Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Jan Mücke, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2100
FAX +49 (0)30 18-300-2119

psts-m@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Datum: Berlin, 18.12.2012
Seite 1 von 1

Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„B 2 in Markkleeberg – Ersatzneubau der Brücke im agra-Park“
- Drucksache 17/11765

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage (mit 5 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind beigefügt.

Mit meinen besten Grüßen

J. Mücke.

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Anlage
zum Schreiben
vom 17.12.2012

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend**
„B 2 in Markkleeberg – Ersatzneubau der Brücke im agra-Park“
- Drucksache 17/11765

Frage 1: *Wie ist der Planungsstand für die Bedarfsplanmaßnahme „A 72, AK A 38/A 72 – AS Leipzig - Connewitz“? Wie sieht der Zeitplan für die Realisierung aus?*

Antwort:
Gemäß Auskunft der Auftragsverwaltung Sachsen befinden sich derzeit außer dem Abschnitt zwischen der Anschlussstelle (AS) Markkleeberg/Seenallee und der AS Leipzig/Goethesteig keine weiteren Abschnitte für die Bedarfsplanmaßnahme A 72, Autobahndreieck Leipzig-Ost – AS Connewitz in Planung. Ein Realisierungszeitplan für die Bedarfsplanmaßnahme ist somit noch offen. Die Aufnahme der Planung für den Abschnitt AS Markkleeberg/Seenallee – AS Leipzig/Goethesteig wurde aufgrund des Bauzustandes der agra-Brücke erforderlich.

Frage 2: *Von welchen Kosten wird für die Realisierung des Verkehrsbauvorhabens „A 72, Autobahnkreuz A 38/A 72 – AS Leipzig - Connewitz“ ausgegangen, und welches Kosten-Nutzen-Verhältnis ergibt sich daraus?*

Antwort:
Die Kosten der im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuften Maßnahme A 72, Autobahndreieck (AD) Leipzig-Süd (A 38) – AS Leipzig-Connewitz betragen rd. 45 Mio. Euro und das Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt bei 4,0.

Frage 3: *Ist die Finanzierung des Verkehrsbauvorhabens gesichert, und in welchen Jahresscheiben sollen die benötigten Mittel in den Bundeshaushalt eingestellt werden?*

Antwort:
Die Gesamtmaßnahme ist aufgrund ihrer Einstufung im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen und unter Berücksichtigung, dass Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs vorrangig geplant werden, noch ohne Planungsbeginn. Aufgrund dieses Planungsstadiums kann zur Finanzierung keine Aussage getroffen werden.

Frage 4: *Hat sich der Freistaat Sachsen gegenüber dem Bund zu einer möglichen finanziellen Beteiligung an der Realisierung des Vorhabens positioniert?*

Antwort:
Nein.

Frage 5: *Sind durch die bergbaubedingte Verlegung des Streckenabschnitts und der Pleiße der Einsatz von Mittel aus der Braunkohlensanierung (nach dem Bund-Länder Verwaltungsabkommen) für Teilbereiche oder begleitende Maßnahmen des Vorhabens grundsätzlich möglich?*

Antwort:
Die Verlegung der Pleiße und der parallel verlaufenden B 2 war bereits eine Ausgleichsmaßnahme im Rahmen des Braunkohleabbaus und wurde hierüber finanziert. Die Möglichkeit bzw. die Verpflichtung einer erneuten Beteiligung an der Änderung der B 2 durch das Bergbauunternehmen, in diesem Falle durch die Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH wird seitens der Auftragsverwaltung Sachsen, dem Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, nicht gesehen.

Eine Änderung der B 2 im Bereich des agra-Parkes ist weder nach Sanierungsrahmenplan Espenhain noch im Abschlussbetriebsplan Tagebau Espenhain enthalten.

Für das Bergbauunternehmen besteht keine rechtliche Verpflichtung zur Beteiligung an einer Änderung der B 2 und es hat daher keine Leistungen in seiner Projektplanung und in den Rückstellungen vorgesehen.

Laut Einschätzung der Auftragsverwaltung Sachsen wird keine Möglichkeit zu einer Kostenbeteiligung nach dem Verwaltungsabkommen Braunkohlesanierung gesehen.

Frage 6: *Welche Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhaltung fallen voraussichtlich nach Fertigstellung des Vorhabens jährlich für die neue Verkehrsanlage an?*

Antwort:
Da für die Gesamtmaßnahme keine Planung vorhanden ist, kann hierzu keine Aussage gemacht werden.

