

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

B 2 in Markkleeberg – Ersatzneubau der Brücke im agra-Park

Der denkmalgeschützte Herfurth'sche Landschaftspark (agra-Park) auf dem Gebiet der Städte Markkleeberg und Leipzig wird von einer Hochbrücke zerschnitten. Teile des Parks sind als Landschaftsschutzgebiet „Leipziger Auwald“ sowie Europäisches Vogelschutzgebiet unter Schutz gestellt. Durch den Braunkohlenabbau wurden in den 70er-Jahren die Bundesstraßen 2 und 95 verlegt und als Hochstraße mitten durch den Park geführt. Die Brücke ist baufällig und soll als Bestandteil des Bedarfsplanvorhabens A 72, Autobahnkreuz (AK) A 38/A 72–Anschlussstelle (AS) Leipzig-Connewitz (Weiterer Bedarf mit Planungsrecht) neu errichtet werden. Dafür erstellt die sächsische Auftragsverwaltung des Bundes zurzeit die Planfeststellungsunterlagen. Aus naturschutzfachlichen, denkmalpflegerischen und stadt- und landschaftsgestalterischen Gründen wird die favorisierte Brückenlösung vor Ort von Bürgerinnen und Bürgern, Verbänden, dem eigens für dieses Thema gegründeten Verein PRO agra-Park e. V. sowie der Städte Leipzig und Markkleeberg abgelehnt. Eine Machbarkeitsstudie der Stadt Markkleeberg untersuchte eine Straße im gedeckelten Einschnitt als Alternative für einen Brückenneubau, um zu verhindern, dass großflächig in Landschafts- und Vogelschutzgebiete des Restauenwaldes eingegriffen werden muss.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist der Planungsstand für die Bedarfsplanmaßnahme A 72, AK A 38/A 72–AS Leipzig-Connewitz?
Wie sieht der Zeitplan für die Realisierung aus?
2. Von welchen Kosten wird für die Realisierung des Verkehrsbauvorhabens A 72, AK A 38/A 72–AS Leipzig-Connewitz ausgegangen, und welches Kosten-Nutzen-Verhältnis ergibt sich daraus?
3. Ist die Finanzierung des Verkehrsbauvorhabens gesichert, und in welchen Jahresscheiben sollen die benötigten Mittel in den Bundeshaushalt eingestellt werden?
4. Hat sich der Freistaat Sachsen gegenüber dem Bund zu einer möglichen finanziellen Beteiligung an der Realisierung des Vorhabens positioniert?
5. Sind durch die bergbaubedingte Verlegung des Streckenabschnitts und der Pleiße der Einsatz von Mitteln aus der Braunkohlensanierung (nach dem Bund-Länder-Verwaltungsabkommen) für Teilbereiche oder begleitende Maßnahmen des Vorhabens grundsätzlich möglich?

6. Welche Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhaltung fallen voraussichtlich nach Fertigstellung des Vorhabens jährlich für die neue Verkehrsanlage an?
7. Wie hoch ist die Verkehrsbelegung auf der Bestandstrasse B 2/B 95 heute?
Wie hat sich das Verkehrsaufkommen in den letzten zehn Jahren auf der Trasse entwickelt?
8. Von welcher Verkehrsbelegung wird nach Fertigstellung der Verkehrsbaumaßnahme ausgegangen?
Wie hoch ist der Anteil des induzierten Verkehrs, und wie hoch ist der Lkw-Anteil nach der Prognose?
9. Warum wird der geplante Ersatzneubau der Brücke im agra-Park aus der Gesamtplanung der Bedarfsplanmaßnahme herausgelöst und separat zur Planfeststellung geführt?
10. Wie kann so eine gesamtplanerische Abwägung von insbesondere naturschutzfachlichen und denkmalschutzfachlichen Konflikten, die auf der gesamten Trasse liegen, sichergestellt werden?
11. Welche Varianten wurden für die Querung des agra-Parks detailliert untersucht?
Welche Kriterien lagen dieser Variantenuntersuchung zugrunde?
In welcher Gewichtung sind diese jeweils in die Bewertung eingegangen?
12. Was waren die Abwägungsgründe für ein Brückenbauwerk als Vorzugsvariante?
13. Wie flossen naturschutzfachliche und -rechtliche, denkmalpflegerische und stadt- und landschaftsgestalterische Aspekte in die Variantenabwägung ein?
14. Welche Varianten mussten aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens verworfen werden?
Welche Varianten könnten bei einem niedrigeren Verkehrsaufkommen realisiert werden?
15. Wie wurde bei der Verkehrsprognose 2025, die der Planung zugrunde liegt, die geplante Elektrifizierung der Bahnverbindung Leipzig–Chemnitz mit entsprechender Kapazitätserweiterung und die beabsichtigte Angebots-erweiterung im S-Bahn-Netz nach Eröffnung des Citytunnels berücksichtigt?
16. Wie ist der Planungsstand für das Vorhaben?
Wie ist der Zeitplan für die Realisierung des Brückenbauwerks?
Wann ist die frühzeitige Bürgerbeteiligung für das Bauvorhaben geplant?
17. Welche Kosten werden für den Bau der Brücke voraussichtlich entstehen, und welche finanziellen Aufwendungen für Schallschutz sind dabei vorgesehen?
Welche Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhaltung fallen voraussichtlich nach Fertigstellung des Brückenbauwerks an?
18. Ist die Finanzierung für das Brückenbauwerk durch den Bund gesichert, und sind dafür Mittel in der mittelfristigen Finanzplanung eingestellt?
19. Welche Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhaltung fallen voraussichtlich für das Brückenbauwerk jährlich an?

