

## **A N T W O R T**

zu der

Anfrage der Abgeordneten Dr. Simone Peter (B90/Grüne)

betr.: Zukunft des Großprojekts Stadtmitte am Fluss/Lösung der Verkehrsengpass- und Lärmsituation auf der A 620 im Innenstadtabschnitt Saarbrücken

Vorbemerkung der Fragstellerin:

„Die Landeshauptstadt Saarbrücken strebt mit der Umsetzung des Projektes „Stadtmitte am Fluss“ eine nachhaltige Aufwertung ihres Stadtkerns an, die auch einen positiven Einfluss auf die Landesentwicklung und auf den Stellenwert Saarbrückens innerhalb der grenzüberschreitenden Großregion Saar-Lor-Lux nehmen soll. Das Projekt bündelt über ein Dutzend Einzelprojekte, die im Gesamten die städtebauliche, die ökologische, die verkehrliche und auch die ökonomische Situation der Landeshauptstadt verbessern sollen. Die städtebauliche Integration der Autobahn A 620 mit ihrer überdurchschnittlich hohen Verkehrs- und Lärmbelastung sowie ihrer Zerschneidungswirkung soll nach den bisherigen Planungen mittels eines Tunnels zwischen den Anschlussstellen Luisenbrücke und Bismarckbrücke erfolgen und die dadurch gewonnenen Flächen zu einer Aufwertung der Innenstadt in Form von Grünflächen, Plätzen, Boulevard und neuen Bauflächen für Wohnen und Dienstleistungen führen. Innerhalb des Projekts sind die verschiedenen Baulastträger (Bund, Land, Stadt) beteiligt. Mittel der Europäischen Union aus EFRE (Europäischer Fond für regionale Entwicklung) werden darüber hinaus verwendet; dazu wurde ein Großprojektantrag eingereicht.

Aufgrund ihrer bedeutenden Funktion im Verkehrsnetz weist die A 620 im Innenstadtabschnitt mit ca. 95.000 Kfz/Tag das höchste Verkehrsaufkommen in der gesamten Region auf.

Nach den Prognosen des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) ist mit einer weiteren Steigerung der Verkehrsbelastung zu rechnen. Die aktuelle Engpassanalyse Straße des BMVBS weist auf der A 620 einen deutlichen Kapazitätsengpass zwischen den Autobahnabfahrten Güdingen und Gersweiler auf. Die Lärmimmissionen der Autobahn führen zur Gesundheitsgefährdung in den angrenzenden Wohngebieten. Gesetzliche Grenzwerte von 70 dB(A)/Tag und 60 dB(A)/Nacht werden weit überschritten. Zur Lärmbelastung kommt die Belastung mit Feinstaub und anderen Luftschadstoffen, die mit zunehmendem LKW-Verkehr überproportional steigen wird.

Der ehemalige Bundesverkehrsminister Tiefensee hatte eine Kostenbeteiligung des Bundes für die Verkehrsverbesserungen im Rahmen von „Stadtmitte am Fluss“ in Höhe von 64 Mio. € zugesagt. Hinsichtlich der geplanten städtebaulichen Maßnahmen wurde zudem eine intensive Prüfung für eine zusätzliche Projektunterstützung mittels Städtebaumitteln des Bundes zugesichert, die von der nachfolgenden Hausspitze des BMVBS gegenüber dem Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr 2011 bekräftigt wurde; auch vor dem Hintergrund, dass das Projekt im Rahmen der nationalen Stadtentwicklungspolitik des BMVBS als „Pilotprojekt, das exemplarisch städtebauliche Herausforderungen der Zukunft mit der Lösung infrastruktureller Verkehrsprobleme verbindet“ mit einem nationalen Preis für Stadtentwicklung im Jahre 2009 ausgezeichnet wurde. Die saarländische Straßenbauverwaltung geht davon aus, dass die Mittelzuwendung durch den Bund für die Engpassbeseitigung im Rahmen des neuen Investitionsplanes des Bundes noch erhöht werden kann. Nach Aussage der Straßenbauverwaltung im Wirtschaftsausschuss am 07.03.2013 kann der Engpass nur durch einen Tunnel beseitigt werden. Im November 2011 wurde auf Grundlage des im Juni 2009 unterzeichneten „Memorandums of Understanding“ eine Finanzierungsvereinbarung zwischen der Landeshauptstadt Saarbrücken und dem Saarland zu dem Großprojekt Stadtmitte am Fluss als „zentraler Baustein für die Umsetzung des Zukunftsprojektes“ beschlossen. In ihr ist das gemeinsame Ziel formuliert, das Projekt Stadtmitte am Fluss entsprechend dem aktuellen Großprojektantrag vom 16. November 2010 bei der EU umzusetzen. Die Vereinbarung sieht unter anderem vor, dass über den Bau des Tunnels nach Beendigung des Planfeststellungsverfahrens entschieden werden soll und dass weitere Finanzierungsanteile von Bund und EU einzuwerben sind. Hierzu sollen Stadt und Land eine Strategie abstimmen. Die Stadtmitte am Fluss hat bei vollstän-

