

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/6258 –**

Kostensteigerung von Straßenbauprojekten

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach einer Untersuchung der Hertie School of Governance (Großprojekte in Deutschland – Zwischen Ambition und Realität) steigen die Kosten bei Straßenbauprojekten im Durchschnitt um 27 Prozent. Insgesamt sind laufende Straßenbauprojekte in nur einem Jahr um etwa 250 Mio. Euro teurer geworden. Im Haushaltsentwurf für das Jahr 2016 (Bundestagsdrucksache 18/5500) sind erstmals Begründungen für Kostensteigerungen aufgeführt, die innerhalb eines Jahres entstanden sind. Diese beschränken sich jedoch auf eine Klassifizierung in zwölf allgemeine Kategorien wie „allgemeine Baupreissteigerungen“ oder „Höhere Gewalt/Witterungsextreme“. Kostensteigerungen unterhalb von 20 Prozent innerhalb eines Jahres müssen gar nicht begründet werden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Zur Kostenermittlung bei Straßenbaumaßnahmen hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die „Anweisung zur Kostenberechnung für Straßenbaumaßnahmen“ (AKS) eingeführt. Darin werden die Baukosten in folgende Hauptgruppen (HG) aufgeschlüsselt:

- HG 1 Grunderwerb
- HG 2 Erdbau (Untergrund, Unterbau, Entwässerung von Straßen),
- HG 3 Oberbau
- HG 4 Brücken
- HG 5 Stützwände

- HG 6 Tunnel
- HG 7 Sonstige Bauwerke
- HG 8 Ausstattung
- HG 9 Sonstige besondere Anlagen und Kosten.

Diese Hauptgruppen sind Basis für Kostenfortschreibungen und deren Begründung. Baupreissteigerungen entsprechend des Baupreisindex sind grundsätzlich in den Kostensteigerungen der Hauptgruppen enthalten.

1. Welche Steigerungen von Baupreisen und welche Ausschreibungsergebnisse haben bei der Investitionsmaßnahme Bielefeld/Brackwede (B61) – Halle/Steinhagen zur Kostensteigerung von 22 Prozent geführt (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

A 33, Bielefeld/Brackwede (B 61) – Halle/Steinhagen (Tab. 2, lfd. Nr. S0064, E-SBP 2016)

Gegenüber den zuletzt anerkannten Gesamtkosten in Höhe von 90,388 Mio. Euro (Stand: Juni 2006) betragen die neuen Kosten 110,380 Mio. Euro. Die Kostenerhöhung beträgt 19,992 Mio. Euro (rd. 22 Prozent).

Die Kostenerhöhung resultiert aus Mehrkosten in den Hauptgruppen (HG)

- | | |
|---|-------------------|
| • HG 2 „Untergrund, Unterbau, Entwässerung“ | +4,820 Mio. Euro |
| • HG 3 „Oberbau“ | +2,210 Mio. Euro |
| • HG 4 „Brücken“ | +8,149 Mio. Euro |
| • HG 8 „Ausstattung“ | +3,067 Mio. Euro |
| • HG 9 „Sonstige besondere Anlagen“ | +1,749 Mio. Euro. |

Die Kostensteigerungen sind im Wesentlichen Folge von:

- Berücksichtigung der Baupreissteigerung/Ausschreibungsergebnisse in den o. g. HG
- Berücksichtigung von bauspezifischen Besonderheiten bei den Bauwerken.

2. Welche neuen bzw. präziseren Erkenntnisse aus vertiefter bzw. überarbeiteter Planung haben bei der Investitionsmaßnahme Borna-Nord – Rötha, BA 5.1 zur Kostensteigerung von 75 Prozent geführt (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

A 72, Borna-Nord – Rötha, BA 5.1 (Tab. 2, lfd. Nr. S0072, E-SBP 2016)

Gegenüber den zuletzt anerkannten Gesamtkosten in Höhe von 88,866 Mio. Euro (Stand: Juni 2013) betragen die neuen Kosten 124,143 Mio. Euro. Die Kostenerhöhung beträgt 35,227 Mio. Euro (rd. 40 Prozent).

Die Kostenerhöhung resultiert aus Mehrkosten in den Hauptgruppen (HG)

- HG 2 „Untergrund, Unterbau, Entwässerung“ +18,800 Mio. Euro
- HG 4 „Brücken“ +8,586 Mio. Euro
- HG 5 „Stützbauwerke“ +1,291 Mio. Euro
- HG 8 „Ausstattung“ +1,740 Mio. Euro
- HG 9 „Sonstige besondere Anlagen“ +4,860 Mio. Euro.

Die Kostensteigerungen sind im Wesentlichen Folge von:

- zusätzlichen Maßnahmen zur Erdfallsicherung am Rande des Altbergbaugebietes
- konstruktiven Änderungen bei den Bauwerksentwürfen
- erhöhten Aufwendungen für Leitungsumverlegungen im Festlandsockel der ehemaligen Bergbauabbaugebiete
- neue Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS)
- Berücksichtigung der Baupreissteigerung in den o. g. HG.

3. Aus welchen Gründen haben sich die Kosten der Investitionsmaßnahme Itzehoe/Süd – Itzehoe/Nord um 9 Prozent erhöht (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

Gegenüber den zuletzt genehmigten Kosten aus dem Jahr 2009 in Höhe von 94,085 Mio. Euro betragen die neuen Gesamtkosten aktuell 102,094 Mio. Euro. Die Kosten für den Bund sind damit um 8,009 Mio. Euro (rd. 9 Prozent) gestiegen.

Die Kostensteigerung verteilt sich wie folgt auf die Hauptgruppen:

- Hauptgruppe 2 „Untergrund, Unterbau, Entwässerung“ +3,332 Mio. Euro
- Hauptgruppe 3 „Oberbau“ +0,779 Mio. Euro
- Hauptgruppe 4 „Brücken“ +1,097 Mio. Euro
- Hauptgruppe 8 „Ausstattung“ +2,801 Mio. Euro.

Die Mehrkosten resultieren im Wesentlichen aus:

- Bau einer bisher nicht vorgesehenen Streckenfernmeldekabelanlage
- zusätzliche Arbeitsstellensicherung auf Grund fehlender Berücksichtigung eines Kostenansatzes für das Bauen unter Verkehr im Rahmen des RE-Entwurfs
- Erhöhung der Anforderung an die Menge und an den Umfang der Ausstattung an Schutzeinrichtungen durch Einführung der neuen Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009)
- Baupreissteigerungen entsprechend des Baupreisindex.

4. Aus welchen Gründen haben sich die Kosten der Investitionsmaßnahme Ortsumgehung Oberau mit Tunnel um 18 Prozent erhöht (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

B 2, Ortsumgehung Oberau (Teil A-SBP, Tab. 3, Lfd. Nr. S0095)

Gegenüber den zuletzt genehmigten Kosten aus dem Jahr 2010 in Höhe von 173,708 Mio. Euro betragen die neuen Gesamtkosten aktuell 205,635 Mio. Euro. Die Kosten für den Bund sind damit um 31,926 Mio. Euro (rd. 18 Prozent) gestiegen.

