

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Dorothee Menzner, Katja Kipping, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/740 –**

Verkehrsprojekt Bundesstraße 178

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesstraße 178 (B 178) in Ostsachsen soll neu gebaut werden. Die ersten Planungen dafür begannen 1991. Inzwischen gab es einige Veränderungen in der Verkehrsplanung (die Bundesautobahn 17 kam zum Beispiel hinzu; die Absicht, den Neubau über Weißenberg hinaus nach Norden zu führen, konnte nicht verwirklicht werden), Verkehrsströme haben sich verändert bzw. nicht wie erwartet entwickelt.

Das Verkehrsvorhaben in der Euroregion Neiße ist verbunden mit dem „Gesetz zu dem Vertrag vom 5. April 2004 zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Polen und der Tschechischen Republik über den Bau einer Straßenverbindung in der Euroregion Neiße, im Raum zwischen den Städten Zittau in der Bundesrepublik Deutschland, Reichenau (Bogatynia) in der Republik Polen und Hrádek nad Nisou/Grottau in der Tschechischen Republik“ vom 2. Mai 2005 (Bundesgesetzblatt Teil II Nr. 11, S. 495).

Für den Neubau einer B 178 mit einer neuen Trasse sind rund 250 Mio. Euro erforderlich. Die Investitionskosten des Bundes werden mit 200,4 Mio. Euro beziffert (siehe Bundesverkehrswegeplan 2003, Bundestagsdrucksache 15/2050, S. 118 und 120). Alternative Vorschläge des ISA (Initiative Schneller Ausbau der B 178) e. V. und weiterer Bürgerinitiativen zum preiswerten und eingriffsarmen Ausbau der vorhandenen B 178 an Stelle des Neubaus (siehe www.B178.de) werden abgelehnt.

1. Wie ist der Stand der Planung und Realisierung des Verkehrsvorhabens Neubau der B 178?

Im Rahmen des Vorhabens Bundesstraße 178 n sind zwei Abschnitte fertig gestellt (Ortsumgehung Löbau und Nordumgehung Zittau). Ein weiterer Abschnitt (Bundesstraße 99 bis Bundesgrenze D/PL) sowie der Knotenpunkt mit der Bundesstraße 6 nördlich Löbau befinden sich im Bau. Für den Abschnitt Nostitz (Staatsstraße 112) bis zur Bundesstraße 6 nördlich Löbau liegt das Bau-

recht vor. Die vier restlichen Abschnitte (Bundesautobahn 4 bis Nostitz (Staatsstraße 112), Löbau (Staatstraße 148) bis Obercunnersdorf (Staatsstraße 143), Obercunnersdorf (Staatsstraße 143) bis Niederoderwitz (Staatsstraße 128) und Niederoderwitz (Staatsstraße 128) bis Oberseifersdorf (Bundesstraße 178 alt) sind in der Planung.

2. Wie hoch ist das Verkehrsaufkommen derzeit auf der B 178 (bitte mit Angabe der Quellen – wann erfolgten an welchen Stellen Verkehrszählungen usw.)?

Da die Zählungen der bundeseinheitlichen Straßenverkehrszählung (SVZ) 2005 für die Bundesstraßen derzeit noch ausgewertet werden, wird auf die Zählungen aus dem Jahr 2000 verwiesen. Dort wurde folgender durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) ermittelt:

Bundesstraße 178 alt zwischen Zittau und Löbau: 5 Zählstellen

DTV-Werte alle Kfz: 11 100 bis 8 100 (Kfz/24 h)

DTV-Werte Güterverkehr: 1 210 bis 810 (Kfz/24 h)

3. Wie hoch ist die Auslastung der drei nach Zittau führenden Bundesstraßen 96, 99, 178 (verglichen mit den Vorgaben der Richtlinie für die Anlage von Straßen – Querschnitte –)?

