

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jürgen Trittin, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/5693 –**

Kostensteigerungen beim Bau der Ortsumgehung Waake und Kostenberechnung bei der Ortsumgehung Mackenrode

Vorbemerkung der Fragesteller

Unter starkem Protest der Bevölkerung begannen der Bund und das Land Niedersachsen bei einem „ersten Spatenstich“ am 19. März 2010 die Arbeiten zum Bau der Ortsumgehung Waake. Nachdem eine Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision durch das Bundesverwaltungsgericht am 28. Dezember 2009 zurückgewiesen wurde, erhielt die Ortsumgehung im Verlauf der Bundesstraße 27 Baurecht. Obwohl die Ortsumgehung Waake im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 nur in der Bedarfskategorie „Weiterer Bedarf“ eingeordnet war, wurde sie im Dezember 2008 in das „Arbeitsplatzprogramm Bauen und Verkehr“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aufgenommen. Bei Baubeginn wurden die Baukosten noch mit 12,4 Mio. Euro angegeben, zuzüglich Grunderwerbskosten von 0,7 Mio. Euro. Mittlerweile werden die Baukosten im Straßenbauplan 2015 mit 18,2 Mio. Euro angegeben.

Auch beim Bau der Ortsumgehung Barbis (B 243n, Verkehrseinheit 2, vierstreifiger Neubau) kam es während der Bauphase mit rund 65 Prozent höheren Baukosten zu massiven Kostensteigerungen. Ähnliche Entwicklungen bei den Baukosten hat es bereits bei der noch im Bau befindlichen Ortsumgehung Westerode (B 247, Verkehrseinheit 2) gegeben. Alle genannten Vorhaben liegen im regionalen Geschäftsbereich Goslar der Straßenbauverwaltung Niedersachsen.

Mit der Baufreigabe für die Ortsumgehung Mackenrode (B 243n) durch das BMVI am 20. Juli 2015 steht ein weiteres Vorhaben im Geschäftsbereich Goslar vor der Realisierung. Ob die Kostenberechnung bei diesem Projekt nach den drei jüngsten Fällen erheblicher Kostensteigerungen mit der notwendigen Sorgfalt erfolgte, darf aus Sicht der Fragesteller bezweifelt werden.

1. Von welchen aktualisierten Gesamtkosten geht die Bundesregierung bei der Ortsumgehung Waake (B 27) bis zur Fertigstellung bzw. Kostenfeststellung aus (bitte Kostendifferenz absolut und prozentual nennen)?

Die aktuell genehmigten Kosten betragen 18,2 Mio. Euro.

2. Welche Kostensteigerungen haben sich seit dem Baubeginn im März 2010 bei der Ortsumgehung Waake bisher ergeben, und was waren dafür im Einzelnen die Gründe?

Die Kostensteigerungen belaufen sich auf rund 6 Mio. Euro.

Die Kostenerhöhungen der 1. Kostenfortschreibung resultieren überwiegend aus der Erhöhung der Bauwerkspreise und der Erhöhung der Mehrwertsteuer von 16 Prozent auf 19 Prozent sowie der Konkretisierung der Mengenermittlung infolge des fortentwickelten Planungsstandes.

Die 2. Kostenfortschreibung resultierte aus den allgemeinen Kostensteigerungen/Baupreisindex und der detaillierten Ausführungsplanung. Ein weiterer Teil resultiert aus der verkehrssicherheitsrelevanten Umplanung bedingt durch die Fortschreibung der Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme, der notwendigen Errichtung einer Fußgängerbehelfsbrücke und zusätzlichen Aufwendungen für die Verlegung der Ver- und Entsorgungsleitungen.

3. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis ergibt sich bei Zugrundelegung der aktuellen Kostenfortschreibung für die Ortsumgehung Waake (mit Stand 2015)?

Unter Zugrundelegung der mit Schreiben vom 25. April 2014 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aktuell genehmigten Kosten ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis unter Berücksichtigung der Baupreisentwicklung von etwa 2,5.

4. Welche Kosten wurden durch das 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 Waake ermittelt (bitte einzeln benennen)?