Die Kostensteigerung verteilt sich wie folgt auf die Hauptgruppen:

- | | |
|--|-------------------|
| • Hauptgruppe 1 „Grunderwerb“ | +1,463 Mio. Euro |
| • Hauptgruppe 2 „Untergrund, Unterbau, Entwässerung“ | +13,253 Mio. Euro |
| • Hauptgruppe 3 „Oberbau“ | +0,168 Mio. Euro |
| • Hauptgruppe 4 „Brücken“ | +0,180 Mio. Euro |
| • Hauptgruppe 6 „Tunnel“ | +16,585 Mio. Euro |
| • Hauptgruppe 8 „Ausstattung“ | +0,097 Mio. Euro |
| • Hauptgruppe 9 „Sonstige besondere Anlagen“ | +0,180 Mio. Euro. |

Die Mehrkosten resultieren im Wesentlichen aus:

- dem späterem Beginn der Altlastensanierung aufgrund des Vergabenaachprüfungsverfahrens sowie zusätzlicher Bodenverbesserungsarbeiten
- Die inflationsbedingten Kostensteigerungen von 2010 bis 2014 verursachen beim Tunnel $\frac{3}{4}$ der Kostensteigerungen. Weitere Kostensteigerungen sind beim Tunnel infolge veränderter hydrologischer Randbedingungen entstanden.
- gestiegene Kostenansätze beim Grunderwerb
- allgemeine Baupreissteigerungen ab 2010.

5. Welche inhaltlichen Änderungen, welche neuen bzw. präzisierten Erkenntnisse aus vertiefter bzw. überarbeiteter Planung und welche allgemeinen Steigerungen von Baupreisen haben bei der Investitionsmaßnahme Ortsumgehung Hauneck/Unterhaun – Oberhaun/Sieglos zur Kostensteigerung von 30 Prozent geführt (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

B 27, Ortsumgehung Hauneck/Unterhaun - Oberhaun/Sieglos (Tab. 3, lfd. Nr. S0111, E-SBP 2016)

Gegenüber den zuletzt anerkannten Gesamtkosten in Höhe von 29,932 Mio. Euro (Stand: April 2009) betragen die neuen Kosten 39,015 Mio. Euro. Die Kostenerhöhung beträgt 9,083 Mio. Euro (rd. 30 Prozent).

Die Kostensteigerung verteilt sich wie folgt auf die Hauptgruppen:

- Hauptgruppe 1 „Grunderwerb“ +0,121 Mio. Euro
- Hauptgruppe 2 „Untergrund, Unterbau, Entwässerung“ +3,952 Mio. Euro
- Hauptgruppe 3 „Oberbau“ +0,705 Mio. Euro
- Hauptgruppe 4 „Brücken“ +2,732 Mio. Euro
- Hauptgruppe 5 „Stützbauwerk“ +0,191 Mio. Euro
- Hauptgruppe 7 „Sonstige Bauwerke“ + 0,314 Mio. Euro
- Hauptgruppe 8 „Ausstattung“ +0,082 Mio. Euro
- Hauptgruppe 9 „Sonstige besondere Anlagen“ +0,986 Mio. Euro.

Die Mehrkosten resultieren im Wesentlichen aus:

- Zuwegung für Tiefenbohrung
- Provisorium Bauwerk 3
- Ausbau Wirtschaftsweg zur Baustraße
- Tiefgründung und Verlängerung der Talbrücke Scheersbach
- Verlängerung einer Lärmschutzwand im Zusammenhang mit der Änderung der Talbrücke Scheersbach
- Änderung am Knotenpunkt B 27/A 4
- Berücksichtigung der Baupreissteigerung in den o. g. HG.

6. Aus welchen Gründen haben sich die Kosten der Investitionsmaßnahme Ortsumgehung Essen um 7 Prozent erhöht (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

B 68, Ortsumgehung Essen (Teil A-SBP, Tab. 3, Lfd. Nr. S0124)

Gegenüber den zuletzt genehmigten Kosten aus dem Jahr 2011 in Höhe von 12,585 Mio. Euro betragen die neuen Gesamtkosten aktuell 13,404 Mio. Euro. Die Kosten für den Bund sind damit um 0,819 Mio. Euro (rd. 7 Prozent) gestiegen.

Die Kostensteigerung verteilt sich wie folgt auf die Hauptgruppen:

- Hauptgruppe 1 „Grunderwerb“ +0,075 Mio. Euro
- Hauptgruppe 2 „Untergrund, Unterbau, Entwässerung“ +0,271 Mio. Euro
- Hauptgruppe 3 „Oberbau“ +0,311 Mio. Euro
- Hauptgruppe 8 „Ausstattung“ +0,096 Mio. Euro
- Hauptgruppe 9 „Sonstige besondere Anlagen“ +0,066 Mio. Euro.

Die Mehrkosten resultieren im Wesentlichen aus:

- Steigerung des Baupreisindex vom ersten Quartal 2011 bis zum ersten Quartal 2015 um 8,7 Prozent
- allgemeiner Anstieg der Grundstückspreise.

7. Aus welchen Gründen haben sich die Kosten der Investitionsmaßnahme Ortsumgehung Duderstadt (Mittelteil Ortsumgehung Westerode) um 18 Prozent erhöht (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

B 247, Ortsumgehung Duderstadt (Mittelteil OU Westerode) (Teil A-SBP, Tab. 3, Lfd. Nr. S0128)

Gegenüber den zuletzt genehmigten Kosten aus dem Jahr 2014 in Höhe von 14,072 Mio. Euro betragen die neuen Gesamtkosten aktuell 16,627 Mio. Euro. Die Kosten für den Bund sind damit um 2,555 Mio. Euro (rd. 18 Prozent) gestiegen.

Die Kostensteigerung verteilt sich wie folgt auf die Hauptgruppen:

- Hauptgruppe 2 „Untergrund, Unterbau, Entwässerung“ +1,962 Mio. Euro
- Hauptgruppe 3 „Oberbau“ +0,593 Mio. Euro

Die Mehrkosten resultieren im Wesentlichen aus:

- Änderungen im Rahmen der Bauausführung durch zusätzliche Beseitigung schadstoffbelasteten Materials
- zusätzliche Bodenverbesserungsmaßnahmen
- geänderte Oberflächenbefestigungen in Teilstrecken der Wirtschaftswege im Ergebnis des Flurbereinigungsverfahrens
- Erhöhung der Mengen der Asphaltdeckschicht, der Bordeinfassungen und der Pflasterflächen an den Knotenpunkten nach detaillierter Mengenermittlung für die Ausschreibung
- Baupreissteigerungen entsprechend des Baupreisindex.