Die Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Querschnitte gelten ausschließlich für Außerortsstraßen. Da im Zuge der Bundesstraßen 96, 99 und 178 zahlreiche Ortsdurchfahrten vorhanden sind, können die in den Richtlinien angegebenen Verfahren zur Ermittlung der Verkehrsqualität (Verkehrsauslastung) hier nicht angewendet werden.

Die Auslastung aller 3 Straßen lässt sich nach überschläglichen Ermittlungen mit 70 bis 100 Prozent abschätzen.

4. Welche Punkte an der B 178 sind regelmäßig von Verkehrsstaus (in welchem Umfang) betroffen?

Im Bereich der Ortsdurchfahrten Herrnhut, Löbau und in Zittau (Grenzübergänge nach Polen und Tschechien) sind regelmäßig Verkehrsstaus zu registrieren.

5. Mit welchen Verkehrsprognosen bis 2015 rechnet die Bundesregierung (regional und grenzüberschreitend) und auf welchen Untersuchungen basieren die Prognosen?

Die Bewertungsprognose (Bundesverkehrswegeplan) beträgt 19 000 Kfz/24 h im Mittel über den Streckenzug. Grenzüberschreitend werden 8 000 Kfz/24 h erwartet.

6. Aufgrund welcher Überlegungen ergibt sich für die Bundesregierung der „Vordringliche Bedarf“ für das Projekt Neubau der B 178?

Dem Neubau der Bundesstraße 178 kommt aus raumordnerischer Sicht eine hohe Bedeutung zu, da hierdurch ein Beitrag zur Entwicklung eines durch starke Strukturschwäche geprägten Raumes geleistet wird. Des Weiteren zählt

diese Maßnahme zu einer Reihe von Projekten, die den aus der EU-Osterweiterung resultierenden Bedarf an Verkehrsinfrastruktur abdecken sollen. Darüber hinaus dient das Projekt der Entlastung der Ortsdurchfahrten, mindert Unfallrisiken und Umweltbelastungen, erhöht die Verkehrssicherheit und baut Kapazitätsengpässe ab.

7. Wie hoch wäre die mögliche Durchlasskapazität aller vier Bundesstraßen (99, 178 alt, 178 neu, 96) im Neubaufall und im Vergleich bei einem Ausbau der vorhandenen Bundesstraßen, darunter besonders der 178?

Die der Verkehrsbedeutung entsprechende Durchlasskapazität ist ohne den Neubau der Bundesstraße 178 nicht gegeben, da aufgrund der vielen Ortsdurchfahrten die Bundesstraßen 99, 178 alt und 96 nicht ausbaufähig sind und die erforderlichen Querschnitte nicht realisiert werden können.

8. In welchem Umfang greift der geplante Neubau der B 178 in Biotop- und andere unzerstörte Naturbereiche ein und wie viel Hektar Boden werden dabei neu versiegelt?

Es werden insgesamt 93,2 ha für die Trasse der Bundesstraße 178 n von Zittau bis Weißenberg versiegelt. Durch die Erarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie und der Optimierung der Trasse im Vorentwurf konnte die Bundesstraße 178 n zum überwiegenden Teil über Ackerflächen gelegt werden, welche aus naturschutzfachlicher Sicht nicht so wertvoll sind. Lediglich in den Bauabschnitten Bundesautobahn 4 bis Nostitz (Staatsstraße 112) und Bundesstraße 99 bis Bundesgrenze D/PL sind FFH-Gebiete betroffen.

Im Bauabschnitt Bundesautobahn 4 bis Nostitz (Staatsstraße 112) wird das FFH-Gebiet „Täler um Weißenberg“ Teil „Löbauer Wasser“ auf einer Länge von 60 m mit einer Talbrücke von 292 m überspannt.

Der Bauabschnitt Bundesstraße 99 bis Bundesgrenze D/PL quert das FFH-Gebiet „Neißegebiet“ mit einer ca. 180 m langen Brücke. Die Planung erfolgte durch die Republik Polen.