Frage 7: *Wie hoch ist die Verkehrsbelegung auf der Bestandstrasse B 2/B 95 heute? Wie hat sich das Verkehrsaufkommen in den letzten 10 Jahren auf der Trasse entwickelt?*

Antwort:
Die Straßenverkehrszählung (SVZ) 2010 hat folgende Verkehrsbelegung (durchschnittliche tägliche Verkehre -DTV-) ergeben:
DTV = 37.949 Kfz/24h, $DTV^{(Schwerverkehr\ -SV-)}$= 3.201 Kfz/24h.

Bei der SVZ 2005 wurden folgende Werte festgestellt:
DTV = 35.789 Kfz/24h, $DTV^{(SV)}$= 2.368 Kfz/24h.

Im Rahmen der SVZ 2000 wurde Folgendes ermittelt:
DTV = 36.978 Kfz/24h, $DTV^{(SV)}$= 2.780 Kfz/24h.

Frage 8: *Von welcher Verkehrsbelegung wird nach Fertigstellung Verkehrsbaumaßnahme ausgegangen? Wie hoch der Anteil des induzierten Verkehrs, und wie der Lkw-Anteil nach der Prognose?*

Antwort:
Die örtlich begrenzte Baumaßnahme (Ersatzneubau der agra-Brücke) führt zu keiner bezifferbaren Veränderung der Verkehrsbelegung (induzierter Verkehr ist gleich Null).

Bei Realisierung der B 2 bis Connewitz als Autobahn wird von einem DTV von 51.000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 5 % ausgegangen. Ohne Ausbau der B 2 als Autobahn wird ein DTV von 44.600 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 5 % erwartet.

Frage 9: *Warum wird der geplante Ersatzneubau der Brücke im agra-Park aus der Gesamtplanung der Bedarfsplanmaßnahme herausgelöst und separat zur Planfeststellung geführt?*

Antwort:
Das Bauwerk agra-Brücke weist insbesondere auch aufgrund der Verwendung von spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl einen äußerst schlechten baulichen Zustand auf. Die Bauzustandsnote von 4,0 erfordert daher eine kurzfristige Erneuerung.

Frage 10: *Wie kann so eine gesamtplanerische Abwägung von insbesondere naturschutzfachlichen und denkmalschutzfachlichen Konflikten, die auf der gesamten Trasse liegen, sichergestellt werden?*

Antwort:
Eine abschnittsweise Planung ergab sich in Anbetracht des genannten baulichen Zustandes der agra-Brücke aufgrund der bautechnischen Erfordernisse. Eine abschnittsweise naturschutz- und denkmalschutzfachliche Abwägung für einen Brückenersatzneubau ist im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens rechtlich zulässig.

Frage 11: *Welche Varianten wurden für die Querung des agra-Parks detailliert untersucht? Welche Kriterien lagen dieser Variantenuntersuchung zugrunde? In welcher Gewichtung sind diese jeweils in die Bewertung eingegangen?*

Antwort:
Es wurden 10 Brücken-, eine Tunnel- und eine Dammvariante durch die Auftragsverwaltung Sachsen untersucht. Des Weiteren wurde eine Tunnelvariante gemäß der Machbarkeitsstudie der Stadt Markkleeberg in die Bewertung einbezogen. Bewertungskriterien waren Bauwerksgestaltung, Einpassung in die Landschaft, Landschafts- und Umweltverträglichkeit, Funktionalität, Technologie/Herstellung, Herstellungskosten, Unterhaltungskosten und Verkehrseinschränkungen während der Bauzeit. Alle Kriterien erhielten bei der Bewertung die gleiche Gewichtung.

Frage 12: *Was waren die Abwägungsgründe für ein Brückenbauwerk als Vorzugsvariante?*

Antwort:
Die Abwägungskriterien sind der Antwort zu Frage 11 zu entnehmen.

Frage 13: *Wie flossen naturschutzfachliche und –rechtliche, denkmalpflegerische und stadt- und landschaftsgestalterische Aspekte in der Variantenabwägung ein?*

Antwort:
Die angesprochenen Aspekte wurden im Rahmen der Vorplanung einzeln betrachtet, benotet und abschließend bewertet. Die Variantenabwägung wird grundsätzlich im Planfeststellungsverfahren überprüft.

Frage 14: *Welche Varianten mussten aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens verworfen werden? Welche Varianten könnten bei einem niedrigeren Verkehrsaufkommen realisiert werden?*

Antwort:
Es mussten keine Varianten aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens verworfen werden.

