



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordneter Christoph Erdmenger (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Künftige Trassenführung für die Landesstraße 50 (ehem. Bundesstraße 71) südlich Bernburg

Kleine Anfrage - KA 6/7223

Vorbemerkung des Fragestellenden:

Aufgrund eines Tagesfalls (Einbruch der Bodenoberfläche) mit rund 40 m Tiefe wurde die an das abgerutschte Gelände angrenzende Landesstraße 50 im März 2010 gesperrt. Der von Süden nach und von Bernburg fahrende Kfz-Verkehr wird seither ab Peißen in zwei provisorischen Ausweichrouten nach Bernburg geführt: Die eine im östlichen Bogen durch die Ortsteile Zepzig, Friedenshall und Roschwitz, die andere entlang des Ortsrandes Gröna vorbei an Salzbergwerk und Landeskrankenhaus. Die Ursachen der Einbrüche stehen laut damaliger Erklärung des Wirtschaftsministeriums in „unmittelbarem Zusammenhang mit der Flutung des ehemaligen Bergwerkes Friedenshall“, weshalb das betroffene Gebiet auch weiterhin gesperrt bleiben werde.

Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

- 1. Welche Kosten sind der Landesregierung jeweils für Betrieb, Unterhalt und Instandhaltung an der L 50 entstanden, seit die L 50 in der Bauträger-schaft des Landes steht? Bitte soweit vorhanden nach Kosten für die L 50 auf ihrer gesamten Länge und den umgewidmeten Abschnitt der B 71 differenzieren.**

Die straßenrechtliche Entscheidung zur Abstufung zweier Teilstrecken der parallel zur Bundesautobahn A 14 verlaufenden Bundesstraße B 71 war zum 1. Juni 2009 in Kraft getreten. Abgestuft wurden insgesamt 52.836 m Bundesstraße von der Anschlussstelle Könnern der Bundesautobahn A 14 bis zum

Knoten der Bundesstraßen B 71 / B 81 mit der Landesstraße L 50 südlich von Magdeburg.

Der Aufwand für Unterhaltung und Betrieb kann mit ca. 7.000 € pro km pro Jahr für eine Landesstraße angenommen werden. Bei der abgestuften Streckenlänge ergäbe sich somit ein jährlich durchschnittlicher Gesamtaufwand in Höhe von ca. 370.000 €.

2. **Welche Zahlen zum Verkehrsaufkommen auf der heutigen L 50 nach der Verkehrsübergabe der A 14 zwischen Halle und Magdeburg und vor dem Tagesfall im März 2010 liegen der Landesregierung vor? Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung zu den Zielen dieser Verkehre (Ziel- und Quellverkehr Bernburg, Durchgangsverkehr)? Bitte Zahlen als durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) getrennt nach Jahren der Erhebung und getrennt nach Pkw und Lkw aufführen.**

Die Ergebnisse von Straßenverkehrszählungen in Sachsen-Anhalt sind dokumentiert in den Berichten des BMVBS zu den bundesweiten Verkehrszählungen (SVZ), die alle fünf Jahre durchgeführt werden sowie in den Quartalsberichten des Landesbetriebes Bau für die Langzeitzählstellen (LZS). Diese LZS sind an besonders repräsentativen Stellen des klassifizierten Straßennetzes des Landes errichtet worden.

Auf der L 50 befindet sich südlich von Bernburg, zwischen der Ortslage Bernburg und der L 149, die Langzeitzählstelle Nummer 4236 3806. Die Verkehrsbelastung nach dem Bau der A 14 und vor dem Erdfall spiegelt sich in der SVZ 2005 wieder. Auf der B 71 (jetzt L 50) wurde ein Verkehrsaufkommen von 8.294 Fahrzeugen (Kfz/24h), davon 7.074 Personenverkehrs-Fzg/24h und 1.220 Güterverkehrs-Fzg/24h, davon 954 Schwerverkehrs-Fzg/24h (SV / 24h) ermittelt.

Im Februar 2010 weist die Langzeitzählstelle, also unmittelbar vor dem Erdfall, eine Belastung von 7.876 Kfz/24h, davon 768 SV-Fz/24h aus.

Die nach dem Bau der A 14 zwischen den Jahren 2001 und vor dem Erdfall ermittelten Belastungen im Bereich der o. g. Langzeitstelle sind in folgender Tabelle dargestellt.