Im Rahmen der Entwurfsplanung dieser Abschnitte werden bzw. wurden FFH-Verträglichkeitsprüfungen durchgeführt.

9. In welchem Umfang werden durch den Neubau bzw. Ausbau Landeigentümer und Landnutzer in ihren wirtschaftlichen Interessen beeinträchtigt?

Landeigentümer und Landnutzer können sowohl durch den Neubau als auch beim Ausbau in ihren wirtschaftlichen Interessen beeinflusst werden. Es ist davon auszugehen, dass ein Ausbau in dem für die Bundesstraße 178 erforderlichen Standard (Straßenkategorie A, mehrspurig, anbaufrei, planfreie Knoten) annähernd die gleiche Landinanspruchnahme erfordert wie der Neubau.

10. Wie schätzt die Bundesregierung weitere Eingriffe bzw. Folgen des Neubaus (Zerschneidungswirkungen, Landschaftsbildzerstörungen, Störungen der Landwirtschaft, sekundäre Verkehrsinduktion, Unterhaltskosten etc.) angesichts des Gebotes zu Sparsamkeit, Angemessenheit und Nachhaltigkeit ein?

Ziel ist es, mit der Bundesstraße 178 n den Raum Ostsachsen an das Bundesautobahnnetz anzubinden und vor dem Hintergrund der EU-Osterweiterung eine bedarfsgerechte Straßenverbindung zu Polen und Tschechien herzustellen.

Die hierfür notwendigen unvermeidbaren Eingriffe werden durch begleitende landschaftspflegerische Maßnahmen ausgeglichen.

11. Welche internationale Bedeutung hat das Verkehrsvorhaben für die Bundesregierung?

Die internationale Bedeutung der Bundesstraße 178 n folgt aus ihrer Anbindung an die grenzüberschreitende Verbindung im Dreiländereck Deutschland/Polen/Tschechien. Die Bundesstraße 178 n soll über polnisches Hoheitsgebiet mit der tschechischen Straße I/35 nach Liberec/Reichenberg–Prag verbunden werden.

12. Welche mit deutschen Standards definierbare Qualität soll die an das deutsche Straßennetz über eine Neißebrücke bei Zittau anzuschließende polnische Verkehrsführung haben und wie groß ist die daraus resultierende Verkehrsbelastung auf der B 178?

Geplant ist ein 2-streifiger Neubau. Zur Verkehrsbelastung wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

13. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass der gesamte Verkehr aus Polen ausschließlich über die B 178 abfließen wird oder rechnet sie auch mit einer wachsenden Belastung der B 99 durch den nach Norden orientierten Verkehr?

Die grenzüberschreitende Verbindung dient vorrangig dem deutsch-tschechischen Verkehr. Das polnische Straßennetz ist über Reichenau/Bogatynia lediglich angebunden.

14. Welche Auswirkungen hätte ein Ausbau der alten B 178 statt des geplanten Neubaus auf vertragliche Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Republik Polen und der tschechischen Republik?

Keine. Der Staatsvertrag vom 5. April 2004 zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Polen und der Tschechischen Republik über den Bau einer Straßenverbindung in der Euroregion Neiße, im Raum zwischen den Städten Zittau in der Bundesrepublik Deutschland, Reichenau (Bogatynia) in der Republik Polen und Hrádek nad Nisou/Grottau in der Tschechischen Republik regelt den Bau einer Straße im Hoheitsgebiet der Republik Polen sowie den Bau einer Grenzbrücke über die Lausitzer Neiße an der deutsch-polnischen Grenze an einem im Abkommen genannten bestimmten Punkt. Ziel der vertraglichen Regelungen ist die Verbindung der deutschen Bundesstraße 178 mit dem polnischen Straßennetz zur tschechischen Straße I/35.

15. Wie wird der erst vor wenigen Jahren mit großem Aufwand neu errichtete leistungsfähige Grenzübergang Neugersdorf gegenwärtig genutzt (differenziert nach PKW, nationaler und internationaler Schwerlastverkehr) und wie bewertet die Bundesregierung die Aus- und Belastung des Grenzübergangs heute und zukünftig?