8. Welche allgemeinen Steigerungen von Baupreisen, welche Ausschreibungsergebnisse bzw. welche geologischen bzw. hydrologischen Schwierigkeiten haben bei der Investitionsmaßnahme Ortsumgehung Bad Wünnenberg zur Kostensteigerung von 45 Prozent geführt (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

B 480, Ortsumgehung Bad Wünnenberg (Tab. 3, lfd. Nr. S0136, E-SBP 2016)

Gegenüber den zuletzt anerkannten Gesamtkosten in Höhe von 41,100 Mio. Euro (Stand: Juli 2011) betragen die neuen Kosten 59,730 Mio. Euro. Die Kostenerhöhung beträgt 18,630 Mio. Euro (rd. 45 Prozent).

Die Kostenerhöhung resultiert aus Mehrkosten in der Hauptgruppe (HG)

- HG 1 „Grunderwerb“ +0,334 Mio. Euro
- HG 2 „Untergrund, Unterbau, Entwässerung“ +1,270 Mio. Euro
- HG 3 „Oberbau“ +0,071 Mio. Euro
- HG 4 „Brücken“ +15,585 Mio. Euro
- HG 8 „Ausstattung“ +0,493 Mio. Euro
- HG 9 „Sonstige besondere Anlagen“ +0,937 Mio. Euro.

Die Kostensteigerungen sind im Wesentlichen Folge von:

- Erhöhten Grunderwerbs- und Entschädigungskosten
 - Berücksichtigung der Baupreissteigerung/Ausschreibungsergebnisse in den o. a. HG
 - Gestiegenen Submissionsergebnissen für die Bauwerke 4, 4a und 5 aufgrund gestiegener Rohstoffpreise (u. a. Stahl) und aufwändigerer Gründungen
 - Mehrkosten Bad Wünnenberg_Aftertalbrücke infolge
 - gestiegenen Stahlverbrauch (Folge der höheren Robustheitsanforderungen an die Konstruktion, neues Verkehrslastmodell Luftmassenmesser)
 - Gründung sämtlicher Pfeiler auf bis zu 33 m langen Pfählen aufgrund der neueren geotechnischen Untersuchungen aus den Jahren 2012/2013
 - Anstieg der allgemeinen Baupreise und hier insbesondere der sehr deutlich gestiegenen Preisen für den Baustoff „Stahl“.
9. Aus welchen Gründen haben sich die Kosten der Investitionsmaßnahme Ortsumgehung Fambach und Wernshausen-Niederschmalkalden mit Talbrücke Zwick um 8 Prozent erhöht (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

B 19, Ortsumgehung Fambach und Wernshausen-Niederschmalkalden mit Talbrücke Zwick (Tab. 3, lfd. Nr. S0159, E-SBP 2016)

Gegenüber den zuletzt anerkannten Gesamtkosten in Höhe von 23,383 Mio. Euro (Stand: November 2012) betragen die neuen Kosten 25,254 Mio. Euro. Die Kostenerhöhung beträgt 1,871 Mio. Euro (rd. 8 Prozent).

Die Kostenerhöhung verteilt sich wie folgt auf die Hauptgruppen:

- HG 2 „Untergrund, Unterbau, Entwässerung“ +0,280 Mio. Euro
- HG 4 „Brücken“ +1,298 Mio. Euro
- HG 8 „Ausstattung“ +0,113 Mio. Euro
- HG 9 „Sonstige besondere Anlagen“ +0,180 Mio. Euro.

Die Mehrkosten resultieren im Wesentlichen aus:

- Winterbau (Beton- und Stahlbau) wegen Bauzeitverschiebung aufgrund verspäteter Zuschlagserteilung (Nachprüfungsverfahren vor Vergabekammer),
- zusätzliche Instandsetzung Widerlager (Schäden am Bestandswiderlager, die nicht bekannt waren)
- Berücksichtigung der Baupreissteigerung in den o. g. HG.

10. Welche allgemeinen Steigerungen von Baupreisen und welche Ausschreibungsergebnisse haben bei der Investitionsmaßnahme EMB 2 Autobahnkreuz Oberhausen – Autobahnkreuz Hilden zur Kostensteigerung von 74 Prozent geführt (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

A 3, EMB 2 AK Oberhausen – AK Hilden (Tab. 5, lfd. Nr. S0252, E-SBP 2016)

Gegenüber den zuletzt anerkannten Gesamtkosten für den Abschnitt Anschlussstelle (AS) Mettmann bis Autobahnkreuz (AK) Hilden in Höhe von 18,884 Mio. Euro (Stand: März 2013) betragen die neuen Kosten 32,840 Mio. Euro. Die Kostenerhöhung beträgt 13,956 Mio. Euro (rd. 74 Prozent).

Die Kostenerhöhung resultiert aus Mehrkosten in der Hauptgruppe (HG)

• HG 2 „Untergrund, Unterbau, Entwässerung“	+1,502 Mio. Euro
• HG 3 „Oberbau“	+3,992 Mio. Euro
• HG 7 „Sonstige Bauwerke“	+1,335 Mio. Euro
• HG 8 „Ausstattung“	+6,640 Mio. Euro
• HG 9 „Sonstige Anlagen“	+0,487 Mio. Euro.

Die Kostensteigerungen sind im Wesentlichen Folge von:

- Unzureichende Kosten- und Mengenermittlung
- Berücksichtigung der Baupreissteigerung/Ausschreibungsergebnisse in den o. a. HG.

11. Aus welchen Gründen haben sich die Kosten der EMB 2 Autobahnkreuz Recklinghausen – AN Übergang A 43/B 51 um 9 Prozent erhöht (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

A 43, EMB 2 AK Recklinghausen – AN Übergang A 43/B 51 (Tab. 5, lfd. Nr. S0262, E-SBP 2016)

Gegenüber den zuletzt anerkannten Gesamtkosten für den Abschnitt AS Recklinghausen/ Herten und AK Marl-Nord in Höhe von 36,501 Mio. Euro (Stand: Januar 2010) betragen die neuen Kosten 39,798 Mio. Euro. Die Kostenerhöhung beträgt 3,297 Mio. Euro (rd. 9 Prozent).

Mit BMVI-Schreiben vom 29. Dezember 2014 hat der Entwurf für die nachträgliche Lärmsanierung mit Kosten in Höhe von 3,297 Mio. Euro den Gesehen-Vermerk im vorgenannten Abschnitt erhalten. Die Kostensteigerung ist somit eine Folge von Erweiterung der Maßnahme.

12. Welche inhaltlichen Änderungen und Erweiterungen, welche allgemeinen Steigerungen von Baupreisen und welche zusätzlichen technischen Anforderungen haben bei der Investitionsmaßnahme EMB 2 Autobahndreieck Neuss-Süd – Autobahnkreuz Hilden zur Kostensteigerung von 64 Prozent geführt (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

A 46, EMB 3 AD Neuss-Süd – AK Hilden (Tab. 5, lfd. Nr. S0268, E-SBP 2016)

Gegenüber den zuletzt anerkannten Gesamtkosten für die Instandsetzung der Rheinbrücke Düsseldorf-Flehe in Höhe von 23,343 Mio. Euro (Stand: Januar 2011) betragen die neuen Kosten 38,340 Mio. Euro. Die Kostenerhöhung beträgt 14,997 Mio. Euro (rd. 64 Prozent).

Die Kostenerhöhung resultiert aus folgenden, zusätzlichen Positionen:

- | | |
|--------------------------------|-------------------|
| • Instandsetzung Pylon | +5,090 Mio. Euro |
| • Instandsetzung Strombrücke | +0,687 Mio. Euro |
| • Instandsetzung Vorlandbrücke | +9,220 Mio. Euro. |

Die Kostensteigerungen sind im Wesentlichen Folge von:

- inhaltliche Änderung und Erweiterung zum Entwurf
- zusätzliche technische Anforderungen.

13. Welche neuen bzw. präzisierten Erkenntnisse aus vertiefter bzw. überarbeiteter Planung und welche Ausschreibungsergebnisse haben bei der Investitionsmaßnahme EMB 2 AN B 1/A 52 – Autobahndreieck Essen-Ost zur Kostensteigerung von 34 Prozent geführt (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

Gegenüber den zuletzt anerkannten Gesamtkosten für den Abschnitt AS Düsseldorf-Rath und AS Essen-Kettwig in Höhe von 38,763 Mio. Euro (Stand: März 2009) betragen die neuen Kosten 51,792 Mio. Euro. Die Kostenerhöhung beträgt 13,029 Mio. Euro (rd. 34 Prozent).

Die Kostenerhöhung resultiert aus Mehrkosten in der Hauptgruppe (HG)

- | | |
|---|-------------------|
| • HG 2 „Untergrund, Unterbau, Entwässerung“ | +2,244 Mio. Euro |
| • HG 3 „Oberbau“ | +7,905 Mio. Euro |
| • HG 4 „Brücken“ | +0,043 Mio. Euro |
| • HG 8 „Ausstattung“ | +2,837 Mio. Euro. |

Die Kostensteigerungen sind im Wesentlichen Folge von:

- unzureichende Kosten- und Mengenermittlung
- Berücksichtigung der Baupreissteigerung/Ausschreibungsergebnisse in den o. a. HG.

14. Welche inhaltlichen Änderungen und Erweiterungen haben bei der Investitionsmaßnahme EMB 1 Autobahndreieck Nonnenweiler – Anschlussstelle Birkenfeld zur Kostensteigerung von 344 Prozent geführt (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

A 62, EMB 1 AD Nonnweiler – AS Birkenfeld (Tab. 5, lfd. Nr. S0284, E-SBP 2016)

Gegenüber den zuletzt anerkannten Gesamtkosten für den Abschnitt AS Nonnweiler/Otzenhausen und AS Nohfelden/Türkismühle in Höhe von 6,174 Mio. Euro (Stand: Dezember 2009) betragen die neuen Kosten 27,394 Mio. Euro. Die Kostenerhöhung beträgt 21,220 Mio. Euro (rd. 344 Prozent).

Die Gesamtmaßnahme besteht aus 4 Teilabschnitten, die in den Jahren 2014 bis 2017 realisiert werden:

- | | | |
|--|-----------------|-------|
| • Bauabschnitt I, Bauphase 1 FR Pirmasens | 6,174 Mio. Euro | 2014 |
| • Bauabschnitt I, Bauphase 2 FR Trier | 5,890 Mio. Euro | 2015 |
| • Bauabschnitt II, Bauphase 1 FR Pirmasens | 8,230 Mio. Euro | 2016 |
| • Bauabschnitt II, Bauphase 2 FR Trier | 7,100 Mio. Euro | 2017. |

Mit BMVI-Schreiben vom 7. Mai 2014 hat der Erhaltungsentwurf für die o. a. Gesamtmaßnahme den Gesehen-Vermerk erhalten. Da die seinerzeit vorgelegte Kostenberechnung lediglich vom Bauabschnitt I die Bauphase 1 umfasste, beschränkte sich die Haushaltseinstellung 2014 nur auf den vorbezeichneten Teilabschnitt. Die Kostensteigerung ist somit eine Folge der Erweiterung der Maßnahme.

15. Aus welchen Gründen haben sich die Kosten der EMB 4 Autobahnkreuz Fürth/Erlangen – Grenze ABDN/ABDS um 10 Prozent erhöht (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

BAB A 3, Ak Fürth/Erlangen – Grenze ABDN/ABDS (EMB 4): Erneuerung des BW 402e am Autobahnkreuz Nürnberg

(Teil A-SBP, Tab. 6, lfd. Nr. S0297)

Gegenüber den zuletzt genehmigten Kosten aus dem Jahr 2013 in Höhe von 9,792 Mio. Euro betragen die neuen Gesamtkosten aktuell 10,759 Mio. Euro. Die Kosten für den Bund sind damit um 0,967 Mio. Euro (rd. 10 Prozent) gestiegen.

Die Kostensteigerung/Kostenminderung verteilt sich wie folgt auf die Hauptgruppen:

- | | |
|--|-------------------|
| • Hauptgruppe 2 „Untergrund, Unterbau, Entwässerung“ | +1,127 Mio. Euro |
| • Hauptgruppe 3 „Oberbau“ | +0,514 Mio. Euro |
| • Hauptgruppe 4 „Brücken“ | -0,682 Mio. Euro |
| • Hauptgruppe 8 „Ausstattung“ | -0,354 Mio. Euro |
| • Hauptgruppe 9 „Sonstige besondere Anlagen“ | +0,362 Mio. Euro. |

Die Mehrkosten resultieren im Wesentlichen aus:

- dem größeren Leistungsumfang im Bereich der Straßenentwässerung, um wasserrechtlichen Anforderungen zu entsprechen
- den notwendigen Anpassungsarbeiten an den bestehenden BAB-Kabelanlagen.

16. Aus welchen Gründen haben sich die Kosten der EMB 1 Landesgrenze Hessen/Bayern – Autobahndreieck Schweinfurt/Werneck um 10 Prozent erhöht (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

BAB A 7, LGr. HE/BY – AD Schweinfurt/Werneck (EMB 1): Ersatzneubau Talbrücke Klöffelsberg (Teil A-SBP, Tab. 6, Lfd. Nr. S0299)

Gegenüber den zuletzt genehmigten Kosten aus dem Jahr 2013 in Höhe von 22,541 Mio. Euro betragen die neuen Gesamtkosten aktuell 24,764 Mio. Euro. Die Kosten für den Bund sind damit um 2,223 Mio. Euro (rd. 10 Prozent) gestiegen.

