

## **Kleine Anfrage 3172**

des Abgeordneten Benjamin Raschke (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

an die Landesregierung

### **Verteuerung der Ortsumgehung B 87 Lübben**

Aus dem Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit dem Titel „Übersicht der Gesamtmittelbedarfe für die Aus- und Neubauvorhaben der aktuellen Bedarfspläne von Schiene, Straße und Wasserstraße“ mit Stand Juli 2023 ergibt sich für die geplante Ortsumfahrung B 87 Lübben ein neuer Gesamtmittelbedarf von 97,5 Mio. €. Dieser Betrag ist im Vergleich zum Bedarfsplan Verkehrswegenetz (BVWP) 2030 (52,2 Mio. € mit Stand 2014) signifikant angestiegen. Dieser Anstieg beruht gemäß den beigefügten Erläuterungen auf der „Indexierung und Aktualisierung der Kosten“.

Im Jahr 2021 wurde durch eine Änderung der Linienführung ein Gesamtmittelbedarf in Höhe von 69,618 Mio. € ermittelt. Basierend auf diesen Kosten hat das zuständige Bundesministerium ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,88 errechnet. Allerdings fehlen klare Informationen zu den Berechnungsgrundlagen, insbesondere zum Barwert des Nutzens und dessen Berechnungsmethoden.

Das ursprüngliche Nutzen-Kosten-Verhältnis gemäß BVWP 2030 (Modul A) ergab einen Wert von 1,2, der wie folgt berechnet wurde: Barwert des Nutzens 51,0 Mio. € geteilt durch den Barwert der bewertungsrelevanten Investitionskosten 43,2 Mio. € ergab ein NKV von 1,18 (aufgerundet auf 1,2).

Vor diesem Hintergrund frage ich daher die Landesregierung:

#### **Indexierung und Aktualisierung der Kosten**

1. Wer hat den neuen Gesamtmittelbedarf in Höhe von 97,5 Mio. € für den Bericht des BMDV „Übersicht der Gesamtmittelbedarfe für die Aus- und Neubauvorhaben der geltenden Bedarfspläne von Schiene, Straße und Wasserstraße“ (Stand Juli 2023) errechnet?
2. Wann wurde der neue Gesamtmittelbedarf in Höhe von 97,5 Mio. € für den Bericht des BMDV „Übersicht der Gesamtmittelbedarfe für die Aus- und Neubauvorhaben der geltenden Bedarfspläne von Schiene, Straße und Wasserstraße“ (Stand Juli 2023) ermittelt?
3. Wann wurde er dem BMDV übermittelt?

4. Auf welchem Projekt- bzw. Planungsstand basiert dieser neue Gesamtmittelbedarf?
5. Wie sind die Antworten auf die Fragen 6 bis 18 der Kleinen Anfrage Nr. 2831 (Drucksache 7/7796) vor diesem Hintergrund zu verstehen?
6. Sind die 97,5 Mio. € nur vorläufige Schätzungen oder basieren sie bereits auf den Ergebnissen der abgeschlossenen Vorplanung?
7. Wann kann die Vorlage der endgültigen Ergebnisse der Vorplanung erwartet werden (vgl. Vorbemerkung der Landesregierung in der Antwort auf die Kleine Anfrage Nr. 2831 - Drucksache 7/7796)?

#### **Zur Wirtschaftlichkeitsberechnung von 2020/2021**

8. Ist die Landesregierung im Besitz der vollständigen Unterlagen der Wirtschaftlichkeitsberechnung von 2020/2021, die ein NKV von 1,88 ergeben hat?
9. Wurde dieses NKV nach der gleichen Methodik gemäß dem Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030 ermittelt?
10. Wenn ja,
  - a) Was war der Gesamtbetrag des Barwerts des Nutzens?
  - b) Wie setzt sich dieser Nutzenwert im Detail zusammen?
11. Wenn nein,
  - a) Welche Methodik wurde stattdessen angewendet?
  - b) Welche Bewertungskriterien oder Parameter wurden berücksichtigt?
12. Wann fand die letzte Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B) für das Verkehrsprojekt statt, und wann ist eine Aktualisierung geplant?

#### **Zum Brückenbauwerk für die Eisenbahnstrecke Falkenberg-Beeskow**

13. Wurde das bislang fehlende Brückenbauwerk für die Eisenbahnstrecke Falkenberg-Beeskow in allen Berechnungen berücksichtigt?
14. Sind die Kosten für das fehlende Brückenbauwerk im Gesamtmittelbedarf von 97,5 Mio. € enthalten?
15. Gibt es eine Gesamtkostenberechnung für das Brückenbauwerk und wurden diese im NKV berücksichtigt?
16. Wenn nicht, gibt es eine Schätzung der Kosten für das Brückenbauwerk?

17. Welche Kosten entfallen nach dieser aktualisierten Kostenschätzung auf die verschiedenen Gewerke des Bauprojekts?