

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/2737 –

Neubauvorhaben B 178n von der A 4 bis zur Bundesgrenze

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Neubauvorhaben B 178n (SN 5077) ist im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2003) eingeordnet. Einige Abschnitte sind bereits fertiggestellt, weitere Abschnitte sind im Bau oder befinden sich in der Planfeststellung. Das Verkehrsbauvorhaben ist in der Region nicht unumstritten, mehrere Klagen sind gegen das Verkehrsprojekt anhängig.

1. Von welchen Gesamtkosten wird gegenwärtig für die Realisierung des Verkehrsbauvorhabens B 178n ausgegangen, und wie verteilen sich diese auf die einzelnen Bauabschnitte?

4. In welcher Höhe und für welche Bauabschnitte sollen EFRE-Mittel (EFRE = Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) eingesetzt werden?

Die Fragen 1 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bezeichnung der Bauabschnitte (BA)	Kosten (Mio. Euro)	EFRE-Förderung (Mio. Euro)
BA 1.1: A 4 (Weißenberg) bis S 112 (Nostitz)	41,4	
BA 1.2: S 112 (Nostitz) bis nördlich Löbau	39,4	26,4
BA 2: Ortsumgehung Löbau	23,9	
BA 3.1: südlich Löbau bis Obercunnersdorf	30,0	15,0
BA 3.2: Obercunnersdorf bis Niederoderwitz	46,1	29,9
BA 3.3: Niederoderwitz bis Oberseifersdorf	20,0	15,2 (BA 1.1 + 3.3)
BA 4: Nordumgehung Zittau	13,2	
BA 5: B 99 bis Bundesgrenze D/PL	8,9	
Summe:	222,9	86,5

2. Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis ergibt sich daraus für das Verkehrsprojekt?

Das Gesamtprojekt wurde als Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln im Rahmen des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,8 bewertet.

3. Wie sieht der genaue Zeitplan für Planung und Realisierung der einzelnen Bauabschnitte des Vorhabens aus, und in welchen Jahresscheiben sollen die benötigten Finanzmittel in den Bundeshaushalt eingestellt werden?

Der Abschnitt S 112 (Nostitz) bis nördlich Löbau, die Ortsumgehung Löbau, die Nordumgehung Zittau und der Abschnitt B 99 bis zur Bundesgrenze Polen/Deutschland (ohne Grenzbrücke) wurden bereits fertiggestellt. Für den Abschnitt A 4 (Weißenberg) bis S 112 (Nostitz) wurde das Planfeststellungsverfahren beantragt. Nach Vorliegen des Baurechts kann die Maßnahme in das Finanzierungsprogramm eingeplant werden. Der Abschnitt zwischen südlich Löbau und Obercunnersdorf ist in Bau und soll voraussichtlich Ende 2010 fertiggestellt werden. Für den Abschnitt zwischen Obercunnersdorf und Niederoderwitz ist der Planfeststellungsbeschluss vom Dezember 2009 beklagt; mit dem Bau soll nach Vorliegen des Baurechts durch einen vollziehbaren Planfeststellungsbeschluss begonnen werden. Für den Streckenabschnitt Niederoderwitz bis Oberseifersdorf wurde das Planfeststellungsverfahren beantragt. Das Baurecht bleibt zunächst abzuwarten.

5. Von welcher Verkehrsbelegung wird nach Fertigstellung des Projekts ausgegangen (bitte abschnittsweise darstellen), und welche Verkehrsprognose liegt diesen Schätzungen zugrunde?

Gemäß der Landesverkehrsprognose 2020 des Freistaates Sachsen werden auf der B 178n folgende Verkehrsbelegungen erwartet:

Bauabschnitt	Prognose 2020 [Kfz/24 h]
BA 1, Weißenberg (A 4)–nördlich Löbau	16 000 – 17 000
BA 2, Ortsumgehung Löbau	22 500
BA 3, südlich Löbau–Oberseifersdorf	17 000 – 21 500
BA 4, Nordumgehung Zittau	15 500
BA 5, B 99 bis Bundesgrenze D/PL	11 500

6. Wie hoch ist der Lkw-Anteil, und wie hoch ist der Anteil des induzierten Verkehrs?

7. Wie hoch ist der Anteil des Quell- und Zielverkehrs?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Anteil des Schwerverkehrs (Kraftfahrzeuge > 3,5 Tonnen) wird je nach Bauabschnitt zwischen 13 Prozent und 18 Prozent betragen. Die Anteile des induzierten Verkehrs sowie des Quell- und Zielverkehrs werden in den vorliegenden Verkehrsuntersuchungen nicht separat ausgewiesen.

