

Sächsische Zeitung*

SZ-ONLINE.DE

Sachsens Super-Schneise

Die Südumfahrung Pirna wird einmal das teuerste Stück Bundesstraße im Freistaat werden. Sie greift massiv in die Natur ein. Dennoch wird sie von vielen sehlich erwartet.

18.12.2017

Von Ulrich Wolf, Christian Bachmann, Fabian Schröder, Arvid Müller, Christian Eißner, Tobias Wolf



An dieser Stelle endet die 916 Meter lange Brücke über das Gottleubatal. Holzfäller haben für die Pfeiler bereits Platz geschaffen.

© Arvid Müller

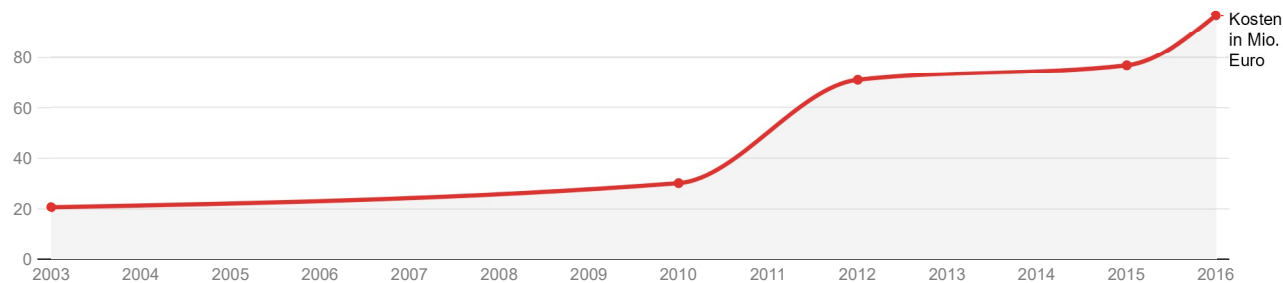
Der kleine Birnbaum wirkt verloren, wie er da steht an diesem nasskalten Dezembertag. An einem Feldweg trotz er den Elementen. 100 Meter den Hang hinauf, rauscht der Verkehr auf dem Zubringer zur Autobahn 17 von Dresden nach Prag. In fünf Jahren wird das Rauschen der Südumfahrung Pirna hinzukommen. Der kleine Birnbaum, er ist das Symbol für den offiziellen Baubeginn, gepflanzt von Sachsens SPD-Wirtschaftsminister Martin Dulig im vorigen August. Für die Stadt unten im Elbtal war das ein langersehntes Signal. Pirna steckt im Dauerstau. Die Bundesstraße 172 führt mitten durchs Zentrum, sie ist die wichtigste Verbindung in die Sächsische Schweiz. Um das Elbtal zu verlassen, windet sie sich einspurig hinauf zum Ortsteil Sonnenstein auf der Hochebene. Ampeln, Zebrastreifen, einmündende Nebenstraßen lassen den Verkehrsfluss stocken. Stadt, Landratsamt und Sachsens Regierung sind sich einig: „Die Leistungsfähigkeit ist nahezu ständig überschritten. Die Staus führen zu hohen Immissionsbelastungen.“ Ohne den Bau einer Umfahrung könne das vorhandene Netz künftige Verkehrsmengen „in keinem Fall bewältigen“.

Interaktives Video: Flug über die Trasse

Klicken Sie auf die Markierungen im Video, um Informationen und Interviews an den dargestellten Stationen zu sehen.

Nach mehr als 20 Jahren Planung, heftigem Streit um die Finanzierung und diversen Gutachten gab das Bundesverkehrsministerium schließlich im September 2016 das Geld. Standen im Bundesverkehrswegeplan 2003 noch Baukosten von 20,7 Millionen Euro, sind es inzwischen fast 97 Millionen Euro. Sogar der Bauherr, die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, kurz Deges, hält die Projektkosten für „auf jeden Fall nicht repräsentativ“. Gemessen am Preis je Kilometer, wird die 3,8 Kilometer lange Südumfahrung Sachsens teuerstes Stück Bundesstraße. Der Bundesrechnungshof sieht das skeptisch. „Die Kostenentwicklung beim Bau der Ortsumgehung Pirna werden wir gegebenenfalls genauer untersuchen“, teilt Behördenpräsident Kay Scheller dem grünen Bundestagsabgeordneten Stephan Kühn aus Dresden im Oktober mit. „Die Kostendifferenz zwischen Planfeststellung und Ausführungsentwurf bei der Umfahrung ist ein Beleg dafür, dass sich die Verlässlichkeit bei Straßenbauvorhaben nicht verbessert hat“, urteilt der Rechnungshofchef. Im bundesweiten Vergleich liegt die neue B 172 übrigens auf Platz sieben der aktuellen Bundesstraßen-Neubauprojekte.

