

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/1846 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Neubau der B 172 neu zwischen dem A-17-Zubringer und der 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 (Gottleubatalbrücke) errichtet werden. Die Verkehrsfreigabe soll Ende 2013/Anfang 2014 erfolgen. Im Bundesverkehrswegeplan (Vordringlicher Bedarf, Nutzen-Kosten-Verhältnis – NKV – 11,3) waren für die gesamte Ortsumgehung Pirna 20,7 Mio. Euro Investitionskosten eingeordnet. Im Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes bis 2010 (IRP) wird für den 3. Bauabschnitt von 30,2 Mio. Euro Gesamtkosten ausgegangen.

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?

Im Rahmen der Bedarfsplaneinstufung wurde bei geschätzten Gesamtkosten von 30,2 Mio. Euro ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 11,3 ermittelt. Dies war auch die Grundlage für den Investitionsrahmenplan. Aktuell werden für das Projekt bei gleicher Länge Gesamtkosten in Höhe von 70,9 Mio. Euro ausgewiesen, damit ist die Bauwürdigkeit weiterhin gegeben.

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?

Die im Investitionsrahmenplan bis 2010 angegebenen geschätzten Investitionskosten entsprechen dem damaligen Planungsstand. Jede Straßenplanung ist als iterativer Prozess anzusehen. Mit der Weiterführung der Planung konkretisierten sich die Erkenntnisse z. B. zu Notwendigkeit und baulicher Gestaltung der Ingenieurbauwerke oder zu Anzahl und Ausbildung der Knotenpunkte im Zuge der neuen Bundesstraße. Der überwiegende Teil der voraussichtlichen Kosten entfällt auf die Ingenieurbauwerke, insbesondere auf die Gottleubatalbrücke mit 26,8 Mio. Euro und den Kohlbergtunnel mit 19,3 Mio. Euro.

3. Von welcher Verkehrsbelegung wird nach Fertigstellung des Projekts ausgegangen (ggf. abschnittsweise darstellen)?

Welche Verkehrsprognose liegt dem Planfeststellungsverfahren zugrunde?

Für die Ortsumgehung Pirna wurden folgende Werte für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV_{Mo-Fr}) im Jahr 2020 prognostiziert:

- vom Zubringer Autobahn 17 (Bundesstraße 172a) bis zur Zehistaer Straße in Pirna (S 173): 29 000 Kfz/24 h,
- von der Zehistaer Straße in Pirna (S 173) bis zur Bundesstraße 172 alt nach Königstein: 22 000 Kfz/24 h.

Die Prognose des zukünftigen Verkehrsgeschehens zum Neubauvorhaben „Bundesstraße B 172, Ortsumgehung Pirna, 3. Bauabschnitt“ basiert auf dem Modell der Landesverkehrsprognose 2020 des Freistaates Sachsen.

4. Welche Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhaltung werden schätzungsweise künftig für die Gottleubatalbrücke und den Kohlbergtunnel jährlich anfallen (bitte getrennt darstellen)?

Für Betrieb, Wartung und Unterhaltung werden schätzungsweise künftig folgende Kosten anfallen:

Gottleubatalbrücke

Erhaltungskosten (laufende Unterhaltung und Erneuerung): ca. 250 000 Euro/Jahr (netto);

Kohlbergtunnel

Betriebskosten (Energie, Wartung): ca. 60 000 Euro/Jahr (netto)

Erhaltungskosten (laufende Unterhaltung und Erneuerung): ca. 70 000 Euro/Jahr (netto).

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?

Aufgrund des noch laufenden Planfeststellungsverfahrens können Aussagen zur Finanzierung des Projektes derzeit nicht getroffen werden. Nach Vorlage eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses wird in den jährlich stattfindenden Finanzierungsprogrammgesprächen mit dem Land Sachsen zu erörtern

sein, inwieweit das Projekt im Rahmen der dann zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel realisiert werden kann. Dabei wird in Abstimmung mit dem Land eine Festlegung der Prioritäten mit anderen dringenden Maßnahmen in Sachsen vorzunehmen sein.

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?

Durch die zuständige Auftragsverwaltung des Freistaates Sachsen und der von ihr beauftragten DEGES erfolgten bisher keine Ausschreibungen für Bauleistungen. Durch die DEGES wurde lediglich der aus Landesmitteln zu finanzierende Ingenieurvertrag für Objektplanung Verkehrsanlagen, Objekt- und Tragwerksplanung Ingenieurbauwerke, Technische Ausrüstung Tunnel und Örtliche Bauüberwachung am 21. April 2009 ausgeschrieben und am 21. Dezember 2009 beauftragt. Diese Verfahrensweise wurde gewählt, um Zeitverluste zu vermeiden. Nach Vorliegen eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses und einer gesicherten Finanzierung können dann die Ausschreibungsverfahren für die Bauleistungen veranlasst werden. Inhaltliche Änderungen in den planerischen Unterlagen können jederzeit berücksichtigt werden.

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)?

Die im Vordringlichen Bedarf eingestufte „Bundesstraße 172, Ortsumgehung Pirna“ ist der 3. Bauabschnitt eines Gesamtkonzeptes für die Entlastung der Stadt Pirna. Ohne die Realisierung dieses Teilabschnittes bleiben alle anderen Maßnahmen für das Stadtzentrum Pirna relativ wirkungslos. Die Vordringlichkeit der Baumaßnahme begründet sich durch die hohe Belastung der Ortsdurchfahrt Pirna mit Durchgangsverkehr.

In der Ortsdurchfahrt Pirna wurden bei der Straßenverkehrszählung 2005 im Zuge der vorhandenen Bundesstraße 172 durchschnittlich ca. 14 900 Kfz/24 h gezählt.

Ohne Realisierung der Ortsumgehung Pirna werden auf der bestehenden Bundesstraße im Stadtgebiet Pirna zwischen 21 000 Kfz/24 h und 39 000 Kfz/24 h für das Jahr 2020 prognostiziert.

Für den prognostizierten „Planfall“ – Verkehrswirksamkeit der Ortsumgehung Pirna im Jahr 2020 – verbleiben auf der bestehenden Bundesstraße im Stadt-

gebiet Pirna zwischen 6 500 Kfz/24 h und 22 000 Kfz/24 h im bereits vierstreifig ausgebauten Bereich.

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

Zur Bewältigung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gemäß § 15 des Bundesnaturschutzgesetzes wurde ein Landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt, der alle Eingriffe in Natur und Landschaft erfasst und bewertet.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan enthält umfangreiche Vorkehrungen zur Vermeidung/Minderung und Maßnahmen zur Kompensation. Durch die optimierte Dimensionierung der Gottliebatalbrücke und den Kohlbergtunnel werden durch bautechnische Maßnahmen mögliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft dauerhaft vermieden. Die verbleibenden Beeinträchtigungen werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert, so dass die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes in gleichartiger Weise wiederhergestellt bzw. neu gestaltet werden.

Der Beurteilung und Bewertung von Natur und Landschaft im Landschaftspflegerischen Begleitplan und den daraus entwickelten Kompensationsmaßnahmen liegen zahlreiche Sonderuntersuchungen und Fachbeiträge zu Grunde.

Die zentralen Vorschriften des Artenschutzes gemäß den §§ 44 und 45 des Bundesnaturschutzgesetzes wurden in einem Artenschutzfachbeitrag behandelt. Des Weiteren erfolgten Verträglichkeitsprüfungen von Natura-2000-Gebieten gemäß § 34 des Bundesnaturschutzgesetzes.