

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Wolfgang Wiehle, Steffen Janich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/8288 –**

Bauverzögerungen, Baumängel und Kostenentwicklung bei der Bundesstraße 172 – Südumfahrung Pirna

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Südumfahrung Pirna im Zuge der Bundesstraße (B) 172 ist ein bedeutendes Infrastrukturprojekt für die Region Sächsische Schweiz. Die rund 3,8 Kilometer lange Neubaustrecke soll insbesondere die Pirnaer Innenstadt vom Durchgangsverkehr entlasten und die überregionale Verbindung in Richtung Bad Schandau und zur tschechischen Grenze verbessern. Nach Angaben der DEGES gehören zu den markantesten Bauwerken der 315 Meter lange Kohlbergtunnel und die 916 Meter lange Gottliebatalbrücke (www.deges.de/projekte/projekt/b-172n-ortsumgehung-pirna/).

Die ersten vorbereitenden Maßnahmen begannen 2017; der feierliche erste Spatenstich erfolgte am 3. August 2017. Der Bau der Gottliebatalbrücke startete am 5. Dezember 2018. Ein westlicher Teilabschnitt der Ortsumgehung wurde bereits am 15. Dezember 2022 für den Verkehr freigegeben (www.deges.de/projekte/projekt/b-172n-ortsumgehung-pirna/).

Der Fertigstellungstermin wurde im Projektverlauf mehrfach fortgeschrieben. Noch im November 2025 wurde eine Verkehrsfreigabe im Oktober 2026 genannt. Im März 2026 bezeichnete ein Vertreter der DEGES eine Verkehrsfreigabe Ende 2026 unter bestimmten Voraussetzungen noch als realistisch. Zugleich wurden die Projektkosten mit rund 280 Mio. Euro angegeben; in einem Medienbericht wurde als ursprünglicher Kostenansatz ein Betrag von 97 Mio. Euro genannt (www.mdr.de/nachrichten/sachsen/dresden/freital-pirna/maengel-gottliebatal-%2Csuedumfahrung-bruecke-bauarbeiten-100.html).

Im Juni 2026 wurde öffentlich bekannt, dass die DEGES bei einer Prüfung bauliche Mängel an der Gottliebatalbrücke festgestellt hatte. Der MDR berichtete am 22. Juni 2026, die Auswirkungen auf den Zeitplan seien zu diesem Zeitpunkt noch unklar gewesen. Die DEGES selbst teilt inzwischen auf ihrer Projektseite mit, dass Betonage-Arbeiten an der Gottliebatalbrücke nicht fachgerecht durchgeführt worden seien. Von der beauftragten Arbeitsgemeinschaft sei ein Konzept zur Mängelbeseitigung eingefordert worden. Erst nach Vorlage und Prüfung dieses Konzepts seien weitere Aussagen zum Bauablauf und zu Auswirkungen auf die Terminschiene möglich (www.mdr.de/nachricht).

en/sachsen/dresden/freital-pirna/maengel-bruecke-gottleubatal-%2Csuedumfahrung-bruecke-verzoegerung-100.html).

Am 24. Juli 2026 berichtete die „Sächsische Zeitung“ unter der Überschrift „Verzug an Pirnas Südumfahrung: Freigabe wohl nicht mehr 2026“ über die weitere Terminverschiebung. Damit ist jedenfalls der zuvor konkret kommunizierte Freigabetermin im Oktober 2026 überholt. Auf der aktuell abrufbaren DEGES-Projektseite wird derzeit kein neuer verbindlicher Termin für die Verkehrsfreigabe genannt; stattdessen verweist die DEGES auf die noch ausstehende Prüfung des Mängelbeseitigungskonzepts (www.saechsische.de/lokales/saechsische-schweiz-osterzgebirge/pirna/nachrichten-H7WSJLJBV7UCJNSUKTU47RGGSQ.html).

Vor diesem Hintergrund besteht bei den Fragestellern Aufklärungsbedarf insbesondere hinsichtlich der Entwicklung von Kosten und Terminen, der Art und Ursache der festgestellten Mängel, der Verantwortlichkeiten bei Planung, Bauausführung und Bauüberwachung, der Kosten der Mängelbeseitigung sowie des nunmehr realistischen Zeitpunkts der Verkehrsfreigabe.