Für das Projekt B 27 Ortsumgehung Waake wurden die im Folgenden genannten Kosten ermittelt.

Kosten bei Aufstellung des Bedarfsplanes 2004 in Höhe von 11,8 Mio. Euro.

Kostenaufstellung zum RE-Vorentwurf in Höhe von 12,148 Mio. Euro.

1. Kostenfortschreibung (Stand: 11. Mai 2009) in Höhe von 14,673 Mio. Euro.
2. Kostenfortschreibung (Stand: 11. April 2014) in Höhe von 18,178 Mio. Euro.

5. Mit welchem Kostenansatz und zu welchem Zeitpunkt wurde die Ortsumgehung Waake erstmals in den Bundeshaushalt bzw. Straßenbauplan eingestellt?

Die B 27 Ortsumgehung Waake wurde mit Gesamtkosten in Höhe von 12,148 Mio. Euro Anfang 2009 in den Straßenbauplan aufgenommen.

6. Ist der Bundesregierung bekannt, ob für die Ortsumgehung Waake zum Zeitpunkt der Einstellung in den Bundeshaushalt ein Kostenvoranschlag vorlag, der ein mit Preisen versehenes Leistungsverzeichnis enthielt?

Grundlage für die Aufnahme in den Straßenbauplan 2009 war die Kostenaufstellung des RE-Vorentwurfes auf der Grundlage der „Anweisung zur Kostenberechnung für Straßenbaumaßnahmen – AKS 1985“. Durch den Gesehenvermerk werden diese Entwurfsunterlagen als Teil der Haushaltunterlage im Sinne von § 24 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) anerkannt.

7. Zu welchen Zeitpunkten sind nach Kenntnis der Bundesregierung Kostensteigerungen durch die niedersächsische Straßenbauverwaltung bei der Ortsumgehung Waake festgestellt worden?

Die Kosten wurden bei der Bedarfsplaneinstellung im Rahmen der Detailplanung und im Rahmen der in der Antwort zu Frage 10 genannten Planergänzungen überprüft und fortgeschrieben. Dies führte zu den in der Antwort zu Frage 4 aufgeführten Kostenfortschreibungen.

8. Zu welchen Zeitpunkten hat die niedersächsische Straßenbauverwaltung das BMVI über Kostenänderungen bei der Ortsumgehung Waake informiert, und wie viele Kostenfortschreibungen wurden bisher vorgelegt?

Das BMVI wurde mit der Vorlage der 1. Kostenfortschreibung mit Schreiben vom 22. Juli 2009, der 2. Kostenfortschreibung mit Schreiben vom 24. Februar 2014 und 14. April 2014 über Kostenänderungen informiert.

9. Sind aus Sicht der Bundesregierung die Informationen über die entsprechenden Kostensteigerungen durch die niedersächsische Straßenbauverwaltung rechtzeitig bzw. zeitnah erfolgt (bitte die genannte Grundlage für die Kostensteigerungen nennen)?

Ja, das BMVI wurde im Rahmen der Kostenfortschreibungen rechtzeitig informiert.

10. Wie wurden die jeweiligen Kostenfortschreibungen für die Ortsumgehung Waake durch die niedersächsische Straßenbauverwaltung begründet?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

11. Waren die Begründungen für die einzelnen Kostenfortschreibungen aus Sicht der Bundesregierung plausibel?

Wenn nein, was konnte durch die Auftragsverwaltung nicht plausibel gemacht werden (bitte jeweils begründen)?

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?

Mit welchem Verfahren wurden die Kosten berechnet?

13. Konnte das BMVI die Kostenberechnung zur Ortsumgehung Waake im Einzelnen nachvollziehen, und war ihr die Basis der Preisermittlung bekannt?

Wenn nein, welche Kosten- und Mengenansätze der Kostenberechnung waren nicht überprüfbar?

Die Fragen 11 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Begründungen der Kostenfortschreibungen waren aus Sicht des BMVI plausibel; die Nachvollziehbarkeit der Kosten war gegeben. Auf dieser Grundlage erfolgte die Erteilung der jeweiligen Gesehenvermerke.