8. Wie hoch ist die Verkehrsbelegung heute und in der Verkehrsprognose auf der Bestandstrasse (bitte abschnittsweise darstellen)?
9. Wie hoch ist heute der Lkw-Anteil, und wie hoch ist der Anteil des Quell- und Zielverkehrs?
10. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen in den letzten zehn Jahren auf der B 178 entwickelt (bitte abschnittsweise darstellen)?

Die Fragen 8 bis 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Jahr 2000 wurden im Rahmen der bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ) auf der B 178 alt zwischen Löbau und Zittau 8 000 bis 11 100 Kfz/24 h ermittelt. Die Ergebnisse der SVZ aus dem Jahr 2005 weisen eine Verkehrsbelegung von 8 000 bis 9 800 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von 9 Prozent auf. Der Anteil des Quell- und Zielverkehrs wird nicht ausgewiesen. Die Ergebnisse der SVZ 2010 liegen noch nicht vor.

Künftig werden auf der B 178 alt gemäß Landesverkehrsprognose 2020 des Freistaates Sachsen 2 000 bis 5 000 Kfz/24 h erwartet.

11. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen im Landkreis Görlitz auf den Bundesstraßen 6, 96 und 99 entwickelt, und wie hoch ist die aktuelle Verkehrsbelegung auf diesen Bundesstraßen?
12. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen in den letzten zehn Jahren auf den drei Bundesstraßen entwickelt, und wie hoch ist die Verkehrsbelegung in der Prognose auf diesen Bundesstraßen?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ergebnisse der SVZ aus dem Jahr 2000 und 2005 sowie die Landesverkehrsprognose 2020 des Freistaates Sachsen weisen folgende Verkehrszahlen auf:

	SVZ 2000 [Kfz/24 h]	SVZ 2005 [Kfz/24 h]	Prognose 2020 [Kfz/24 h]
B 6, Löbau–Görlitz	5 100 – 10 800	5 100 – 10 000	5 000 – 8 000
B 96, Oppach–Zittau	5 500 – 11 400	5 800 – 13 800	3 000 – 9 000
B 99, Zittau–Görlitz	5 100 – 8 100	5 100 – 7 800	4 500 – 8 000

Die Ergebnisse der SVZ 2010 liegen noch nicht vor.

13. Wie viele Einwohnerinnen und Einwohner hat heute der Landkreis Görlitz, und wie wird sich die Einwohnerzahl bis 2020 und 2030 nach aktuellen Bevölkerungsprognosen entwickeln?

Die Bevölkerungszahl zum Jahresende 2009 beträgt für den Landkreis Görlitz 281 000 Einwohner. Prognostiziert wird eine Abnahme um knapp 14 Prozent bis 2020 und eine Abnahme um knapp 25 Prozent bis 2030.

14. Wie viele Einwohnerinnen und Einwohner haben heute die entlang der B 178 liegenden Städte und Gemeinden, und wie wird sich die Einwohner-

zahl bis 2020 und 2030 nach aktuellen Bevölkerungsprognosen in diesen Städten und Gemeinden entwickeln?

Die Gemeinden entlang der B 178 haben zusammen 55 800 Einwohner (Jahresende 2009). Aussagen zur künftigen Bevölkerungsentwicklung lassen sich nicht sinnvoll für Gemeinden tätigen; für die künftige Bevölkerungsentwicklung sind daher die Angaben für den Altkreis Löbau-Zittau als Richtwert zweckmäßig: Prognostiziert wird eine Abnahme um knapp 13 Prozent bis 2020 und eine Abnahme um knapp 23 Prozent bis 2030. Diese Entwicklungen entsprechen typischen Werten für Ostdeutschland außerhalb der Agglomerationen.

15. Welche Gewerbe- bzw. Wirtschaftsstandorte auf deutscher, tschechischer und polnischer Seite sollen konkret mit der B 178n erschlossen werden, die heute noch nicht an das Fernstraßennetz angebunden sind?
16. Welche touristischen Ziele sollen mit der B 178n erschlossen werden, die heute noch nicht an das Fernstraßennetz angebunden sind?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß § 1 des Bundesfernstraßengesetzes dienen Bundesfernstraßen der Abwicklung des weiträumigen Verkehrs und nicht der Erschließung einzelner Gewerbe- und Wirtschaftsstandorte.

17. Welche Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhaltung werden für die neue Verkehrsanlage voraussichtlich jährlich anfallen, und welche Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhaltung entfallen davon auf die zahlreichen Brückenbauwerke?

Die Mittel für die Leistungen des Betriebsdienstes der Bundesstraßen werden den Ländern entsprechend ihrem Anteil am Straßennetz zugeteilt. Für konkrete Streckenabschnitte liegen keine Informationen vor. Überschlägig kann von rund 10 000 Euro pro Kilometer Bundesstraße ausgegangen werden.