diger Umsetzung ein Gesamtvolumen von 372 Millionen Euro.

Wie in der Finanzierungsvereinbarung geregelt, wurde nach Unterzeichnung die Tunnelplanung beauftragt, die in das Planfeststellungsverfahren münden sollte. Die Tunnelplanung wurde jedoch im Laufe des Jahres 2012 eingestellt, wie auf Antrag unserer Fraktion im Innenausschuss im Januar berichtet. Die Stadt erarbeitet derzeit einen Änderungsantrag mit einer angepassten Kosten-Nutzen-Analyse ohne das Teilprojekt Tunnel und ohne Schnittstellenprojekte.“

#### Vorbemerkung der Landesregierung:

Der Verkehr in der Innenstadt von Saarbrücken ist geprägt von einem hohen Anteil an motorisiertem Individualverkehr (MIV) und einer meist 5-streifigen Autobahn mit Ein- und Ausfahrten in kurzer Abfolge und sehr engen, nicht regelkonformen Radien. Der Kfz-Verkehr dominiert den flussnahen Raum und nimmt eine große Fläche ein. Fast jährlich ist die Autobahn mehrere Tage aufgrund von Hochwasser gesperrt. Aus diesem Grund ist die Franz-Josef-Röder-Straße / Saaruferstraße als 4-streifige Hochwasserumfahrt konzipiert und freizuhalten. Dies führt zu städtebaulichen Defiziten entlang der Autobahn und der Hochwasserumfahrt und verstärkt die Trennung der Stadtteile rechts und links der Saar. Ein großer Flächenanteil ist versiegelt und stellt eine optische und akustische Barriere innerhalb der Stadt dar.

Auf der A 620 in der Innenstadt Saarbrücken besteht eine der höchsten Verkehrsbelastungen in der Region. Dies ist in der nachfolgenden Tabelle dokumentiert:

Straße	Anschlussstelle	Anschlussstelle	DTV 2010 <sup>1)</sup> [Kfz/24]	SV <sup>3)</sup> [%]	DTV <sub>w</sub> 2010 <sup>2)</sup> [Kfz/24]	SV <sup>3)</sup> [%]
A 620	AD Saarbrücken (A 6)	AS Saarbrücken-Güdingen (21)	48.274	8,3	51.833	6,9
A 620	AS Saarbrücken-Güdingen (21)	AS Saarbrücken-Schönbach (20)	51.690	6,3	53.611	6,9
A 620	AS Saarbrücken-Schönbach (20)	AS Saarbrücken-St.Arnual (19)	77.282	8	86.749	6,9
A 620	AS Saarbrücken-St.Arnual (19)	AS SB-Bismarckbrücke (18)	81.118	6,8	91.531	6,9
A 620	AS SB-Bismarckbrücke (18)	AS SB-Wilhelm-Heinrich-Brücke (17)	67.784	6,9	70.860	6,9
A 620	AS SB-Wilhelm-Heinrich-Brücke (17)	AS SB-Luisenbrücke (16)	65.923	7,4	74.210	6,9
A 620	AS SB-Luisenbrücke (16)	AS SB-Westspangenbrücke (15)	77.502	7	85.623	6,9
A 620	AS SB-Westspangenbrücke (15)	AS SB-Malstatter Brücke (14)	67.259	6,3	75.675	6,9
A 620	AS SB-Malstatter Brücke (14)	AS SB-Messegelände (13)	67.301	6,8	75.459	6,9
A 620	AS SB-Messegelände (13)	AS Saarbrücken-Gersweiler (12)	68.267	5,5	76.338	6,9
A 620	AS Saarbrücken-Gersweiler (12)	AS Saarbrücken-Klarenthal (11)	47.961	6,6	54.861	6,9

