

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 1144

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

Drucksache 7/3112

### **Umsetzung der Prüfungsergebnisse des Bundesrechnungshofes für die Planung der Ortsumgehung B87 Lübben**

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Der Brandenburger Koalitionsvertrag schreibt das Prinzip Erhalt vor Neubau beim Straßenbau - bedarfsgerechter Erhalt und die Modernisierung von Straßen haben Vorrang vor Neubauprojekten - fest.

Mit einem festlichen 1. Spatenstich eröffnete Staatssekretär Genilke am 27.11.2020 den dritten Bauabschnitt zum Ausbau der B 87 mit der Errichtung zweier neuer Brückenbauwerke in Lübben. Mit dem fortschreitenden Ausbau der Ortsdurchfahrt an der B 87 und B115 sowie den weit hinter den ursprünglichen Verkehrsprognosen zurückbleibenden Verkehrszahlen gibt es keine Notwendigkeit mehr für den Neubau einer gebietszerschneidenden, umweltzerstörenden und investitionsintensiven Ortsumfahrung, die sich mit den übergeordneten Zielen des Klima- und Artenschutzes nicht in Einklang bringen lässt.

Der Bundesrechnungshof hat im Dezember 2019 seine Überprüfung der Planung der Ortsumfahrung B 87 Lübben abgeschlossen und das Ergebnis an das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg übermittelt. Die Ortsumgehung Lübben ist im Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 in der Stufe „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ zugeordnet. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) lag damals bei 1,2. Bei einem NKV <1 gilt ein Bauprojekt als nicht bauwürdig. Der Bundesrechnungshof kritisierte die Planung zur Ortsumgehung u.a. in folgenden Punkten:

- Die gewählte Verkehrsprognose („Netzfall“) ist ungeeignet und bedarf einer Neubewertung auf Grundlage des „Maßnahmefalls“.
- Vorzeitige Ausgaben für den Grunderwerb und Entschädigungsverfahren sind nicht notwendig; auf sie sollte verzichtet werden.
- Bei den zu erwartenden weiteren Kostensteigerungen (u. a. aufgrund des Baugrundrisikos) ist das NKV der Maßnahme neu zu berechnen und die Bauwürdigkeit der Maßnahme entsprechend nachzuweisen.

Ausgehend hiervon und unter Berücksichtigung der niedrigen Dringlichkeitseinstufung hat der Bundesrechnungshof das Landesministerium gebeten, die Planung auszusetzen und das Planfeststellungsverfahren nicht einzuleiten.

## Verkehrsprognosen

1. Welche konkreten Ergebnisse brachte die vom Bundesrechnungshof geforderte neue Verkehrsuntersuchung, die sich auf den Planfall „Maßnahmenfall“ als Bemessungsgrundlage der Verkehrsprognose stützt? Wann wurden diese Daten an den Bundesrechnungshof übermittelt?
2. Inwieweit berücksichtigt diese Verkehrsprognose die Tatsache, dass auf der Bundesstraße B 87 an der automatischen Zählstelle Biebersdorf der Bundesagentur für Straßenwesen (Nr. 3714) im Zeitraum 2006 bis 2018 eine vergleichsweise stabile Verkehrsbelastung von durchschnittlich 3.500 Kfz/24h dokumentiert wurde, wovon ein Großteil auf den Lübbener Ziel- und Quellverkehr entfällt, welcher von der geplanten Umgehungsstraße ohnehin nicht profitieren würde?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Für das Vorhaben ist bislang noch keine neue Verkehrsuntersuchung durchgeführt worden. Diese wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung im Zusammenhang mit der Erstellung des Planungsentwurfes aktualisiert.

## Nutzen-Kosten-Verhältnis

3. Von welchen aktualisierten Brutto-Gesamtkosten (Planung, Bau, Grunderwerb und A+E-Maßnahmen) geht die Landesregierung bei der geplanten Ortsumgehung Lübben (B 87) bis zur Fertigstellung gegenwärtig aus?

Zu Frage 3: Der Vorhabenträger erstellt gegenwärtig eine Entwurfsplanung mit einer geänderten Linienführung u.a. mit dem Ziel, die verkehrliche Wirksamkeit und die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens zu verbessern. Die aktuelle Kostenschätzung für diese neue Linienführung weist Gesamtkosten in Höhe von 69,618 Mio. € aus.

4. Aus welchem Jahr stammt die letzte Baukostenberechnung und welcher Baukostenindex liegt dieser zu Grunde?

Zu Frage 4: Die Kostenschätzung für die aktuelle Linienführung ist aus dem Jahr 2020 und wurde auf Grundlage des Baukostenindex 2020 erstellt.

5. Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis ergibt sich bei Zugrundelegung der aktuellen Baukostenberechnung für die Ortsumgehung Lübben?
6. Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis ergibt sich bei Zugrundelegung des Baukosten-Preisstandes von 2020?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Für die aktuelle Linienführung wurde ein NKV von 1,88 ermittelt. Die Kosten beruhen auf der aktuellen Kostenschätzung (vgl. Frage 4).

7. Wird die „Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen“ des BVMI bei der Planung der Ortsumgehung Lübben vollumfänglich angewandt?

Zu Frage 7: Die Anwendung der Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen (AKVS) ist in den jeweiligen Planungsebenen vollumfänglich vorgesehen.