Im Rahmen der Auftragsverwaltung obliegt dem Bund die Aufsicht über die Gesetzmäßigkeit und Zweckmäßigkeit des Handelns der Auftragsverwaltung (Artikel 85 Absatz 4 Satz 1 des Grundgesetzes). Mit dem Gesehenvermerk bestätigt das BMVI sein Einverständnis, dass das Bauvorhaben auf der Grundlage der vorgelegten Entwurfsunterlagen aus dem Straßenbauhaushalt des Bundes finanziert werden kann. Durch den Gesehenvermerk werden die Entwurfsunterlagen als Teil der Haushaltsunterlage im Sinne von § 24 BHO anerkannt.

Die Auftragsverwaltung bleibt dafür verantwortlich, dass die Entwurfsunterlagen in verkehrlicher, verkehrs- und bautechnischer, finanzieller und rechtlicher Hinsicht im Einzelnen den geltenden Vorschriften und den Regeln der Technik entsprechen und hat dem Bund bei notwendigen Änderungen der Planung oder Kostenänderungen zu berichten.

14. Hat das BMVI bei der Prüfung der Vorentwurfsunterlagen der Ortsumgehung Waake, also auch der Durchsicht der Kostenermittlung, der Bodenuntersuchung und des Grunderwerbs, wesentliche Nachforderungen und Überarbeitungen von der zuständigen Auftragsverwaltung angefordert?

Wenn ja, in welchen Punkten forderte das BMVI Änderungen, zusätzliche Untersuchungen oder Informationen?

Mit Erteilung des Gesehenvermerkes auf den RE-Vorentwurf mit Schreiben vom 21. Februar 2002 wurden keine wesentlichen Nachforderungen und Überarbeitungen angefordert.

15. Gab es nach Prüfung der Vorentwurfsunterlagen weiteren Änderungsbedarf an den Planungen, der in einem Anschreiben zum Gesehenvermerk aufgeführt wurde?

Wenn ja, welcher Änderungsbedarf wurde durch das BMVI gegenüber der Auftragsverwaltung bei Erteilung des Gesehenvermerks geltend gemacht?

Nach Durchsicht der Entwurfsunterlagen und mit Erteilung des Gesehenvermerkes auf den RE-Vorentwurf mit Schreiben vom 21. Februar 2002 wurde kein Änderungsbedarf, der in einem Anschreiben zum Gesehenvermerk aufgeführt wurde, geltend gemacht.

16. Welche Rolle haben die Baugrundverhältnisse bei der Beurteilung der Vorentwurfsunterlagen durch das BMVI gespielt, und welche Konsequenzen zog die Bundesregierung daraus?

Auf die Antwort zu Frage 13 wird verwiesen.

17. Zu welchem Zeitpunkt wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die ingenieurgeologische Vor- und Hauptuntersuchung durchgeführt?

Nach Auskunft der hierfür zuständigen Niedersächsischen Auftragsverwaltung wurde das Streckengutachten im Dezember 1997 erstellt. Zusätzliche Untersuchungen aufgrund von Achsverschiebungen liegen seit August und September 1998 vor. Im Rahmen der Erstellung der Gründungsgutachten für die sechs Ingenieurbauwerke im Jahr 2009 wurde zudem ein ergänzendes Baugrundgutachten für den Streckenbau erstellt, in dem Detailfragen zur Ausführung geklärt wurden.

18. a) Welche Erkundungsschritte und welche direkten und indirekten geologischen Erkundungsmethoden wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Baugrunduntersuchung der Ortsumgehung Waake angewendet?
- b) Welche Verfahren sind für Erkundungen im Rahmen des Baus von Bundesstraßen nach Kenntnis der Bundesregierung Standard?

