

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frank Tempel, Ralph Lenkert, Jens Petermann, Kersten Steinke und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/14493 –**

Sachstand zur geplanten Ortsumgehung der B 2/B 175 im Bereich der Ortsteile Burkersdorf/Frießnitz/Großebersdorf

Vorbemerkung der Fragesteller

Die seit langem geplante Ortsumgehung der B 2/B 175 im Bereich der Ortsteile Burkersdorf/Frießnitz/Großebersdorf in der Gemeinde Harth-Pöllnitz ist trotz vielfacher Ankündigungen bisher nicht realisiert worden. Das Projekt wurde im Jahr 2003 im Bundesverkehrswegeplan in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Der Zubringer zur A 9 (ehemals L 1073) wurde zwar ausgebaut, aber die nicht existierenden Ortsumgehungen sind das eigentliche Problem für den Verkehrsfluss und Quelle von vielfältigen Belastungen für die Bevölkerung.

Die Verkehrsbelastung in den benannten Ortsteilen ist erheblich: Nach Zählungen der „Bürgerinitiative Ortsumgehung Großebersdorf-Frießnitz-Burkersdorf“ beträgt das Aufkommen durchschnittlich 14 000 Kfz/pro Tag und ist damit erheblich höher, als es die Zahlen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) nahelegen. Die Zahlen der BASt sind insofern unglaubwürdig, als dass vor der Eröffnung der Anschlussstelle Lederhose (25b) die Belastung bei 12 000 Kfz/ pro Tag gelegen haben soll und nach der Eröffnung bei 8 000 bis 9 000 Kfz/pro Tag liegt (www.bast.de, Dauerzählstelle: Großebersdorf).

Neben der Verkehrsbelastung mit Lärm, Feinstaub und Abgasen besteht auch ein erhebliches Sicherheitsrisiko. So existieren im Ortsteil Frießnitz drei Engstellen. Die Straßenbreite an einer Stelle beträgt nur 4,35 Meter. Es kam wiederholt zu Unfällen mit Passanten und Beschädigungen an Häusern, denn es existieren dort keine Fußwege. In diesem Zusammenhang bestehen Probleme bei den Hausversicherern, welche nicht mehr für die ständigen Beschädigungen aufkommen wollen.

Der Autobahnzubringer B 175 in Großebersdorf hat nicht die Mindestbreite von 6,00 Meter. Dort werden ständig Fußwege befahren, was ebenfalls zu Sicherheitsproblemen führt.

1. Wie ist der aktuelle Sach- und Planungsstand hinsichtlich der Ortsumgebung B 2/B 175 im Bereich der Ortsteile Burkersdorf/Frießnitz/Großebersdorf der Gemeinde Harth-Pölnitz?

Das Raumordnungsverfahren (ROV) für die Ortsumgehungen Großebersdorf, Frießnitz und Burkersdorf wurde am 25. Mai 2009 mit der landesplanerischen Beurteilung abgeschlossen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bestimmte die Linie gemäß § 16 FStrG am 25. Januar 2011. Im Juni 2012 wurde dem BMVBS die erste Grobfassung des Vorentwurfs (Grobentwurf) vorgestellt. Hierbei musste festgestellt werden, dass sich die Kosten für die im Rahmen der Raumordnung ermittelte und vom BMVBS in der Linienbestimmung bestätigte Vorzugsvariante wesentlich erhöht haben. Die auf dieser Grundlage durchgeführte Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ergab ein relativ niedriges Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV). Vor diesem Hintergrund hat das BMVBS dem für die Planung zuständigen Freistaat Thüringen mit Blick auf die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) empfohlen, die Planung im Hinblick auf Möglichkeiten zur Kostenminimierung zu prüfen. Wie der Freistaat Thüringen mitgeteilt hat, wurden entsprechende Anregungen von dem zuständigen Straßenbauamt zwischenzeitlich aufgegriffen und der Grobentwurf optimiert, der derzeit beim Land geprüft wird. Es ist geplant, im September 2013 den Grobentwurf an das BMVBS zu übersenden, damit anschließend ein Abstimmungstermin anberaumt werden kann.