Am Grenzübergang Neugersdorf ist im Jahr 2005 eine Verkehrsstärke von 2 741 Kfz/24 h mit einem Güterverkehr von 980 Kfz/24 h registriert worden. Der Übergang wird auch mit dem Neubau der Bundesstraße 178 n und der Führung über polnisches Gebiet nach Tschechien mit Anbindung an das tsche-

chische Straßennetz (R 35) seine Bedeutung als Übergang mit uneingeschränkter Nutzung behalten.

16. In welchem Umfang würden bei einem Ausbau der B 178 zusätzliche Bodenflächen versiegelt?

Die Flächenversiegelung beim Ausbau der vorhandenen Bundesstraße 178 würde in etwa dem Neubau der Bundesstraße 178 n entsprechen.

17. Ist bzw. war das Projektierungsbüro, welches 2001 die Machbarkeitsstudie erstellte, an der Planung des Vorhabens beteiligt, und wenn ja, in welchem Umfang?

Das Projektierungsbüro, das im Jahr 2001 die Machbarkeitsstudie erstellte, hat auch den Linienentwurf für die Gesamtrasse der Bundesstraße 178 n sowie die Vorentwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung für die Abschnitte 2 (Ortsumgehung Löbau) und 3.1 (Löbau–Obercunnersdorf) bearbeitet.

18. Welche verkehrspolitischen, ökonomischen und ökologischen Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung für den Neubau der B 178 und gegen den alternativ diskutierten Ausbau der bestehenden B 178?

Folgende verkehrspolitische, ökonomische und ökologische Gründe sprechen für einen Neubau der Bundesstraße 178 n:

- Umsetzung des gesetzlich anerkannten Bedarfs,
- Schaffung einer leistungsfähigen Straßentrasse zur Verbindung der 3 Teilbereiche der Euroregion Neiße (Oberlausitz, Schlesien, Böhmen) mit Anbindung an das deutsche Autobahnnetz,
- Verbesserung der Infrastruktur für die Oberlausitz zur Sicherung vorhandener und Schaffung neuer Arbeitsplätze,
- Beseitigung der Tonnagebeschränkung von 7,5 t bei Zittau und damit Umwegfahrten über den Grenzübergang Neugersdorf/Rumburg nach Liberec/Reichenberg (ca. 35 km),
- Verbesserung der Verkehrsanbindung für Ferienorte und -regionen in der Oberlausitz und ins polnische und tschechische Riesengebirge mit Isergebirge und Karpaten sowie Tatra.

Gegen einen Ausbau der Bundesstraße 178 zwischen Zittau und Löbau sowie der Bundesstraße 6 zwischen Löbau und Bautzen sprechen:

1. Ausbau Bundesstraße 178

- hohe Kosten, da die Fahrbahn der alten Bundesstraße 178 komplett neu gebaut werden muss und die notwendigen Ausbauparameter der Straße nur mit erhöhtem Aufwand erreicht werden können,
- wesentliche Verschlechterungen für die Anlieger durch Lärm- und Schadstoffe,
- angestrebte verkehrliche Entlastung der Bundesstraße 96 wird nicht erreicht,
- Abriss von 6 Gebäuden,
- für den langsam fahrenden Verkehr und die Gewährleistung der Anbaufreiheit müssen Alternativtrassen geschaffen werden,

- Verkehrseinschränkungen und Baubehinderung während der Baudurchführung,
 - zusätzliche Aufwendungen für Umleitungen bei Vollsperrung.
2. Ausbau Bundesstraße 6
- aufgrund der großen Länge unvertretbar hohe Herstellungskosten und hohe Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen,
 - schwerwiegende Eingriffe in schützenswerte Naturräume,
 - Fällung von ca. 320 Bäumen,
 - Bebauungsflächen werden bedingt durch die bestandsnahe Trassenführung unverhältnismäßig durch Lärm- und Schadstoffemissionen beeinträchtigt (ca. 335 Wohngebäude und 1 Schule sind betroffen),
 - trassenbedingte Verkehrssicherheitsmängel.

