

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Jürgen Trittin, Annalena Baerbock, Matthias Gastel, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kostensteigerungen beim Bau der Ortsumgehung Barbis

Am 30. Oktober 2008 begannen die Bauarbeiten für die Verlegung der Bundesstraße 243 zwischen Bad Lauterberg und der Landesgrenze Niedersachsen/Thüringen im Bereich der Ortsumgehung Barbis (Verkehrseinheit 2). Das Vorhaben des Bedarfsplans Straße wurde im Bundesverkehrswegeplan in den Vordringlichen Bedarf eingeordnet und es wurden Kosten in Höhe von 40 Mio. Euro veranschlagt. Im Oktober 2013 wurde bekannt, dass sich das Vorhaben durch Kostensteigerungen auf mittlerweile 98 Mio. Euro verteuert hatte (Bundestagsdrucksache 17/14837).

Als Grund für die Kostensteigerungen gab die Bundesregierung und die niedersächsische Straßenbauverwaltung auch die Sicherung fossiler Karsthohlräume an.

Die Aussage überrascht insofern, da die schwierigen Baugrundverhältnisse im Bereich der Ortsumgehung Barbis allgemein bekannt waren, da sie praktisch auf gesamter Länge im so genannten Südharzer Zechsteingürtel liegt. Der auch unter der Bezeichnung Südharzer Gipskarst bekannte Naturraum ist durch großflächig verkarstetes Gipsgestein geprägt. Die hohe Gesteinslöslichkeit von Gips in Verbindung mit den hier recht hohen Jahresniederschlägen von 800 mm haben in geologisch kurzer Zeit eine Landschaft mit extremer Verkarstungsintensität und vielfältigen Gipskarsterscheinungen geschaffen.

Die benannten geologischen und geohydrologischen Verhältnisse des Südharzes stellen hohe Anforderungen an die Planung neuer Verkehrswege. Schon beim Bau der seit dem Jahr 1869 durchgehend befahrbaren Südharzstrecke Northeim–Nordhausen sahen sich die Bahnbauer mit den schwierigen Baugrundverhältnissen des Gipskarstes konfrontiert.

Die aus dem Ruder gelaufenen Baukosten der Ortsumgehung Barbis legen nach Auffassung der Fragesteller den Verdacht nahe, dass die Baugrunduntersuchungen von der Straßenbauverwaltung nicht mit der nötigen Sorgfalt und einer ungeeigneten Erkundungsmethode vorgenommen wurden.

Auch der Präsident des Bundesrechnungshofes als Bundesbeauftragter für die Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung hat in einem Gutachten über das Kostenmanagement im Bundesfernstraßenbau vom Frühjahr 2014 festgestellt, dass bei der Baugrunduntersuchung von vielen Straßenprojekten teils massive Defizite bestehen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Von welchen aktualisierten Gesamtkosten geht die Bundesregierung bei der Ortsumgehung Barbis (B 243, Bad Lauterberg–Bad Sachsa) bis zur Fertigstellung bzw. Kostenfeststellung aus?
2. Welche Kostensteigerungen haben sich bisher seit dem Baubeginn im Oktober 2008 bei der Ortsumgehung Barbis ergeben, und was waren dafür im Einzelnen die Gründe?
3. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis ergibt sich bei Zugrundelegung der aktuellen Kostenfortschreibung für die Ortsumgehung Barbis?
4. Welcher Anteil der in den Schriftlichen Fragen 54 und 55 (Bundestagsdrucksache 17/14837) genannten Kostensteigerungen entfällt auf die dort ebenfalls benannten Positionen (Stahlkonstruktion Odertalbrücke, höherer Anteil Felsgestein, Verfahren zur Sicherung und Verdichtung des Erdplenums im Bereich fossiler Karsthohlräume)?
5. Welchen Kosten wurden durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bzw. nach Kenntnis der Bundesregierung durch die niedersächsische Straßenbauverwaltung für die jeweiligen Kostenermittlungsstufen (Kostenrahmen, Kostenschätzung, Kostenberechnung, Kostenanschlag, Kostenfeststellung) im Laufe der unterschiedlichen Planungs- und Projektphasen für die Ortsumgehung Barbis ermittelt (bitte einzeln benennen)?
6. Mit welchem Kostenansatz wurde die Ortsumgehung Barbis erstmals in den Bundeshaushalt bzw. Straßenbauplan eingestellt?
7. Zu welchen Zeitpunkten sind nach Kenntnis der Bundesregierung Kostensteigerungen durch die niedersächsische Straßenbauverwaltung bei der Ortsumgehung Barbis festgestellt worden?
8. Zu welchen Zeitpunkten hat die niedersächsische Straßenbauverwaltung das BMVI über Kostenänderungen bei der Ortsumgehung Barbis informiert, und wie viele Kostenfortschreibungen wurden bisher vorgelegt?
9. Sind aus Sicht der Bundesregierung die Informationen über die entsprechenden Kostensteigerungen durch die niedersächsische Straßenbauverwaltung rechtzeitig bzw. zeitnah erfolgt?
10. Wie wurden die jeweiligen Kostenfortschreibungen für die Ortsumgehung Barbis durch die niedersächsische Straßenbauverwaltung begründet?
11. Waren die Begründungen für die einzelnen Kostenfortschreibungen aus Sicht der Bundesregierung plausibel?
Wenn nein, was konnte durch die Auftragsverwaltung nicht plausibel gemacht werden?
12. Konnte das BMVI die Begründungen der Auftragsverwaltung für die jeweiligen Kostenfortschreibungen hinsichtlich ihrer Richtigkeit und Vollständigkeit überprüfen?
Wenn nein, an welchen Stellen bestanden Defizite?
13. Konnte das BMVI die Kostenberechnung zur Ortsumgehung Barbis im Einzelnen nachvollziehen, und war ihr die Basis der Preisermittlung bekannt?
Wenn nein, welche Kosten- und Mengenansätze der Kostenberechnung waren nicht überprüfbar?