Zeitraum	Straße	Kfz/24h	SV/24h
2001	B 71	6.134	736
2002	B 71	5.904	613
2003	B 71	7.407	765
2004	B 71	8.181	841
SVZ 2005	B 71	8.294	954
2006	B 71	8.610	1.084
2007	B 71	8.354	933
2008	B 71	8.583	943
2009	L 50	8.682	953
Februar 2010	L 50	7.876	768

Die Kfz-Belastungen sind kurz nach der Realisierung der A 14 auf 6.134 Kfz/24h stark gesunken, haben sich aber ab 2004 bis zum Erdfall auf > 8.000 Kfz/24h wieder stabilisiert.

(In den Langzeitzählstellen werden nur die Gesamt-Kfz/24h und der Schwerverkehr/24h erfasst, so dass der Personenverkehr, der sich aus PKW und Krad zusammensetzt und der Güterverkehr, der den Schwerverkehr beinhaltet, nicht ausgewiesen werden.)

Zum Ziel- und Quellverkehr in der Stadt Bernburg liegen keine Angaben vor. Es ist davon auszugehen, dass der Verkehr auf der L 50 nach Bernburg überwiegend Quell- und Zielverkehr ist, da sich der Durchgangsverkehr auf die A 14 verlagert hat.

Angaben zu den Verkehrsströmen werden in der Verkehrstechnischen Untersuchung, die zur Planung der L 50 vorgesehen ist, ermittelt.

3. Welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung, damit der von Süden nach Bernburg fahrende Kfz-Verkehr ohne zusätzliche Beeinträchtigung der Wohngebiete Bernburgs die Zielorte im Stadtgebiet erreichen kann?

Beeinträchtigungen auf den Umleitungsstrecken können nicht ausgeschlossen werden. Die Festlegung der Umleitungsstrecken erfolgte nach verkehrlichen und baulichen Aspekten in Abstimmung mit den zuständigen Behörden. Durch die ausgewiesene teilweise Splittung der Umleitungstrecke für den LKW- bzw. den allgemeinen Kfz-Verkehr soll die Beeinträchtigung reduziert werden.

Die Umleitung für den gesperrten Streckenabschnitt aus Richtung Süden erfolgt folgendermaßen:

allgemeiner Kfz-Verkehr:

- über Schachtstraße (kommunal) in nordöstliche Richtung bis zur L 146
- über L 146 (Gröbziger Straße) in der Ortslage Bernburg zurück zur L 50

LKW-Verkehr:

- über Schachtstraße (kommunal) in nordöstliche Richtung bis zur L 146
- über L 146 in östliche Richtung bis zur K 2103
- über die K 2103 in nördliche Richtung bis zur B 185
- über die B 185 (Dessauer und Köthensche Straße) in der Ortslage Bernburg zurück zur L 50

4. Auf welcher Route der L 50 gedenkt die Landesregierung künftig den von Süden durch Bernburg fahrenden Durchgangsverkehr zu führen? Welche Kosten sind mit der Verwirklichung dieser Route verbunden und bis wann kann sie umgesetzt werden?

Die in Bernburg vorhandenen Verkehre sind überwiegend Ziel-, Quell- und Binnenverkehre. Der von Süden nach Norden fahrende Verkehr, der in der Vergangenheit die Route durch Bernburg nahm, nutzt nunmehr die A 14.

Im Rahmen der laufenden Vorplanung werden Varianten zur Führung der L 50 untersucht, die den Großtagesbruch südlich von Bernburg unter Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen sowie der infrastrukturellen und ökologischen Rahmenbedingungen umfahren. Im Einzelnen sind dies eine Nullplus-Variante unter Nutzung der K 2104, K 2107 und der Kalistraße zur L 50 mit ent-

sprechenden Anpassungen in den Knotenpunktsbereichen und Varianten, die in Weiterführung über die K 2104 und K 2107 eine Neubaustrecke südlich der Bahnquerung „esco“ an die vorhandene L 50 vorsehen.

Die Gesamtkosten für die Nullplus-Variante werden gemäß des aktuellen Planungsstandes mit 2,4 Millionen € eingeschätzt. Die Varianten mit Neubaustrecke weisen nach vorläufiger Kostenschätzung 4,5 Millionen € bzw. 3,6 Millionen € aus.

Eine abschließende Bewertung aller Varianten kann erst im Ergebnis der Vorplanung vorgenommen werden. Insofern sind belastbare Aussagen zur Umsetzung von Varianten mit Blick auf den frühen Planungsstand noch nicht möglich.