19. In welcher Weise wird sich durch den Neubau der B 178 voraussichtlich die Reisezeit unter Beachtung der Zielrelationen (z. B. Zittau–Bautzen und Zittau–Niesky) verändern?

Mit dem Neubau der Bundesstraße 178 werden sich die Reisezeiten in etwa halbieren.

20. In welcher Weise werden sich – ebenfalls unter Beachtung der o. a. Zielrelationen – die Schadstoffemissionen und der Kraftstoffverbrauch ändern?

Die Bündelung des Verkehrs auf der neuen Bundesstraße 178 bewirkt zum einen eine Erhöhung der Schadstoffemissionen und des Kraftstoffverbrauchs im Trassenkorridor der neuen Bundesstraße. Zum anderen wird das nachgeordnete Straßennetz einschließlich der Ortsdurchfahrten ganz wesentlich vom Verkehr entlastet und dadurch eine Reduzierung der Schadstoffemissionen und des Kraftstoffverbrauchs erreicht.

21. Mit welchen Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft und Arbeitsmarktsituation rechnet die Bundesregierung durch und nach dem Neubau der B 178?

Durch und nach dem Neubau der Bundesstraße 178 werden Voraussetzungen für eine positive Entwicklung der regionalen Wirtschaft und Arbeitsmarktsituation geschaffen.

22. Teilt die Bundesregierung die Befürchtung, dass der Neubau der B 178 Schwerlastverkehr von der Bundesautobahn 17 anlockt und die einsetzende Mautflucht unterstützen wird?

Nein.

23. Was passiert mit der derzeitigen B 178 bei Neubau einer B 178?

Welchen Status erhält dann die alte Bundesstraße, wer ist für die Unterhaltung und erforderliche bauliche Maßnahme zuständig und wie viele zusätzliche Unterhaltungskosten (gegenüber dem jetzigen Zustand) werden jährlich zu leisten sein?

Die derzeitige Bundesstraße 178 wird zu einer Straße nach Landesrecht abgestuft. Der künftige Baulasträger wird mit den dafür zur Verfügung stehenden Mitteln aus dem kommunalen Finanzausgleich (FAG-Mittel) seine Unterhaltungspflicht voraussichtlich ohne zusätzlichen Aufwand wahrnehmen können.

24. Welche baulichen Maßnahmen an der alten B 178 sind bei Beibehaltung der derzeitigen Planung (Neubau einer B 178) notwendig und vorgesehen?

Notwendig und vorgesehen sind Maßnahmen im Rahmen der baulichen Erhaltung.

25. Mit welchen Verkehrsbelastungen rechnet die Bundesregierung auf der alten B 178 nach Fertigstellung der neuen B 178?

Es wird mit einer Verkehrsbelastung zwischen 2 500 und 4 500 Kfz/24 h gerechnet.

26. Wie stellt sich der Kostenvergleich zwischen Neubau und Ausbau der B 178 dar?

Die Kosten für einen bestandsnahen Ausbau der Bundesstraße 178 zwischen Oberseifersdorf und Löbau werden auf 122 Mio. Euro geschätzt, für den Neubau wurden die Kosten mit 113 Mio. Euro ermittelt.

Die Kosten für einen bestandsnahen Ausbau der Bundesstraße 6 zwischen Löbau und Bautzen werden auf 116 Mio. Euro geschätzt, für den Neubau der Bundesstraße 178 n wurden die Kosten mit 73,5 Mio. Euro ermittelt.

27. Welche zeitliche Planung gibt es für den Neubau der B 178 im Vergleich zu einem Ausbau der vorhandenen B 178?

Zum zeitlichen Ablauf des Neubaus der Bundesstraße 178 n wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