1) DTV = durchschnittliche, tägliche Verkehrsstärke

2) DTV<sub>w</sub> = durchschnittliche, werktägliche Verkehrsstärke

3) SV = Schwerverkehrsanteil

[Quelle: Straßenverkehrszählung 2010, BAST]

Eine Umfahrungsmöglichkeit besteht nicht, denn im Innenstadtbereich der A 620 hat rund 80 % des Verkehrs einen Bezug zur Stadt (Quell- und Zielverkehr). Nur ca. 20 % sind Durchgangsverkehre. Ein Grund für die hohe Verkehrsmenge ist auch, dass durch die enge Folge von Autobahnanschlüssen die A 620 selbst für kürzeste Strecken im Innenstadtverkehr genutzt wird.

Des Weiteren ist die A 620 sehr unfallträchtig und stauanfällig. Es fehlen Standstreifen im Störfall. Somit zieht jede Art eines Störfalls zwangsläufig ein Stauereignis nach sich. Auf Bundesebene wird derzeit der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) fortgeschrieben. Hierzu weist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im acht Kilometer langen Netzabschnitt auf der Bundesautobahn A 620 zwischen der Anschlussstelle Gersweiler und dem Autobahndreieck Saarbrücken für die Verkehrsnachfrage 2025 (Netzfall 2015) einen DTV<sub>w</sub> von 85.000 Kfz/24 h aus. An den drei relevanten Zählstellen im Innenstadtbereich der A 620 liegen die Beurteilungspegel am Tag mit max. 66,7 dB(A) unterhalb des Immissionsgrenzwertes (IGW). Nachts ist nur an der Zählstelle zwischen AS Wilhelm-Heinrich-Brücke und AS Luisenbrücke der IGW mit 61,0 dB(A) leicht überschritten. Dies liegt daran, dass die aktuellen DTV-Werte aus dem Jahr 2010 und insbesondere der Anteil des Schwerverkehrs deutlich gegenüber den Zahlen von 2005 abgenommen haben. Ein wichtiger Beitrag zur langfristigen Lösung des Problems kann in verkehrslenkenden Maßnahmen der Landeshauptstadt Saarbrücken liegen. Gemeinsam können Land und Stadt die geschilderten Probleme lösen.

Deshalb setzt sich das Land beim Bund im Rahmen der Fortschreibung zum Bundesverkehrswegeplan 2015 für eine höhere finanzielle Beteiligung für das Projekt Stadtmitte am Fluss ein.

Der von der Landeshauptstadt erarbeitete Änderungsantrag zum Großprojekt wurde am 31.05.2013 bei der Kommission eingereicht. Am 14.06.2013 haben die Dienststellen der Kommission darüber informiert, dass der Antrag als nicht zulässig eingestuft werde. Das bedeutet aber, dass der derzeit genehmigte Großprojektantrag weiterhin Gültigkeit hat. Über das weitere Verfahren werden sich die Landeshauptstadt und das Land mit der Kommission verständigen.

Die Tunnelplanung wurde nach Abschluss der Finanzierungsvereinbarung beauftragt. Welchen Fortgang nahm die Planung als Vorbereitung zur Planfeststellung im Jahr 2012?

#### Zu Frage 1:

Wegen des engen Sachzusammenhangs werden die Fragen 1, 4 und 5 gemeinsam beantwortet.

Die Tunnelplanung wurde nach Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung zwischen Stadt und Land am 21.12.2011 mit der Erbringung der Leistungsphase 1 und 2 laut HOAI, nachfolgend Vorplanung genannt, beauftragt. Nach Sichtung und Überprüfung der Bestandsunterlagen hat der beauftragte Generalplaner die Arbeiten zur Vorplanung Anfang Februar 2012 aufgenommen. Im Planungsprozess aufgetauchte Fragestellungen bezüglich Verkehrsmodell, hydrogeologischem/geologischem Gutachten und Vermessung bedingten, dass der Vertrag bis zur Klärung der offenen Fragen seit August 2012 ruht.