2. Wann ist nach derzeitigem Stand mit einer baulichen Umsetzung der Maßnahme zu rechnen?

Aufgrund des noch frühen Planungsstandes kann hierzu derzeit keine Aussage getroffen werden. Zunächst ist der Vorentwurf fertigzustellen und der Geschehenvermerk beim BMVBS einzuholen. Danach ist das Baurecht über ein Planfeststellungsverfahren zu erwirken. Erst hiernach ist in Abhängigkeit von den dann zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln über eine Einstellung in den Straßenbauplan, der Anlage zum Bundeshaushalt ist, zu entscheiden.

3. Welche Mittel sieht die Bundesregierung zur weiteren Planung und Umsetzung der Maßnahmen im Planentwurf des Haushalts 2014 vor?

Gemäß § 104a des Grundgesetzes tragen die Länder die Verwaltungskosten, die im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen entstehen. Hierzu gehören auch die Planungskosten für die Bundesfernstraßen. Im Weiteren siehe Antwort zu Frage 2.

4. Welche Varianten des Streckenverlaufes der Umgehung sind bereits in Planung gewesen, und welche Variante ist die zurzeit präferierte (bitte begründen)?
5. Welche Gründe gibt es für die erfolgten Änderungen in der Beplanung von möglichen Streckenverläufen?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im ROV wurden alle sich aufdrängenden Varianten südlich und nördlich der Orte Großebersdorf, Frießnitz und Burkersdorf geprüft. Grundsätzlich wird am Ergebnis des ROV bzw. der Linienbestimmung (Variante 11) festgehalten, das

eine nördliche Ortsumgehung um Großebersdorf und Frießnitz sowie eine südliche Führung um Burkersdorf vorsieht. Im Hinblick auf eine Kostenminimierung und Verbesserung des NKV wird die Variante 11 bei der aktuellen Planung optimiert. Siehe hierzu auch Antwort zu Frage 1.

6. Welche Kosten sind durch die erfolgten Änderungen in der Beplanung von möglichen Streckenverläufen entstanden?

Gemäß Antwort zu Frage 3 liegen der Bundesregierung keine Angaben über die bisher angefallenen Kosten für die Planung vor.

7. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Einstufung von Gebieten südlich von Großebersdorf und Frießnitz als Vogelschutz- und FFH-Gebiet (FFH: Fauna-Flora-Habitat), obwohl dort ein Freihaltestreifen für die Umgehungsstraße im Flächennutzungsplan ausgewiesen war?
8. Was bedeutet die Einstufung der betreffenden Flächen als Vogelschutz- und FFH-Gebiet für die Planung und den Bau der Ortsumgehung?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Entsprechend den §§ 31 und 32 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) erfüllen Bund und Länder auf der Grundlage der Europäischen Richtlinien 92/43/EWG und 79/409/EWG die sich ergebenden Verpflichtungen zum Aufbau und Schutz eines zusammenhängenden europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“. Die Länder wählen die betreffenden FFH-Gebiete und Vogelschutzgebiete (VSG) aus, die der Kommission zu benennen sind. Die Umsetzung in Landesrecht erfolgte mit der Verordnung zur Festsetzung von natürlichen Lebensräumen und Arten von gemeinschaftlichem Interesse sowie von Europäischen Vogelarten nach § 26 ThürNatG vom 28. Mai 2008 (Thüringer Natura-2000-Erhaltungsziele-Verordnung – ThürNEzVO).

Unter § 2 Nummer 126 dieser Verordnung ist das FFH-Gebiet „Naturschutzgebiet Frießnitzer See – Struth“ mit seinen maßgeblichen Lebensräumen und Arten (Erhaltungszielen) benannt. Unter § 3 Nummer 40 ist das Europäische Vogelschutzgebiet „Auma-Aue mit Wolcheteiche und Struthbach-Niederung“ mit den wertgebenden Vogelarten nach Anhang I der Richtlinie 79/409/EWG aufgeführt. Sowohl das FFH-Gebiet als auch der Teilbereich Struthbach-Niederung des Vogelschutzgebietes entsprechen in ihren Grenzen dem 1995 erlassenen Naturschutzgebiet (NSG) „Frießnitzer See – Struth“.

Hinsichtlich der Schutzgebietsgrenzen und des besagten Freihaltestreifens wird auf § 32 BNatSchG verwiesen – „Die Länder wählen die Gebiete, ..., nach in diesen Vorschriften genannten Maßgaben aus. Sie stellen das Benehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit her. Dieses beteiligt die anderen fachlich betroffenen Bundesministerien und benennt die ausgewählten Gebiete der Kommission.“

Der Flächennutzungsplan einer Gemeinde stellt keine verbindliche Ausweisung für die Trassenführung einer Bundesfernstraße dar.

