



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Christopher Vogt (FDP)

und

## **Antwort**

**der Landesregierung** – Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

### **Verzögerungen beim Bau der B 207neu**

1. Wie lang dauerte die Realisierung der B 207neu zwischen Pogeetz und der Hansestadt Lübeck insgesamt? Von welcher Bauzeit ist man ursprünglich ausgegangen?
2. Welche Verzögerungen gab es beim Bau dieses neuen Streckenabschnittes? Was waren die Gründe dafür? Bitte einzeln aufzuführen.

Die Fragen 1 und 2 werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet:

Grundsätzlich erfolgt die Realisierung von Baumaßnahmen im Bundesfernstraßenbereich in Abhängigkeit von der Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses und der Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel durch den Bund als Baulastträger. Der Planfeststellungsbeschluss für die Verlegung und den Neubau der B 207 zwischen Lübeck und Pogeetz wurde am 13. Dezember 2004 erlassen. Kurz zuvor war der Baubeginn für die A 20 von der A 1 bis Geschendorf erfolgt. In Bezug auf die Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel stand die B 207neu damit in Konkurrenz zur A 20. Aufgrund der nicht in ausreichender Höhe zur Verfügung stehenden Finanzmittel wurde entschieden, in einem ersten Schritt die Herstellung der B 207 zwischen Lübeck (Hochschulstadtteil) und der A 20 voranzutreiben. Baubeginn des ersten Abschnittes war der 30. August 2005, die Verkehrsfreigabe erfolgte am 17. Dezember 2007. In 2006 und 2007 wurde dieser Abschnitt mit zusätzlichen Finanzmitteln aus einem Sonderprogramm des Bundes finanziert. Nach Bereitstellung weiterer Finanzmittel (ab 2009 erneut in Form von Sondermitteln aus einem Konjunkturprogramm des Bundes) konnte mit dem Bau des 2. Ab-

schnittes am 19. Mai 2008 begonnen werden. Im ersten Schritt wurden entsprechend der verfügbaren Finanzmittel mehrere Brückenbauwerke realisiert. Gleichzeitig wurde mit der Moorsanierung und der Herstellung des tiefen Geländeeinschnittes bei Pogeez begonnen. Aufgrund der Teilung der Maßnahme in zwei Bauabschnitte musste das Bodenmanagement insgesamt angepasst werden. Hierbei war die inzwischen geänderte Gesetzes- und Vorschriftenlage für die Verbringung der natürlichen organisch belasteten Böden aus dem Moorbereich zu beachten, ein neues Konzept zu erarbeiten und genehmigen zu lassen. Dies geschah in enger Abstimmung mit dem Kreis Herzogtum-Lauenburg und der Region. Aufgrund der Komplexität dieser neuen zu berücksichtigenden Fragestellung nahm die endgültige Regelung eine gewisse Zeit in Anspruch. Von 2012 bis 2013 erfolgte eine Zuweisung von Sondermitteln aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm, so dass der Straßenbau am 14. November 2012 begonnen werden konnte.

Nach der Betonage des Überbaus eines Brückenbauwerkes wurde eine verstärkte Rissbildung im Betonüberbau festgestellt. Die Arbeiten am Bauwerk wurden daraufhin gestoppt und eine Feststellung des Schadensausmaßes und der Schadensursachen vorgenommen. Es wurde ein Sanierungskonzept für den Überbau entwickelt, das im ersten Schritt auf Probefeldern verifiziert und anschließend auf den gesamten Überbau übertragen wurde. Mit dieser Sanierung wurde im Juli 2014 begonnen. Die komplette Fertigstellung des Bauwerkes erfolgte abweichend vom vereinbarten Termin Juli 2014 im Dezember 2014. Der 2. Bauabschnitt konnte demzufolge statt am vertraglich vereinbarten Fertigstellungstermin am 15. Oktober 2014 am 23. Dezember 2014 für den Verkehr freigegeben werden.

3. Wie hoch waren die Mehrkosten, die durch die Verzögerungen entstanden sind?

Antwort:

Aufgrund der Teilung der Maßnahme in zwei Bauabschnitte und der damit erforderlichen Änderung des Bodenmanagements sowie der zeitlich gestreckten Bereitstellung der Finanzmittel sind Mehrkosten u.a. in Form von Mehrwertsteuererhöhung, Erhöhung der Baustoffkosten und Mehrkosten für das geänderte Massenkonzzept entstanden. Die ursprünglichen Baukosten (ohne Grunderwerbskosten) gemäß Bauentwurf aus 2002 betragen 38,6 Mio. € (einschließlich 16% Mehrwertsteuer). Die gegenwärtigen Baukosten betragen 45,7 Mio. € (einschließlich 19 % Mehrwertsteuer).

4. Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung aus den Problemen, die beim Bau der B 207neu zu den Verzögerungen geführt haben?

Antwort:

Eine durch finanzielle Rahmenbedingungen bedingte zeitliche Streckung der Realisierung eines Bauprojektes kann dazu führen, dass sich zwischenzeitlich gesetzliche Rahmenbedingungen ändern. Dies kann zu erhöhten Abstimmungs- und Zeitbedarf sowie zu Mehrkosten führen.

Der Fall der B 207neu zeigt, dass die dem Land Schleswig-Holstein für Neubaumaßnahmen zur Verfügung stehenden Finanzmitteln für eine zeitnahe und zügige Realisierung mehrerer großer Neubauprojekte nicht ausreichen. Erst die Bereitstellung von Finanzmitteln aus Sonderprogrammen ermöglichte letztendlich die bauliche Realisierung der Maßnahme. Die Landesregierung ist daher bestrebt, beim Bundesverkehrsministerium für die großen Infrastrukturmaßnahmen des Landes eine Finanzierung außerhalb der Quote zu erreichen und die Investitionen in die Infrastruktur insgesamt zu erhöhen.

5. Wurde der Kreis Herzogtum Lauenburg in die Planung der B 207neu einbezogen? Falls ja, inwiefern ist dies erfolgt? Falls nein, warum nicht?

Antwort:

Der Kreis Herzogtum-Lauenburg wurde bei der Aufstellung des Entwurfs, im förmlichen Planfeststellungsverfahren und während der Baudurchführung einbezogen. Die Einbeziehung erfolgte in gemeinsamen Gesprächen und während des förmlichen Planfeststellungsverfahrens entsprechend der gesetzlichen Regelungen.

6. Ist es korrekt, dass die Verkehrsaufsicht des Kreises Herzogtum Lauenburg aufgrund von zu engen Kurvenradien und nicht ausreichenden Haltesichtweiten sowie zu geringen Abständen der Knotenpunkte vorläufig eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 Stundenkilometer angeordnet hat? Falls ja, warum hat man dies bei der Planung des Streckenabschnittes nicht vermieden?

Antwort:

Die von der Straßenverkehrsbehörde des Kreises Herzogtum Lauenburg am 11. Dezember 2014 angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h erfolgte aus Verkehrssicherheitsgründen in den Einmündungs- und Knotenpunktbereichen mit einer Lichtsignalanlage, um ein sicheres und gefahrloses Halten vor der Ampel zu gewährleisten. In den verbleibenden teilweise sehr kurzen, aber regelkonformen Strecken zwischen den Knotenpunkten bleibt die Geschwindigkeitsbegrenzung bestehen, um eine gleichbleibende Streckencharakteristik und Fahrdynamik zu erhalten. Die Straßenverkehrsbehörde des Kreises Herzogtum Lauenburg hat angeregt, dass nach einer Eingewöhnungsphase im Frühjahr 2015 nochmals überprüft wird, ob diese durchgehende Geschwindigkeitsreduzierung verkehrsrechtlich tatsächlich erforderlich ist.

In dem längeren Streckenabschnitt von der Einmündung der K 37 (Verbindung Groß Sarau – Klein Sarau) bis zur Einmündung L 331 (Ortsausgang Pogeez) ist die Geschwindigkeit in Teilbereichen aus ökologischen Gründen zu beschränken. So erging der Planfeststellungsbeschluss unter der Auflage, dass im Bereich „Klein Sarau – Holstendorf“ zur weitgehenden Vermeidung von Kollisionen mit Individuen der vorkommenden Fledermauspopulation eine Geschwindigkeitsbeschränkung vorzusehen ist.