Nach der Mitteilung des Landesbetriebes für Straßenbau am 31.08.2012 zu den eingetretenen Verzögerungen im Tunnelplanungsprozess, wonach mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens frühestens in der zweiten Jahreshälfte 2016 zu rechnen sei, wurden die weiteren Tunnelplanungen am 18.10.2012 durch das für das Projekt Stadtmitte am Fluss als einem Projekt der Stadtentwicklung zuständige Ministerium für Inneres und Sport vorläufig gestoppt.

Durch die bisher im Projekt entstandenen Verzögerungen, insbesondere den verspäteten Abschluss der Finanzierungsvereinbarung, war der ursprünglich zugrunde gelegte Zeitplan mit Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im Jahre 2014 nicht mehr zu halten. Das Teilprojekt „Tunnel“ und die damit verbundenen Teilprojekte sind daher nicht mehr vor Abschluss der Förderperiode 2014–2020 zu realisieren. Um Anlastungen bzw. Rückforderungen der EU-Kommission wegen mangelnder Operationalisierung der Teilprojekte des Großprojekts zu vermeiden, sollte eine Veränderung des ursprünglichen EU-Kommissionsbeschlusses herbeigeführt werden.

Inwieweit wurde die vom BMVBS im Jahr 2011 zugesagte weitere Begutachtung des Projekts von der Landesregierung im Jahr 2012 weiter verfolgt, um die städtebauliche Lösung für Saarbrücken als Leitinvestition für das Land und die Region aus dem BMVBS zu begleiten und möglicherweise noch stärker fördern zu lassen?

#### Zu Frage 2:

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Dr. Peter Ramsauer, hat mit Schreiben vom 10. Mai 2010 dem damaligen Ministerpräsidenten des Saarlandes, Herrn Peter Müller, auf dessen Anfrage mitgeteilt, dass der Bund bei seiner Finanzierungsbestätigung von 64 Mio. € bleibt. Der BMVBS hat gleichzeitig angeregt, eine Reduzierung des Maßnahmenumfanges bzw. Projektalternativen zu erörtern, falls Stadt und Land ihren Finanzierungsanteil nicht leisten könnten. Für diesen Fall haben Bund und Land weitere Gespräche hinsichtlich Finanzierungsbeteiligung vereinbart. Die Landesregierung hat auch im Lichte der Haushaltslage des Landes und der aufgetretenen Verzögerungen im Projektablauf verantwortungsvoll eine vorläufige Projektreduzierung gemeinsam mit der Landeshauptstadt Saarbrücken auf den Weg gebracht. Die damit geplante notwendige Änderung des gültigen Großprojektes bedarf zunächst der Zustimmung der EU-Kommission. Danach wird die Landesregierung wieder an den Bund bzgl. seiner Finanzierungsbeteiligung entsprechend dem Schreiben des BMVBS herantreten.

Inwieweit wurde von der Landesregierung beim BMVBS im Jahr 2012 darauf hingewiesen, dass der Nutzen des Projektes nach allen Bewertungen vor allem in verkehrlicher Hinsicht nicht angemessen gewürdigt wurde und daher eine substanzielle Erhöhung der Bundesbeteiligung durchaus begründbar ist?

#### Zu Frage 3:

In 2012 erfolgte kein erneuter Hinweis.

Das Land beantragte bereits mit Schreiben vom 27.11.2008 eine Bundesbeteiligung in Höhe von 193,4 Mio. €.

Wann wurde die im Januar 2012 beauftragte Tunnelplanung eingestellt? Welches Fachressort hat diese Entscheidung getroffen?

Zu Frage 4:

Wegen des engen Sachzusammenhangs werden die Fragen 1, 4 und 5 gemeinsam beantwortet. Siehe Antwort zu Frage 1.

Welche fachlichen Einschätzungen führten dazu, die Tunnelplanung im Jahr 2012 zu beenden, nachdem Anfang des Jahres 2012 noch die fachliche Einschätzung bestand, dass die Tunnelplanung und die Planfeststellung mit angepasstem Zeitplan so zu realisieren sei, dass das Gesamtprojekt bis zum Ende der kommenden Förderperiode abgeschlossen werden könne?

Zu Frage 5:

Wegen des engen Sachzusammenhangs werden die Fragen 1, 4 und 5 gemeinsam beantwortet. Siehe Antwort zu Frage 1.