8. Ist in die Gesamtkostenberechnung ein Brückenbauwerk über die zu kreuzende Eisenbahnstrecke Falkenberg – Beeskow mit einberechnet und im Kosten-Nutzen-Verhältnis berücksichtigt? Welche zusätzlichen Kosten verbinden sich mit diesem Brückenbauwerk?

Zu Frage 8: Zum gegenwärtigen Planungsstand ist kein Brückenbauwerk über die Eisenbahnstrecke Falkenberg-Beeskow vorgesehen.

9. Wurde bereits vorzeitiger Grunderwerb vorgenommen? Welche Gesamtkosten sind dafür bislang angefallen?

Zu Frage 9: Ja, es wurde bereits vorzeitiger Grunderwerb vorgenommen. Es wurden Kaufverträge inklusive Nebenentschädigungen über insgesamt 583.590 € geschlossen.

### **Geotechnische Untersuchungen**

10. Zu welchem Zeitpunkt und mit welchem Ergebnis wurde die ingenieurgeologische Vor- und Hauptuntersuchung durchgeführt?

Zu Frage 10: Baugrundgutachten für die Baustrecke und die Ingenieurbauwerke wurden stufenweise 2017 und 2018 fertiggestellt. Weitere Gutachten für Teile der Baustrecke sind gegenwärtig in Bearbeitung.

11. Welche Erkundungsschritte und welche direkten und indirekten geologischen Erkundungsmethoden wurden bei der Baugrunduntersuchung der Ortsumgebung Lübben angewendet und entsprechen diese Verfahren den Standards für Erkundungen im Rahmen des Baus von Bundesstraßen?

Zu Frage 11: Es wurden und werden direkte Aufschlüsse in Form von Kernbohrungen und Rammkern-/ Kleinbohrungen sowie indirekte Aufschlüsse durch Sondierungen mit der Rammsonde und Drucksondierungen durchgeführt. Die Aufschlussanordnung und -tiefe entspricht den Regelwerken und Standards für die aktuelle Planungsphase.

12. Welche Auswirkungen ergeben sich aus diesen geologischen Untersuchungen insbesondere auf die Konkretisierung der Mengen- und Leistungsermittlungen sowie die notwendigen Baugründungen?

Zu Frage 12: Die Baugrundgutachten sind in den nachfolgenden Planungsstufen u.a. eine Grundlage der Mengen- und Leistungsermittlungen. Erkenntnisse zu Gründungsmaßnahmen für Straßendämme und Ingenieurbauwerke, zu notwendigen Bodenverbesserungen, zur Standsicherheit und Versickerfähigkeit der anstehenden Böden und zur Wiederverwendung von Aushubböden haben Einfluss auf die technische Planung des Vorhabens und damit auch auf die Kostenermittlung.

13. Liegen für alle geplanten Ingenieurbauwerke inzwischen die notwendigen Gründungsgutachten vor und flossen deren Erkenntnisse in die Kostenfortschreibung bereits mit ein?

Zu Frage 13: Nein, insbesondere für die Abschnitte mit geänderter Linienführung liegen noch nicht alle Baugrundgutachten vor. Vorhandene Erkenntnisse flossen regelmäßig in Kostenermittlungen ein. Die Erstellung von Hauptgutachten für die Bauwerke erfolgt nach Abschluss der Bauwerksvorplanung bzw. im Rahmen der Bauwerksentwurfsplanung.

14. Inwieweit wurden die Ergebnisse der von der DEGES veranlassten Baugrunduntersuchungen bei der Gesamtkostenberechnung der Ortsumgehung Lübben bereits berücksichtigt?

Zu Frage 14: Ergebnisse der Baugrunduntersuchungen wurden in den nachfolgenden Planungsstufen der technischen Ausgestaltung des Vorhabens sowie den Mengen- und Kostenermittlungen zu Grunde gelegt.

15. Wie hoch erweist sich unter Berücksichtigung des inzwischen vorliegenden Baugrundgutachtens die Kostendifferenz zwischen der vollständigen Aufständigung der Spreequerung/ Spreeaue und der Dammlösung?

Zu Frage 15: Die Aufständigung wurde nach einer Variantenabwägung in 2016 für die Querung der Spreeaue nicht mehr weiterverfolgt. Deshalb wurden für diese Variante in der Folge auch keine Kostenentwicklungen mehr ermittelt. Eine Schätzung der Fachplaner geht von einer Kostendifferenz von ca. 4 Mio. € aus.

16. Liegt ein Baustoffkonzept bezüglich der enormen Erdmassenbewegungen für die geplanten Verkehrsdämme vor und flossen dessen Erkenntnisse bereits in die letzte Baukostenberechnung mit ein?

Zu Frage 16: Der Vorentwurf von 12/2016 enthält Angaben zu Mengenbilanzen und Eigenschaften von Baustoffen, soweit sie in dieser Planungsstufe und insbesondere für die Aufstellung der Kostenberechnung erforderlich sind. Auch in der Kostenschätzung für die aktuelle Linienführung wurde die Erdmassenbilanz berücksichtigt. Die Qualität der im Detail zu verwendenden Baustoffe wird im Rahmen der Ausführungsplanung definiert.