

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katrin Göring-Eckardt, Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/29468 –**

Investitionen in den Ausbau und Neubau der B 247/B 176 zwischen Leinefelde und Andisleben

Vorbemerkung der Fragesteller

Zwischen der Bundesautobahn 38 bei Leinefelde und dem Anschluss an die Bundesstraße 4 bei Andisleben sieht der Bedarfsplan Straße einen weitgehenden Neubau bzw. Ausbau des Streckenzugs bestehend aus der Bundesstraße 247 (B 247) und der Bundesstraße 176 (B 176) vor.

Der Bund hat mit dem Bau der Ortsumgehung Leinefelde (Verkehrsfreigabe: 2005), Dingelstädt (2001) und Bad Langensalza (2008) schon erhebliche Investitionen in den Neu- und Ausbau der B 247 getätigt.

Der Bedarfsplan Straße sieht zwischen Leinefelde und dem Andislebener Kreuz weiterhin den Bau der Ortsumgehung Mühlhausen-Höngeda, der Ortsumgehung Großengottern-Schönstedt sowie der Ortsumgehung Gräfentonna vor. Außerdem soll zwischen Dingelstädt und Mühlhausen sowie zwischen Gräfentonna und dem Andislebener Kreuz ein in weiten Teilen bestandsnaher Ausbau erfolgen, der aber abschnittsweise auch den dreistreifigen Ausbau vorsieht.

Zwischen Mühlhausen und Bad Langensalza ist für den Neubau der B 247 sogar ein vierstreifiger Straßenquerschnitt (RQ 20) vorgesehen. Der aus Sicht der Fragesteller überdimensionierte Querschnitt dieses Neubauabschnitts geht vor allem zu Lasten der Landwirtschaft, die hier im Thüringer Becken auf fruchtbarsten Böden (Bodenzahl bis zu 100) Höchstserträge erwirtschaftet.

Obwohl der Bundesrechnungshof mehrfach belegt hat, dass Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) im Bundesfernstraßenbau keine wirtschaftlichen Vorteile gegenüber der direkten Finanzierung über den Bundeshaushalt bieten, sondern im Gegenteil diese Form der Beschaffung sogar teurer ausfällt, setzt die Bundesregierung bei den Neubauprojekten der B 247 zwischen Mühlhausen und Bad Langensalza auf diese umstrittene Beschaffungsvariante. Erstmals überhaupt soll hier ein Bundesstraßenprojekt als ÖPP realisiert werden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) als Beschaffungsvariante sind ein wichtiges Instrument, um bei geeigneten Projekten im Bundesfernstraßenbau Synergien zu schaffen und mit einer deutlich schnelleren Projektabwicklung eine leistungsfähige Infrastruktur herzustellen. Optimierte Finanzierungsstrukturen bei ÖPP-Projekten führen mit dazu, dass eine ÖPP-Realisierung im konkreten Fall wirtschaftlicher sein kann als eine konventionelle. Darüber hinaus wird aufgrund der vertraglichen Anreizsystematik eine hohe Qualität in Bau, Erhaltung und Betrieb in den ÖPP-Projekten erzielt. Voraussetzung für die Realisierung eines ÖPP-Projektes ist, dass sich die ÖPP-Variante im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen als mindestens so wirtschaftlich erweist wie eine konventionelle Beschaffung der jeweiligen Maßnahme.

1. Von welchen aktualisierten Gesamtkosten geht die Bundesregierung bei der Ortsumgehung Kallmerode (B 247) bis zur Fertigstellung aus, und hat es nach dem Baubeginn eine Kostenfortschreibung gegeben?

Wenn ja, wann gab es Kostenfortschreibungen bei besagtem Projekt, und von welchen Baukosten geht die aktuelle Kostenfortschreibung aus (bitte Kostenfortschreibung begründen)?

Die aktuell genehmigten Gesamtkosten Bund (Bau und Grunderwerb) für den Aus- und Neubauabschnitt betragen insgesamt 34,380 Mio. Euro brutto (Stand: August 2020), davon

beträgt der Anteil für die Ortsumgehung (OU) Kallmerode 31,764 Mio. Euro, der Anteil für den Ausbaubereich beträgt 2,616 Mio. Euro.

Die Genehmigung für die 2. Kostenfortschreibung erfolgte nach Baubeginn im Dezember 2020. Die Gründe für die Kostensteigerung sind im Wesentlichen:

- der zusätzliche Straßenbau für die ergänzten Rampen am Knoten Leinefelde mit einem anzupassenden Bauwerk,
- höhere Submissionsergebnisse bei den ausgeschriebenen Maßnahmen,
- gestiegene Erdbaukosten infolge der Erkenntnisse aus dem aktuellen Baugrundgutachten,
- sowie die Berücksichtigung des aktuellen Baupreisindex für 2020.

2. Welche Kosten wurden durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bzw. die thüringische Straßenbauverwaltung für die jeweiligen Kostenermittlungsstufen (Kostenrahmen, Kostenschätzung, Kostenberechnung, Kostenanschlag) im Laufe der unterschiedlichen Planungs- und Projektphasen für die Ortsumgehung Kallmerode ermittelt (bitte einzeln benennen)?

Für die OU Kallmerode wurden in der Kostenschätzung im Jahr 2003 Kosten in Höhe von 8,253 Mio. Euro ermittelt. In der Kostenberechnung im Jahr 2009 wurden Kosten in Höhe von 14,493 Mio. Euro, im Kostenanschlag im Jahr 2019 Kosten in Höhe von 26,736 Mio. Euro und im aktualisierten Kostenanschlag im Jahr 2020 Kosten in Höhe von 31,764 Mio. Euro ermittelt.

3. Mit welchem Kostenansatz und zu welchem Zeitpunkt wurde die Ortsumgehung Kallmerode erstmals in den Bundeshaushalt bzw. Straßenbauplan eingestellt?

Die OU Kallmerode wurde am 15. Oktober 2019 mit Kosten in Höhe von 26,736 Mio. Euro erstmals in den Bundeshaushalt eingestellt.

4. Ist es zutreffend, dass die Ortsumgehung Kallmerode ursprünglich Bestandteil bzw. ein Teilprojekt des „ÖPP-Projekts B 247“ war, das federführend von der DEGES vorbereitet wird?

Ja.

5. Wenn ja, was war der Grund dafür, die Ortsumgehung Kallmerode aus dem „ÖPP-Projekt B 247“ herauszulösen und das Straßenbauvorhaben „klassisch“ über den Bundeshaushalt zu finanzieren?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 19/26425 verwiesen.

6. Welche Streckenabschnitte bzw. Vorhaben des Bedarfsplans Straße zwischen Leinefelde und dem Andislebener Kreuz sind Bestandteil des „ÖPP-Projekts B 247“, und welche sollen direkt über den Bundeshaushalt finanziert werden?

Der Abschnitt Mühlhausen bis Bad Langensalza ist Gegenstand des sich im Vergabeverfahren befindlichen ÖPP-Projekts. Für die weiteren Streckenabschnitte des Bedarfsplans zwischen Leinefelde und Andislebener Kreuz ist die konventionelle Realisierung vorgesehen.

7. Wie ist der aktuelle Sachstand bei der Vergabe des ÖPP-Projektes B 247?
 - a) Wann soll das Vergabeverfahren beendet sein?
 - b) Für wann rechnet die Bundesregierung mit dem Vertragsbeginn?
 - c) Wann ist für das ÖPP-Projekt B 247 die Zuschlagerteilung bzw. der Vertragsschluss erfolgt?

10. Bis wann soll für das ÖPP-Projekt B 247 der „Financial Close“ erfolgen?

Die Fragen 7 bis 7c und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 19/26425 verwiesen.

8. Liegt der Bundesregierung eine abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum ÖPP-Projekt B 247 vor?
 - a) Wenn ja, seit wann, und durch wen wurde sie angefertigt?
 - b) Wenn ja, wie viele Millionen Euro barwertig bzw. wie viel Prozent beträgt laut abschließender Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Gesamtnutzenvorteil der ÖPP-Beschaffung zum ÖPP-Projekt B 247 gegenüber der konventionellen Beschaffung über den Betrachtungszeitraum?

Die Fragen 8 bis 8b werden gemeinsam beantwortet.

Nein.

9. Wie viele Angebote zur ÖPP-Realisierung erhielt die Bundesregierung im Zuge der Angebotsphase?
Wie viele davon wurden final bewertet?
11. In welcher Höhe soll für das ÖPP-Projekt B 247 eine Anschubfinanzierung aus dem Bundeshaushalt erfolgen?

Die Fragen 9 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Vergabeverfahren läuft noch, aus vergaberechtlichen Gründen werden keine Auskünfte erteilt.

12. Was waren die Gründe dafür, dass das ÖPP-Projekt B 247 2019 mit Gesamtausgaben in Höhe von 310 Mio. Euro im Bundeshaushalt veranschlagt war und dieser Betrag 2020 um 148 Mio. Euro auf 458 Mio. Euro angewachsen ist?
 - a) Inwiefern wurde die Projektstruktur geändert?
 - b) Welche aktuellen Marktentwicklungen wurden in welchem konkreten Umfang berücksichtigt?
 - c) Welche allgemeinen Baupreissteigerungen wurden in welchem konkreten Umfang berücksichtigt?
Welche Mehrkosten beim ÖPP-Projekt B 247 sollen mit den zusätzlichen Mitteln in Höhe von 148 Mio. Euro finanziert werden (bitte detailliert auflisten)?