5. **Wie beurteilt die Landesregierung die voraussichtliche Akzeptanz der von ihr favorisierten Streckenführung der L 50 südlich von Bernburg durch Autofahrer aus südlicher Richtung mit Zielen in Bernburg oder nördlich von Bernburg, insbesondere durch ortskundige Autofahrer, im Hinblick auf mögliche Umwege oder Fahrtzeitverlängerungen, die die von der Landesregierung favorisierte Streckenführung der L 50 gegenüber anderen Fahrrouten auf anderen, auch nicht klassifizierten Straßen bedeuten könnten?**

Aussagen hierzu sind vor dem Hintergrund der noch laufenden Vorplanung und der im Einzelfall zu betrachtenden relevanten jeweiligen Quellen bzw. Ziele des Verkehrs nicht möglich. Im Rahmen der Verkehrstechnischen Untersuchung werden variantenbezogene Betrachtungen zu den Verkehrsströmen erfolgen.

6. **Treffen Informationen zu, wonach seitens der Landesregierung eine Verkehrsführung der L 50 in einer Nullplus-Variante über Peißen, Randlage Gröna, Bahnübergang Salzbergwerk esco, Kreisverkehr, Kalistraße auf die Hallesche Straße vorgesehen ist?**

Der derzeitige Stand der laufenden Vorplanung lässt eine derartige Linienführung wirtschaftlich und technisch sinnvoll erscheinen.

7. **Ist der Landesregierung bekannt, dass bereits jetzt ein Teil des Kfz-Verkehrs aus Richtung Süden in Richtung Bernburg nicht den weiteren Weg durch das Gewerbegebiet Kalistraße, sondern über die als Kreisstraße 2107 klassifizierte Kustrenaer Straße vorbei am Klinikum Bernburg durch eng bebaute Wohngebiete nimmt? Wenn nein, wird die Landesregierung diesen Sachverhalt überprüfen?**

Die K 2107 ist nicht Bestandteil der Umleitungsstrecke und der Varianten für eine Verlegung. Im Rahmen der Vorplanung werden variantenbezogene Maßnahmen zur Reduzierung zusätzlicher Verkehre auf der K 2107 geprüft.

8. **Wie plant die Landesregierung bei der Variante „null plus“ den Werksverkehr des Salzbergwerks Bernburg (esco) angesichts rund 220 täglich die Werksausfahrt passierenden Lkw sowie rund 25 Werksbahnbewegungen mit Rangierfahrten mit entsprechend langen Schließzeiten des Bahnübergangs am Bahnübergang täglich in die L 50 neu einzubinden?**

Im Rahmen der anstehenden verkehrstechnischen Untersuchung sind die verschiedenen Varianten der vorliegenden Variantenbetrachtung eingehend auf alle verkehrstechnisch relevanten Aspekte (einschließlich des bestehenden Werkverkehrs der esco) zu prüfen und in ihren Auswirkungen insbesondere bezüglich Verkehrswirksamkeit, Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität, und angrenzendes Straßennetz vergleichend zu bewerten. Dabei spielen auch solche Aspekte wie Streckenlängen, Fahrtzeiten und besondere Einflüsse (z. B. Bahnübergang, Knotenpunkte) eine wesentliche Rolle.

9. **Wie beurteilt die Landesregierung die Alternative mit einer Route der L 50 südlich der Bahnstrecke der Esco-Werksbahn? Welche Kosten sind mit dieser Alternative verbunden und bis wann könnte sie umgesetzt werden?**

Im Rahmen einer vorläufigen Variantenbetrachtung wurden Linienvarianten zur möglichen Führung der L 50 zwischen der K 2107 und der alten L 50 südlich des Gewerbegebietes „Hallesche Straße“ und der vorhandenen Bahnstrecke (Querspange) untereinander nach einheitlichen fachlichen und wirtschaftlichen Kriterien bewertet. Bei der Abwägung der formulierten Trassenvarianten wurde besonderes Augenmerk auf Verkehrswirksamkeit, Umsetzbarkeit, Wirtschaftlichkeit und vorhandene Risikofaktoren im bergbaulichen Einwirkungsbereich gelegt.

Allein aufgrund der vorhandenen Risikofaktoren im bergbaulichen Einwirkungsbereich und der damit im Zusammenhang stehenden präventiven Gefahrenabwehrmaßnahmen bzw. baulichen Sicherungen ist aus Sicht der Straßenbauverwaltung die weitere Planung der Varianten die südlich der Bahnstrecke der Esco-Werksbahn verlaufen, auch unter Herausstellung der unbestrittenen Vorteile für die Stadt Bernburg insbesondere im Zusammenhang mit der niveaufreien Kreuzung der Anschlussbahn „esco“, aus wirtschaftlicher und baurechtlicher Sicht sowie aus dem Blickwinkel eines schnellstmöglichen Baubeginns kritisch zu bewerten.