1. Wie hoch waren die bei Projektbeginn veranschlagten Gesamtkosten der Südumfahrung Pirna, wie haben sich die prognostizierten Gesamtkosten seit Beginn der vorbereitenden Maßnahmen im Jahr 2017 entwickelt, und wie hoch ist der aktuelle Kostenstand?
2. Welche Mehrkosten entfallen nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils auf Baupreissteigerungen, Planungsänderungen, Nachträge, technische Schwierigkeiten, Baumängel beziehungsweise deren Beseitigung sowie sonstige Ursachen?
14. Wie hoch ist die bisherige Summe sämtlicher Nachträge des Gesamtprojekts, und welchen Anteil haben diese am ursprünglichen Auftrags- beziehungsweise Projektvolumen?
15. Welche zusätzlichen Kosten entstehen dem Bund beziehungsweise dem Projekt infolge der verlängerten Bauzeit, insbesondere für Bauüberwachung, Projektsteuerung, Baustelleneinrichtung, Verkehrsführung und Preisgleitungen?

Die Fragen 1, 2, 14 und 15 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für das Vorhaben Ortsumgehung Pirna im Zuge der B 172 betrug die Kostenschätzung der zuständigen Auftragsverwaltung in Sachsen im Jahr 2017 96,6 Mio. Euro und die Kostenberechnung im Jahr 2025 288,4 Mio. Euro. Eine belastbare Zuordnung zu den genannten Kostenkategorien ist nicht möglich. Die Summe der Nachträge beträgt derzeit knapp 135 Mio. Euro, bestehend u. a. aus Schwierigkeiten in der Bauausführung, inhaltliche Änderungen und Erweiterungen der Leistung und allgemeinen Baupreissteigerungen. Die zusätzlichen Kosten infolge der verlängerten Bauzeit sind derzeit nicht abschließend beurteilbar.

3. Welche Termine für Fertigstellung beziehungsweise Verkehrsfreigabe wurden seit Projektbeginn jeweils öffentlich oder gegenüber dem Bund zugrunde gelegt, wann wurden diese Termine geändert, und aus welchen konkreten Gründen?

7. Welche statischen oder konstruktiven Fragestellungen bestanden oder bestehen bei der Gottleubatalbrücke, insbesondere im Bereich der Vouten beziehungsweise der Verbindung zwischen Brückenpfeilern und Überbau, und welche Änderungen gegenüber der ursprünglichen Ausführungsplanung wurden deshalb erforderlich?
16. Von welchem Zeitpunkt für die vollständige Fertigstellung und Verkehrsfreigabe der Südumfahrung Pirna geht die Bundesregierung nach aktuellem Kenntnisstand aus, nachdem der zuvor kommunizierte Termin Oktober 2026 nicht mehr zugrunde gelegt werden kann?
17. Welche noch offenen technischen, vertraglichen, genehmigungsrechtlichen oder witterungsbedingten Risiken können den nunmehr erwarteten Fertigstellungs- beziehungsweise Freigabetermin zusätzlich beeinflussen?

Die Fragen 3, 7, 16 und 17 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

2020 wurde eine Fertigstellung für 2022 geplant, die aufgrund der geologischen Verhältnisse im Bereich des Kohlbergtunnels auf 2023 verschoben wurde. 2022 erfolgte aufgrund von Anpassungen der Ausführungsplanung der Gottleubatalbrücke im Zuge der Ortsumgehung eine Verschiebung auf 2026. Im Gegensatz zur ursprünglichen Planung wurde ein abschnittsweises Herstellungskonzept der Stahlbetonvouten der Gottleubatalbrücke vorgesehen. Die geplante Mängelbeseitigung der Stahlbetonvouten ist witterungsabhängig und eine Fertigstellung der Ortsumgehung wird für 2027 angestrebt.

4. Welche konkreten baulichen Mängel wurden an der Gottleubatalbrücke festgestellt, welche Bauteile beziehungsweise Betonier-Abschnitte sind betroffen, und wann sowie durch wen wurden die Mängel erstmals festgestellt?

An vier Stahlbetonvouten der Gottleubatalbrücke wurde eine mangelhafte Betonage der Übergangsbereiche in den Überbau festgestellt. Der Auftragnehmer stellte die Mängel nach Angaben des Vorhabenträgers im April 2026 fest.

5. Welche Untersuchungen, Materialprüfungen, statischen Nachrechnungen oder sonstigen Prüfungen wurden infolge der festgestellten Mängel veranlasst, und welche Ergebnisse liegen der Bundesregierung hierzu bislang vor?