Prognose der Baukosten für die Südumfahrung Pirna



Source: Bundesverkehrswegepläne 2003-2015, 2016-2030; Investitionsrahmenpläne des Bundes 2006-2010 und 2011-2015; PM des Bundesverkehrsministeriums und des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr • Created with Datawrapper

Kostensteigerungen bei großen Straßenbauten sind in Sachsen inzwischen fast üblich. Bei der Westtangente Bautzen (B 96) fiel die Abschlussrechnung um 30 Prozent höher aus als kalkuliert. Bei der Ortsumgehung Großenhain (B 98) waren es 48 Prozent. Der Neubau des Teilstücks der Autobahn 72 zwischen Rötha und Leipzig-Süd kostete gar doppelt so viel wie geplant. In den anderen Bundesländern sieht das nicht anders aus. Der Bundesrechnungshof kritisiert, dass die Straßenbauverwaltungen der Länder die Kosten zunächst „nur auf Basis einer Kilometerpauschale und der Länge des vorgesehenen Bauabschnitts“ ermitteln. Topografische, geologische oder siedlungsspezifische Besonderheiten würden in der Vorplanung zu wenig bis gar nicht berücksichtigt.

1992: Erste Diskussionen zur Südumfahrung, um die Innenstadt zu entlasten.

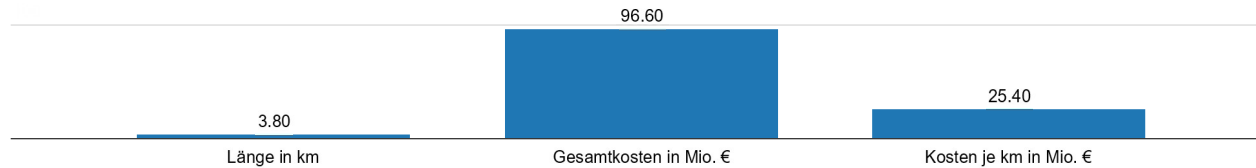
1997: Verkehrsuntersuchung zu verschiedenen Linien.

Die Deges wird als Bauherr des Projekts der Landschaft im Süden Pirna ein neues Gesicht geben. Zwei Flusstäler sind zu queren, ein Berg ist zu untertunneln. Trotz dieses schweren chirurgischen Eingriffs steht für die Planungskontrollbehörde, die Landesdirektion Sachsen, fest: „Die Ortsumgehung führt zu positiven Effekten: eine Entlastung der Ortsdurchfahrt von fast 50 Prozent, Entstehung erheblicher städtebaulicher Potenziale, bessere Erreichbarkeit touristischer Ziele in der Sächsischen Schweiz, Reisezeitverkürzung, Erhöhung der Verkehrssicherheit.“ Zu der Trasse gebe es keine Alternative.

Die 20 teuersten Bundesstraßenneubauten in Sachsen

Sortierung nach Kosten je Kilometer.