Im Rahmen der Variantenprüfung/Raumordnung wurden drei unterschiedliche Varianten geprüft:

Variante 11 – nördlich Frießnitz und Großebersdorf und damit außerhalb von NSG, FFH und VSG,

Variante 12 – nördlich Frießnitz, aber südlich Großebersdorf und damit einmaliger Querung der Schutzgebiete auf ca. 850 m Länge südlich Großebersdorf und

Variante 13 – südlich Frießnitz und südlich Struth und damit zweimaliger Querung der Schutzgebiete auf insgesamt ca. 1 000 m.

Sowohl im Rahmen der verkehrlichen und raumordnerischen Betrachtung als auch beim Vergleich der betroffenen Schutzgüter nach Umweltverträglichkeitsgesetz (UVPG) wurde festgestellt, dass Variante 11 eindeutig die Vorzugsvariante darstellt und die geringsten Auswirkungen auf Natur- und Landschaft bedingt.

Die Varianten 12 und 13 verursachen Beeinträchtigungen bzw. die Überbauung von Lebensräumen, teilweise sogar prioritärer Lebensräume und können somit die Erhaltungsziele der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung erheblich beeinträchtigen. Im Hinblick auf eine mögliche Trassenführung in Natura-2000-Gebieten, die zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebietes mit seinen Erhaltungszielen führen können, ist festzustellen, dass ein Projekt nur zugelassen bzw. durchgeführt werden darf, soweit es

1. aus zwingenden Gründen des überwiegend öffentlichen Interesses ... notwendig ist und
2. zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

(§ 34 Absatz 2 und 3 BNatSchG).

Mit Variante 11 besteht eine zumutbare Alternative ohne Querung der Schutzgebiete. Damit entfallen grundsätzlich Trassenvarianten in den Schutzgebieten für die weiteren Planungsphasen.

9. Welche Zahlen liegen hinsichtlich der Verkehrsbelastung im Bereich der Ortsteile Burkertsdorf/Frießnitz/Großebersdorf vor?

10. Nach welcher Zählmethode wurde die Verkehrsbelastung errechnet?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß Straßenverkehrszählung (SVZ) 2010 sind folgende Belegungswerte zu verzeichnen:

B 2/B 175, OD ¹ Großebersdorf	7 567 Kfz/24 h (SV ² > 3,5 t = 659 Kfz/24 h)
B 2, nördl. Abzweig B 175	5 921 Kfz/24 h (SV > 3,5 t = 1 007 Kfz/24 h)
B 2, Mittelpöllnitz-Großebersdorf	5 220 Kfz/24 h (SV > 3,5 t = 519 Kfz/24 h)
B 175, OD Burkertsdorf	5 420 Kfz/24 h (SV > 3,5 t = 403 Kfz/24 h)
B 175 (L 1073 alt, Ri. Lederhose)	3 682 Kfz/24 h (SV > 3,5 t = 440 Kfz/24 h)

¹ Ortsdurchfahrt

² Schwerverkehr

Die SVZ 2010 stellt eine turnusmäßige Straßenverkehrszählung zur flächenhaften Erhebung der Verkehrsbelastung dar. Die SVZ wird alle fünf Jahre durchgeführt.

Im Rahmen der Verkehrsmodellberechnungen (Integriertes Verkehrsmodell für den Freistaat Thüringen) wurde vom Verkehrsgutachter ein Modell für das Analysejahr 2009 erstellt. Dieses Modell war zur Ermittlung der Prognosezahlen 2020 und 2025 erforderlich. Im Modell wurden für den Bestandsfall (d. h. ohne Ortsumgehungen) für die OD Großebersdorf 10 255 Kfz/24 h, die OD Frießnitz 7 362 Kfz/24 h sowie für die OD Burkersdorf 8 813 Kfz/24 h ausgewiesen (jeweils für den Prognosehorizont 2025).

