Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,
Renata Alt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/10027 –**

Bundesverkehrsprojekte in und um Saarbrücken

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Straßenverkehr in und um Saarbrücken ist seit vielen Jahren an seine Grenzen gelangt. Um den Verkehr zu entlasten, wurden in den vergangenen Jahren viele Konzepte entwickelt. Wichtiges Anliegen ist hierbei vor allem, den Verkehr so weit wie möglich aus der Innenstadt herauszuhalten und den Lärmschutz für die Anwohner zu verbessern.

Lange wurde dabei ein Tunnel über die A 620 im Stadtgebiet Saarbrücken diskutiert. Dieser Tunnel wurde im Rahmen eines Gesamtprojekts anfangs mit Kosten von 115 Mio. Euro veranschlagt. Im Jahr 2009 forderte die Stadt Saarbrücken vom Bund Mittel in Höhe von 193 Mio. Euro, woraufhin der Bundesrechnungshof eine Förderung in Höhe von 22 Mio. Euro empfahl. Nachdem sich die Kostenplanung auf ca. 500 Mio. Euro erhöhte, wurde das Tunnelprojekt im Jahr 2013 aufgegeben. Diskussionen darüber wurden aber danach immer wieder geführt (www.saarbruecker-zeitung.de/saarland/saarland/stadtmitte-am-fluss-eine-chronik_aid-35427891).

Weitere Überlegungen sind die im Bundesverkehrswegeplan angemeldeten Verbindungen der A 623 mit der A 1 bzw. der A 620. Ein weiteres diskutiertes Projekt ist der Vollanschluss der Autobahnanschlussstelle Messiegelände und eine mögliche Verbindung der A 620 an die A 6.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Chancen für einen Bau eines Tunnels über die A 620 im Stadtgebiet Saarbrücken vor dem Hintergrund der nicht erfolgten Anmeldung im aktuellen Bundesverkehrswegeplan?

Die Maßnahme ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten. Damit besteht kein Planungsauftrag an die Straßenbauverwaltung des Saarlandes für den Bau eines Tunnels.

2. Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis bestünde beim Bau eines Tunnels über die A 620 im Stadtgebiet Saarbrücken, und wie sind die Verkehrsprognosen für diesen Abschnitt mit und ohne Tunnel (bitte aufschlüsseln)?
7. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Kosten-Nutzen-Verhältnis transparenter Schallschutzwände entlang der A 620 innerhalb des Stadtgebiets Saarbrücken im Vergleich zu einer Tunnellösung auf dieser Strecke?

Die Fragen 2 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da die Maßnahme im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 nicht bewertet wurde, kann keine Aussage zum Nutzen-Kosten-Verhältnis getroffen werden.

3. Gab es eine Zusage der Bundesregierung über Bundesmittel für das Projekt „Stadtmitte am Fluss“ in Höhe von 64 Mio. Euro, und wenn ja, für welche konkreten Maßnahmen (www.saarbruecker-zeitung.de/saarland/saarland/stadtmitte-am-fluss-eine-chronik_aid-35427891)?

Mit Schreiben vom 2. Juli 2009 des damaligen Bundesverkehrsministers Wolfgang Tiefensee an das saarländische Ministerium für Wirtschaft und Wissenschaft wurde eine Kostenbeteiligung an dem Tunnel des Projektes „Stadtmitte am Fluss“ (Verlagerung der A 620 in einen hochwasserfreien Tunnel) in Höhe von 64 Mio. Euro (Kostenstand 2009) zugesagt.

Es handelte sich um Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit, einen verbesserten Lärmschutz sowie zum künftigen Hochwasserschutz in diesem Abschnitt der A 620.

4. Aus welchen konkreten Gründen hat der Bundesrechnungshof 2009 eine Fördersumme des Bundes von nur 22 Mio. Euro gegenüber der von der Stadt verlangten Summe von 193 Mio. Euro empfohlen (www.saarbruecker-zeitung.de/saarland/saarland/stadtmitte-am-fluss-eine-chronik_aid-35427891)?

Nach einer Mitteilung des Bundesrechnungshofes (BRH) vom 31. März 2009 an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung über die Prüfung „Planung der Bundesautobahn A 620 in der Stadtmitte von Saarbrücken“ sieht dieser nur eine Kostenbeteiligung des Bundes für ersparte Aufwendungen in Höhe von 22,2 Mio. Euro infolge des Tunnelbauwerkes als gerechtfertigt an.

Der BRH begründet sein Ergebnis auf Basis einer Fiktivstudie zur Ermittlung der möglichen Bundesbeteiligung an dem städtebaulich veranlassten Projekt aus Straßenbaumitteln.

5. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Anforderungen für mehr Lärmschutz entlang der stark befahrenen A 620 innerhalb des Stadtgebiets Saarbrücken?