Pirna - B172*



*Laufende und fest disponierte Projekte; ** Neue Vorhaben – Vordringlicher Bedarf; *** Fertige Projekte

Source: Bundesverkehrswegeplan 2030; Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr • Created with Datawrapper

Philippa Weller sieht das anders. Sie steht an dem kleinen Birnbaum und schaut auf das Lindigtgut. Seit 2009 gehört es ihr und ihrem Mann Eric. „Als wir es kauften, hat uns das sehr an unsere Heimat in Wales erinnert. Abgelegen, hügelig, grün“, sagt sie. „Und jetzt kriegen wir Lärm, Abgase und eine meterhohe Blech- und Betonmauer vor unsere Scheune gesetzt.“ Das Paar hat drei Kinder, gemeinsam mit drei weiteren Familien bewirtschaften sie das Gut im Nebenerwerb. Fünf Pferde, vier Galloway-Rinder, zwei Katzen, zwei Collies, ein paar Hühner, zwei Gänse und fünf Lauf-Enten bildeten bislang die Geräuschkulisse. Demnächst sollen bis zu 24000 Fahrzeuge täglich am Hof vorbeierollen. Die Pferdekoppel und Kuhweiden sind Pachtland. „Das müssen wir aufgeben. Da kommt die neue Straße hin, den Rest brauchen die Planer, um die Eingriffe in die Natur zu kompensieren.“ Der Hof verliere an Wert und „wenn hier die Straße mit den Fledermausbrücken und allem Drum und Dran fertig ist, weiß das Niederschlagswasser gar nicht mehr, wohin. Es kann dann nur noch zu uns.“ Die Einwände des Ehepaars lehnten die Planer ab. Eine Klage gegen den Staat scheuen die Wellers. „Wegen der Kosten und der Nerven.“ Immerhin hat die Landesdirektion Sachsen einen „Anspruch auf passiven Lärmschutz“ gestattet: Es könnte Geld für neue Fenster geben.

Die 20 teuersten deutschen Bundesstraßen-Neubauten

Sortiert nach Kosten je Kilometer.

Zeige Einträge

Bundesland	Ort	Straße	Gesamtkosten in Mio. €	Länge in km	Kosten je km in Mio. €
Bayern	Oberau (Tunnel am Ende A95 bei Garmisch)	B 2n	205.60	4.2	49
Baden-Württemberg	Weil-Lörrach (über Basel-Stadt/CH)	B 317	65.60	1.40	46.90
Rheinland-Pfalz	Hochmoselbrücke	B 50	251.5	5.9	42.6
Baden-Württemberg	Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)	B 312	125	3.1	40.30
Nordrhein-Westfalen	Siegtalbrücke-Mudersbach	B 62	95	3.1	30.6
Rheinland-Pfalz	Ortsumgehung Bad Neuenahr	B 266	49.2	1.8	27.3
Sachsen	Südumfahrung Pirna	B 172n	96.60	3.80	25.40
Bayern	Ergoldsbach-Essenbach	B 15n	182.4	9	20.3
Baden-Württemberg	Konstanz-Allensbach	B 33	46.5	2.30	20.20
Nordrhein-Westfalen	Ortsumgehung Münster	B 51	42.2	2.6	16.2

Zeige 1 bis 10 von 20 Zeilen

← Zurück Weiter →

Source: Verkehrsinvestitionsbericht 2015 (veröffentlicht am 24.08.2017) • [Created with Datawrapper](#)

Unterhalb des Lindigtguts liegt der Pirnaer Ortsteil Zehista. Dort lebt Reiner Eißrich. Seit 57 Jahren. In einer Genossenschaftswohnung im ersten Stock eines Reihenhauses. Der 80-Jährige steht auf seinem Balkon. Nur 60 Meter entfernt wühlen sich Bagger durch das, was mal eine Wiese und das letzte natürliche Überflutungsgebiet der Seidewitz vor der Stadtmitte von Pirna war. Planiererraupen schieben Erdmassen, Lastwagen quälen sich durch Matsch. Dort wachsen bereits die ersten Pfeiler für die Brücken über die Seidewitz und die Zehistaer Straße, inklusive Auf- und Abfahrten. Wenn alles fertig ist, wird Eißrich direkt auf einen Damm schauen, der die Brücken verbindet. Wo er sonst die Seidewitz plätschern hörte, entsteht ein Rückhaltebecken für all das Wasser, das von der Südumfahrung abgeleitet werden muss. Salzwasser im Winter inklusive. „Schon 1997 gab es die erste Einwohnerversammlung“, erzählt Eißrich. „In der ‚Tanne‘, die Kneipe gibt's nicht mehr. Da bin das erste Mal aufgestanden und hab` gesagt, so geht das nicht.“ Er ist das Gegenteil eines Kampffrentners, er ist ein freundlicher, in sich ruhender Mann. Im Rathaus habe man seine Einwände in ein Buch eintragen können, sagt er. „Da habe ich reingeschrieben, dass wir wegen des Verkehrslärms und der Abgase wohl kaum noch auf den Balkon werden treten können. Wir machen uns auch große Sorgen wegen des Wassers. Die Wiese war ja Überschwemmungsfläche.“ Auch seine Einwände wiesen die Planer zurück. Die Wohnungsgenossenschaft hat eine Mietminderung von vornherein ausgeschlossen. „Wir fühlen uns alleingelassen“, sagt Eißrich. „Ernstgenommen hat uns, glaube ich, keiner.“