Zu den Kosten und zur Umsetzung der Varianten wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

10. **Welche Kosten ergeben sich aus dem Umstand, dass die ehemalige B 71, heutige L 50, nicht auf dem Sicherheitspfeiler zwischen den Schächten Gröna und Friedenshall gebaut wurde (vgl. MZ Bernburg vom 29. September 2010)?**

Die Kosten für den Sachverhalt, dass die jetzige L 50 nicht auf dem Sicherheitspfeiler zwischen den Schächten Gröna und Friedenshall gebaut wurde, sind für das Landesamt für Geologie und Bergwesen (LAGB) nicht abzuschätzen. Der größte Kostenanteil wird für den Neubau/Umverlegung der L 50 anfallen. Weitere Kosten verursachen die Gefahrenerforschungsmaßnahmen des LAGB. Aufgrund der Nähe des Bruchereignisses zur L 50 sind die Gefahrener-

forschungsmaßnahmen umfangreicher. Derzeit betragen die Kosten des LAGB ca. 300.000 €. Mit weiteren Kosten ist hier in den nächsten Jahren zu rechnen. Nach den vorliegenden Informationen zur Planung der Umverlegung der F 71 Anfang der 1970-er Jahre wurden verschiedene Varianten der Trassenführung diskutiert. Offenbar waren bei der Entscheidung für den Trassenverlauf über das Grubenfeld letztendlich finanzielle Aspekte ausschlaggebend.

- 11. Entsprechend eines MZ-Berichtes vom 7. April 2010 (Ausgabe Bernburg) wurden in den sechziger Jahren vor Flutung der nicht mehr für den Kaliabbau genutzten Schächte die Salzsäulen, die zur Sicherung als 100 Meter lange Stützpfeiler dienten, ersatzlos entfernt. Welche Kosten sind dadurch für die öffentliche Hand und private Dritte entstanden? Gibt es einen Rechtsnachfolger des 1967 geschlossenen Bergwerkes Friedenshall, über dessen unterirdischen gefluteten Schächten schon mehrfach Bergschläge stattgefunden haben? Falls nein, warum nicht? Falls ja, wer ist Rechtsnachfolger? Welchen Anteil der Kosten welcher Bergschläge hat der Rechtsnachfolger getragen, welche die öffentliche Hand? Bitte getrennt nach Kommunen, Land, Bund angeben.**

Dem LAGB ist nicht bekannt, dass innerhalb des Kalilagers vor der Einstellung der Förderung Stützpfeiler abgebaut worden sind. Die vorliegenden Unterlagen liefern auch keinerlei Hinweise, dass dies der Fall gewesen sein könnte. Eine Kostenschätzung ist daher nicht möglich.

Bezüglich der Klärung der Frage der Rechtsnachfolge wurden von Seiten des LAGB umfangreiche Recherchen durchgeführt.

Das Kalibergwerk Solvayhall der Deutschen Solvaywerke AG stand bereits ab August 1940 als sogenanntes Auslandsvermögen unter treuhändischer Verwaltung. Durch den VEB Kali- und Steinsalzbetrieb „Saale“ ist das Kalibergwerk dann nach dem Krieg bis zu dessen Ersaufen im Jahre 1968 treuhändisch unter dem Namen Friedenshall weitergeführt worden.

Eine Rückübertragung des Kalibergwerks Friedenshall an die Deutsche Solvay-Werke GmbH als Rechtsnachfolgerin der Deutschen Solvay-Werke AG ist nicht erfolgt. Im Zuge der Kalifusion war das Kalibergwerk Friedenshall von der Privatisierung ausgenommen und ist somit bei der Treuhandanstalt (THA) verblieben.

Damit könnte die Zuständigkeit für das ehemalige Kalibergwerk Friedenshall bei der THA bzw. ihrer Nachfolgeorganisation liegen.

Jedoch ist diese Prüfung noch nicht abgeschlossen. Die Bewertung der Rechtsnachfolge wird im LAGB voraussichtlich bis Ende 2011 vorliegen. Wird ein Rechtsnachfolger benannt werden können, ist davon auszugehen, dass dieser in Widerspruch gehen wird und eine gerichtliche Auseinandersetzung folgt.

Zu den bisherigen Kosten für das LAGB wird auf Frage 10 verwiesen. Die Kosten anderer Körperschaften sind dem LAGB nicht bekannt.