An bestehenden Bundesfernstraßen, die nicht wesentlich geändert werden, gelten die Grenzwerte der Lärmsanierung. Sofern die maßgeblichen Auslösewerte überschritten werden, kann Lärmschutz gewährt werden. Hierbei handelt es sich um Lärmschutzmaßnahmen als freiwillige Leistung des Bundes.

6. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung ein Gutachten erstellt, in dem die Anforderungen für mehr Lärmschutz entlang der stark befahrenen A 620 innerhalb des Stadtgebiets Saarbrücken überprüft wurden, und wenn ja, wann wurde es erstellt, und welche Ergebnisse beinhaltet dieses Gutachten?

Um mögliche Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmsanierung zu ermitteln, hat die Auftragsverwaltung des Saarlandes im Jahr 2018 eine lärmtechnische Untersuchung des betroffenen Streckenabschnittes der A 620 auf Basis aktueller Verkehrszahlen in Auftrag gegeben. Die Auswertung dieser Untersuchung ist noch nicht abgeschlossen.

8. Gibt es Planungen für einen Vollanschluss des Autobahnanschlusses am Saarbrücker Messengelände, und wenn ja, welche?

Es gibt eine Machbarkeitsstudie zur Vervollständigung der Anschlussstelle in Fahrtrichtung Saarlouis. Die Fortsetzung der Planung in der weiteren Planungsphase wurde von der Auftragsverwaltung beauftragt.

9. Unter welchen Voraussetzungen könnte der Bund eine Verbindung zwischen der A 620 und der A 6 durch das Deutschmühlental in Saarbrücken fördern, und welchen Kosten-Nutzen-Effekt hätte nach Einschätzung der Bundesregierung diese Verbindung?

Voraussetzungen für die Aufnahme von Planungen einer Verbindung zwischen der A 620 und der A 6 durch das Deutschmühlental wäre eine Aufnahme des Projektes in den nächsten Bundesverkehrswegeplan und Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Für eine Aufnahme in den BVWP 2030 wurde das Projekt vom Land nicht angemeldet, da kein ausreichender verkehrlicher Nutzen, eine äußerst schwierige Umsetzbarkeit und damit keine Wirtschaftlichkeit der Maßnahme erwartet wurde.

10. Wie bewertet die Bundesregierung die Chancen der Realisierung der im Bundesverkehrswegeplan festgeschriebenen Verbindung der A 1 an die A 623?

Das Projekt A 1, Neubau bis zur A 623 ist im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Dringlichkeit WB* (weiterer Bedarf mit Planungsrecht) enthalten. Für Maßnahmen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht können die Auftragsverwaltungen der Länder die Planungen aufnehmen und die Vorhaben bis zur Baureife führen. Die Bereitstellung und Koordination der erforderlichen Ressourcen in den einzelnen Verwaltungen ist dabei Aufgabe der Länderverwaltungen.

11. Welche konkreten Planungsschritte sind hier seit der Anmeldung im Bundesverkehrswegeplan erfolgt?

Für die Bedarfsplanmaßnahme A1, Neubau bis zur A 623 erfolgten erste Voruntersuchungen. Derzeit führt die Straßenbauverwaltung Saarland keine Planungen durch.

12. Wie bewertet die Bundesregierung die Chancen einer Verbindung der A 620 an die A 623 über die Westspange in Saarbrücken?

Das Projekt „Lückenschluss A 623 bis A 620“ ist im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Dringlichkeit WB* (weiterer Bedarf mit Planungsrecht) enthalten. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

13. Könnte diese Verbindung nach Auffassung der Bundesregierung durch eine Brücke über die bestehende Bahnverbindung erreicht werden?

Zur konkreten Ausgestaltung der Planung sind erst nach Vorliegen detaillierter Planungen belastbare Aussagen möglich.

14. Welche konkreten Planungsschritte sind hier seit der Anmeldung im Bundesverkehrswegeplan erfolgt?

Für die Bedarfsplanmaßnahme A 623 bis A 620 erfolgen derzeit Planungen für die Umgestaltung des Knotenpunkts A 623/B 41 Camphauser Straße.

15. Welche konkreten Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung im Stadtbereich Saarbrücken sieht die Bundesregierung durch die Verbindungen der A 1 an die A 623 bzw. der A 620 an die A 623?

Mit der Herstellung der „Verbindung A 1–A 623“ könnte der innerstädtische Verkehr und insbesondere die vielbefahrene B 268 „Lebacher Straße“ entlastet werden. Diese Maßnahme ist an eine vorherige Realisierung des Vorhabens „Lückenschluss A 623–A 620“ geknüpft, welche den Lückenschluss im Bundesautobahnnetz zwischen der A 623 und der A 620 herstellt.