Für die derzeit laufende Förderperiode werden EU-Mittel in Höhe von knapp 24 Millionen Euro bis zum 31.12.2015 seitens der EU-Kommission vorgehalten. Können diese Mittel vollständig, auch bei Änderung des Antrags, abgerufen werden? In welchem Ausmaß verschiebt sich der Mittelabruf?

Zu Frage 6:

Im Operationellen Programm werden 25 Mio. € für Maßnahmen der integrierten Entwicklung städtischer Gebiete vorgehalten, davon können nach aktuellem Planungsstand der Landeshauptstadt Saarbrücken bis zum Ende der Förderperiode 2007-2013 EFRE-Mittel in Höhe von rund 13,75 Mio. € verausgabt und bei der EU-Kommission abgerufen werden.

Für die kommende Förderperiode 2014 bis 2020 ist seitens der EU-Kommission Stand Februar 2013 noch keine Förderzusage erteilt. Wann ist mit einer Förderzusage zu rechnen?

Zu Frage 7:

Mit einer Förderzusage der Phase 2 des Großprojektes „Stadtmitte am Fluss“ seitens der Kommission kann frühestens nach der Genehmigung des Operationellen Programms für die Förderperiode 2014-2020 durch die Kommission gerechnet werden. Das Programm wird frühestens gegen Ende 2013 eingereicht. Danach wird von der Kommission das Genehmigungsverfahren eingeleitet, das sich bis zur endgültigen Genehmigung mehrere Monate hinziehen kann.

Da sich der Großprojektantrag zur Phase 2 aus dem genehmigten EFRE-Programm 2014-2020 entwickelt, kann mit der Genehmigung der Phase 2 des Großprojekts frühestens in der zweiten Hälfte des Jahres 2014 gerechnet werden.

Wie werden die gesamten EFRE-Mittel der Förderperiode 2014 bis 2020 auf die einzelnen Projekte verteilt? Wie gestaltete sich der Konsultationsprozess für die neue EFRE-Periode bisher?

#### Zu Frage 8:

Der Ministerrat hat am 19.03.2013 über die grundsätzliche thematische Ausrichtung und Struktur des saarländischen EFRE-Programms 2014–2020 entschieden. Nach diesem Beschluss wird sich das Programm auf die Förderung vier thematischer Ziele konzentrieren. Das Großprojekt soll in dem von der Kommission vorgeschlagenen thematischen Ziel 6 „Umweltschutz und Förderung der nachhaltigen Nutzung von Ressourcen“ und hier in der Interventionspriorität „Maßnahmen zur Verbesserung des städtischen Umfelds, Sanierung von Industriebrachen und Verringerung der Luftverschmutzung“ umgesetzt werden.

Nach gegenwärtigen unverbindlichen Schätzungen sind für das Saarland in der neuen Förderperiode EFRE-Mittel in Höhe von 138,9 Mio. € zu erwarten. Davon stehen nach Abzug der für technische Hilfe benötigten Mittel (4 %) rund 133,3 Mio. € für die Finanzierung von Fördermaßnahmen zur Verfügung. Zur Verteilung der EFRE-Mittel auf einzelne Projekte kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine Aussage getroffen werden.

Bereits im Februar/März 2012 wurde vom damaligen Ministerium für Wirtschaft und Wissenschaft eine Ressortbefragung zur grundsätzlichen thematischen Ausrichtung des neuen EFRE-Programms auf Grundlage der ersten Verordnungsentwürfe der Kommission durchgeführt. Im August 2012 wurden die Wirtschafts- und Sozialpartner im Rahmen der Begleitausschusssitzung über Inhalt und Verhandlungsstand des künftigen legislativen und finanziellen Rahmens sowie über Stand und geplantes Prozedere der Programmplanung informiert. Im März/April 2013 fand eine aktualisierende und konkretisierende Ressortumfrage zu potentiellen Fördermaßnahmen auf Grundlage der vom Ministerrat beschlossenen Förderschwerpunkte statt, an die sich im April/Mai 2013 eine schriftliche Konsultation der Wirtschafts- und Sozialpartner zu den vom Ministerrat am 19.03.2013 beschlossenen Förderschwerpunkten des saarländischen EFRE-Programms 2014 bis 2020 anschloss. Diese Konsultation wird derzeit ausgewertet.