Frage 15: *Wie wurde bei der Verkehrsprognose 2025, die der Planung zugrunde liegt, die geplante Elektrifizierung der Bahnverbindung Leipzig-Chemnitz mit entsprechender Kapazitätserweiterung und die beabsichtigte Angebotserweiterung im S-Bahn-Netz nach Eröffnung des Citytunnels berücksichtigt?*

Antwort:
Die Verkehrsnachfrageberechnung im Straßenverkehr basiert auf einem rechnergestützten Verkehrsmodell, welches das vorhandene und zu erwartende Verkehrsgeschehen auf der Grundlage differenzierter Informationen zur Raumstruktur und zum Verkehrsverhalten sowie zum Verkehrsangebot berechnet. Die Kalibrierung des Straßenverkehrsmodells erfolgte anhand empirischer Daten für das Analysejahr 2010. Aufbauend auf der kalibrierten Analyse wurde die Prognose berechnet. Dazu wurden alle erwarteten Änderungen des Verkehrsangebotes und der Raumstruktur sowie des Verkehrsverhaltens berücksichtigt. Für den „Öffentlichen Personennahverkehr" (ÖPNV) wurde analog ein Verkehrsmodell erstellt. Um die Interdependenzen zwischen Straßenverkehr und ÖPNV gleichwertig berücksichtigen zu können, erfolgte die Berechnung der beiden Modellteile in enger Verzahnung miteinander in einem iterativen Prozess. Damit ist sichergestellt, dass beispielsweise der Citytunnel mit seinen Auswirkungen Berücksichtigung gefunden hat.

Frage 16: *Wie ist der Planungsstand für das Vorhaben? Wie ist der Zeitplan für die Realisierung des Brückenbauwerks? Wann ist die frühzeitige Bürgerbeteiligung für das Bauvorhaben geplant?*

Antwort:
Die Vorplanung ist abgeschlossen, der Vorentwurf (Streckenabschnitt zwischen den AS Markkleeberg/Seenallee und AS Leipzig/Goethesteig; siehe zu 1.) ist in Arbeit.

Ein Baubeginn kann erst nach Vorlage eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses erfolgen. Zurzeit ist aufgrund des Planungsstandes noch keine zeitliche Prognose möglich.

Eine Bürgerbeteiligung erfolgt im Planfeststellungsverfahren, welches 2015 angestrebt wird. Bürgerinformationen fanden fortlaufend statt, letztmalig am 05.09.2012 im Rathaussaal Markkleeberg durch die Auftragsverwaltung Sachsen (Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr).

Frage 17: *Welche Kosten werden für den Bau der Brücke voraussichtlich entstehen, welche finanziellen Aufwendungen für Schallschutz sind dabei vorgesehen? Welche Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhaltung fallen voraussichtlich nach Fertigstellung des Brückenbauwerks an?*

Frage 19: *Welche Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhaltung fallen voraussichtlich für das Brückenbauwerk jährlich an?*

Antwort:
Die Fragen 17 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Baukosten der Brücke betragen voraussichtlich 14,5 Mio. Euro (netto, ohne Abbruchkosten Bestand). Es entstehen keine Aufwendungen für den Lärmschutz, da kein Anspruch begründbar ist. Die Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhaltung sind jährlich verschieden. Die Auftragsverwaltung Sachsen hat für das Brückenbauwerk kapitalisierte Erhaltungskosten in Höhe von 5,6 Mio. Euro (nach Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung) ermittelt.

Frage 18: *Ist die Finanzierung für das Brückenbauwerk durch den Bund gesichert, sind dafür Mittel in der mittelfristigen Finanzplanung eingestellt?*

Antwort:
Der Ersatzneubau der agra-Brücke im Zuge der B 2 ist im Erhaltungsprogramm für die Bundesfernstraßen des Freistaates Sachsen eingestellt. Auf Grundlage des vom Deutschen Bundestag verabschiedeten Haushalts 2013 sowie des geltenden Finanzplans bis 2016 sind Mittelansätze für die Erhaltungsmaßnahmen im Bundesfernstraßennetz eingeplant. Aus diesen anteilig für den Freistaat Sachsen vorgesehenen Erhaltungsmitteln ist der Ersatzneubau zu finanzieren.

Frage 20: *Wie genau unterscheiden sich die Trassierungsparameter für das Brückenbauwerk durch die Einstufung des Streckenabschnitts als Bundesautobahn im Vergleich zu einer Einstufung des Streckenabschnitts als Bundesstraße? Wie unterscheiden sich die Trassierungsparameter bei der baulichen Realisierung kostenseitig?*

Antwort:
Wesentliche Grundlage für Planung und Bau von Straßen bilden die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eingeführten Technischen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Für Bundesautobahnen sind dies die "Richtlinien für die Anlage von Autobahnen" (RAA), für Bundesstraßen in der Regel die "Richtlinien für die Anlage von Straßen"(RAS), insbesondere die Teile "Querschnitte" (RAS-Q) und "Linienführung" (RAS-L). Darin sind Trassierungsparameter und Regelquerschnitte enthalten, die in Abhängigkeit von Verkehrsaufkommen, Schwerverkehrsanteil, Verbindungsfunktion und anderen örtlichen Randbedingungen gewählt werden.

Danach kommen z. B. zweibahnige Bundesstraßen ohne Seitenstreifen auf kurzen Streckenabschnitten bis zu Verkehrsstärken von 30.000 Kfz/24h in Betracht. Bei höheren Verkehrsstärken sollen aus Gründen des Verkehrsablaufes und der Verkehrssicherheit in der Regel Querschnitte mit Seitenstreifen gewählt werden, die auf Autobahnen grundsätzlich zur Anwendung kommen.

Breitere Querschnitte und aufwendigere Knotenpunkttypen verursachen entsprechend höhere Kosten.

Frage 21: *Welche Abweichungen (Ermessensspielraum) von den Trassierungsparametern lassen die Regelwerke für das Brückenbauwerk mit Einstufung des Streckenabschnitts als Bundesautobahn zu, um insbesondere naturschutzfachliche und –rechtliche, denkmalpflegerische und stadt- und landschaftsgestalterische Aspekte in besonderem Maße berücksichtigen zu können?*

Antwort:
Die Entwurfsrichtlinien geben Trassierungsparameter ohne Abhängigkeit von naturschutzfachlichen und –rechtlichen, denkmalpflegerischen und stadt- und landschaftsgestalterischen Aspekten an. Sie bilden die Grundlage für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Frage 22: *Hält die Bundesregierung die Einstufung des Streckenabschnitts vom Autobahnkreuz A 38/A 72 nach Leipzig-Connewitz aufgrund der Netzbedeutung und heutigen sowie künftigen Verkehrsbelegung als Bundesautobahn für zwingend erforderlich? Wenn ja, aus welchen Gründen?*

Antwort:
Grundlage für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der als Anlage dem Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (FStrAbG) beigefügt ist. Eine Änderung zu einer darin enthaltenen Maßnahme ist dem Gesetzgeber vorbehalten.

Der Koalitionsvertrag vom 26.10.2009 enthält den Auftrag, vorbereitend eine neue Grundkonzeption für den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zu entwickeln. Auf dessen Grundlage wird das BMVBS einen neuen BVWP aufstellen, der im Jahr 2015 vorgelegt werden soll und Grundlage des vom Bundestag danach zu verabschiedenden FStrAbG mit dem entsprechenden Bedarfsplan sein wird.

Der erste Schritt für die Aufnahme eines Straßenbauprojekts in den BVWP ist die Anmeldung von Vorhaben. Hierzu wurden die Straßenbauverwaltungen der Länder bereits aufgefordert, bis Mitte 2013 erwogene neue Straßenbauvorhaben zu benennen bzw. noch nicht begonnene Maßnahmen des geltenden Bedarfsplans für eine erneute Beurteilung zu aktualisieren.

Die gemeldeten Projekte werden seitens des BMVBS mit Hilfe externer Gutachter einer Plausibilitätsprüfung unterzogen und gesamtwirtschaftlich bewertet.

Die Städte Leipzig und Markkleeberg wurden von der Auftragsverwaltung Sachsen aufgefordert, aus ihrer Sicht zu einer erneuten Anmeldung des Abschnittes als BAB-Projekt Stellung zu beziehen. Aussagen der beiden Städte sowie der Auftragsverwaltung Sachsen hierzu liegen dem BMVBS noch nicht vor.

Das weitere Verfahren zur Aufstellung eines neuen BVWP bzw. Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen bleibt abzuwarten.

Frage 23: *Welche unterschiedlichen Nutzungsanforderungen ergeben sich konkret aus der Einstufung des Streckenabschnitts des geplanten Brückenbauwerks als Bundesautobahn im Vergleich zu einer Einstufung als Bundesstraße?*

Antwort:
Die Nutzungsanforderungen ergeben sich vor allem aus der gesetzlichen Regelung des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG):

Nach § 1 Abs. 3 FStrG sind Bundesautobahnen ausschließlich für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt. Auf Bundesstraßen sind grundsätzlich auch andere Verkehrsteilnehmer, wie z. B. langsam fahrende Fahrzeuge zugelassen.

Für die Nutzung von an Autobahnen und Bundesstraßen angrenzenden Grundstücken sind die unterschiedlichen Bestimmungen über Anbauverbot- und Anbaubeschränkungszonen nach § 9 FStrG zu beachten.

Frage 24: *Welche Entwurfsgeschwindigkeit ist der Planung für den Ersatzneubau der Brücke zugrunde gelegt? Mit welcher Begründung wurde diese Entwurfsgeschwindigkeit gewählt?*

Antwort:
Es wird mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h geplant, da der Ausbau der B 2 im Bestand erfolgen soll.

Frage 25: *Hat der Freistaat Sachsen das Verkehrsbauvorhaben „A 72, Autobahnkreuz A 38/A 72 – AS Leipzig – Connewitz" für den neuen Bundesverkehrswegeplan gemeldet oder bereits gegenüber dem Bund angekündigt?*

Antwort:
Die Anmeldungen für den neuen Bundesverkehrswegeplan erfolgen gemäß Zeitplan des Bundes bis Mitte 2013.

Frage 26: *In welcher Weise bezieht die Bundesregierung die Machbarkeitsstudie der Stadt Markkleeberg für eine Trogvariante in ihre Planungen hinsichtlich der technischen Machbarkeit und Kosten (Baukosten sowie Kosten für Betrieb, Wartung und Pflege) ein?*

Antwort:
Falls mit „Trogvariante" die Machbarkeitsstudie der Stadt Markkleeberg (übergeben an die Auftragsverwaltung Sachsen mit Schreiben der Stadt Markkleeberg vom 05.08.2010) gemeint ist, wurde diese in die Bewertung der Vorplanung nach gleichen Kriterien wie alle anderen Varianten als Variante X einbezogen (siehe zu 11).

Frage 27: *Welche Auswirkungen hat die Einstufung des Streckenabschnitts als Bundesautobahn im Vergleich zu einer Einstufung des Streckenabschnitts als Bundesstraße auf technische Machbarkeit und Kosten einer Trogvariante?*

Antwort:
Soll- und Ist-Werte für den Entwurf der Gradiente als Überregionalautobahn, Stadtautobahn sowie vierstreifige Landstraße (Bundesstraße) sind in nachfolgender Tabelle dargestellt (EKA = Entwurfsklasse):

		IST	**SOLL**		
Entwurfselement		**Machbarkeitsstudie**	**RAA**		**RAS-L**
			EKA 1 B	**EKA 3**	
Netzfunktion			Überregional-autobahn	Stadtautobahn	Landstraße
Höhenplan					
Höchstlängsneigung	s [%]	5,64	4,5 ×	6,0 ✓	6,0 ✓
Kuppenmindest-halbmesser	min H_k [m]	4.400	10.000 ×	3.000 ✓	4.400 ✓
Wannenmindest-halbmesser	min H_w [m]	1.300	5.700 ×	2.600 ×	1.300 ✓

✓ = Anforderungen erfüllt; × = Anforderungen nicht erfüllt

Da die Machbarkeitsstudie der Stadt Markkleeberg die Grenzwerte der Straßenkategorien EKA 1 B und EKA 3 nicht erfüllt, wurde diese verworfen. Auch die Variante X wäre wegen Unterschreitung von min H_W um 100 % zu verwerfen.

Eine höherrangige Einstufung als Überregionalautobahn hätte einen breiteren Querschnitt und damit auch Mehrkosten zur Folge.

Frage 28: *Unter welchen Umständen wäre der Bund bereit, sich angesichts übergeordneter Ziele (z. B. Wiederherstellung eines bedeutenden Parkdenkmals, Naturschutz) an den Mehrkosten einer Trogvariante finanziell zu beteiligen?*

Frage 29: *In welchem Umfang wäre eine Übernahme dieser Mehrkosten denkbar? Ist dafür eine Mitfinanzierung der Mehrkosten durch den Freistaat Sachsen Voraussetzung?*

Antwort:
Die Fragen 28 und 29 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Tunnelvariante der Stadt Markkleeberg wäre mit 34,2 Mio. Euro (netto, ohne Abbruchkosten Bestand) 136 % teurer als die Brückenvorzugsvariante. Des Weiteren würden die kapitalisierten Erhaltungskosten 8,5 Mio. Euro statt 5,6 Mio. Euro betragen.

Der Bund ist aufgrund der Bundeshaushaltsordnung verpflichtet, die wirtschaftlichste Variante zu wählen. Inwieweit der Freistaat Sachsen zur Übernahme von Mehrkosten bereit ist, kann aus Sicht des Bundes nicht beurteilt werden.