Die Kostensteigerung/Kostenminderung verteilt sich wie folgt auf die Hauptgruppen:

- Hauptgruppe 2 „Untergrund, Unterbau, Entwässerung“ -0,666 Mio. Euro
- Hauptgruppe 3 „Oberbau“ +0,155 Mio. Euro
- Hauptgruppe 4 „Brücken“ +2,787 Mio. Euro
- Hauptgruppe 8 „Ausstattung“ -0,053 Mio. Euro.

Die Mehrkosten resultieren im Wesentlichen aus:

- allgemeine Baupreissteigerungen ab 2013
- dem Submissionsergebnis.

17. Welche geologischen bzw. hydrologischen Schwierigkeiten haben bei der Investitionsmaßnahme EMB 2 Anschlussstelle Laage – Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg zur Kostensteigerung von 34 Prozent geführt (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

A 19, EMB 2 AS Laage – LGr MV/BB, Ersatzneubau Brücke Petersdorfer See (Teil A-SBP, Tab. 6, Lfd. Nr. S0323)

Gegenüber den zuletzt genehmigten Kosten aus dem Jahr 2012 in Höhe von 32,112 Mio. Euro betragen die neuen Gesamtkosten aktuell 42,943 Mio. Euro. Die Kosten für den Bund sind damit um 10,831 Mio. Euro (rd. 34 Prozent) gestiegen.

Die Kostensteigerung verteilt sich wie folgt auf die Hauptgruppen:

- Hauptgruppe 1 „Grunderwerb“ + 0,059 Mio. Euro
- Hauptgruppe 2 „Untergrund, Unterbau, Entwässerung“ +1,228 Mio. Euro
- Hauptgruppe 3 „Oberbau“ +1,418 Mio. Euro

- | | |
|--|-------------------|
| • Hauptgruppe 4 „Brücken“ | +7,606 Mio. Euro |
| • Hauptgruppe 7 „Sonstige Bauwerke“ | +0,062 Mio. Euro |
| • Hauptgruppe 8 „Ausstattung“ | +0,391 Mio. Euro |
| • Hauptgruppe 9 „Sonstige besondere Anlagen“ | +0,067 Mio. Euro. |

Die Kostenerhöhungen resultieren im Wesentlichen aus:

- geologischen/hydrologischen Schwierigkeiten im Baugrund des Brückenbauwerkes.

18. Welche inhaltlichen Änderungen und Erweiterungen und welche zusätzlichen technischen Anforderungen haben bei der Investitionsmaßnahme EMB 3 Autobahnkreuz Köln-West – Autobahnkreuz Leverkusen (Rheinbrücke) zur Kostensteigerung von 93 Prozent geführt (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

Gegenüber den zuletzt anerkannten Gesamtkosten für die Instandsetzung der Rheinbrücke Leverkusen (Strom- und Vorlandbrücke) in Höhe von 17,000 Mio. Euro (Stand: Juli 2010) betragen die neuen Kosten 32,800 Mio. Euro. Die Kostenerhöhung beträgt 15,800 Mio. Euro (rd. 93 Prozent).

Aufgrund der raschen Verschlechterung des Bauwerkszustandes der Rheinbrücke Leverkusen wurden weitere Reparaturarbeiten in erheblichen Umfang erforderlich.

19. Welche inhaltlichen Änderungen und Erweiterungen haben bei der Investitionsmaßnahme EMB 3 Autobahnkreuz Neuss-West (A46) – Anschlussstelle Köln-Ehrenfeld zur Kostensteigerung von 29 Prozent geführt (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

A 57, EMB 3 AK Neuss-West (A 46) – AS Köln-Ehrenfeld (Tab. 6, lfd. Nr. S0333, E-SBP 2016)

Gegenüber den zuletzt anerkannten Gesamtkosten für den Ersatzneubau der Brücke „Industriebahn und Wirtschaftsweg“ in Höhe von 8,849 Mio. Euro (Stand: Januar 2014) betragen die neuen Kosten 11,389 Mio. Euro. Die Kostenerhöhung beträgt 2,540 Mio. Euro (rd. 29 Prozent).

Die Mehrkosten resultieren im Wesentlichen daraus, dass in den Kosten von 8,849 Mio. Euro keine Kosten zur Erstellung einer Behelfsbrücke und einer Behelfsumfahrung enthalten waren.

20. Welche allgemeinen Steigerungen von Baupreisen und welche Ausschreibungsergebnisse haben bei der Investitionsmaßnahme EMB 1 Anschlussstelle Dinslaken-West – Autobahnkreuz Duisburg-Süd zur Kostensteigerung von 22 Prozent geführt (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

A 59, EMB 1 AS Dinslaken-West – AK Duisburg (Tab. 6, lfd. Nr. S0314, E-SBP 2016)

Gegenüber den zuletzt anerkannten Gesamtkosten für die Instandsetzung der Brückenzüge Meiderich, Gartsträuch und Berliner Brücke in Duisburg einschl. Fahrbahnerneuerung zwischen AK Duisburg-Nord (A 42) und AK Duisburg (A 40)

in Höhe von 51,000 Mio. Euro (Stand: Oktober 2013) betragen die neuen Kosten 62,037 Mio. Euro. Die Kostenerhöhung beträgt 11,037 Mio. Euro (rd. 22 Prozent).

Die Kostenerhöhung resultiert aus Mehrkosten in den Hauptgruppen (HG)

- HG 2 „Untergrund, Unterbau, Entwässerung“ +0,890 Mio. Euro
- HG 3 „Oberbau“ +9,122 Mio. Euro
- HG 5 „Stützwände“ +0,255 Mio. Euro
- HG 8 „Ausstattung“ +0,770 Mio. Euro

Die Kostensteigerungen sind im Wesentlichen Folge von:

- Berücksichtigung der Baupreissteigerung/Ausschreibungsergebnisse in den o. a. HG.

21. Welche allgemeinen Steigerungen von Baupreisen und welche Ausschreibungsergebnisse haben bei der Investitionsmaßnahme EMB 3 Landesgrenze Rheinland-Pfalz/Schleswig-Holstein – Autobahnkreuz Saarbrücken zur Kostensteigerung von 39 Prozent geführt (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

A 8, EMB 3 LGr RP/SL – AK Saarbrücken (Tab. 6, lfd. Nr. S0339, E-SBP 2016)

Gegenüber den zuletzt anerkannten Gesamtkosten für den Ersatzneubau der Brücke über den Schwarzbach bei Einöd in Höhe von 5,228 Mio. Euro (Stand: April 2014) betragen die neuen Kosten 7,260 Mio. Euro. Die Kostenerhöhung beträgt 2,032 Mio. Euro (rd. 39 Prozent).

Die Kostenerhöhung resultiert aus Mehr- bzw. Minderkosten in der HG 4 Brücken.

Die Kostensteigerung ist im Wesentlichen Folge von:

- Berücksichtigung der Baupreissteigerung/Ausschreibungsergebnisse.

