

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Stephan Kühn, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann,
Dr. Anton Hofreiter, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Bundesstraße 172 Ortsumgehung Pirna – Neubau der B 172 neu zwischen A 17-Zubringer und B 172 alt bei Pirna, 3. Bauabschnitt

Der Neubau der B 172 neu zwischen A 17-Zubringer und B 172 alt bei Pirna befindet sich zurzeit im Planfeststellungsverfahren (Ende der Einwendungsfrist 15. April 2010). Die vier Kilometer lange teilweise vierstreifige Trasse soll nach Medienberichten 72 Mio. Euro kosten. Im Streckenverlauf sollen ein 300 m langer Tunnel (Kohlbergtunnel) und eine 916 m lange Brücke (Gottliebatalbrücke) errichtet werden. Die Verkehrsfreigabe soll Ende 2013/Anfang 2014 erfolgen. Im Bundesverkehrswegeplan (vordringlicher Bedarf, Nährwert-Kennzeichnungsverordnung – NKV – 11,3) waren für die gesamte Ortsumgehung Pirna 20,7 Mio. Euro Investitionskosten eingeordnet. Im Investitionsrahmenplan bis 2010 (IRP) wird für den 3. Bauabschnitt von 30,2 Mio. Euro Gesamtkosten ausgegangen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Von welchen Gesamtkosten wird für die Realisierung des Verkehrsbauvorhabens ausgegangen?
Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis ergibt sich daraus für das Verkehrsprojekt?
Von welchem Kosten-Nutzen-Verhältnis wurde im Investitionsrahmenplan bis 2010 ausgegangen?
2. Der Investitionsrahmenplan bis 2010 wurde im Mai 2007 in seiner endgültigen Fassung vorgestellt. Aus welchen Gründen haben sich seither die geschätzten Kosten für das Vorhaben mehr als verdoppelt?
3. Von welcher Verkehrsbelegung wird nach Fertigstellung des Projekts ausgegangen (ggf. abschnittsweise darstellen)?
Welche Verkehrsprognose liegt dem Planfeststellungsverfahren zugrunde?
4. Welche Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhaltung werden schätzungsweise künftig für die Gottliebatalbrücke und den Kohlbergtunnel jährlich anfallen (bitte getrennt darstellen)?

5. Ist die Finanzierung für das Projekt – vor dem Hintergrund, dass im Bundeshaushalt 2010 (Straßenbauplan) noch keine Finanzmittel für das Verkehrsbauvorhaben eingestellt sind – vollständig gesichert?

In welchen Jahresscheiben sollen die benötigten Finanzmittel in den Bundeshaushalt eingestellt werden?

6. Wurden trotz laufendem Planfeststellungsverfahren bereits 2009 (Bewerbungsschluss 25. Mai 2009) durch die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH Leistungen (Objektplanung Ingenieurbauwerke und Verkehrsanlagen, Bauüberwachung, Realisierung Talbrücke mit Straßenbau und Tunnel mit innerstädtischem Knotenpunkt) ausgeschrieben?

Auf welcher rechtlichen Grundlage erfolgte die Ausschreibung vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens?

Handelt es sich hierbei um eine gängige Praxis?

Wie wird dabei berücksichtigt, dass es im Rahmen des Verfahrens noch zu wesentlichen Planungsänderungen bzw. Auflagen für die Realisierung des Projekts kommen kann?

Lässt sich aus Sicht der Bundesregierung durch das von der DEGES praktizierte Verfahren ein sparsamer Umgang mit Haushaltsmitteln sicherstellen?

7. Welche verkehrliche Notwendigkeit begründet die Vordringlichkeit der Baumaßnahme?

Wie hoch ist die Verkehrsbelegung heute und in der Prognose auf der teilweise vierstreifigen B 172 alt in der Ortsdurchfahrt Pirna (ggf. abschnittsweise darstellen)?

8. Wie wird der Eingriff in Natur und Umwelt durch die Verkehrsbaumaßnahme aus naturschutzfachlicher Sicht bewertet?

Berlin, den 21. Mai 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion