

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. André Hahn, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 20/883 –**

Kreisverkehr versus Ampel am Knotenpunkt Sonnenstein der künftigen Ortsumfahrung Pirna an der B 172 (Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge)

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit 2013 gibt es Streit zu der Frage, wie der Knotenpunkt am Sonnenstein der künftigen Ortsumfahrung Pirna der B 172 gestaltet werden soll.

Laut Medienberichten (siehe „Stiller Protest gegen die Ampelkreuzung“ in der Sächsischen Zeitung vom 4. Mai 2018 und „Südumfahrung: Kommt der Kreisverkehr“ in der Sächsischen Zeitung vom 12. September 2020) hat sich schon 2012 der damalige sächsische Wirtschaftsminister Sven Morlock (FDP) für eine Lichtsignalanlage (LSA) ausgesprochen, weil sie wohl rund 3 Mio. Euro billiger sei und gegenüber einem Kreisverkehr einen geringeren Flächenbedarf habe. So wurde in der ursprünglichen Planung auch gegen das Votum der Stadt Pirna aus dem Kreisverkehr eine Ampelkreuzung.

Seitdem fordern zahlreiche Bürgerinnen und Bürger, darunter die „Königsteiner Bürgerinitiative Ampel-no – Kreisverkehr-go“ bei dem Bauvorhaben Südumfahrung an der B 172 auf dem Sonnenstein (Stadt Pirna) an Stelle der geplanten Ampelkreuzung einen Kreisverkehr (KV) zu bauen. Zu ihren Argumenten gehören u. a., dass ein Kreisverkehr das prognostizierte Verkehrsaufkommen viel besser aufnehmen kann, dass der Flächenverbrauch und die Flächenversiegelung nicht höher und mit der Variante des Kreisverkehrs nördlich des Wasserbehälters die Eingriffe in die Natur nach § 13 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) deutlich geringer seien, dass die Folgekosten (Stromkosten und Wartung der Ampelanlage) niedriger wären, dass eine Ampelanlage mit den erforderlichen Licht- und Ampelmasten auch mit Blick auf den Schutzstatus der Nationalparkregion Sächsische Schweiz nicht in das Landschaftsbild passen und dass Umweltbelastungen und Lichtemissionen geringer seien.

Ein weiterer Punkt ist die Frage der Streckencharakteristik. So ist aus Sicht der Bürgerinitiative die Streckencharakteristik der B 172n zwischen Pirna und Bad Schandau durch fünf Kreisverkehre geprägt, damit sei die geplante LSA nach dem Bundesfernstraßengesetz nicht zulässig.

Trotzdem wurde im Planfeststellungsbeschluss vom 20. November 2015 der Bau einer LSA am Knotenpunkt Sonnenstein festgeschrieben.

Das Bauvorhaben B 172 – Ortsumgehung Pirna kommt mit dieser Kleinen Anfrage nicht zum ersten Mal als Thema in den Deutschen Bundestag. Die Fragesteller verweisen hier u. a. auf die Anfragen des Abgeordneten Dr. André Hahn vom 21. Mai 2014, vom 3. Dezember 2014, vom 8. September 2016 sowie vom 24. Mai 2018.

Auch der Schriftverkehr mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (siehe Schreiben aus dem Bundesministerium an die Bürgerinitiative vom 27. Juli 2020, 24. August 2020 und 19. Oktober 2020) sowie die Petition an den Sächsischen Landtag vom 21. April 2021 (Landtagsdrucksache 7/8136) führten bisher nicht zu den gewünschten Veränderungen.

Zum aktuellen Zeitpunkt wird der künftige Knotenpunktbereich noch mit einer Baustraße zur Andienung der Gottleubatalbrücke überlagert. Die Arbeiten zur Errichtung der neuen Kreuzungsanlage sollen nach Fertigstellung des Brückenwerks, voraussichtlich im vierten Quartal 2022, beginnen (siehe Beschlussempfehlung zur Petition auf Landtagsdrucksache 7/8136). Es ist also noch möglich, die hochumstrittene Entscheidung zu korrigieren, bevor nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller Fehlplanungen in Beton gegossen werden.

1. Wie waren die Verkehrsprognosen für den Knotenpunkt Sonnenstein mit Stand 2012, wie stellen sich diese aktuell dar, und mit welchem Fahrzeugaufkommen wird in den kommenden Jahren gerechnet?

Die dem Baurechtsbeschluss zugrundeliegende Verkehrsprognose 2025 der B 172, OU Pirna ermittelte zwischen Seidewitztal und Knoten Sonnenstein werktäglich 22 000 Kraftfahrzeuge (Kfz) und für die zukünftige Gemeindestraße Richtung „Am Sonnenstein“ 5 500 Kfz. Die Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans geht von noch 5 000 Kfz werktäglich im Jahr 2030 für die Gemeindestraße zum Wohngebiet „Am Sonnenstein“ aus.

2. Welche Durchlassfähigkeit hat die geplante LSA, welche Durchlassfähigkeit hätte der von der Bürgerinitiative vorgeschlagene Kreisel?

Gemäß der von der sächsischen Straßenbauverwaltung beauftragten Knotenpunktuntersuchung wären im Bereich der zukünftigen Gemeindestraße vom/zum Wohngebiet am Sonnenstein beide Varianten leistungsfähig.

3. Wie hoch ist der Flächenverbrauch am Knotenpunkt Sonnenstein für die geplante LSA, wie hoch wäre er beim Bau eines Kreisels?

Der Flächenverbrauch für einen Knoten, der über eine Lichtsignalanlage (LSA) gesteuert wird, ist geringer als bei Kreisverkehren. Die hier für einen Kreisverkehr erforderliche Fläche ist nicht bekannt, da keine hierfür ausgearbeitete Entwurfsplanung vorliegt.

4. Wie hoch sind die Kosten und Folgekosten für den Unterhalt am Knotenpunkt Sonnenstein für die geplante LSA, wie hoch wären sie beim Bau eines Kreisels?

Nach Auskunft der sächsischen Straßenbauverwaltung sind für die LSA am Knoten Sonnenstein 115 000 Euro veranschlagt. Die Baukosten eines Kreisverkehrs sind durch Mehraufwendungen für Kreisfahrbahnen, Kreisinsel und zugehörige Böschungen deutlich höher. Betriebsbedingten Vorteilen des Kreisverkehrs gegenüber eines LSA-gesteuerten Knotens (Betriebskosten LSA) stehen

die Unterhaltungsmehraufwendungen aus Instandhaltung und Erneuerung des umfangreicheren Straßenkörpers gegenüber.

5. Wie viele Ampelkreuzungen (LSA) und wie viele Kreisverkehre soll es nach Fertigstellung der Baumaßnahmen an der B 172 im Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge geben?

Nach Auskunft der sächsischen Straßenbauverwaltung wird es auf der rund 26 km langen B 172 nach Realisierung der B 172, OU Pirna – den innerörtlichen Kreisverkehr in Königstein ausgenommen – einen Kreisverkehr und zwei Lichtsignalgesteuerte Knotenlösungen geben.

7. Haben Vertreterinnen und Vertreter des Bundesverkehrsministeriums im direkten Gespräch mit der „Königsteiner Bürgerinitiative Ampel-no – Kreisel-go“ das Für und Wider von Ampelanlage versus Kreisverkehr am Sonnenstein erörtert, und wenn ja, wann, und in welcher Weise?

In den Jahren 2020 und 2021 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mehrfach schriftlich und fernmündlich Fragen von Vertretern dieser Bürgerinitiative beantwortet.

6. Teilt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr die Auffassung der Bürgerinitiative, dass nach dem Bundesfernstraßengesetz am Knotenpunkt Sonnenstein der Bau eines Kreisels sachgerecht wäre, und wenn ja, inwieweit, und wenn nein, warum nicht?
8. Sieht der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing aktuell eine Möglichkeit, die Entscheidung zur Gestaltung des Knotenpunktes Sonnenstein noch einmal auf den Prüfstand zu stellen und ggf. zu korrigieren?
9. Wenn nein, was sind die Gründe dafür, an der derzeitigen Planung (Bau einer LSA) festzuhalten?

Die Fragen 6, 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die von der sächsischen Straßenbauverwaltung Lichtsignalgesteuerte Knotenpunktlösung wurde geplant und hat bereits im Jahr 2015 Baurecht erhalten. Der übergeordneten Verbindungsfunktion der B 172 und dem geltendem technischen Regelwerk wird angemessen Rechnung getragen. Nach Auffassung des BMDV gibt es keine Anhaltspunkte, die Lichtsignalgesteuerte Knotenpunktlösung zur Einbindung des zukünftig als Gemeindestraße gewidmeten Abzweigs Richtung „Am Sonnenstein“ zu modifizieren.