22. Aus welchen Gründen haben sich die Kosten für den Bau eines parallelen Rettungsstollens für den Hugenwaldtunnel im Zuge der Ortsumgehung Waldkirch um 17 Prozent erhöht (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

B 294, Bau eines parallelen Rettungsstollen für den Hugenwaldtunnel im Zuge der OU Waldkirch

Teil A-SBP 2016, Tab. 7, lfd. Nr. SO341

Gegenüber den zuletzt genehmigten Kosten aus dem Jahr 2009 in Höhe von 11,320 Mio. Euro betragen die neuen Gesamtkosten aktuelle 13,200 Mio. Euro. Die Kosten für den Bund sind damit um 1,880 Mio. Euro (17 Prozent) gestiegen.

- HG 6 Tunnel +0,390 Mio. Euro
- HG 7 Sonstige Bauwerke +1,490 Mio. Euro.

Die Mehrkosten resultieren im Wesentlichen aus:

- Errichtung einer Neutralisationsanlage zur Reinigung kontaminierten Wassers
- zusätzliche Kosten für Beweissicherungsmaßnahmen, die von Tunnelsachverständigen empfohlen wurden
- zusätzlich erforderliche Baugrubensicherungen und Verkehrssicherungen
- zusätzliche Anforderungen aufgrund der neuen Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln
- zusätzliche Aufwendungen bei der Sanierung der Tunnelinnenschale infolge Nässeeinwirkung
- zusätzliche Kosten bei der Verkehrsführung im Rahmen der Bautätigkeiten.

23. Welche neuen bzw. präzisierten Erkenntnisse aus vertiefter bzw. überarbeiteter Planung, welche allgemeinen Steigerungen von Baupreisen, welche geologischen bzw. hydrologischen Schwierigkeiten und welche erhöhten Anforderungen beim Lärmschutz haben beim Ausbau der Rastanlage Bühlebeck Nord zur Kostensteigerung von 31 Prozent geführt (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

Bewirtschafteten Rastanlage Bühlebeck Nord an der BAB A 44

Gegenüber den Gesamtkosten in Höhe von 4,568 Mio. Euro. betragen die neuen anerkannten Kosten 5,967 Mio. Euro (Stand: April 2015). Die Kostenerhöhung beträgt ca. 31 Prozent.

Die Kostenerhöhung resultiert dabei aus Mehrkosten bei folgenden Hauptgruppen (HG):

- | | |
|---|-------------------|
| • HG 2 Untergrund, Unterbau, Entwässerung | +0,527 Mio. Euro |
| • HG 3 Oberbau | +0,871 Mio. Euro |
| • HG 8 Ausstattung | +0,001 Mio. Euro. |

Die Kostenerhöhungen resultieren im Wesentlichen aus:

- Massenverschiebungen im Bereich des Auf- und Abtrages
- Änderung der Bodenklasse entgegen des Bodengutachtens
- Herstellen von prov. Fahrbahnen zur Aufrechterhaltung des Parkplatzverkehrs
- Überplanung des Regenrückhaltebeckens.

24. Aus welchen Gründen haben sich die Kosten für den Umbau im Bereich Pirmasens-Höheinöd um 13 Prozent erhöht (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

A 62, Umbau im Bereich Pirmasens-Höheinöd (Tab. 9, lfd. Nr. S0433, E-SBP 2016)

Gegenüber den zuletzt anerkannten Gesamtkosten in Höhe von 6,756 Mio. Euro (Stand: September 2012) betragen die neuen Kosten 7,631 Mio. Euro. Die Kostenerhöhung beträgt 0,875 Mio. Euro (rd. 13 Prozent).

Die Kostenerhöhung resultiert aus Mehr- bzw. Minderkosten in der Hauptgruppe (HG)

- HG 2 „Untergrund, Unterbau, Entwässerung“ +1,522 Mio. Euro
- HG 3 „Oberbau“ -0,616 Mio. Euro
- HG 4 „Brücken“ -0,319 Mio. Euro
- HG 9 „Sonstige Anlagen“ +0,286 Mio. Euro.

Die Kostensteigerungen sind im Wesentlichen Folge von:

- Berücksichtigung der Baupreissteigerung/Ausschreibungsergebnisse in den o. a. HG.

25. Welche neuen bzw. präzisierten Erkenntnisse aus vertiefter bzw. überarbeiteter Planung und welche allgemeinen Steigerungen von Baupreisen haben beim Ausbau zwischen Biedenkopf/Ludwigshütte und der Kreisgrenze zur Kostensteigerung von 55 Prozent geführt (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

B 253, Ausbau zwischen Biedenkopf/Ludwigshütte und Kreisgrenze, 3. und 4. BA (Sackpfeife)) (Tab. 10, lfd. Nr. S0456, E-SBP 2016)

Gegenüber den zuletzt anerkannten Gesamtkosten von 9,780 Mio. Euro (Stand: November 2011) betragen die neuen Kosten 15,162 Mio. Euro. Die Kostenerhöhung beträgt 5,382 Mio. Euro (rd. 55 Prozent).

Die Kostenerhöhung verteilt sich wie folgt auf die Hauptgruppen:

- HG 2 „Untergrund, Unterbau, Entwässerung“ +1,561 Mio. Euro
- HG 3 „Oberbau“ +0,988 Mio. Euro
- HG 4 „Brücken“ +2,272 Mio. Euro
- HG 8 „Ausstattung“ +0,201 Mio. Euro
- HG 9 „Sonstige besondere Anlagen“ +0,360 Mio. Euro.

Die Mehrkosten resultieren im Wesentlichen aus:

- zusätzliche Bodenverbesserung und Mengenanpassung
- Leistungsänderungen bei Verkehrsführung während der Bauzeit
- Anpassung der Einheitspreise an in letzter Zeit submittierte Preise.

26. Welche neuen bzw. präzisierten Erkenntnisse aus vertiefter bzw. überarbeiteter Planung, welche allgemeinen Steigerungen von Baupreisen und welche zusätzlichen Auflagen aus Planfeststellungsverfahren haben beim Ausbau zwischen der A4 und Zinnwald/Grenze zur Tschechischen Republik zur Kostensteigerung von 48 Prozent geführt (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

B 170, Ausbau zwischen A 4 und Zinnwald/Grenze CZ, 2. BA Bannewitz (Tab. 10, lfd. Nr. S0470, E-SBP 2016)

Gegenüber den zuletzt anerkannten Gesamtkosten von 6,158 Mio. Euro (Stand: Oktober 2005) betragen die neuen Kosten 9,561 Mio. Euro. Die Kostenerhöhung beträgt 3,376 Mio. Euro (rd. 55 Prozent).