Am Westhang des Kohlbergs stecken gelbe und rote Holzpfähle in einer Streuobstwiese. Sie markieren die Trasse. Hier wird die Südumfahrung in einem 315 Meter langen Tunnel unter der Erde verschwinden, gut 100 Meter davon in offener Bauweise. Am Rand der künftigen Einfahrt stehen drei altersschwache Linden. In ihrem Holz lebt der Eremit, bekannter als Juchtenkäfer. Der

kleine Kerl ist kaum größer als drei Zentimeter, ist aber streng geschützt. Und deswegen steht gleichzeitig sein ganzer Lebensraum unter Schutz. Bald wird das Eremitendasein ein Ende haben.

Gefährdete Tiere an der Südumfahrung



Eines der putzigsten Tiere in den Tälern von Gottleuba und Seidewitz ist der Fischotter.

Lino Mirgeler/dpa

Sebastian Schmidt leitet die Regionalgruppe Sächsische Schweiz des Naturschutzbunds Deutschland. Der 27-Jährige fröstelt in seiner dünnen braunen Kapuzenjacke an dem Hang und zeigt mal hierhin, mal dorthin. „Drei Naherholungsgebiete werden stark beschädigt: das Seidewitztal, der Kohlberg mit dem Stadtwald und das Gottleubatal mit der Viehleite.“ Insgesamt verbraucht die Südumfahrung 38 Hektar, fast die Hälfte davon entfällt auf Biotope. Sie greift in das Leben ein von mehr als 500 Tierarten; fast 40 davon stehen auf Roten Listen. Der Springfrosch etwa, der Feuersalamander, die Groppe oder das Hainbuchen-Graueulchen. Dennoch heißt es im Planfeststellungsbeschluss: „Die Aufnahme von Tier- und Pflanzenarten in die Rote ist kein Kriterium für einen besonderen Schutzstatus.“ Im faunistischen Sonderuntersuchungsbericht zu dem Bauprojekt werden unter anderen 16 Fledermausarten in der Nähe der Trasse festgestellt. Für sie gebe es „besonders konfliktreiche Streckenabschnitte“, heißt es. Durch den Eingriff würden bedeutende Tagfalter-Lebensräume zerstört; Magerrasenflächen, Saumbiotop und wertvolle Laub-Mischwaldbestände gingen verloren.

Naturschützer Sebastian Schmidt will dennoch nicht klagen. Es gebe einfach zu vieler solcher Großprojekte, sagt er. Es sei nicht genug Zeit und Geld da, um dagegen vorzugehen. „Und selbst wenn man nach vielen Jahren recht bekommen sollte wie die Grüne Liga bei der Dresdner Waldschlösschenbrücke, ist währenddessen längst gebaut worden.“ Schmidt fordert vielmehr eine strategische Umweltprüfung. Im Verkehrsministerium in Dresden heißt es, das hätte der Bund machen müssen. Berlin verweist darauf, eine solche Prüfung gebe es nur für die Gesamtheit aller Projekte im Bundesverkehrswegeplan. Im Planfeststellungsbeschluss zur Südumfahrung klingt das anders: „Da das Gesetz zur Einführung einer strategischen Umweltprüfung erst am 29. Juni 2005 in Kraft getreten ist, der Bundesverkehrswegeplan mit der Pirnaer Trasse jedoch im Juli 2004 verabschiedet worden war, konnte im vorliegenden Fall keine strategische Umweltprüfung durchgeführt werden.“ Der Bundestagsabgeordnete Stephan Kühn kritisiert in diesem Zusammenhang das Kosten-Nutzen-Verhältnis, in das auch die Auswirkungen auf die Natur mathematisch erfasst werden. „Diese Berechnungen sind nicht nachvollziehbar“, sagt Kühn. Dem Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan zufolge kommt die Südumfahrung auf eine „Nutzensumme Umwelt“ von 5,9 Millionen Euro. Das bedeutet: Jeder investierter Euro rechnet sich für die Umwelt mit fast sechs Euro. Allerdings werden in dieser