Die Fragen 12 bis 12c werden gemeinsam beantwortet.

Bei der Ermittlung der 2019 in den Bundeshaushalt eingestellten geplanten Gesamtausgaben in Höhe von 310 Mio. Euro wurde für das ÖPP-Projekt B 247, Mühlhausen – Bad Langensalza die Projektstruktur eines erweiterten Funktionsbauvertrages vorgesehen. Im aufgehobenen Vergabeverfahren war das Teilprojekt B 247, AS Leinefelde-Worbis – Dingelstädt als erweiterter Funktionsbauvertrag ausgestaltet. Dem ÖPP-Projekt B 247, Mühlhausen – Bad Langensalza wird nun die Projektstruktur eines Verfügbarkeitsmodells zugrunde gelegt, weshalb die geplanten Gesamtausgaben neu ermittelt wurden.

Bei den durchgeführten vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (vWU) des ÖPP-Projektes B 247, Mühlhausen – Bad Langensalza wurden die jeweils zum Zeitpunkt der Erstellung der vWU vorliegenden Rahmenbedingungen berücksichtigt. Dies betrifft z. B. die Berücksichtigung naturgemäß fortgeschrittener Planungen oder die Verwendung von Einheitspreisen auf Grundlage aktueller Marktpreise in der Kostenermittlung.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau beinhalten interne Kalkulationen der öffentlichen Hand zu dem jeweiligen Projekt. Deren Offenlegung wäre geeignet, den Wettbewerb in Vergabeverfahren für ÖPP-Projekte zum wirtschaftlichen Nachteil der öffentlichen Hand zu verringern und dadurch die fiskalischen Interessen des Bundes zu gefährden, deren Schutz als Staatswohlbelang eine Nichtveröffentlichung rechtfertigt, soweit der Bund (mittelbar) als Akteur am Markt auftritt. Dies gilt umso mehr, als der Bund mit dem Bau, Betrieb und Erhalt von Bundesfernstraßen seiner Gewährleistungsverantwortung für die Verkehrsinfrastruktur als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge nachkommt. Denn bei Offenlegung bestünde die Gefahr, dass Bieter ihre Angebote an den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ausrichten. Die damit nicht mehr hinreichend sicher auszuschließende Etablierung eines entsprechenden „Preisniveaus“ würde dazu führen, dass weitere potenzielle Wirtschaftlichkeitsvorteile zugunsten der öffentlichen Hand nicht mehr erschlossen würden. Der Bund hat ein berechtigtes Geheimhaltungsinteresse, da die Kenntnis der internen Kalkulation der öffentlichen Hand und des Ergebnisses des konventionellen Vergleichsmaßstabes den Marktteilnehmern Rückschlüsse auf die Wirtschaftlichkeitsschwelle der Angebote in den bevorstehenden und auch in zukünftigen, gleichgelagerten ÖPP-Vergabeverfahren ermöglichen würde, was zu einer Wettbewerbseinschränkung führen könnte. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau können der Öffentlichkeit daher nicht zugänglich gemacht werden.

Unter sorgfältiger Abwägung des parlamentarischen Auskunftsanspruches einerseits und des Schutzes der fiskalischen Interessen des Bundes andererseits wurden die erbetenen Informationen bezüglich der Annahmen zur erwarteten Preissteigerung als „VS – Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Antwort der Bundesregierung ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

13. Haben die Bundesregierung, die Straßenbauverwaltung des Freistaates Thüringen und/oder die DEGES und/oder ein beauftragter Dritter zwischen 2017 und 2020 Markterkundungen durchgeführt, um die Möglichkeiten einer ÖPP-Realisierung zu eruieren?
 - a) Wenn ja, wann, und mit jeweils welchen Ergebnissen?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 13 bis 13b werden gemeinsam beantwortet.

Am 12. Juni 2019 fand in Erfurt eine Informationsveranstaltung statt. Aufgrund der Rückmeldungen der Teilnehmer wurde an der Umsetzung mittels ÖPP festgehalten, wobei Aspekte gegenüber dem ersten Teilprojekt geändert wurden.

14. Welche Kosten wurden durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, die thüringische Straßenbauverwaltung bzw. die DEGES für die jeweiligen Kostenermittlungsstufen (Kostenrahmen, Kostenschätzung, Kostenberechnung, Kostenanschlag) im Laufe der unterschiedlichen Planungs- und Projektphasen für den Ausbau der B 247 zwischen Dingelstädt und Mühlhausen, der Ortsumgehung Mühlhausen/Höngeda, der Ortsumgehung Großengottern/Schönstedt, der Ortsumgehung Gräfentonna sowie dem Ausbau der B 176 zwischen Gräfentonna und dem Andislebener Kreuz ermittelt (bitte projektscharf für die jeweiligen Kostenermittlungsstufen sowie jahresscheibengenaue benennen)?

Genehmigte Kosten

Projekt	Kostenrahmen*	Kosten-schätzung*	Kosten-berechnung*	Kostenanschlag*
B 247 Ausbau Dingelstädt- Mühlhausen		39,8	–	–
B 247 OU Mühlhausen/Höngeda			89,285 (Genehmigung Vorentwurf, 11.01.2016)	
B 247 OU Großengottern/Schönstedt			45,467 (Genehmigung Vorentwurf, 15.06.2010)	
B 176 OU Gräfentonna	26,6	–	–	–
B 176 Dachwig/ Döllstädt	Kostenrahmen nicht verfügbar	–	–	–

* alle Angaben in Mio. Euro Brutto

Für die Maßnahmen B 247 Ausbau Dingelstädt-Mühlhausen, B 176 OU Gräfentonna und B 176 Dachwig/Döllstädt ist eine jahresscheibengenaue Angabe der geplanten Ausgaben noch nicht möglich.

Die Maßnahmen B 247 OU Mühlhausen/Höngeda und B 247 OU Großengottern/Schönstedt sind Bestandteil des im Vergabeverfahren befindlichen ÖPP-Projektes B 247.

Eine Angabe der geplanten Gesamtausgaben für das ÖPP-Projekt B 247 und deren jahresscheibengenaue Aufschlüsselung ist erst nach Fertigstellung der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (aWU) möglich.

15. Welche Kosten für externe Beratungs- und/der Unterstützungsleistungen sind der Bundesregierung zur Vorbereitung des ÖPP-Projektes B 247 bisher entstanden?

Zur Vorbereitung des ÖPP-Projektes B 247, AS Leinefelde-Worbis (A 38) – Dingelstädt, dessen Vergabeverfahren Anfang 2019 ohne Zuschlag aufgehoben wurde, sowie des ÖPP-Projektes B 247, Mühlhausen – Bad Langensalza sind für externe Beratungs- und Unterstützungsleistungen Kosten in Höhe von 947.415,98 Euro (brutto) entstanden.

16. Welcher Planungsstand ergibt sich in den jeweiligen Abschnitten der B 247 und B 176 bzw. bei den betreffenden Vorhaben des Bedarfsplans Straße (auch Vorhaben des Um- und Ausbaus) zwischen Kallmerode (ausschließlich) und dem Andislebener Kreuz derzeit (bitte projektscharf unter Angabe der jeweiligen Leistungsphase benennen)?

Vorhaben	Planungsstand 05/2021
B 247 OU Dingelstädt	fertiggestellt
B 247 Ausbau Dingelstädt-Mühlhausen	Bearbeitung Grobentwurf (Leistungsphase (Lph.) 3)
B 247 OU Mühlhausen/Höngeda	ÖPP-Projekt im Vergabeverfahren
B 247 OU Großengottern/Schönstedt	ÖPP-Projekt im Vergabeverfahren
B 247 OU Bad Langensalza	fertiggestellt
B 176 OU Gräfentonna	Bearbeitung Grobentwurf (Lph. 3)
B 176 Dachwig/Döllstädt	Bearbeitung Voruntersuchung (Lph. 2)

17. Bis wann wird für die beiden Ausbauabschnitte Dingelstädt – Mühlhausen (B 247) und Gräfentonna – Andislebener Kreuz (B 176) die Baureife angestrebt, bzw. bis wann sollen die notwendigen Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden?

Es werden folgende Termine für die Um- und Ausbaumaßnahmen angestrebt:

- B 247 Ausbau Dingelstädt-Mühlhausen
 - Einleitung Planfeststellungsverfahren ca. I/2023
 - Baubeginn ca. IV/2024
- B 176 Gräfentonna – Andislebener Kreuz
 - Einleitung Planfeststellungsverfahren ca. II/2023
 - Baubeginn ca. III/2025

18. Welche Ausbauvarianten haben die Bundesregierung, die zuständige Auftragsverwaltung in Thüringen bzw. die DEGES für den Ausbau zwischen Dingelstädt und Mühlhausen bisher konkret untersucht, und welche Vorzugsvariante soll für den Ausbau jetzt weiterverfolgt und zur Baureife gebracht werden (bitte untersuchte Variante und Vorzugsvariante genau beschreiben)?

