

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/354 –**

### **Bundesautobahn 17 Dresden–Prag**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesautobahn 17 (BAB 17) zwischen Dresden und Prag ist auf deutscher Seite seit dem 21. Dezember 2006 durchgängig befahrbar. Der ursprüngliche Kostenrahmen von 625 Mio. DM (ca. 319,5 Mio. Euro) wurde nicht annähernd eingehalten. Umfangreiche Reparaturarbeiten waren in jüngster Vergangenheit durch Wassereintritt in den beiden Tunnelbauwerken auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Dresden notwendig geworden. Von Bürgerinitiativen und betroffenen Anwohnern kommen fortlaufend Beschwerden über die hohe Lärmbelastung, die von der Bundesautobahn 17 ausgeht. Die baulich umgesetzten Lärmschutzmaßnahmen werden als unzureichend angesehen.

1. Welche tatsächlichen Baukosten sind im Vergleich zu den geplanten Baukosten für die BAB 17 zwischen Anschlussstelle BAB 4 und der Bundesgrenze Bundesrepublik Deutschland und Tschechische Republik entstanden?

Welche Ursachen haben die höheren Baukosten im Detail?

Die aktuellen Baukosten der Bundesautobahn 17 betragen ca. 670 Mio. Euro (ohne die Beteiligtenleistung des Freistaates Sachsen von ca. 30 Mio. Euro).

Die ursprünglichen Kostenangaben basierten auf einer Kostenschätzung. Die Planung einer Autobahn ist ein iterativer Planungsprozess. Die Vorplanung (Basis der Linienbestimmung) findet in einem relativ groben Planungsmaßstab statt. In den folgenden Planungsphasen wird die Planung immer detaillierter. Kostenänderungen sind deshalb möglich und auch nicht ungewöhnlich.

Den aktuellen Kosten liegen die Abrechnungsergebnisse der Bauleistungen zugrunde und soweit die Abrechnung noch nicht abgeschlossen werden konnte, die Kostenberechnungen des Vorentwurfes.

Kostensteigernd wirkten sich insbesondere die hohen Anforderungen an den Umweltschutz (zusätzliche Bauwerke), die Mehrwertsteuererhöhung sowie die gestiegenen Energie- und Rohstoffpreise (z. B. Stahl) aus.

Weiterhin trugen nicht erwartete Baugrundverhältnisse, geänderte Fahrstrecken für die Erdbautransporte und die höheren Baukosten der durch die tschechische Straßenbauverwaltung errichteten Grenzbrücke zur Kostenerhöhung bei.

Zwei wesentliche Faktoren haben beim Bau der Tunnel Coschütz und Dölzschen zu Mehrkosten gegenüber der Kostenberechnung geführt:

- a) Beim Auffahren der Tunnel sind die geologischen Verhältnisse nicht überall so angetroffen worden, wie sie nach der geologischen Erkundung zu erwarten gewesen wären. Dadurch entstanden Mehrkosten für Ausbruch und Sicherung.
- b) Die Einführung der neuen Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) nach Beginn der Tunnelrohbauarbeiten. Die Einführung dieser Richtlinie war eine Reaktion auf die großen Tunnelunglücke in der Schweiz und in Österreich 1999 und 2001.

2. Welche Kosten für Betrieb, Wartung und Pflege der Verkehrsanlage sind bisher entstanden (bitte nach Jahren getrennt darstellen)?

Die nachfolgend aufgeführten Kosten für Betrieb, Wartung und Pflege wurden aus den durchschnittlichen Kosten pro Betriebskilometer (bezogen auf das gesamte sächsische Autobahnnetz) für die Bundesautobahn 17 ermittelt. Sie enthalten Sach- und Personalkosten. Sie beinhalten nicht die zu Frage 3 genannten Kosten für die Wartung der Tunnel.

Jahr	Kosten [T1]	
2002	89	Autobahndreieck Dresden-West bis Anschlussstelle (AS) Dresden-Gorbitz (Abschnitt 1.1, Länge: rd. 4 km) Verkehrsfreigabe erfolgte am 08. 10. 2001
2003	89	
2004	98	AS Dresden-Gorbitz bis AS Dresden-Südvorstadt (Abschnitt 1.2, Länge: rd. 9 km) Verkehrsfreigabe erfolgte am 20. 12. 2004; AS Dresden-Südvorstadt bis AS Dresden-Prohlis (Abschnitt 2.1, Länge: rd. 3 km) Verkehrsfreigabe erfolgte am 25. 10. 2004
2005	604	AS Dresden - Prohlis bis AS Pirna (Abschnitt 2.2, Länge: rd. 10 km) Verkehrsfreigabe erfolgte am 22. 07. 2005
2006	831	AS Pirna bis Bundesgrenze Deutschland/Tschechien (Abschnitt 3, Länge: rd. 19 km) Verkehrsfreigabe erfolgte am 21. 12. 2006
2007	1 283	
2008	1 328	

3. Welche Kosten sind bisher für die Wartung der beiden Tunnelbauwerke auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Dresden entstanden (bitte nach Jahren getrennt darstellen)?

Welche Kosten sind bisher für das Abdichten der beiden Tunnel gegen Feuchtigkeit entstanden?

Die BAB 17 führt auf dem Stadtgebiet von Dresden (AS Dresden-Gorbitz bis AS Dresden-Südvorstadt) durch drei Tunnel. Für die Wartung dieser drei Tunnel ist ein Wartungsvertrag abgeschlossen worden. Danach erhält die mit der Wartung der Tunnel beauftragte Firma jährlich 488 000 Euro.

Bei den Arbeiten zur nachträglichen Abdichtung der Tunnel Dölzschen und Coschütz handelt es sich um Mängelbeseitigungsleistungen mit einem Kostenvolumen von 10,5 Mio. Euro.

4. Wurde die Umsetzung der im Planfeststellungsbeschluss angeordneten Lärmschutzmaßnahmen überprüft?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Veränderungen zum Planfeststellungsbeschluss gab es?

Was sind die Gründe dafür?

Ja. Die Überprüfung hat ergeben, dass sämtliche aktiven Schallschutzmaßnahmen planfeststellungskonform umgesetzt wurden.

Im Bereich der Lockwitztalbrücke erfolgten zusätzlich der Einbau lärmgeminderter Fahrbahnübergänge (Dehnfugen) an den Brückenenden und der schalldichte Verschluss der Längsfuge zwischen den beiden Brückenhälften.

5. Wurde die Wirksamkeit der umgesetzten Lärmschutzmaßnahmen überprüft?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, was sind die konkreten Ergebnisse der Überprüfung?

Aufgrund von Bürgerbeschwerden hat die Auftragsverwaltung Sachsen im Bereich der Lockwitztalbrücke die Wirksamkeit der umgesetzten Lärmschutzmaßnahmen überprüft. Für den Abschnitt Lockwitztalbrücke und angrenzende Bereiche wurde eine Sonderuntersuchung veranlasst. Dieses Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die der Planfeststellung zugrunde liegenden schalltechnischen Berechnungen korrekt erfolgten. Auch die auf der Basis der Bestandsvermessung durchgeführten Berechnungen mit dem Prognoseverkehr 2010 und 2020 weisen aus, dass die vorhandenen Schallschutzeinrichtungen im Bereich des Lockwitzgrundes zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte für Wohngebiete sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum ausgelegt sind.