11. Wurde bei der Zählung berücksichtigt, dass die automatische Verkehrserfassung in Großebersdorf an der jetzigen Position nach Auffassung der Fragesteller bei Weitem nicht die gesamte Verkehrsbelastung in den betroffenen Ortsteilen widerspiegeln kann (bitte begründen)?
12. Wie erklärt die Bundesregierung den Umstand, dass nach den Zahlen der BASt mit der Eröffnung der Autobahnabfahrt Lederhose (25b) das Verkehrsaufkommen abgenommen haben soll?

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

Die automatische Dauerzählstelle 4 473 am Ortsrand von Großebersdorf erfasst dort punktuell den Verkehr auf der Bundesstraße. Es handelt sich hierbei um die sich innerhalb der Ortslage Großebersdorf überschneidenden Verkehre der B 2 und B 175. Die Verkehrsentwicklung der letzten zehn Jahre (2003 bis 2012) zeigt an der Messstelle eine leicht schwankende, aber in der Tendenz in etwa gleichbleibende Verkehrsbelastung meist zwischen 8 000 Kfz/24h und 9 000 Kfz/24h.

Inwieweit sich nach Inbetriebnahme der Anschlussstelle Lederhose oder Baumaßnahmen im Zuge der B 2 bzw. B 175 regionale Verkehrsverlagerungen ergeben haben, kann von hier nicht sicher beurteilt werden.

Maßgebend für die Planung der Ortsumgehungen ist die nach den Daten des Integrierten Verkehrsmodells Thüringen erstellte Verkehrsprognose für das Jahr 2025.

13. Rechnet die Bundesregierung mit zusätzlichem Verkehrsaufkommen in den Ortsteilen Burkersdorf/Frießnitz/Großebersdorf durch Bauprojekte wie der Liebschwitzer Querspange?

Alle maßgebenden Änderungen im Straßennetz, so auch der Bau der L 1082 neu, Querspange bei Gera-Liebschwitz werden als indisponible Maßnahmen im der Planung zugrunde liegenden Prognosemodell der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt.

14. Welche Entlastungen werden durch die Umgehung in den drei Ortsteilen für Pkw und Schwerlastverkehr prognostiziert?

Die nach dem Prognosemodell ermittelten Entlastungen in den Ortsdurchfahrten betragen nach Auskunft des Landes zwischen 82 Prozent und 94 Prozent für den Prognosehorizont 2025.

15. Welche Zahlen liegen hinsichtlich der Belastung bezüglich Lärm, Feinstaub und Abgasen im Bereich der Ortsteile Burkersdorf/Frießnitz/Großebersdorf vor?

Im Rahmen der weiteren Planung, insbesondere für das Planfeststellungsverfahren, erfolgen Untersuchungen und Aussagen zu Lärm, Feinstaub und Abgasen für den Bereich der Ortsumgehungen und der einhergehenden Entlastung in der Ortsdurchfahrt. Die Bereitstellung von Messwerten des Ist-Zustandes in den Ortsdurchfahrten obliegt nicht der Straßenbauverwaltung im Rahmen einer Planung für eine Ortsumgehung.

16. Wer kommt für die Kosten an Gebäuden (Risse, Unfallschäden) auf, wenn sich Versicherer nicht mehr bereiterklären, besonders betroffene Häuser zu versichern?

Für Gebäudeschäden haftet derjenige, der den konkreten Schaden adäquat verursacht hat, etwa ein Unfallverursacher oder ein Bauunternehmer bei fehlerhafter Bauausführung. Dies zu beurteilen ist eine Frage des jeweiligen Einzelfalls und kann nicht pauschal beantwortet werden. Hohes Fahrzeugaufkommen allein führt in der Regel nicht zu Schäden an den Gebäuden.

17. Welche Möglichkeiten haben interessierte und betroffene Bürgerinnen und Bürger, um aktuelle Unterlagen zur Planung und zur Finanzierung der Ortsumgehung einzusehen?

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens erfolgte eine Öffentlichkeitsbeteiligung entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen. Darüber hinaus wird nach Auskunft des Landes bei wesentlichen Planungsschritten oder -änderungen die örtliche Gebietskörperschaft und die Bürgerinitiative Großebersdorf im Rahmen von Informationsveranstaltungen über den Planungsstand informiert. Aktuell erfolgte dies insbesondere im Zusammenhang mit der erfolgten Trassenoptimierung. Des Weiteren erfolgt im noch durchzuführenden Planfeststellungsverfahren eine öffentliche Auslegung der Pläne in den betroffenen Gemeinden.