Die Kostenerhöhung verteilt sich wie folgt auf die Hauptgruppen:

- | | |
|---|-------------------|
| • HG 1 „Grunderwerb“ | +0,336 Mio. Euro |
| • HG 2 „Untergrund, Unterbau, Entwässerung“ | +1,386 Mio. Euro |
| • HG 3 „Oberbau“ | +0,959 Mio. Euro |
| • HG 8 „Ausstattung“ | +0,564 Mio. Euro |
| • HG 9 „Sonstige besondere Anlagen“ | +0,131 Mio. Euro. |

Die Mehrkosten resultieren im Wesentlichen aus:

- Neuordnung der Frosteinwirkungszone gem. Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen 2012
- weiteren Bodenverbesserungsmaßnahmen
- zusätzlicher Rückbau eines Steindeckerkanals (Forderung Planfeststellungsbeschluss)
- Mengenerhöhung u. a. infolge zusätzlicher Abbiegespur und Vergrößerung der Busbuchten
- Auflagen aus Planfeststellungsbeschluss - längere Lärmschutzwände
- Berücksichtigung der Baupreissteigerung in den o. a. HG.

27. Welche allgemeinen Steigerungen von Baupreisen, welche Ausschreibungsergebnisse und welche geologischen bzw. hydrologischen Schwierigkeiten haben beim Lärmschutz Autobahndreieck Essen-Ost – neue Anschlussstelle Essen-Frillendorf (Südseite) zur Kostensteigerung von 86 Prozent geführt (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

A 40, Lärmschutz AD Essen-Ost – neue AS Frillendorf, Südseite (Tab. 11, lfd. Nr. S0486, E-SBP 2016)

Gegenüber den zuletzt anerkannten Gesamtkosten in Höhe von 7,793 Mio. Euro (Stand: März 2013) betragen die neuen Kosten 14,522 Mio. Euro. Die Kostenerhöhung beträgt 6,729 Mio. Euro (rd. 86 Prozent).

Die Kostenerhöhung resultiert aus Mehrkosten in der Hauptgruppe (HG)

- HG 2 „Untergrund, Unterbau, Entwässerung“ +0,214 Mio. Euro
- HG 3 „Oberbau“ +0,396 Mio. Euro
- HG 8 „Ausstattung“ +5,812 Mio. Euro
- HG 9 „Sonstige besondere Anlagen“ +0,307 Mio. Euro.

Die Kostensteigerungen sind im Wesentlichen Folge von:

- Berücksichtigung der Baupreissteigerung/Ausschreibungsergebnisse in den o. a. HG
- Schwierigkeiten in der Bauausführung (zusätzliche Gründungen der Lärmschutzwand).

28. Welche neuen bzw. geänderten Vorschriften und Richtlinien und welche zusätzlichen technischen Anforderungen haben beim Bau einer Lichtwellenleiter-Streckenfernmeldeanlage im Abschnitt Autobahnkreuz Bargtheide – Anschlussstelle Oldenburg/Nord zur Kostensteigerung von 44 Prozent geführt (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

A 1, Bau einer LWL-Streckenfernmeldekabelanlage im Abschnitt AK Bargtheide bis AS Oldenburg/Nord (Teil A-SBP, Tab. 13, Lfd. Nr. S0507)

Gegenüber den zuletzt genehmigten Kosten aus dem Jahr 2009 in Höhe von 4,611 Mio. Euro betragen die neuen Gesamtkosten aktuell 6,649 Mio. Euro. Die Kosten für den Bund sind damit um 2,038 Mio. Euro (rd. 44 Prozent) gestiegen.

Die Kostensteigerung betrifft die Hauptgruppe 8 „Ausstattung“ +2,038 Mio. Euro.

Die Mehrkosten resultieren im Wesentlichen aus:

- umfassende Berücksichtigung der Empfehlungen des Bund-Länder-Projekt BK 15 gemäß Auflage aus dem Rückgabeschreiben zum RE-Entwurf (neuer Standard für Fernmeldeleitungen); daraus Mehrkosten für zusätzliche Schächte und erhöhte Kosten für Leerrohre
- Abrücken der Lichtwellenleiter-Trasse von der geplanten straßennahen Führung in offener Bauweise wegen der laufenden/in den kommenden Jahren anstehenden Grundsanierung der A 1 (Konflikte durch Erneuerung der Entwässerungsleitungen); daraus überwiegende Verlegung in geschlossener Bauweise
- zusätzliche artenschutzrechtliche Auflagen bei Kreuzungen von FFH-Gebieten
- Umstellung der Vermittlungstechnik auf Multiprotocol Label Switching-Technik.

29. Welche inhaltlichen Änderungen und Erweiterungen, welche neuen bzw. präzisierten Erkenntnisse aus vertiefter bzw. überarbeiteter Planung und welche zusätzlichen technischen Anforderungen haben bei der sicherheitstechnischen Nachrüstung des Hugenwaldtunnels der Ortsumgehung Waldkirch zur Kostensteigerung von 36 Prozent geführt (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

B 294 Sicherheitstechnische Nachrüstung Hugenwaldtunnel OU Waldkirch Teil A-SBP 2016, Tab. 14, lfd. Nr. SO516

Gegenüber den zuletzt genehmigten Kosten aus dem Jahr 2009 in Höhe von 9,100 Mio. Euro betragen die neuen Gesamtkosten aktuelle 12,410 Mio. Euro. Die Kosten für den Bund sind damit um 3,310 Mio. Euro (36 Prozent) gestiegen.

- | | |
|----------------------------|-------------------|
| • HG 8 „Ausstattung“ | +2,250 Mio. Euro |
| • HG 7 „Sonstige Bauwerke“ | +0,500 Mio. Euro |
| • HG 2 „Erdbau“ | +0,230 Mio. Euro |
| • HG 6 „Tunnel“ | +0,330 Mio. Euro. |

Die Mehrkosten resultieren im Wesentlichen aus:

- Neuverlegung der Kabeltrassen in Leerrohr einschl. neuer Schutzeinrichtungen
- Erneuerung der Leitungen wegen Umstellung auf Digitalfunktechnik
- Erneuerung der Kabel wegen Brandschutz
- Kosten für neuen Trafo (da alter Trafo defekt)
- Umsetzung von zusätzlichen Anforderungen bei der Verkehrsführung
- zusätzlich erforderliche aufwendige Gründung des Betriebsgebäudes
- erforderliche Änderung beim Abwasserkonzept (Einleitung in den Dettelbach).

30. Welche inhaltlichen Änderungen und Erweiterungen haben beim Bau und der betriebstechnischen Nachrüstung des Tunnels Eching zur Kostensteigerung von 81 Prozent geführt (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

BAB A 96, Bau- und betriebstechnische Nachrüstung Tunnel Eching (Teil A-SBP, Tab. 14, Lfd. Nr. S0523)

Bei der vorliegenden Maßnahme handelt es sich nicht um eine Kostensteigerung im Sinne von Mehraufwendung oder Leistungsänderungen, sondern um eine haushaltsrechtliche Ergänzung in Tabelle 14. Zu der bereits eingestellten betriebstechnischen Nachrüstung gemäß Kapitel 1201, Titel 742 14, mit Kosten in Höhe von 7,250 Mio. Euro wurde die bautechnische Nachrüstung gemäß Kapitel 1201, Titel 741 32, mit Kosten in Höhe von 5,900 Mio. Euro hinzugeführt. Daraus ergeben sich die neuen Gesamtkosten in Höhe von 13,150 Mio. Euro (damit Kostensteigerung von 81 Prozent).