14. Hat das BMVI bei Prüfung der Vorentwurfsunterlagen der Ortsumgebung Barbis, also auch der Durchsicht der Kostenermittlung und der Bodenuntersuchung, wesentliche Nachforderungen und Überarbeitungen von der zuständigen Auftragsverwaltung angefordert?
Wenn ja, in welchen Punkten forderte das BMVI Änderungen bzw. zusätzliche Untersuchungen/Informationen?
15. Gab es nach Prüfung der Vorentwurfsunterlagen weiteren Änderungsbedarf, der in einem Anschreiben zum Gesehenvermerk aufgeführt wurde?
Wenn ja, welcher Änderungsbedarf wurde durch das BMVI gegenüber der Auftragsverwaltung geltend gemacht?
16. Welche Rolle haben die risikobehafteten Baugrundverhältnisse des Südharzer Gipskarstes (Südharzer Zechsteingürtel) bei der Beurteilung der Vorentwurfsunterlagen durch das BMVI gespielt?
17. Welche Schlüsse hat das BMVI aus dem ingenieurgeologischen Gutachten des Ingenieurbüros R.-U. Wode vom 27. Januar 2004 (siehe Planfeststellungsbeschluss vom 20. November 2009) gezogen, in dem ausdrücklich auf die mögliche Erdfallgefährdung durch oberflächennahen Zechstein-Gips und die Risiken für den Bau der B 243n hingewiesen wurde?
18. Wurde auf Basis dieser Informationen durch das BMVI eine intensivere, genauere Untersuchung des Baugrundes im Zuge der geplanten Ortsumgebung Barbis von der Auftragsverwaltung gefordert und zur Bedingung für die weitere Planung gemacht?
Wenn nein, warum nicht?
19. Welche Erkundungsschritte und welche direkten und indirekten geologischen Erkundungsmethoden wurden bei der Baugrunduntersuchung der Ortsumgebung Barbis angewendet?
20. Hält die Bundesregierung die von der niedersächsischen Straßenbauverwaltung vorgenommenen Baugrunduntersuchungen für ein Bauvorhaben im Gipskarst und den damit verbundenen Risiken (z. B. Erdfallgefährdung) für angemessen?
Wenn ja, welche Erklärung hat die Bundesregierung für die im Bauverlauf aufgefundenen fossilen Karsthohlräume, deren Beseitigung zu höheren Baukosten führten?
21. Inwieweit hält die Bundesregierung die Qualität und Aussagekraft der von der niedersächsischen Straßenbauverwaltung veranlassten Baugrunduntersuchungen bei der Ortsumgebung Barbis für ausreichend?
22. Welches Gefährdungsbild bei der Karst- und Erdfallproblematik ergab sich auf Basis der im Planungsprozess gewonnenen geologischen und geohydrologischen Informationen für den Bau der Ortsumgebung Barbis?
23. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass der Bau von Verkehrswegen in Karstgebieten, wie dem Südharzer Zechsteingürtel, bei der Baugrunduntersuchung besondere Sorgfalt und eine hinsichtlich Methodik und Untersuchungsdichte auf das Gefährdungspotential abgestimmte Erkundung erfordert?
24. Wer trägt aus Sicht der Bundesregierung die Verantwortung für die bisher bekannt gewordenen Kostensteigerungen bei der Ortsumgebung Barbis?
25. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den gestiegenen Baukosten beim Bedarfsplanprojekt Ortsumgebung Barbis für weitere Vorhaben, und wie will sie Kostensteigerungen in diesem Umfang zukünftig wirksam unterbinden?

26. Welche Konsequenzen haben die mit dem Bau der Ortsumgehung Barbis gemachten Erfahrungen – insbesondere im Bereich Baugrunduntersuchung – für die geplante Fortführung der Verlegung der B 243 zwischen Bad Lauterberg und der Landesgrenze Thüringen, also der Verkehrseinheit 3 (niedersächsischer Teil der Ortsumgehung Mackenrode) sowie für die Ortsumgehung Mackenrode in Thüringen, die sich ebenfalls im Bereich des Südharzer Gipskarstes befinden und für die hinsichtlich der Erdfallgefährdung vermutlich ähnliche Risiken bestehen?
27. Wie will die Bundesregierung Kostensteigerungen durch Erdfallgefährdung bei der geplanten Verkehrseinheit 3 (Bad Sachsa–Landesgrenze Niedersachsen/Thüringen) und der Ortsumgehung Mackenrode in Thüringen ausschließen?
28. Welche Reformen hält die Bundesregierung für erforderlich, um ein tatsächlich funktionierendes Kostenmanagement beim Bau von Bundesfernstraßen zu etablieren?
29. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die in diesem Zusammenhang gemachten Reformvorschläge, die der Bundesbeauftragte für die Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung im Gutachten über das Kostenmanagement im Bundesfernstraßenbau im April 2014 veröffentlicht hat?
30. Beabsichtigt die Bundesregierung einige der dort unterbreiteten Vorschläge zur Verbesserung des Kostenmanagements umzusetzen?
Wenn ja, welche?

Berlin, den 8. August 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion