

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 3985

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

Drucksache 6/9782

Nutzen-Kostenverhältnis und Verkehrsprognosen für die geplante Ortsumgehung Lübben B 87n

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

Vorbemerkung des Fragestellers: 2014 sendete die Bürgerinitiative „Lübben-Treppendorf“ 280 Unterschriften zusammen mit einer Petition an den Deutschen Bundestag. Das Ziel der Petition war und ist die Durchführung eines rechtssicheren Variantenvergleichs für vier mögliche Umgehungsstraßenstrassen. Der Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages informierte sich am 17.9.2018 in Lübben zum Für und Wider der geplanten Ortsumgehung Lübben und zu den bisherigen Planungsprozessen.

Bei einem Nutzen-Kostenverhältnis kleiner oder gleich 1 ist die Ortsumgehung wirtschaftlich nicht mehr realisierbar. Während des Ortstermins bezifferte ein Vertreter der DEGES bzw. des BVMI das „aktuelle Nutzen-Kostenverhältnis (NKV)“ für die Ortsumgehung mit 1,17 (folgend als „Berechnung 1,17“ bezeichnet). Im Bundesverkehrswegeplan 2030 aus dem Jahr 2016 wurde das NKV mit dem Wert 1,18 ausgewiesen. Eine Stellungnahme des NABU-Kreisverbands Spreewald e. V. zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 stellt fest, dass das NKV des Straßenbauprojekts fehlerhaft ermittelt wurde. Unter Berücksichtigung der negativen Umweltkosten, der Planungskosten und einer anderen Einschätzung der Reisezeiteinsparungen berechnet die Stellungnahme einen Wert des NKV von 0,85. Bei der 6. Sitzung des projektbegleitenden Arbeitskreises am 5.7.2017 wurden Forderungen des MIL nach Kostensenkungsmaßnahmen für die geplante Ortsumgehung besprochen.

Nutzen-Kostenverhältnis

1. Wann wurde das Nutzen-Kostenverhältnis mit einem Wert von 1,17 für die Ortsumgehung Lübben berechnet? Wer hat diese Berechnung „1,17“ durchgeführt?
2. Welche konkreten Annahmen und Parameter hinsichtlich Verkehrsbelastung, Verkehrswirkung, Reisezeit, etc. sind in diese Berechnung eingeflossen?
3. Wie stellen sich diese Annahmen und Parameter im Vergleich zu der dem BVWP 2030 zugrunde liegenden Berechnung dar? Welche Veränderungen wurden vorgenommen und aus welchem konkreten Grund?

zu Fragen 1 bis 3: Es ist keine Neuberechnung des NKV erfolgt. Im Rahmen der Vorbereitung des Ortstermins des Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages erfolgte lediglich eine Abschätzung der Bauwürdigkeit auf Basis der im Rahmen der BVWP-Aufstellung durch das BMVI ermittelten Daten für NKV und Gesamtprojektkosten mit den in der Vorentwurfsplanung ermittelten aktuellen Projektkosten (vgl. Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage 3354, Drucksache 6/8483).

4. Welche Kosteneinsparmaßnahmen wurden seit der Anmeldung im BVWP 2030 geplant (vgl. Antwort auf Frage 5 und 6 in Drucksache 6 /8483)? Wie hoch ist die geplante Kostenersparnis pro Maßnahme?

zu Frage 4: Die Straßenbauverwaltung ist zur sparsamen und wirtschaftlichen Haushaltsführung verpflichtet. In diesem Rahmen werden die Projektbestandteile in allen Planungsphasen mit der sich jeweils vertiefenden Kenntnis der Rahmenbedingungen und zunehmenden Detailierung der Planung einer kritischen Betrachtung unterzogen, um die erforderliche Funktionalität des Vorhabens mit wirtschaftlichstem Mitteleinsatz zu erreichen. Bezüglich der aktuellen Projektkosten wird auf die Drucksache 6/8483 verwiesen.

5. Wie gliedern sich die bewertungsfähigen Gesamtprojektkosten hinsichtlich der Kostenschätzung der letzten Berechnung detailliert auf? Welche Abweichungen gibt es in den einzelnen Positionen zu der Berechnung, die dem BVWP 2030 zugrunde lag und mit welcher Begründung wurden diese jeweils verändert?

6. Wurden die Planungskosten in die „Berechnung 1,17“ mit einbezogen?

zu Fragen 5 und 6: Siehe Antwort zu Frage 1 bis 3.

7. Welcher Preisstand wurde den Kostenermittlungen jeweils zugrunde gelegt?

zu Frage 7: Der Kostenberechnung im Rahmen des Vorentwurfs lag ein Kostenkatalog aus 06/2016 zu Grunde.

8. Von wann datiert das endgültige Baugrundgutachten?

zu Frage 8: Die Baugrundgutachten für die Baustrecke und die Ingenieurbauwerke wurden stufenweise zwischen 06/2017 und 12/2017 fertiggestellt.