In welcher Größenordnung wird sich durch die Verschiebung des Tunnels auf den Zeitraum nach 2020 das Projekt verteuern aufgrund von allgemeinen Kostensteigerungen, Anpassungsbedarfen, etc.?

#### Zu Frage 9:

Aufgrund der zeitlichen Verschiebung nach 2020 ist mit einer Preissteigerung durch Kostensteigerungen zu rechnen. Da sich die bisher veranschlagten ca. 200 Mio. € für den Tunnel einschließlich Entflechtungen auf eine gänzlich andere Tunnelplanung beziehen, kann eine Abschätzung der Kostensteigerung zu diesem Zeitpunkt nicht getätigt werden.

Welche neuen Gutachten, Analysen und Planungen sind angesichts des Abänderungsantrags notwendig und in welchem Zeitraum werden sie von wem erstellt?

Zu Frage 10:

Wegen des engen Sachzusammenhangs werden die Fragen 10 und 11 gemeinsam beantwortet. Siehe Antwort zu Frage 11.

Welche zusätzlichen Kosten sind mit der Erstellung von neuen Gutachten und Planungen für Stadt und Land zu erwarten?

Zu Frage 11:

Wegen des engen Sachzusammenhangs werden die Fragen 10 und 11 gemeinsam beantwortet.

Für das Änderungsverfahren gelten die gleichen Rechtsvorschriften wie bei einer Neubeartragung. Danach müssen dem Änderungsantrag folgende Gutachten, Analysen und Planungen zugrunde gelegt werden:

- Analyse der Ausgangslage,
- Durchführbarkeits- und Optionsanalyse,
- Umweltanalyse,
- Kosten-Nutzen-Analyse incl. Finanzanalyse,
- Sozioökonomische Analyse,
- Risiko- und Sensitivitätsanalyse.

Im Einzelnen sind zum jetzigen Zeitpunkt folgende Vergaben durch den Projektträger, die Landeshauptstadt Saarbrücken, erfolgt:

- Überarbeitung der Kosten-Nutzen-Analyse für den Änderungsantrag an MW Gesellschaft für Regionalplanung mbH,
- Hochwassersimulation für die Luisenbrücke und die Retentionsraumanalyse des Bereichs Messe- und Kongresszentrum an das Büro eepi,
- Aktualisierung der klimaökologischen und lufthygienischen Werte für die IST-Situation bzw. Nullvariante und auch für den Planfall der vorgesehenen Teilprojekte bis 2020 an das Büro GeoNet,
- Lärmauswirkungen auf der Grundlage des Verkehrsmodells 2012 für die IST-Situation und für den Prognose-Nullfall mit den voraussichtlichen Teilprojekten bis 2020 an das Büro Modus Consult,
- Beurteilung der Umweltauswirkungen in Bezug auf Flora und Fauna auf Basis des Grundlagengutachtens vom 2011 an Iföna.
- 

Die Gutachten zur Erstellung des Großprojektänderungsantrages haben ein durch den Projektträger geschätztes Kostenvolumen von 311.000 € und werden je zur Hälfte von der Landeshauptstadt Saarbrücken und dem Land getragen.

Wie und wann werden die Gremien auf Stadt- und Landesebene in den Prozess der Änderung des EU-Großprojektantrags einbezogen?



Zu Frage 12:

Die Zustimmung des Ministerrates zur Einreichung eines Großprojektänderungsantrages bei der EU erfolgte am 7. Mai.

Die Zustimmung des Stadtrates und Bauausschusses der LHS zum Großprojektänderungsantrag erfolgte ebenfalls. Im Vorfeld fanden auf städtischer Seite mit den Fraktionsvorsitzenden und den baupolitischen Sprechern des Bauausschusses Informationsgespräche statt.

Teilt die Landesregierung die Auffassung der Landesstraßenbauverwaltung, dass durch die Anmeldung der A 620 im Bereich Saarbrücken für den Bundesverkehrswegeplan 2015 die Chance für weitere Mittel steigt, vor dem Hintergrund, dass sich die Mittel des Bundes für Aus- und Neubauten, auf die Beseitigung von Engpässen konzentrieren werden und die A620 im Bereich Saarbrücken eine extreme Engpasssituation aufweist?