Im Rahmen der Voruntersuchung wurden zwei bestandsnahe Varianten untersucht. Die südlich der B 247 verlaufende Variante (Variante 2) wurde als Vorzugsvariante ermittelt.

19. Ist es zutreffend, dass die Neutrassierung im Bereich der Wolkrämshäuser Mühle ursprünglich den Bau eines Brückenbauwerks zur Querung des Mertelsgrabens bzw. Wüsterbachs vorsah und diese Variante zwischenzeitlich verworfen wurde?

Wenn ja, was ist der Grund, warum diese Variante nicht mehr weiterverfolgt wird?

Nein.

20. Welcher Regelquerschnitt soll beim Ausbau der B 247 zwischen Dingelstätt und Mühlhausen zur Anwendung kommen (bitte abschnittsweise angeben)?

Als Regelquerschnitt (RQ) kommt der RQ 11,5+ zur Anwendung. Es handelt sich hierbei um einen einbahnig zweistreifigen Straßenquerschnitt, welcher abschnittsweise durch Anordnung von zusätzlichen Überholfahrstreifen auf drei Fahrstreifen aufgeweitet wird.

21. Wird für den Ausbau der B 247 zwischen Dingelstätt und Mühlhausen der westlich der B 247 gelegene Bereich des Mertelsgrabens tangiert bzw. beeinträchtigt?

Wenn ja, in welcher Weise wird durch den Ausbau der B 247 hier eingegriffen?

Die aktuelle Vorzugsvariante sieht eine Querung des Mertelsgrabens mit einem Brückenbauwerk vor.

22. Welche Anschlussknotenpunkte sollen zwischen Dingelstätt und Mühlhausen ausgebaut werden, welche sollen neu entstehen, und welcher Ausbaustandard wird dabei verfolgt (bitte angeben, ob Anschlussknotenpunkt plangleich, teilplanfrei oder planfrei ausgeführt wird)?

Derzeit laufen Verkehrsuntersuchungen. Zur Erfassung des gegenwärtigen Verkehrsaufkommens werden Knotenstrom- und Querschnittszählungen durchgeführt. Im Ergebnis der verkehrstechnischen Nachweise wird die Form der Anschlussknotenpunkte festgelegt.

23. Wie hoch fällt für den Ausbau der B 247 zwischen Dingelstätt und Mühlhausen die zusätzliche Flächeninanspruchnahme aus (bitte für Straßenbau beanspruchte Flächen nach derzeitiger Nutzung differenzieren und genaues Flächenmaß angeben)?

Der Planungsprozess ist noch nicht abgeschlossen.

24. Was war der Grund dafür, dass zwischen Mühlhausen (Anschlussknoten Höngeda) und Bad Langensalza entgegen der Projektanmeldung für den Bundesverkehrswegeplan 2003 nunmehr ein zweibahniger Regelquerschnitt (RQ 20) mit vier Fahrstreifen zur Ausführung kommen soll?
25. Wann genau erfolgte für den vorgenannten Abschnitt die Änderung von einem drei- zu einem vierstreifigen Neubau der B 247, und wie wird diese Änderung begründet?

Die Fragen 24 und 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Bundesverkehrswegeplan 2003/Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 ist die B 247 OU Großengottern im Vordringlichen Bedarf (VB) zweistreifig enthalten. Der Gesamtabschnitt von Bad Langensalza bis Mühlhausen (einschließlich Großengottern) ist im Weiteren Bedarf (WB) vierstreifig enthalten.

Eine Nachbewertung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vom Januar 2007 aufgrund der erheblich abweichenden Kosten beim RE-Vorentwurf im Vergleich zur Bedarfsplananmeldung ergab ein

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 4,47. Die Beurteilung der detaillierten verkehrlichen Rahmenbedingungen zeigte, dass nur ein vierstreifiger Bau zwischen dem Knotenpunkt (KP) 101 der OU Mühlhausen und dem nördlichsten KP der OU Bad Langensalza verkehrlich sinnvoll ist. Andernfalls würde der zweistreifige Abschnitt der OU Großengottern in Anbetracht des prognostizierten Verkehrs einen Engpass darstellen und den Nutzen des Neubaus infrage stellen. Mit dem Sichtvermerk des BMVBS vom 19. April 2007 wurde der RE-Vorentwurf bestätigt. Für den o. g. Abschnitt wurde für den vierstreifigen Bau der B 247 ein Verkehrsbedarf gemäß § 6 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) anerkannt.