20. Wie genau unterscheiden sich die Trassierungsparameter für das Brückenbauwerk durch die Einstufung des Streckenabschnitts als Bundesautobahn im Vergleich zu einer Einstufung des Streckenabschnitts als Bundesstraße?
Wie unterscheiden sich die Trassierungsparameter bei der baulichen Realisierung kostenseitig?
21. Welche Abweichungen (Ermessensspielraum) von den Trassierungsparametern lassen die Regelwerke für das Brückenbauwerk mit Einstufung des Streckenabschnitts als Bundesautobahn zu, um insbesondere naturschutzfachliche und -rechtliche, denkmalpflegerische und stadt- und landschaftsgestalterische Aspekte in besonderem Maße berücksichtigen zu können?
22. Hält die Bundesregierung die Einstufung des Streckenabschnitts vom AK A 38/A 72 nach Leipzig-Connewitz aufgrund der Netzbedeutung und heutigen sowie künftigen Verkehrsbelegung als Bundesautobahn für zwingend erforderlich?
Wenn ja, aus welchen Gründen?
23. Welche unterschiedlichen Nutzungsanforderungen ergeben sich konkret aus der Einstufung des Streckenabschnitts des geplanten Brückenbauwerks als Bundesautobahn im Vergleich zu einer Einstufung als Bundesstraße?
24. Welche Entwurfsgeschwindigkeit ist der Planung für den Ersatzneubau der Brücke zugrunde gelegt?
Mit welcher Begründung wurde diese Entwurfsgeschwindigkeit gewählt?
25. Hat der Freistaat Sachsen das Verkehrsbauvorhaben A 72, AK A 38/A 72–AS Leipzig-Connewitz für den neuen Bundesverkehrswegeplan gemeldet oder bereits gegenüber dem Bund angekündigt?
26. In welcher Weise bezieht die Bundesregierung die Machbarkeitsstudie der Stadt Markkleeberg für eine Trogvariante in ihre Planungen hinsichtlich der technischen Machbarkeit und Kosten (Baukosten sowie Kosten für Betrieb, Wartung und Pflege) ein?
27. Welche Auswirkungen hat die Einstufung des Streckenabschnitts als Bundesautobahn im Vergleich zu einer Einstufung des Streckenabschnitts als Bundesstraße auf technische Machbarkeit und Kosten einer Trogvariante?
28. Unter welchen Umständen wäre der Bund bereit, sich angesichts übergeordneter Ziele (z. B. Wiederherstellung eines bedeutenden Parkdenkmals, Naturschutz) an den Mehrkosten einer Trogvariante finanziell zu beteiligen?
29. In welchem Umfang wäre eine Übernahme dieser Mehrkosten denkbar?
Ist dafür eine Mitfinanzierung der Mehrkosten durch den Freistaat Sachsen Voraussetzung?

Berlin, den 30. November 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

