

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)  
LS-1053/89/85-2020/41797

Dresden, **03. SEP. 2020**

**Kleine Anfrage des Abgeordneten Carsten Hütter (AfD)**  
**Drs.-Nr.: 7/3362**  
**Thema: Stand Planung und Ausbau der B 169**

Sehr geehrter Herr Präsident,

der Kleinen Anfrage sind folgende Ausführungen vorangestellt:

„In dem Beitrag „Neuer Plan für den Ausbau der B 169“ der Sächsischen Zeitung vom 15.07.2020 wird u.a. wie folgt ausgeführt: „Die Debatte um die B 169 geht in die nächste Runde. Am Dienstag ist im Gemeinderat Ostrau die inzwischen vierte Variante des Ausbaus der Bundesstraße zwischen der Anschlussstelle A 14 Döbeln-Nord und Salbitz vorgestellt worden.“ [...] „Abfahrten mit Ampelregelungen wie bisher sind da nicht vorgesehen, sondern lediglich Abfahrten, die denen auf Autobahnen gleichen. Für Bürgermeister Dirk Schilling (CDU) nicht nachvollziehbar, da auf der B 169 in Richtung Greifendorf ebenfalls mehrere Ampelkreuzungen zu finden seien. Am liebsten würde der Bürgermeister auch im Neubau an drei Abfahrten wie bisher festhalten. Doch nicht nur das Thema sprach gegen Variante eins des Ausbaus, sondern auch Belange des Trinkwasserschutzes.“ [...] „Rund zehn Kilometer umfasst der Abschnitt zwischen der Abfahrt Döbeln-Nord und Salbitz. Seit Juli 2011 laufen bereits die Vorplanungen für diesen Abschnitt. Jener ist Teil des Gesamtprojektes B169 A 14 - Elsterwerda, der im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen ist.“ [...] „Während im Bereich von der A 14 bis Salbitz noch die Planfeststellung vorbereitet wird, ist die Behörde im Folgeabschnitt zwischen Salbitz und Seerhausen schon einen Schritt weiter. Jener Bauabschnitt befindet sich bereits in der Planfeststellung. Die zweite Änderung des Planes stehe kurz vor der Auslegung, heißt es dazu aus dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr.“ “

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

**Frage 1: Wie ist der derzeitige konkrete Planungsstand der verschiedenen Bauabschnitte des Neu-/Ausbaus der B 169 in Sachsen?**




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

Außenstelle  
Ammonstraße 10  
01069 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 ver-  
schlüsselte 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

Das Gesamtvorhaben zum Neu-/Ausbau der B 169 zwischen Riesa und der Bundesautobahn A 14 ist in vier Bauabschnitte untergliedert.

Der Bauabschnitt 1 (Stadtgebiet Riesa, Elbebrücke – Rostocker Straße) ist seit 2001 unter Verkehr.

Der Bauabschnitt 2 (Rostocker Straße / Riesa – B 6/ Seerhausen) wurde 2012 für den Verkehr freigegeben.

Der Bauabschnitt 3 (B 6/Seerhausen – B 169/Salbitz) befindet sich in der Phase der Genehmigungsplanung. Aktuell wird im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens die Auslegung der zweiten Tekturplanung vorbereitet.

Der Bauabschnitt 4 (B 169/Salbitz – A 14/AS Döbeln-Nord) befindet sich im Stadium der Vorplanung. Derzeit werden die betroffenen Gemeinden und die Träger öffentlicher Belange zu den Unterlagen angehört.

**Frage 2: Welche Aufwendungen und Kosten sind für die Planungen der verschiedenen Bauabschnitte bisher angefallen und von welchen Stellen sind diese konkret zu tragen?**

Der Freistaat Sachsen plant und baut im Auftrag des Bundes (Bundesauftragsverwaltung) die Projekte des sächsischen Bundesfernstraßennetzes. Daraus resultiert, dass die Planungskosten zunächst vom Freistaat Sachsen zu tragen sind. Der Bund erstattet dem Freistaat Sachsen rückwirkend einen Teil der Planungskosten durch Zahlung einer Pauschale (vgl. „Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs“).

Für die Planung sind bisher für den Bauabschnitt 3 (dreistreifiger Neubau B 6 / Seerhausen – B 169 / Salbitz) Ausgaben in Höhe von ca. 1,5 Mio. € und für den Bauabschnitt 4 (Neubau B 169/Salbitz – A 14/AS Döbeln-Nord) Ausgaben in Höhe von ca. 0,67 Mio. € angefallen.

