dem Bürgermeister der Stadt Großschirma und dem Niederlassungsleiter der LASuV NL Zschopau? (Bitte Gesprächsprotokoll, Gesprächsnotizen o.ä. detailliert auflisten.)**

Das LASuV hatte der Stadt Großschirma bereits im Vorfeld eine Planungsvereinbarung zu den von der Stadt zu tragenden Beteiligungsleistungen beim Ausbauvorhaben angeboten. Auf Grund der Einwände der Stadträte konnte die Unterzeichnung nicht vollzogen werden.

Eine weiterhin geführte Vorauditierung des damaligen Vorentwurfsstandes im Sinne der Hinweise/Belange der Region, einschließlich Ergebnismitteilung an die Stadt Großschirma im Januar 2017, führte ebenfalls nicht zu einer Bestätigung der Planungsvereinbarung.




**Hausanschrift**  
Sächsisches Staatsministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und  
Verkehr  
Wilhelm-Buck-Straße 2  
01097 Dresden

**Außenstellen**  
Ammonstraße 10  
01069 Dresden

Glacisstraße 4  
01099 Dresden

[www.smwa.sachsen.de](http://www.smwa.sachsen.de)

Verkehrsanbindung:  
Zu erreichen mit den Straßenbahnlinien  
3, 7, 8, 9 - Haltestelle Carolaplatz

\* Information zum Zugang für verschlüsselte elektronische Dokumente unter  
[www.smwa.sachsen.de/kontakt.htm](http://www.smwa.sachsen.de/kontakt.htm)  
 [poststelle@smwa-sachsen.de](mailto:poststelle@smwa-sachsen.de)  
[de-mail.de](mailto:de-mail.de)

In der Beratung am 19. April 2017 wurde daher vereinbart, die Planung im Bereich des Knotenpunktes den unmittelbar betroffenen Bürgern vorzustellen. Dabei wurde ein Termin in der 24./25. Kalenderwoche 2017 avisiert.

Des Weiteren sollte die Planung nochmals in einer nichtöffentlichen Stadtratssitzung in der 42./43. Kalenderwoche 2017 vorgestellt werden.

Zielstellung war eine nochmalige Abstimmung des Stadtrates, um die Unterzeichnung der Planungsvereinbarung durch die Stadt autorisieren zu können.

**Frage 2: Was ist mit der Antwort zu Frage 3 in Drs 6/14847 genau gemeint, wenn dort steht, dass nunmehr für den Kostenvergleich nur der "...unmittelbare Knotenpunktbereich bzw. damit im Zusammenhang stehende Anpassungen/Änderungen ..." angesetzt wurde? (Bitte je Variante/Abschnitte welche kostenmäßig erfasst wurden mit Skizze und dazugehörigen Kosten darstellen.)**

Die Kosten wurden wie beschrieben nur im Untersuchungsbereich der unmittelbaren Ortsdurchfahrt verglichen, da die anschließenden Bereiche nördlich und südlich der Ortsdurchfahrt mit den Überholfahrstreifen bei allen drei Knotenpunktvarianten und den Nachuntersuchungen gleich sind.

Die Varianten wurden im Antwortschreiben der Staatsregierung zu Drs. 6/12883 (siehe Antwort zu Frage 2) dargestellt und kurz erläutert. Dort sind auch die Kosten der Kostenschätzung zum damaligen Zeitpunkt aufgeführt.

**Frage 3: Wie sieht der Vorentwurf für den Ausbau der B101 Ortsdurchfahrt Großschirma aktuell aus, welche Kosten werden entstehen und auf welche Höhe belaufen sich die aktuellen Planungskosten? (Bitte aktuellen Vorentwurf mit Skizze sowie Aufschlüsselung aller Kosten und Darstellung je Titelgruppe sowie Angabe der versiegelten Fläche im Vergleich zum Bestand und der gesamten Planungskosten auflisten.)**

Der gegenwärtige Stand der technischen Planung basiert auf den Ausarbeitungen der Planungsvariante 1A in Verbindung mit der Knotenpunktform 1 (vgl. Antwort zu Drs. 6/12883) und wurde zwischenzeitlich in der Detailschärfe weiter spezifiziert (Maßstab 1:1000). Die damit erreichte Plangröße, die aus mehreren Einzelplänen besteht, lässt sich im Umfang einer Kleinen Anfrage technisch nicht mehr skizzenhaft abbilden. Grundsätzlich entspricht die Linie jedoch weiterhin der eingangs genannten Planungsvariante 1A.

Eine aktualisierte Kostenermittlung wird erst zum Abschluss der Vorentwurfsplanung erstellt werden. Mit Verweis auf Frage 4 wird diese nach dem derzeitigen Planungsstand im Spätherbst 2019 vorliegen. Gleichmaßen kann eine gesicherte Auskunft zur versiegelten Fläche im Vergleich zum Bestand ebenfalls erst zu diesem Zeitpunkt erfolgen.

Die Planungskosten belaufen sich nach aktuellem Stand auf rd. 800 T€.

**Frage 4: Was waren die ausschlaggebenden Gründe, für die Wahl der jetzigen Vorzugsvariante und wann ist mit der Fertigstellung des Vorentwurfes zu rechnen?**

Wie bei jeder Straßenplanung ist auch im vorliegenden Fall die ausgearbeitete Vorzugsvariante das Ergebnis eines iterativen Planungsprozesses. Ausgehend von der Erarbeitung einer interdisziplinären Variantenschar im Sinne der Planungsaufgabe erfolgte im Rahmen eines anschließenden fortlaufenden Abwägungs- und Entscheidungsprozesses die Ausarbeitung einer Vorzugsvariante. Der Untersuchungsumfang, als Grundlage der Abwägung und Variantenentscheidung, ergibt sich dabei nach den „Richtlinien zum Planungsprozess für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau, Ausgabe 2012 (RE 2012)“. Es gibt demzufolge nicht „die“ ausschlaggebenden Gründe, sondern vielmehr eine Gesamtschau über die positiv, neutral oder negativ wirkenden Schnittmengen der Varianten zueinander im betreffenden Umfeld.

Neben den raumstrukturellen Widerständen und den verkehrlichen Wirkungen sind vor allem auch Schutzgut- und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen sowie Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit zu führen.

Im vorliegenden Fall lässt der geplante Ausbau der B 101 die geringsten Eingriffe und nachteiligen Wirkungen zur Erreichung des Planungsziels erwarten.

Es ist geplant, den Vorentwurf im Spätherbst 2019 fertigzustellen.

**Frage 5: Warum wird seitens des LASuV trotz Ablehnung durch den Stadtrat Großschirma und dem Widerstand aus der Bevölkerung an dem Ausbau eines Knotenpunktes mit LSA festgehalten?**

Die sächsische Straßenbauverwaltung setzt im Umfang der Aufgabenwahrnehmung als Auftragsverwaltung des Bundes den gegebenen Planungsauftrag gemäß Bundesverkehrswegeplan um.

Mit Verweis auf die Antwort zu Frage 4 wird im Rahmen eines Abwägungs- und Entscheidungsprozesses die Variante für eine spätere bauliche Umsetzung weiter verfolgt, die unter Beachtung der gegebenen Randbedingungen eine optimale Erfüllung der gesetzten verkehrsplanerischen Ziele erwarten lässt.

Mit freundlichen Grüßen



Martin Dulig