9. Sind die Erkenntnisse aus diesem Baugrundgutachten in die letzte Berechnung bereits mit eingeflossen?

zu Frage 9: Es ist keine Neuberechnung des NKV erfolgt, siehe Antwort auf Fragen 1 bis 3. Grundlage der Kostenberechnung des Bundes hinsichtlich des Baugrundes waren eine Vielzahl an Erkenntnissen über die geotechnischen Verhältnisse inkl. der bis dahin im Rahmen der Erarbeitung der Baugrundgutachten gewonnenen Daten, die hinreichend geeignet waren, kostenrelevante Sachverhalte zu beurteilen.

Die der Kostenberechnung zugrunde liegenden Annahmen wurden nach Auswertung der mittlerweile vorliegenden baugrundtechnischen Untersuchungen grundsätzlich bestätigt.

10. Gibt es bereits ein Baustoffkonzept? Wenn ja, von wann datiert es?

zu Frage 10: 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.

Die Qualität der im Detail zu verwendenden Baustoffe wird im Rahmen der Ausführungsplanung definiert.

11. Mit welchen Baustofftransportmengen wird gerechnet und wo sollen diese gewonnen werden?

zu Frage 11: Die wesentlichen Baustofftransporte ergeben sich aus folgenden Hauptbaumengen:

- ca. 251.000 m³ Boden innerhalb der Baustrecke transportieren
- ca. 515.000 m³ Mineralboden liefern
- ca. 32.100 m³ Asphaltmaterial liefern
- ca. 21.000 m³ ungebundenes Tragschichtmaterial liefern

Bodenmassen werden zum Teil innerhalb des Baufeldes als Aushub gewonnen und soweit möglich in Dammstrecken wieder eingebaut. Die Beschaffung aller weiteren Baustoffe liegt in der Verantwortung des bauausführenden Auftragnehmers. Dieser wird in einem Öffentlichen Ausschreibungsverfahren ermittelt und unterliegt somit dem Wettbewerb.

12. Sind diese Baustoffmengen und die hierfür anfallenden Transport-, Logistik- und Verarbeitungskosten bereits vollständig in die letzte Berechnung eingeflossen?

zu Frage 12: Die Ermittlung der Baukosten beinhaltet auch die Beschaffung, Lieferung und den Einbau der Baustoffe.

13. Wie wurden die hohen Preisrisiken für den Kauf und Transport von Baustoffen in den NKV-Berechnungen für den BVWP und die „Berechnung 1,17“ kalkuliert?

zu Frage 13: Die aktualisierte Kostenberechnung des Bundes beinhaltet die jeweils aktuellen Baupreise (vgl. Antwort der Landesregierung zu Frage 2 der Kleinen Anfrage 3354, DS 6/8483).

Verkehrsprognose & Reisezeit

14. Von wann datieren jeweils die Verkehrsprognosen, die der „Berechnung 1,17“ und der Berechnung für den BVWP 2030 zugrunde lagen? Welchen konkreten Inhalt haben die jeweiligen Prognosen (Quell- und Zielverkehr, Durchgangsverkehr, Anzahl Fahrzeuge/ 24h, Anzahl Schwerlasttransporte/ 24h)?

zu Frage 14: Bezüglich der Verkehrsprognose, die das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) der Aufstellung des BVWP zugrunde gelegt hat, wird auf die Projektdossiers zum BVWP verwiesen, die im Internet unter <http://bvwp-projekte.de> veröffentlicht sind. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Fragen 1 bis 3 verwiesen.

15. Wurden die erwarteten Auswirkungen aus der Einführung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen zum 1.7.2018 in diesen Prognosen bereits berücksichtigt und wenn ja, wie wirkt sich die Lkw-Maut auf die Verkehrsprognose aus? Falls nein, wann wird eine entsprechende Prognose mit Lkw-Maut erstellt und in die Berechnung einbezogen?

zu Frage 15: Die Prognosen wurden durch den Bund beauftragt. Detaillierte Informationen dazu liegen der Landesregierung nicht vor.

16. Wie lautet das prognostizierte Verhältnis des mautpflichtigen Durchgangsverkehrs, welcher potentiell die geplante Ortsumgehung nutzen wird und welcher aufgrund der enormen Länge der Umgehungsstraße (10 km) erwartungsgemäß auf die später mautfreie, innerstädtisch gut ausgebauten Ortsdurchfahrt ausweichen wird?

zu Frage 16: Im Rahmen von Straßenverkehrsprognosen werden Querschnittsbelastungen der Straßenabschnitte in freien Strecken ermittelt. Eine Unterscheidung nach Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr erfolgt nicht.

17. Welche planungsrelevanten Berechnungen zur Reisezeitersparnis mit einer Ortsumfahrung nordwestlich von Lübben/Treppendorf wurden in den letzten 15 Jahren durchgeführt? Bitte tabellarisch aufführen, wann, mit welchem Verfahren, durch wen und mit welchem Ergebnis die Berechnungen durchgeführt wurden?

zu Frage 17: Die Berechnung der Reisezeitersparnis erfolgte im Zusammenhang mit der Aufstellung BVWP durch das BMVI. Bezüglich der Ergebnisse wird auf die Projektdossiers zum BVWP verwiesen, die im Internet unter <http://bvwp-projekte.de> veröffentlicht sind.