Es wurden Untersuchungen mittels Ultraschall und Radartechnik sowie statische Betrachtungen durchgeführt. Die Standsicherheit des Bauwerkes ist durch die Mängel an den Vouten nicht gefährdet.

6. Auf welche Ursachen sind die festgestellten Mängel nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand zurückzuführen, insbesondere auf Planungs-, Ausführungs- oder Materialfehler beziehungsweise auf Defizite bei Bauüberwachung oder Qualitätskontrolle?
11. Wie hoch werden die Kosten der Mängelbeseitigung derzeit veranschlagt, wer hat diese Kosten nach derzeitiger Rechtsauffassung zu tragen, und in welchem Umfang werden Gewährleistungs-, Schadensersatz-, Vertragsstrafen- oder sonstige Regressansprüche geprüft beziehungsweise geltend gemacht?

Die Fragen 6 und 11 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach derzeitigem Kenntnisstand beruhen die festgestellten Mängel auf einem Ausführungsfehler der beauftragten Arbeitsgemeinschaft im Zuge der Betonierung der Stahlbetonvouten. Ursächlich ist die nicht vollständige Entfernung von Schalungsmaterial. Die Kosten der Mängelbeseitigung trägt der Auftragnehmer. Zur Höhe der Kosten der Mängelbeseitigung liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

8. Gab es während Planung oder Bauausführung Hinweise oder Bedenken von Auftragnehmern, Prüfsingenieuren, Bauüberwachung oder sonstigen Beteiligten hinsichtlich Tragfähigkeit, Ausführbarkeit oder Dauerhaftigkeit der Konstruktion, und wenn ja, wann wurden diese gegenüber der DEGES oder anderen zuständigen Stellen vorgetragen, und wie wurde darauf reagiert?

Nein.

9. Welche Unternehmen beziehungsweise Auftragnehmer waren für Planung, Ausführungsplanung, Bauausführung, Bauoberleitung, Bauüberwachung und Qualitätskontrolle der von den Mängeln betroffenen Bauteile verantwortlich?

Mit der Planung ist das Ingenieurbüro Leonhardt, Andrä und Partner, Dresden beauftragt. Die Ausführung erfolgt durch eine Arbeitsgemeinschaft aus den Unternehmen BEMO Tunneling, Dortmund und MET-ROSTAV, Prag. Mit der Bauoberleitung, der Bauüberwachung und der Qualitätskontrolle ist das Ingenieurbüro EHS, Kassel beauftragt.

10. Welche konkreten Maßnahmen sieht das von der DEGES eingeforderte Mängelbeseitigungskonzept vor, beziehungsweise welche Varianten werden geprüft, und mit welchem Zeitbedarf wird für Prüfung, Freigabe und Ausführung gerechnet?

Das Mängelbeseitigungskonzept sowie der Zeitrahmen für dessen Umsetzung befinden sich derzeit zwischen dem Vorhabenträger und dem Auftragnehmer in Abstimmung.

12. Sind infolge der festgestellten Mängel weitere Untersuchungen an anderen Abschnitten der Gottliebatalbrücke oder an anderen Bauwerken der Südumfahrung veranlasst worden, und wenn ja, welche Ergebnisse liegen bislang vor?

Aufgrund der spezifischen Mängel im Zuge der Betonierung der Stahlbetonvouten besteht kein Anlass für zusätzliche Untersuchungen an anderen Abschnitten der Gottliebatalbrücke oder an anderen Bauwerken der Ortsumgehung.

13. Hat es neben den aktuell bekannt gewordenen Mängeln an der Gottleubatalbrücke während der bisherigen Bauzeit weitere erhebliche Baumängel, Planungsfehler oder notwendige Nachbesserungen gegeben, und wenn ja, welche Kosten- und Terminfolgen waren damit jeweils verbunden?

Nein.

18. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Projektverlauf für Planung, Vergabe, Bauüberwachung, Qualitätskontrolle und Risikomanagement bei vergleichbaren künftigen Bundesfernstraßenprojekten?

Belastbare Schlussfolgerungen zu einem etwaigen Anpassungs- oder Optimierungsbedarf sind erst nach Abschluss des Projekts und Auswertung der hierbei gewonnenen Erkenntnisse möglich.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.