26. Welche Verkehrsstärke bzw. Verkehrsmenge ergibt sich im Verlauf des Streckenzugs B 247/B 176 zwischen Leinefelde und Andisleben auf Basis der Straßenverkehrszählung 2010 und 2015 bzw. aktuelleren Verkehrszählungen (bitte abschnittsweise angeben), und welche Verkehrsstärke bzw. Verkehrsmenge wird in den im Bau befindlichen und geplanten Vorhaben des Bedarfsplans Straße prognostiziert (bitte für jedes Bedarfsplanvorhaben gesondert angeben, bitte auch Zeithorizont der Verkehrsprognose nennen)?

Abschnitt	Erläuterung	SVZ 2010		SVZ 2015	
		Gesamtverkehr DTV (Kfz/24h)	SV größer 3,5 t DTV (KfZ/24 h)	Gesamtverkehr DTV (Kfz/24h)	SV größer 3,5 t DTV (KfZ/24 h)
B 247 Leinefelde – Dingelstädt	Minimalwert Gesamtverkehr	9.656	1.009	8.383	924
	Maximalwert Gesamtverkehr	11.647	1.041	9.893	947
B 247 OU Dingelstädt		7.344	875	5.657	753
B 247 Dingelstädt – Mühlhausen	Minimalwert Gesamtverkehr	5.261	640	5.658	625
	Maximalwert Gesamtverkehr	11.797	867	11.055	839
B 247 Mühlhausen	Minimalwert Gesamtverkehr	14.503	1.054	17.522	1.438
	Maximalwert Gesamtverkehr	15.710	1.300	20.697	1.912
B 247 Mühlhausen – Bad Langensalza	Minimalwert Gesamtverkehr	7.714	675	11.149	1.162
	Maximalwert Gesamtverkehr	13.917	1.440	12.103	1.061
B 247/B 84 OU Bad Langensalza	Minimalwert Gesamtverkehr	7.023	1.055	8.579	1.213
	Maximalwert Gesamtverkehr	8.161	1.250	9.738	1.228
B 176 Bad Langensalza – B 4 Andisleben	Minimalwert Gesamtverkehr	9.719	995	8.087	759
	Maximalwert Gesamtverkehr	11.220	1.047	11.437	1.063

Abb. Ergebnisse SVZ zwischen B 247/ B176 zwischen Leinefelde und Andisleben

Vorhaben Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016	Erläuterung	Prognose 2030	
		Gesamtverkehr DTV (Kfz/24h)	SV größer 3,5 t DTV (Kfz/24 h)
B 247 OU Kalmerode		10.600	1.660
B 247 OU Mühlhausen	Minimalwert Gesamtverkehr	11.400	1.480
	Maximalwert Gesamtverkehr	12.000	1.630
B 247 OU Höngeda		17.300	2.380
B 247 OU Großengottern	Minimalwert Gesamtverkehr	14.800	2.420
	Maximalwert Gesamtverkehr	16.800	2.670
B 176 OU Gräfentonna		9.800	1.490

Abb. Belastung Vorhaben Bedarfsplan 2016 zwischen B 247/B 176 zwischen Leinefelde und Andisleben – Prognose 2030

Abkürzungen:

SVZ 2010 – Straßenverkehrszählung 2010

SVZ 2015 – Straßenverkehrszählung 2015

DTV – Durchschnittlicher Täglicher Verkehr

DTVw – Durchschnittlicher Täglicher Verkehr werktags

SV – Schwerverkehr

OU – Ortsumfahrung

27. Wie hoch ist die Flächeninanspruchnahme für die Ortsumgehung Mühlhausen, die Ortsumgehung Höngeda, die Ortsumgehung Großengottern sowie die Ortsumgehung Schönstedt im Einzelnen (bitte für jede Bedarfsplanmaßnahme gesondert die Flächeninanspruchnahme für den Straßenkörper, die Nebenanlagen sowie die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen angeben)?

Der dauernde Flächenbedarf für die OU Mühlhausen/Höngeda beträgt insgesamt ca. 180 ha. Davon entfallen ca. 103 ha auf die Trasse und ihre Nebenanlagen (jeweils inklusive Wirtschaftswege, Regenrückhaltebecken (RRB) und sonstige Nebenanlagen) und ca. 77 ha auf die Maßnahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (LBP-Maßnahmen).

Der dauernde Flächenbedarf für die OU Großengottern/Schönstedt (inklusive Knoten B 247/L 1031 Bad Langensalza) beträgt insgesamt ca. 103 ha. Davon entfallen ca. 47 ha auf die Trasse und ihre Nebenanlagen (inklusive Wirtschaftswege) und ca. 56 ha auf die LBP-Maßnahmen.

Eine getrennte Darstellung für die Trasse und die Nebenanlagen erfolgte in der Planfeststellung nicht.