Rechnung Tunnelstrecken nicht als Flächeninanspruchnahme und Umweltkonflikt gewertet. Großbrückenstrecken wie die über das Gottliebatal gelten als „konfliktvermeidend“.

Wie die Natur wieder „repariert“ werden soll

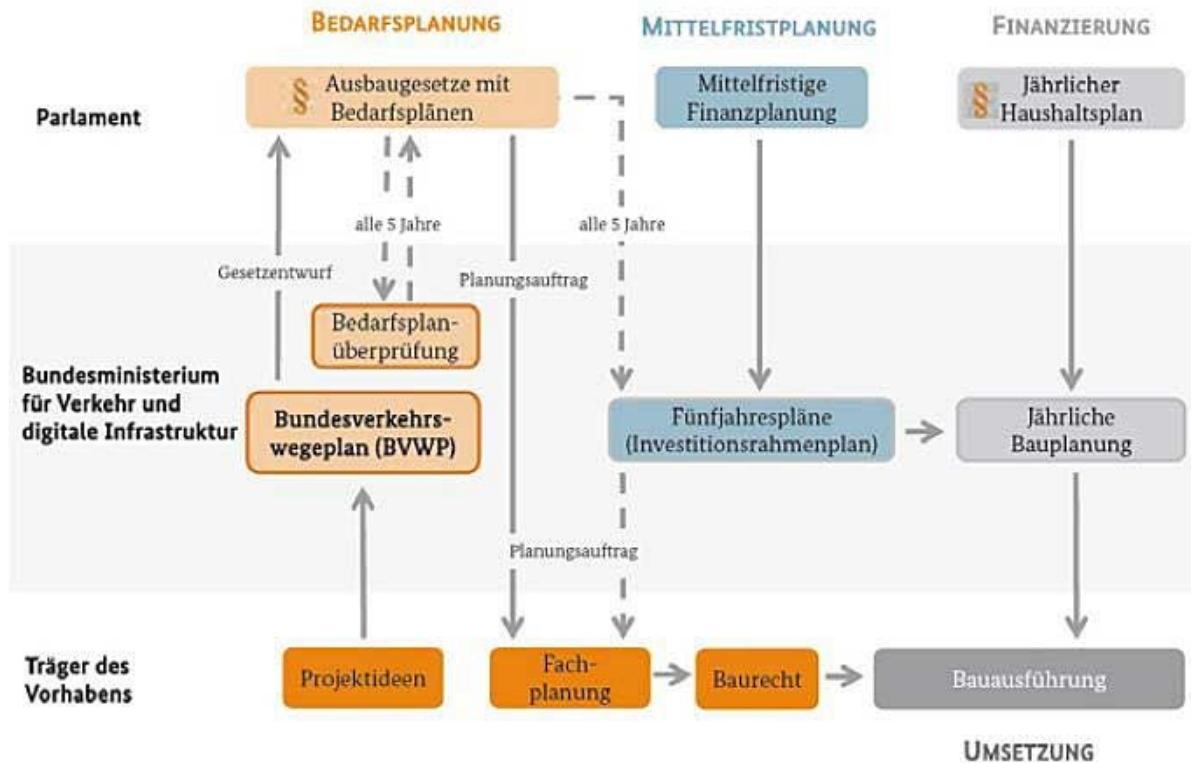
1 von 16

Unterquerungen und Ausweichquartiere für Fledermäuse

Unterstützung bekommt Naturschützer Schmidt von Bernd Wengler. Der Liebstädter kandidierte dort mal als Bürgermeister für die CDU. Der 67-Jährige sieht in dem Straßenprojekt auch einen Widerspruch zum Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge von 2009. Darin heißt es, die Kulturlandschaft des östlichen Erzgebirgsvorlandes solle „in ihrer landschaftstypischen Struktur erhalten, gepflegt und entwickelt werden“. Die ökologische Vorbildfunktion etwa der Seidewitz-Auen sei „durch eine durchgängige naturnahe Gestaltung und durch extensive Nutzung der Uferbereiche“ zu stärken. „All das macht die Südumfahrung kaputt“, sagt der Rentner. Er schiebt sich die schwarze Pudelmütze zurecht, dann kommt er auf seine Lieblingskritik zu sprechen. Wengler arbeitete 30 Jahre lang im Spezialwasserbau und betont: „Durch die Dämme hier im Seidewitztal steigt die Hochwassergefahr immens.“ Die Planer gingen von elf Kubikmeter pro Sekunde Durchfluss bei Hochwasser aus. Die tatsächliche Menge aber betrage 270 Kubikmeter. „Das steht so im Hochwasserschutzkonzept von 2004.“

Ähnlich argumentiert die sächsische Landestalsperrenverwaltung. Sie forderte unter anderem während des Planfeststellungsverfahrens, das Seidewitz-Tal auf Pfeilern statt mit Dämmen zu queren. Inzwischen will sich die Talsperrenverwaltung zur Südumfahrung nicht mehr äußern. Wengler hingegen nimmt kein Blatt vor den Mund: „Auf Kosten der Hochwassersicherheit und der Umwelt wird Geld gespart“, resümiert er. Die Planer hingegen kommen zu einem anderen Ergebnis: „Abschließend wird eingeschätzt, dass das Vorhaben auf den Hochwasserabfluss der Seidewitz keinen nennenswert negativen, genehmigungsrechtlich relevanten Einfluss hat.“