**Frage 3: Welches sind die konkreten Unterschiede zwischen der ersten und der vierten Variante des Ausbaus der Bundesstraße zwischen der Anschlussstelle A 14 Döbeln-Nord und Salbitz, neben den im o.g. Beitrag der Sächsischen Zeitung beschriebenen und wie ist im o.g. Beitrag enthaltene Aussage: „Im Rahmen der Vorplanung gelte die neue Variante vier nun als Vorzugsvariante.“ zu verstehen? (Bitte insbesondere konkret darlegen, welche weiteren Änderungen ggf. noch diskutiert werden und was für und gegen diese spricht und Auflistung Vor-/Nachteile Variante eins und vier)**

Infolge der Ablehnung der Variante 1 bei der territorial am stärksten betroffenen Gemeinde Ostrau wurde auf Basis der Ergebnisse des fachlichen Diskurses mit der Gemeinde die Variante 4 entwickelt.

Die konkreten Unterschiede der Varianten 1 und 4, deren räumliche Anordnungen aus der Abbildung zum Pressebeitrag der Sächsischen Zeitung grundsätzlich hervorgehen, resultieren maßgeblich aus der divergierenden Linienführung.

Unter Berücksichtigung der durch geltende Richtlinien vorgegebenen Trassierungsparameter ist Variante 4 enger an die bestehende B 169 angelehnt als Variante 1. Durch die damit erreichbare Überlappung mit der bisherigen Verkehrsanlage kann gegenüber Variante 1 die Flächenneuversiegelung minimiert werden. Infolge der differierenden Lagen ergeben sich unterschiedliche Verknüpfungspunkte für den möglichen Anschluss an das Bestandsstraßennetz.

Eine Auflistung von separaten Vor- und Nachteilen ist für Straßenplanungen in der angeforderten Form nicht möglich. Eine Vorzugsvariante etabliert sich regelmäßig im Rahmen eines Bewertungsverfahrens, das für alle Varianten mit den gleichen Bewertungskriterien vollzogen wird. Bewertet werden die projektspezifischen Gegebenheiten hinsichtlich raumstruktureller und verkehrlicher Wirkungen, entwurfs- und sicherheitstechnischer Aspekte, der Umweltverträglichkeit sowie der Wirtschaftlichkeit.

Es gibt demzufolge nicht einzeln darstellbare Vor- und/oder Nachteile, sondern vielmehr eine Gesamtschau über positiv, neutral oder negativ wirkende Schnittmengen im Vergleich der Varianten untereinander im betreffenden Umfeld. Die isolierte Betrachtung ausgewählter Einzelkriterien kann durchaus ein von der Gesamtbewertung abweichendes Bild ergeben. Es kommt immer auf das Ergebnis der Gesamtbetrachtung aller zu vergleichenden Einflussgrößen an.

Im Ergebnis der Beurteilung der relevanten Bewertungsparameter schlägt der Vorhabenträger die Variante 4 als Vorzugsvariante vor. Die betroffenen Kommunen und zu beteiligenden Träger öffentlicher Belange sind aufgefordert hierzu Stellungnahmen abzugeben. Nach Auswertung der Stellungnahmen ist die Vorplanung dem Bund zur Genehmigung vorzulegen.

**Frage 4: Wie ist der Streit- und Erkenntnisstand hinsichtlich der Vor- und Nachteile der im Raum stehenden und diskutierten Varianten von Abfahrten mit und ohne Ampelregelungen (für den o.g. Streckenbereich) und welche Präferenzen hat die Staatsregierung in diesem Bezug?**

Die B 169 wird regelwerkskonform entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung als überregionale Verbindungsstraße geplant. Um die damit vorgegebenen Ansprüche an die Verkehrsqualität und -sicherheit zu erreichen, sind insbesondere die Ausgestaltungen der Knotenpunktanbindungen immanent für die planerischen Zielstellungen.

Die aktuelle Planung der Variante 4 stellt dahingehend das Ergebnis des bisherigen Fachdiskurses dar, sie soll bestmöglich die planerischen Ansprüche erfüllen und die regionalen Belange einbeziehen. Es wird erwartet, dass sich die Gemeinde Ostrau als wichtiger Regionalvertreter im Rahmen der aktuell laufenden Anhörung zur Voruntersuchung hierzu äußert. Eine Auskunft zu den regionalen Präferenzen ist

aufgrund der abzuwartenden Auswertung aller im Anhörungsverfahren eingehenden Stellungnahmen noch nicht möglich.

Auf eine Präferenz der Staatsregierung kommt es dabei nicht an, da die Ausgestaltung der Verkehrsanlage im laufenden, iterativen Fachplanungsprozess bestimmt und abschließend mit Planfeststellungsbeschluss festgesetzt wird.

**Frage 5: Wie weit ist konkret die Planfeststellung bezüglich des Bauabschnittes zwischen Salbitz und Seerhausen fortgeschritten und wann konkret wird die Auslegung des Planes erfolgen (Konkretisierung der Aussage „stehe kurz bevor“)?**

Die Landesdirektion Sachsen beabsichtigt ab 7. September 2020 die Unterlagen der zweiten Tektur für das Projekt „B 169, Verlegung Salbitz – Riesa, 3. BA“ öffentlich auszulegen.

Mit freundlichen Grüßen



Martin Dulig