28. Wie hoch ist die Flächeninanspruchnahme für den vierstreifigen Neubaubereich der B 247 zwischen Mühlhausen und Bad Langensalza, und in welchem Maße werden landwirtschaftliche Nutzflächen in Anspruch genommen (bitte genaue Flächenangabe für besagten Abschnitt, bitte Flächeninanspruchnahme nach den Kategorien Straßenkörper, Nebenanlagen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen differenzieren)?

Der Bedarf an dauerhaft in Anspruch zu nehmenden Flächen für die Trasse der B 247 und ihre Nebenanlagen im vierstreifigen Bereich der OU Mühlhausen/Höngeda und der OU Großengottern/Schönstedt beträgt ca. 61 ha. Der Flächenbedarf befindet sich überwiegend in landwirtschaftlich genutzten Schlägen, ca. zehn Prozent der benötigten, 61 ha umfassenden Flächen sind nicht landwirtschaftlich genutzt.

Der Bedarf für LBP-Maßnahmen ist keinem konkreten Ausbauabschnitt unterteilt nach Querschnittstyp (drei-/vierstreifig) zugeordnet, so dass eine Ausweisung eines LBP-Flächenanteils für den vierstreifigen Abschnitt nicht möglich ist.

29. Welche zusätzliche Flächeninanspruchnahme entsteht durch die nachträgliche Änderung der Ausbauparameter, also durch den Bau eines vier- statt eines dreistreifigen Straßenquerschnitts zwischen Mühlhausen und Bad Langensalza?

Die Variante des dreistreifigen Ausbaus zwischen Mühlhausen und Bad Langensalza ist bereits in der Vorplanung ausgeschieden. Die Flächeninanspruchnahme für die Variante ist nicht ermittelt worden.

30. Welche Bodenwertzahlen weisen die durch den Straßenneubau zwischen Mühlhausen und Bad Langensalza beanspruchten Böden der derzeit landwirtschaftlich bzw. ackerbaulich genutzten Flächen auf Basis der DGK5 Bo auf, und in welcher Weise wird die Beanspruchung ertragreicher Böden kompensiert?

Die Flächen werden überwiegend als Ackerland genutzt. Die Ackerzahlen bewegen sich im Rahmen von ca. 50 bis ca. 98. Der überwiegende Flächenanteil befindet sich im Bereich der Ackerzahlen 70 bis 85.

Eine Kompensation wäre nur möglich, wenn nicht landwirtschaftlich genutzte Fläche (z. B. Straßenflächen) rekultiviert oder wenn nicht landwirtschaftlich genutzte Flächen (z. B. Waldflächen) umgenutzt würden. Beide Fälle sind beim Neubau der OU Mühlhausen/Höngeda bzw. der OU Großengottern/Schönstedt nicht vorgesehen.

Die landwirtschaftlichen Betriebe erhalten eine Entschädigung entsprechend ihrer Rechtsposition.

31. Welche Regelquerschnitte ergeben sich zwischen Leinefelde und dem Andislebener Kreuz im Zielzustand, also nach Abschluss der vorgenannten Ausbauvorhaben und Vorhaben des Bedarfsplans Straße (bitte für den gesamten Streckenzug angeben)?

Vorhaben	Regelquerschnitte
B 247 OU Kallmerode	RQ 11,5+ mit Überholfahrstreifen (RAL)
B 247 OU Dingelstädt	RQ 10,5 mit Überholfahrstreifen (RAS-Q)
B 247 Ausbau Dingelstädt-Mühlhausen	RQ 11,5+ mit Überholfahrstreifen (RAL)
B 247 OU Mühlhausen/Höngeda	RQ 10,5 (RAS-Q) RQ 15,5 (RAS-Q) RQ 20 (RAS-Q)
B 247 OU Großengottern/Schönstedt	RQ 20 (RAS-Q) RQ 15,5 (RAS-Q)
B 247 OU Bad Langensalza	RQ 11 mit Überholfahrstreifen (RAS-Q)
B 176 OU Gräfentonna	RQ 15,5 (RAL)
B 176 Dachwig/Döllstädt	RQ 15,5 (RAL)

32. In welcher Höhe sind seit 1990 Haushaltsmittel des Bundes in den Neu-, Ausbau- und Umbau der B 247 und B 176 – also zwischen Leinefelde (einschließlich Ortsumgehung Leinefelde) und dem Andislebener Kreuz – geflossen (bitte abgeschlossene Vorhaben des Neu-, Aus- und Umbaus mit abgerechneten Baukosten angeben), und welche Ausbau- und Neubauvorhaben des Bedarfsplans Straße sowie weiteren Umbauvorhaben befinden sich im genannten Streckenzug derzeit im Bau oder in der Planung (bitte aktuelle Baukosten angeben)?