Wie Behörden eine Bundesstraße planen



Quelle: *Umweltbericht 2016 zum Bundesverkehrswegeplan 2030* (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-umweltbericht.pdf?__blob=publicationFile)

Nachdenklich steht Frank Protze-Lindner auf der abgedeckten Weitsprunganlage im Kohlberg-Stadion. Der 54-Jährige ist seit 2011 Vorsitzender des Leichtathletiksportvereins Pirna. Während der Saison trainieren hier 300 Mitglieder, darunter rund 100 Kinder und Jugendliche. Einer aus ihren Reihen war 800-Meter-Läufer Rene Herms, der es bei der Olympia 2004 in Athen bis ins Halbfinale schaffte.

„Genau hier drüber“, sagt Protze-Lindner und zeigt mit dem Finger nach oben, „wird die Brücke verlaufen.“ Dort, wo jetzt noch die Weitsprunganlage sei, werde einmal ein Pfeiler der Gottliebatalbrücke stehen. 930 Meter lang wird das Bauwerk werden, 65 Meter hoch, dreispurig. Protze-Lindner sieht „eine große Herausforderung“ auf den Verein zukommen. Während der Bauzeit könne nicht trainiert werden, Wettkämpfe fielen aus. „Mindestens eine Saison geht uns komplett flöten.“ Zwar habe die Deges versichert, zerstörte Anlagen wieder aufzubauen, „aber finanziell entschädigt uns keiner“. Schon jetzt sinke die Zahl der Anmeldungen bei den Kindern. Seit Mitte der 1990er-Jahre habe es mit Hinweis auf die kommende Südumfahrung keine Fördermittel mehr für Investitionen ins Stadion gegeben, sagt der Vereinschef. Einwände des Klubs wegen möglicher Luftwirbel und Lärm prallten an den Planern ab. „Wir haben überlegt zu klagen, aber das hätte uns finanziell überfordert.“ Zwar hätten der sächsische und der deutsche Leichtathletikverband den Verein mit Stellungnahmen unterstützt, „die Kosten für das Gutachten zum Planfeststellungsverfahren aber mussten wir selbst zahlen.“