18. Ist es richtig, dass der Neubau der B 178 damit begründet wird, dass im Autobahn- bzw. Bundesfernstraßennetz keine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung zwischen der A 4 und Tschechien bestehe?
19. Hält die Bundesregierung die A 17 Dresden–Prag für keine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung?
20. Ist es richtig, dass die B 178n damit begründet wird, dass sie der Herstellung einer leistungsfähigen Verknüpfung des tschechischen und polnischen Straßennetzes mit dem deutschen Autobahnnetz sowie in einer besseren Erschließung des osteuropäischen Raumes dient?
21. Hält die Bundesregierung die A 17 Dresden–Prag sowie die A 4 für keine leistungsfähige Verknüpfung mit dem tschechischen bzw. polnischen Straßennetz?

Die Fragen 18 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die A 4 und A 17 sind leistungsfähige Verkehrsverbindungen, die jedoch andere Räume als die B 178 erschließen.

22. Welche Fahrzeit- und damit Kostenersparnis ergibt sich bei einer Pkw- bzw. Lkw-Fahrt von Zittau nach Dresden über die B 178n im Vergleich zu einer Pkw- bzw. Lkw-Fahrt von Zittau nach Dresden über die B 6 bzw. die B 96?
23. Welche Fahrzeit- und damit Kostenersparnis ergibt sich bei einer Pkw- bzw. Lkw-Fahrt von Zittau nach Görlitz über die B 178n im Vergleich zu einer Pkw- bzw. Lkw-Fahrt von Zittau nach Görlitz über die B 99?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der wirtschaftliche Nutzen für die Transportkostenersparnis des Gesamtprojektes wurde mit etwa 15 Mio. Euro pro Jahr im Rahmen der Beantragung von Fördermitteln im Rahmen des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) ermittelt. Aussagen für die genannten Einzelrelationen liegen nicht vor.

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

Zur Bewältigung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gemäß § 15 des Bundesnaturschutzgesetzes wird für jeden einzelnen Planungsabschnitt 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. Die Beeinträchtigungen werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert, so dass die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes in gleichartiger Weise wieder hergestellt 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.

25. Welche Flora-Fauna-Habitat-Gebiete, welche Landschafts- und Naturschutzgebiete sowie weitere Schutzgebiete für Natur und Umwelt sind von der Trassenführung der B 178n betroffen?

Im Zuge des Neubaus der B 178n wurden für die FFH-Gebiete (FFH: Flora-Fauna-Habitat) „Täler um Weißenberg“, „Basalt- und Phonolithkuppen der östlichen Oberlausitz“, „Pließnitzgebiet“, „Mandautal“, „Neißegebiet“ und für die Vogelschutzgebiete „Feldgebiete in der östlichen Oberlausitz“ und „Neißetal“ Verträglichkeitsprüfungen gemäß § 34 des Bundesnaturschutzgesetzes durchgeführt. Diese Natura-2000-Gebiete werden nicht erheblich beeinträchtigt. Vom Straßenbauvorhaben werden die Landschaftsschutzgebiete „Löbauer Wasser“ und „Strohberg“ sowie die Flächennaturdenkmale „Buntblühende Wiese“, „Wiese am Wasserhaus“ und „Bornwäldchen“ berührt.

26. Wie hoch ist der Verlust bisher landwirtschaftlich genutzter Fläche durch den Bau der B 178n?

Durch den Bau der B 178n und die dazu erforderlichen Kompensationsmaßnahmen werden insgesamt 485 Hektar landwirtschaftliche Fläche umgenutzt.

27. Wie viele Grundstückseigentümer müssen durch den Bau der B 178n enteignet werden, und in welcher Höhe entstehen dadurch Kosten für Entschädigungszahlungen?

Zwei Bauabschnitte der B 178n befinden sich im Planfeststellungsverfahren, hier müssen zunächst die Grundstücksbetroffenheiten baurechtlich festgestellt werden. Bei den Abschnitten, die derzeit realisiert werden, handelt es sich um laufende Verfahren.

Um für die abgeschlossenen Bauabschnitte fundierte Daten übermitteln zu können, müssten die Enteignungsbehörden um Zuarbeit gebeten werden. Dies war insbesondere aufgrund der kurzfristigen Terminstellung und der Hochwasserereignisse in den betroffenen Landkreisen nicht möglich.

28. Werden nach Fertigstellung der B 178n die „alten“ Straßenabschnitte der B 178 zurückgestuft?

Ja

29. Wenn ja, wer ist dann für Betrieb, Wartung und Unterhaltung der Verkehrsanlage zuständig, und welche Kosten entstehen dabei voraussichtlich jährlich (ggf. bitte getrennt darstellen nach betroffenen Gemeinden)?

Die Umstufung des betroffenen Straßennetzes wird in den jeweiligen Planfeststellungsbeschlüssen festgelegt. Bezüglich Unterhaltungs- und Betriebskosten wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