Es wird auf die Anlage verwiesen.

33. Wie viele Verkehrstote, Schwerverletzte und Leichtverletzte hat es nach Kenntnis der Bundesregierung im genannten Streckenzug B 247/B 176 zwischen Leinefelde (einschließlich) und dem Andislebener Kreuz seit dem 3. Oktober 1990 gegeben (bitte für jedes Jahr unter genauer Angabe des Unfallzeitpunkts, Unfallorts und des Unfalltyps angeben)?

Entsprechend der Regelungen für den polizeilichen Bereich in Thüringen sind in der Elektronischen Unfalltypenkarte Unfalldatensätze für maximal zwölf Jahre vorrätig zu halten. Dementsprechend können Auskünfte lediglich bis zum Jahr 2009 erteilt werden.

Für den angefragten Bereich der B 247 wurden 639 Verkehrsunfälle (VU) der Kategorien 1 bis 3 für den Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis 31. Dezember 2020 recherchiert. Ergänzende Informationen sind im interaktiven Unfallatlas des Statistischen Bundesamtes ersichtlich (abrufbar unter: <https://www.destatis.de/DE/Service/Statistik-Visualisiert/unfall-atlas.html> sowie <https://unfallatlas.statistikportal.de/>).

34. Gibt es bzw. gab es im Verlauf des Streckenzugs der B 247 und B 176 zwischen Leinefelde und Andisleben nach der Methodik der örtlichen Unfalluntersuchung und den Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sowie dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko) derzeit bzw. seit 1990 Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL)?

Wenn ja, an welchen Stellen bzw. in welchen Abschnitten der B 247/ B 176 gibt es bzw. gab es UHS und UHL, und wie viele Verkehrstote, Schwerverletzte und Leichtverletzte wurden an den betreffenden UHS und UHL seit dem 3. Oktober 1990 festgestellt (bitte den Unfalltyp angeben)?

Es sind für die angefragten Bereiche ausschließlich Auskünfte für den Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis 31. Dezember 2020 möglich.

Entsprechend der Recherche in der Elektronischen Unfalltypenkarte wurden folgende Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL) eruiert:

- UHS nördlich von Mühlhausen auf der B 247/Abzweig L 1015 mit acht schwerverletzten und vier leichtverletzten Personen,
- UHL in Bad-Langensalza, B 247 Abzweig L 1031 mit fünf schwerverletzten Personen,
- UHL auf der B 176 Abzweig zur K 510 mit vier schwerverletzten und drei leichtverletzten Personen.

35. Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Straße hat die Straßenbauverwaltung in Thüringen seit Beginn des Jahres 2021 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens veranlasst, und für welche Vorhaben ist dies im Laufe des Jahres 2021 noch vorgesehen (bitte für jedes Vorhaben aktualisierte Baukosten auf Basis der letzten Kostenfortschreibung angeben)?

Seit Beginn des Jahres 2021 sind noch keine Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden.

Es ist beabsichtigt in diesem Jahr für folgende OU das Planfeststellungsverfahren zu beantragen:

Vorhaben Baukosten

B 175 OU Groöbebersdorf 19,980 Mio. Euro,

B 175 OU Frieönitz 11,093 Mio. Euro,

B 175 OU Burkersdorf 15,018 Mio. Euro.

36. Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Straße in Thüringen ist seit Beginn des Jahres 2021 ein Planfeststellungsbeschluss ergangen, und für welche Vorhaben erwartet die Bundesregierung bis zum 31. Dezember 2021 den Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses (bitte für jedes Vorhaben aktualisierte Baukosten auf Basis der letzten Kostenfortschreibung angeben)?
37. Welcher Planungsstand ist beim Bedarfsplanvorhaben „B 4 Sundhäuser Berge“ erreicht worden, und bis wann rechnet die Bundesregierung mit einem Planfeststellungsbeschluss für dieses Vorhaben, bzw. bis wann wird dieser angestrebt (bitte aktualisierte Baukosten auf Basis der letzten Kostenfortschreibung angeben)?

Die Fragen 36 und 37 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein Planfeststellungsbeschluss wird zum Ende des Jahres 2021 für das Vorhaben B 4 Sundhäuser Berge erwartet.

Dieses Bedarfsplanvorhaben befindet sich im Baurechtsverfahren. Ein Planfeststellungsbeschluss könnte zum Ende des Jahres 2021 vorliegen. Nach Auskunft der Auftragsverwaltung Thüringen betragen die aktuellen Baukosten 18,733 Mio. Euro gemäß der Kostenberechnung vom 15. März 2021, die dem Bund noch nicht vorliegt.