Nur fünf Minuten zu Fuß vom Aussichtspunkt Wettin-Höhe entfernt klappt eine fußballfeldgroße Lücke im Mischwald, der steil ins Gottliebatal hinabstürzt. Tief hinunter fällt der Blick auf den Backsteinbau der evangelischen Schule, auf das Kohlberg-Stadion. Birken, Buchen, Eichen, Fichten und Kiefern sind gefällt, haben Platz gemacht für die letzten Pfeiler der Gottliebatalbrücke. Hier erreicht die Südumfahrung die Hochebene. Der Staatsbetrieb Sachsenforst kritisierte während der Planfeststellung unter

anderem, die Planer hätten sich die Zerstörung von Waldflächen als zu gering berechnet. Die weisen das zurück. Wie schon zuvor die Landestalsperrenverwaltung, will sich nun auch der Sachsenforst nicht mehr zu dem Projekt äußern.

Nach dem Gottliebatal fräst sich dann quer durch eine Obstplantage. Wo einst Kirscharten wie Giorgia, Regina oder Sweetheart in Reih und Glied standen, prangt jetzt eine gut 100 Meter breite und fast 300 Meter lange Schneise. An deren Ende mündet die neue Bundesstraße 172 in die alte. Trotz umfangreicher Kompensationsmaßnahmen wie Fledermausbrücken, Quartierbäume, Nisthilfen, neuen Streuobstwiesen, Gehölzen und Waldflächen werden fast vier Hektar Biotop-Landschaft nach der geplanten Fertigstellung der Südumfahrung im Jahr 2022 verloren sein. Die Planer selbst konstatieren „negative Auswirkungen vor allem in den Bereichen Boden, Wasser, Landschaftsbild sowie auf das Arten- und Biotop-Potenzial“.

Der Oberbürgermeister von Pirna weiß um die Eingriffe in die Natur. Und dennoch ist Klaus-Peter Hanke überzeugt: „Die Südumfahrung ist für die regionale Wirtschaft von großer Bedeutung.“ Für Urlauber und Investoren sei ohne eine staufreie Anbindung kein großes Interesse an der Region vorhanden. „Wer will schon seine Zeit im Stau verbringen?“ Der 64 Jahre alte, parteilose Lokalpolitiker und frühere Bauunternehmer hat sich der Bürgerinitiative „Pro Sächsische Schweiz – Südumfahrung Pirna jetzt!“ angeschlossen. Die sammelte rund 13300 Unterschriften: „Das ist ein deutlicher Ausdruck des Bürgerwillens“, sagt Hanke. Das Planungsfazit der Landesdirektion Sachsen unterstützt er voll und ganz. Es lautet: „Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekanntgewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Bau der Straße auch bei gebündelter Betrachtung der Umweltauswirkungen und unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist.“

Höhere Mathematik

Wie Planer den Zinssatz auf Investitionskosten errechnen.

Um zu ermitteln, wie sich der angenommene Zinssatz auf die jährlichen Kosten auswirkt, muss man den sogenannten Annuitätenfaktor berechnen, mit dem man die Investitionskosten multiplizieren muss, um zu den jährlichen Kosten zu kommen. Dieser Annuitätenfaktor hängt von der Nutzungsdauer ab (BMVBW, 2005, S.37).

$$(6.2) \quad a = p \cdot (1+p)^t / ((1+p)^t - 1)$$

mit

a = Annuitätenfaktor

p = Zinssatz

t = Nutzungsdauer in Jahren

Aus Gl.(6.2) ergibt sich für einen Zinssatz von 3 % und eine Nutzungsdauer von 40 Jahren ein Annuitätenfaktor a = 0,0435. Wenn man einen Marktzins von 4,2 % und eine Nutzungsdauer von 40 Jahren annimmt, dann ergibt sich ein Annuitätenfaktor von a = 0,0526. Die Zahlenwerte sind in Bild 6.2 eingetragen.

	BMVBW, 2005,S.39	rwi, 2010,S.129
Zinssatz	3 %	4,2%
Annuitätsfaktor	4,33 %	5,20 %
Fehlerfaktor = 5,20/4,33 = 1,20		

Quelle: *Verkehrswende Cloppenburg-Emsland e.V.* (http://www.vce-verein.de/files/Kritik_NKA_2012.pdf)

Artikel-URL: <http://www.sz-online.de/sachsen/sachsens-super-schneise-3839857.html>