Nach Auskunft der hierfür zuständigen Niedersächsischen Auftragsverwaltung wurden im Verlauf der geplanten Verlegung der B 27 17 Rammkernsondierungen und vier Schürfe im Juli bis Oktober 1997 durchgeführt. Zudem wurden im August 1997 20 Bohrungen und zwei Rammsondierungen mit der schweren Rammsonde bis zu einer maximalen Tiefe von 25 Meter niedergebracht. Der Abstand der Untersuchungspunkte beträgt im Mittel ungefähr 100 Meter. Im Bereich von Bauwerken ist dieser Abstand teilweise reduziert worden. Aus den Bohrungen, Rammkernsondierungen und Schürfen wurden gestörte und ungestörte Proben und Bohrkerne entnommen. Nach fachtechnischer Begutachtung aller Proben wurden charakteristische Proben ausgewählt und im Labor untersucht.

Das oben beschriebene Verfahren entspricht dem Standard bei der Erstellung eines ingenieurgeologischen Streckengutachtens für den Bau einer Bundesstraße mit vergleichbar tiefen Einschnitten.

19. Inwieweit reichen der Bundesregierung vor dem genannten Hintergrund die Qualität und Aussagekraft der von der niedersächsischen Straßenbauverwaltung veranlassten Baugrunduntersuchungen bei der Ortsumgehung Waake aus, und welche Konsequenzen zieht sie daraus?

Auf die Antwort zu Frage 13 wird verwiesen.

20. Wer trägt aus Sicht der Bundesregierung die Verantwortung für die bisher bekannt gewordenen Kostensteigerungen bei der Ortsumgehung Waake, und wer trägt die finanziellen Konsequenzen?

Auf die Antwort zu Frage 13 wird verwiesen.

21. Wie hätte nach Auffassung der Bundesregierung im Vorfeld (Planungsphase) sowie während der Bauphase vermieden werden können, dass die Projektkosten bei der Ortsumgehung Waake während der Bauphase in einer solchen Größenordnung ansteigen?
22. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den gestiegenen Baukosten beim Bedarfsplanprojekt Ortsumgehung Waake für wei-

tere Vorhaben, und wie will sie Kostensteigerungen in diesem Umfang zukünftig wirksam unterbinden und für weitere Projekte ausschließen (bitte entsprechende Beispiele nennen)?

23. Welche Schlüsse zieht Bundesregierung aus den Kostensteigerungen bei der Ortsumgehung Barbis (plus 65 Prozent), der Ortsumgehung Waake (plus 50 Prozent) und der Ortsumgehung Westerode (plus 40 Prozent) sowie die bei der Projektumsetzung im Bereich Baugrunduntersuchung gemachten Erfahrungen für die Kostenberechnung weiterer geplanter Straßenprojekte der niedersächsischen Straßenbauverwaltung im regionalen Geschäftsbereich Goslar, wie die Ortsumgehung Mackenrode (B 243n, Verkehrseinheit 3) oder die Verlegung der B 247 im Bereich Duderstadt (Verkehrseinheit 3)?

Die Fragen 21 bis 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die in Kürze von den Ländern anzuwendende „Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen“ (AKVS) enthält eine Reihe von Maßnahmen, mit denen Kostenveränderungen zukünftig minimiert werden sollen. Hierzu zählen z. B. die Einbeziehung der Baupreisentwicklung in die Kostenermittlungen, sowie eine noch intensivere Kostenabstimmung zwischen Bund und Ländern. Darüber hinaus ist die Implementierung eines Risikomanagements in das Projekt- und Kostenmanagement im Bundesfernstraßenbau beabsichtigt.

Bei der Planung der B 243 Ortsumgehung Mackenrode wurden die Erfahrungen aus der Bauausführung in Bezug auf die Baugrundbeurteilung insoweit berücksichtigt, als der Geschäftsbereich Goslar der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr bereits ein weiteres ergänzendes Baugrundgutachten beauftragt hat. Auf dieser geänderten Grundlage wurde eine 1. Kostenfortschreibung durchgeführt und zur Genehmigung vorgelegt.

Die Planung zur Verlegung der B 247 im Bereich Duderstadt wird nach Durchführung des Planfeststellungsverfahrens ebenfalls erneut hinsichtlich etwaiger Kostensteigerungen untersucht.

24. Von welchen aktualisierten Gesamtkosten geht die Bundesregierung für die Ortsumgehung Mackenrode (B 243n) nach der Baufreigabe am 20. Juli 2015 aus (bitte den niedersächsischen und thüringischen Teil ausweisen)?

Nach Baufreigabe am 20. Juli 2015 wird von aktuellen Kosten anteilig für Niedersachsen in Höhe von 20 Mio. Euro und für Thüringen 8 Mio. Euro ausgegangen.

25. Welchen Kosten wurden durch das BMVI bzw. nach Kenntnis der Bundesregierung durch die niedersächsische und thüringische Straßenbauverwaltung für die jeweiligen Kostenermittlungsstufen (Kostenrahmen, Kostenschätzung, Kostenberechnung, Kostenvoranschlag, Kostenfeststellung) im Laufe der unterschiedlichen Planungs- und Projektphasen für die Ortsumgehung Mackenrode ermittelt (bitte einzeln für den niedersächsischen und thüringischen Abschnitt benennen)?

Für das Projekt B 243 Ortsumgehung Mackenrode wurden die im Folgenden genannten Kosten ermittelt.

VKE 3 in Niedersachsen

– Kosten des Bedarfsplanes 2004 in Höhe von 17,0 Mio. Euro.

- Kostenaufstellung zum RE-Vorentwurf vom 13. Februar 2007 in Höhe von 15,249 Mio. Euro.
- Kostenfortschreibung vom 18. Juni 2010 in Höhe von 17,100 Mio. Euro.
- Kostenfortschreibung vom 20. September 2013 in Höhe von 19,653 Mio. Euro.

VKE 4 in Thüringen

- Kosten des Bedarfsplanes 2004 in Höhe von 1,5 Mio. Euro.
- Kostenaufstellung zum RE-Vorentwurf vom 13. Februar 2007 in Höhe von 6,904 Mio. Euro.

26. Liegt nach Kenntnis der Bundesregierung für die Ortsumgebung Mackenrode ein mit Preisen versehenes Leistungsverzeichnis als Kostenvoranschlag vor?

Wenn nein, wird die Bundesregierung darauf drängen, dass die Auftragsverwaltungen in Niedersachsen und Thüringen dies vor Baubeginn noch erstellen, und bis wann wird dies durch die Bundesregierung nachgefordert?

Grundlage für die Kostenermittlung war der im Rahmen der Erteilung des Gesehenvermerk vorgelegte RE-Vorentwurf und die entsprechenden Kostenfortschreibungen auf der Grundlage der „Anweisung zur Kostenberechnung für Straßenbaumaßnahmen – AKS 1985“. Durch den Gesehenvermerk werden diese Entwurfsunterlagen als Teil der Haushaltunterlage im Sinne von § 24 BHO anerkannt. Ein mit Preisen versehenes Leistungsverzeichnis wird in diesem Zusammenhang nicht gefordert.

27. Welche Konsequenzen haben die Kostensteigerungen beim Bau der Ortsumgebung Barbis (Verkehrseinheit 2) für den Bau der Ortsumgebung Mackenrode mit Blick auf die auch hier ähnlichen Baugrundverhältnisse im Südharzer Zechsteingürtel?

Für den niedersächsischen Bereich der Ortsumgebung Mackenrode ist ein ergänzendes Bodengutachten zur besseren Abschätzung der örtlichen Gegebenheiten im Jahr 2013 erstellt worden.

Das für den Thüringer Bereich der Ortsumgebung Mackenrode durchgeführte Aufschlussprogramm und die gewonnenen Untersuchungsergebnisse wurden seitens der Auftragsverwaltung Thüringen mit der Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie (TLUG) für den Thüringer Abschnitt abgestimmt.

28. Welchen Informationsstand hatte die Bundesregierung zu der Baugrunderkundung für die Ortsumgebung Mackenrode zum Zeitpunkt der Erteilung des Gesehenvermerkes?

Für den Bereich größerer Ingenieurbauwerke und Einschnittstrecken wurden geologische Untersuchungen durchgeführt und die Ergebnisse berücksichtigt.

29. Zu welchem Zeitpunkt wurde nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils die ingenieurgeologische Vor- bzw. Hauptuntersuchung durchgeführt?

Nach Auskunft der hierfür zuständigen Niedersächsischen Auftragsverwaltung liegt ein ingenieurgeologisches Gutachten aus dem Jahr 2006 vor. Ein ergänzen-

des geologischen Streckengutachten wurde als Grundlage der Bauvorbereitung im Jahr 2009 erarbeitet. Zusätzliche geologische Fragestellungen wurden dann aufgrund der Erfahrungen beim Bau der Ortsumgehung Barbis im Jahr 2013 in Auftrag gegeben und abgearbeitet. Die Gründungsgutachten für zwei Brücken wurden bereits im Herbst 2010 und für die anderen sechs Brücken im Frühjahr 2013 erstellt.

Der Auftragsverwaltung Thüringen liegt das Gutachten über Baugrund- und Gründungsverhältnisse (Geotechnischer Bericht nach DIN 4020) aus dem Jahr 2007 vor. Daneben existiert ein geotechnischer Bericht EC7 (Hauptuntersuchung) mit Datum vom Mai 2014.

30. Hat das BMVI bei der Prüfung der Vorentwurfsunterlagen der Ortsumgehung Mackenrode, also auch bei der Durchsicht der Kostenermittlung und der Bodenuntersuchung, wesentliche Nachforderungen und Überarbeitungen von den zuständigen Auftragsverwaltungen in Niedersachsen und Thüringen angefordert?

Wenn ja, in welchen Punkten forderte das BMVI Änderungen, zusätzliche Untersuchungen oder Informationen?

Wenn nein, warum nicht?

31. 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 den Auftragsverwaltungen bei Erteilung des Gesehenvermerks geltend gemacht?

Die Fragen 30 und 31 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rückgabeschreiben zur Erteilung des Gesehenvermerks auf den RE-Vorentwurf wurden seitens des BMVI Prüfaufträge erteilt (Erfordernis von drei Regenrückhaltebecken, Fahrbahnaufbau in Verbindungsrampen).

32. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass es bei der Ortsumgehung Mackenrode nach Beginn der Maßnahme nicht zu Baukostensteigerungen kommt?

Auf die Antwort zu Frage 21 wird verwiesen.

Im Übrigen wird von der zuständigen Straßenbauverwaltung im Rahmen der Bauüberwachung die vertragsgerechte Durchführung und Erbringung der vertraglich vereinbarten Leistung durch den Auftragnehmer überwacht.

33. Welche der vom Bundesbeauftragten für die Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung im Gutachten über das Kostenmanagement im Bundesfernstraßenbau im April 2014 (vergleiche auch Bundestagsdrucksache 18/3381) gemachten Vorschläge zur Verbesserung des Kostenmanagements wurden bereits umgesetzt, und welche sollen mittelfristig noch umgesetzt werden?

Wesentliche Maßnahmen der kurz vor der Einführung stehenden AKVS, mit der auch Vorschläge des Gutachtens über das Kostenmanagements im Bundesfernstraßenbau umgesetzt werden, sind:

- Erhöhung der Kostentransparenz durch die Vorgabe einer klaren Kostenstruktur, die von der Bedarfsplanung bis in die Baudurchführung anwendbar ist und das Abstimmen der wesentlichen Planungsparameter einer Maß-

nahme und der damit verbundenen Kosten im Rahmen der Projektabstimmungen gemäß der „Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE 2012)“,

- Verbesserung der Nachvollziehbarkeit der Kostenentwicklung einer Straßenbaumaßnahme durch Schaffen eines durchgängigen Systems der Kostenermittlung und Kostenkontrolle über die einzelnen Stufen der Planung, Bauvorbereitung und Phasen der Baudurchführung,
- Sicherung eines Standards und Verbesserung der Qualität von Kostenermittlungen.

Darüber hinaus ist die Einführung eines strukturierten und umfassenden Risikomanagements in das Projekt- und Kostenmanagement im Bundesfernstraßenbau beabsichtigt.

