

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Jürgen Trittin, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden),
Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Kostensteigerungen beim Bau der Ortsumgehung Westeroode

Nach den Kostensteigerungen von 65 Prozent bei der Ortsumgehung Barbis (B 243n), die im September 2014 fertiggestellt wurde, der Ortsumgehung Waake (B 27); (Fertigstellung im August 2015, Kostensteigerungen um 50 Prozent), ist auch die Ortsumgehung Westeroode, die im Oktober 2015 für den Verkehr freigegeben werden soll, mehr als 40 Prozent teurer geworden, als vor Baubeginn geplant war (Bundestagsdrucksache 18/5500).

Alle drei Vorhaben des Bedarfsplans Straße liegen im Geschäftsbereich Goslar der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Die auffällige Häufung von Kostensteigerungen im Geschäftsbereich Goslar wirft die Frage auf, ob die Oberste Straßenbaubehörde des Landes Niedersachsen und der Bund in hinreichendem Maße ihre Aufsichts- und Kontrollfunktion wahrgenommen haben, um den geschilderten eklatanten Kostensteigerungen vorzubeugen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Von welchen aktualisierten Gesamtkosten geht die Bundesregierung bei der Ortsumgehung Westeroode (B 247) bis zur Fertigstellung bzw. Kostenfeststellung aus (bitte Kostendifferenz absolut und prozentual nennen)?
2. Welche Kostensteigerungen haben sich seit dem Baubeginn im März 2010 bei der Ortsumgehung Westeroode ergeben, und was waren dafür im Einzelnen die Gründe?
3. Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis ergibt sich bei Zugrundelegung der aktuellen Kostenfortschreibung für die Ortsumgehung Westeroode (mit Stand des Jahres 2015)?
4. Welchen Kosten wurden durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bzw. die niedersächsische Straßenbauverwaltung für die jeweiligen Kostenermittlungsstufen (Kostenrahmen, Kostenschätzung, Kostenberechnung, Kostenanschlag, Kostenfeststellung) im Laufe der unterschiedlichen Planungs- und Projektphasen für die Ortsumgehung Westeroode ermittelt (bitte einzeln benennen)?
5. Mit welchem Kostenansatz und zu welchem Zeitpunkt wurde die Ortsumgehung Westeroode erstmals in den Bundeshaushalt bzw. Straßenbauplan eingestellt?

6. Ist der Bundesregierung bekannt, ob für die Ortsumgehung Westerode zum Zeitpunkt der Einstellung in den Bundeshaushalt ein Kostenanschlag vorlag, der ein mit Preisen versehenes Leistungsverzeichnis enthielt?
7. Zu welchen Zeitpunkten sind nach Kenntnis der Bundesregierung Kostensteigerungen durch die niedersächsische Straßenbauverwaltung bei der Ortsumgehung Westerode festgestellt worden?
8. Zu welchen Zeitpunkten hat die niedersächsische Straßenbauverwaltung das Bundesverkehrsministerium über Kostenänderungen bei der Ortsumgehung Westerode 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 (bitte Grundlage für die Kostensteigerungen nennen)?
10. Wie wurden die jeweiligen Kostenfortschreibungen für die Ortsumgehung Westerode 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 (bitte jeweils begründen)?
12. Konnte das Bundesverkehrsministerium 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 Bundesverkehrsministerium die Kostenberechnung zur Ortsumgehung Westerode 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 Bundesverkehrsministerium bei Prüfung der Vorentwurfsunterlagen der Ortsumgehung Westerode, 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 Bundesverkehrsministerium Änderungen bzw. zusätzliche Untersuchungen bzw. Informationen?
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 Bundesverkehrsministerium gegenüber der Auftragsverwaltung bei Erteilung des Gesehenvermerks geltend gemacht?
16. Welche Rolle haben die Baugrundverhältnisse bei der Beurteilung der Vorentwurfsunterlagen durch das Bundesverkehrsministerium gespielt, und welche Konsequenzen zog die Bundesregierung daraus?
17. Zu welchem Zeitpunkt wurde die ingenieurgeologische Vor- und Hauptuntersuchung durchgeführt?

18. a) Welche Erkundungsschritte und welche direkten und indirekten geologischen Erkundungsmethoden wurden bei der Baugrunduntersuchung der Ortsumgehung Westerode angewendet?
- b) Welche Verfahren sind für Erkundungen im Rahmen des Baus von Bundesstraßen Standard?
19. Inwieweit hält die Bundesregierung die Qualität und Aussagekraft der von der niedersächsischen Straßenbauverwaltung veranlassten Baugrunduntersuchungen bei der Ortsumgehung Westerode für ausreichend?
20. Wer trägt aus Sicht der Bundesregierung die Verantwortung für die bisher bekannt gewordenen Kostensteigerungen bei der Ortsumgehung Westerode, und wer trägt die finanziellen Konsequenzen?
21. Wie hätte nach Auffassung der Bundesregierung im Vorfeld (Planungsphase) sowie während der Bauphase vermieden werden können, dass die Projektkosten bei der Ortsumgehung Westerode während der Bauphase in entsprechender Größenordnung ansteigen?
22. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den gestiegenen Baukosten beim Bedarfsplanprojekt Ortsumgehung Westerode für die geplante VKE 3 (VKE: Verkehrseinheit) der Ortsumgehung Duderstadt?
23. Hält die Bundesregierung die bisherige Kostenberechnung für die VKE 3 der Ortsumgehung Duderstadt angesichts der bisher untersuchten Geologie (bisher nur Voruntersuchung) im Bereich des Pferdebergs für belastbar?
- Wenn ja, hat die Bundesregierung Kenntnis von den möglichen schwierigen geologischen Bedingungen („entfestigter Gebirgsaufbau“) im Bereich des geplanten Pferdebergtunnels?
24. Liegt der Bundesregierung eine neue Kostenberechnung für die geplante VKE 3 der Ortsumgehung Duderstadt vor?
- Wenn ja, welche Kosten werden nunmehr veranschlagt?

Berlin, den 23. September 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