Zu Frage 13:

Auf Bundesebene wird derzeit der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) fortgeschrieben. Hierzu weist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im acht Kilometer langen Netzabschnitt auf der Bundesautobahn A 620 zwischen der Anschlussstelle Gersweiler und dem Autobahndreieck Saarbrücken für die Verkehrsnachfrage 2025 (Netzfall 2015) einen DTVW von 85.000 Kfz/24 h aus.

Grundlage für die Fortschreibung des BVWP 2015 im Bereich Straßenbau sind die im derzeit gültigen BVWP 2003 festgeschriebenen Projekte sowie die Engpassanalyse des Bundes für die Bundesfernstraßen. Diese weist für das Saarland den Netzabschnitt A 620, AS Saarbrücken Gersweiler- AD Saarbrücken (8 km), mit mehr als 300 Stautunden jährlich aus. Das BMVBS hat nun die Straßenbauverwaltung gebeten, diesen Engpass zu überprüfen und Vorschläge zur Beseitigung zu entwickeln. Der Landesbetrieb für Straßenbau ist derzeit dabei, die Engpassanalyse mit seinen Daten abzugleichen und zu validieren, um Lösungen zur Verbesserung zu erarbeiten. Diese Lösungsvorschläge müssen nicht zwingend bedarfsplanrelevant sein. Beispielsweise sind der Umbau einer Anschlussstelle oder ein 5-streifiger Autobahnausbau nicht bedarfsplanrelevant. Der Umbau eines Autobahndreieckes oder eines Autobahnkreuzes bzw. der 6-streifige Autobahnausbau sind hingegen bedarfsplanrelevant. Es ist nicht möglich, das Projekt Stadtmitte am Fluss als Projektmeldung in den BVWP 2015 zu melden, da es sich um ein klassisches Um- und Ausbauprojekt handelt, welches aus anderen Haushaltsmitteln finanziert wird. Jedoch wird das Land das Projekt A 620, AS Luisenbrücke-AS Bismarckbrücke, als 6-streifigen Ausbau melden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das Land sich beim Bund, im Rahmen der Fortschreibung zum Bundesverkehrswegeplan 2015, für eine höhere finanzielle Beteiligung für das Projekt Stadtmitte am Fluss einsetzt.

Wie verändern sich die Unterziele des Projekts (Aufhebung der Trennwirkung des Flusses zwischen den Stadtteilen, Herstellung eines wirksamen Lärmschutzes, Verbesserung der Hochwassersituation) in Bezug auf den Abänderungsantrag für die EU-Großprojektförderung, da der Tunnel als integraler Bestandteil des Großprojektsantrags hinaus fallen soll?

Zu Frage 14:

Die mit dem Großprojekt verbundenen Ziele einschließlich der Unterziele bleiben nach derzeitigem Stand unverändert.

Als Teilprojekte des Großprojektes waren ursprünglich der städtische Boulevard vorgesehen, die Brücken, der sogenannte Freiraum, ergänzende umweltverbessernde Maßnahmen, wie die Retentionsfläche Osthafen und der Lärmschutz am Staden, die Anbindung von Stadtteilen, die Revitalisierung der Berliner Promenade, etc. Welche alten Teilprojekte bleiben unverändert, welche neuen Teilprojekte kommen hinzu?

Zu Frage 15:

Alle ursprünglichen Teilprojekte bleiben im Wesentlichen unverändert bestehen. Der Tunnel und alle Teilprojekte, die eine Schnittstellenproblematik mit dem Tunnel aufweisen (Städtischer Boulevard, Brückenbauwerke), verschieben sich aber auf der Zeitachse in die Zeit nach 2020.

Wie verändern sich die Kosten gegenüber der ursprünglichen Planung mit Tunnel?

Zu Frage 16:

Dem Beschluss der EU-Kommission vom 18.4.2011 über das Großprojekt „Stadtmitte am Fluss“ lagen geplante Gesamtkosten in Höhe von 380 Mio. € zugrunde. Das Kostenvolumen des Großprojektänderungsantrages beläuft sich nach den aktuellen Berechnungen des Projektträgers, der Landeshauptstadt Saarbrücken, auf rund 67 Mio. €. Wegen der unterschiedlichen Planungsstände der Teilprojekte wird mit einer zusätzlichen Kostentoleranz (Worst-Case-Szenario) von max. 9 Mio. € kalkuliert.