Die bautechnische Nachrüstung wird somit aus dem Erhaltungstitel 741 32 finanziert und hätte damit auch in Tabelle 5 – Erhaltung BAB - separat abgebildet wer-

den können. Zur besseren Darstellung der Gesamtaufwendung der o. g. Maßnahme erfolgte die Festlegung der Abbildung in einer Tabelle. Als Grund für die Ausgabenentwicklung > 20 Prozent wurde hier das Kürzel „B“ – inhaltliche Änderung und Erweiterung – angegeben. Dies bezog sich damit auf die haushaltsrechtliche Ergänzung der bereits in Tabelle 14 enthaltenen betriebstechnischen Nachrüstung um die bautechnische Nachrüstung.

31. Welche inhaltlichen Änderungen und Erweiterungen haben beim Bau und der betriebstechnischen Nachrüstung des Tunnels Etterschlag zur Kostensteigerung von 86 Prozent geführt (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

BAB A 96, Bau- und betriebstechnische Nachrüstung Tunnel Etterschlag (Teil A-SBP, Tab. 14, Lfd. Nr. S0524)

Bei der vorliegenden Maßnahme handelt es sich nicht um eine Kostensteigerung im Sinne von Mehraufwendung oder Leistungsänderungen, sondern um eine haushaltsrechtliche Ergänzung in Tabelle 14. Zu der bereits eingestellten betriebstechnischen Nachrüstung gemäß Kapitel 1201, Titel 742 14, mit Kosten in Höhe von 9,600 Mio. Euro wurde die bautechnische Nachrüstung gemäß Kapitel 1201, Titel 741 32, mit Kosten in Höhe von 8,290 Mio. Euro hinzugeführt. Daraus ergeben sich die neuen Gesamtkosten in Höhe von 17,890 Mio. Euro (damit Kostensteigerung von 86 Prozent).

Die bautechnische Nachrüstung wird somit aus dem Erhaltungstitel 741 32 finanziert und hätte damit auch in Tabelle 5 – Erhaltung BAB - separat abgebildet werden können. Zur besseren Darstellung der Gesamtaufwendung der o. g. Maßnahme erfolgte die Festlegung der Abbildung in einer Tabelle. Als Grund für die Ausgabenentwicklung > 20 Prozent wurde hier das Kürzel „B“ – inhaltliche Änderung und Erweiterung – angegeben. Dies bezog sich damit auf die haushaltsrechtliche Ergänzung der bereits in Tabelle 14 enthaltenen betriebstechnischen Nachrüstung um die bautechnische Nachrüstung.

32. Aus welchen Gründen haben sich die Kosten für die Streckenbeeinflussungsanlage Wiesbadener Kreuz – Anschlussstelle Frankfurt/Main-Süd Mönchhofdreieck um 16 Prozent erhöht (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

A 3: Streckenbeeinflussungsanlage (SBA) Wiesbadener Kreuz – Frankfurt-Süd und Frankfurt-Süd – Mönchhofdreieck

Gegenüber den mit Gesehen-Vermerk vom 3. Februar 2012 anerkannten Gesamtkosten in Höhe von 7,469 Mio. Euro betragen die neuen anerkannten Kosten 8,639 Mio. Euro (Stand: Mai 2015). Die Kostenerhöhung beträgt rund 16 Prozent.

Auf Baupreissteigerungen entfallen rd. 0,4 Mio. Euro der Gesamtkostenerhöhung von 1,2 Mio. Euro der vergangenen 3 Jahre. Die Kostenerhöhung resultiert dabei aus Mehrkosten bei der HG 9 besondere Anlagen bei dem Titel 742 13 Fernmeldeanlagen.

Die Kostensteigerung ist im Wesentlichen Folge von der Berücksichtigung einer zeitgemäßen und den aktuellen Vorgaben entsprechenden Anbindung der Streckenbeeinflussungsanlage_(SBA) über Lichtwellenleiterkabel anstelle von Kupferleitungen.

33. Welche allgemeinen Steigerungen von Baupreisen haben bei der Streckenbeeinflussungsanlage an der Landesgrenze Rheinland-Pfalz – Anschlussstelle Limburg-Süd zur Kostensteigerung von 35 Prozent geführt (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

A 3, Streckenbeeinflussungsanlage Landesgrenze RP – AS Limburg-Süd

Gegenüber den mit Gesehen-Vermerk vom 4. März 2011 anerkannten Gesamtkosten in Höhe von 5,995 Mio. Euro betragen die neuen anerkannten Kosten 8,071 Mio. Euro (Stand: April 2015). Die Kostenerhöhung beträgt 2,076 Mio. Euro (rd. 35 Prozent).

Die Kostenerhöhung verteilt sich wie folgt auf die Hauptgruppen:

- HG 2 „Untergrund, Unterbau, Entwässerung“ +0,025 Mio. Euro
- HG 8 „Ausstattung“ +1,701 Mio. Euro
- HG 9 „Sonstige besondere Anlagen“ +0,350 Mio. Euro.

Auf Baupreissteigerungen entfallen rd. 0,5 Mio. Euro der Gesamtkostenerhöhung von 2,1 Mio. Euro der vergangenen 4 Jahre. Die Mehrkosten sind aufgrund von Nachträgen entstanden.

34. Welche inhaltlichen Änderungen und Erweiterungen haben bei der Streckenbeeinflussungsanlage mit temporärer Seitenstreifenfreigabe zwischen Autobahnkreuz Leverkusen – Autobahnkreuz Oberhausen zur Kostensteigerung von 35 Prozent geführt (bitte einzelne Positionen mit jeweils zusätzlicher Kostenhöhe aufführen und begründen)?

A 3, Streckenbeeinflussungsanlage zwischen dem AK Leverkusen und AK Oberhausen

Mit Gesehen-Vermerk vom 18. November 2011 wurde für die SBA zwischen dem AK Leverkusen und AK Oberhausen auf der A 3 Gesamtkosten in Höhe von 20,035 Mio. Euro anerkannt. Als Ergänzung zu der genehmigten SBA wurde mit Schreiben vom 25. November 2013 der Errichtung einer Temporären Seitenstreifenfreigabe (TSF) zwischen dem AK Hilden und dem AD Ratingen-Ost (in beiden Fahrtrichtungen) mit Gesamtkosten von 6,975 Mio. Euro zugestimmt.

Die Finanzierung der TSF wurde ursprünglich als separate Maßnahme im Straßenbauplan des Bundes geführt.

Zur Vereinfachung der Verfahrensabläufe im Rahmen der Ausschreibung und Baudurchführung und damit zur Reduzierung von Mehraufwänden, wurden die beiden Projekte im Straßenbauplan nachträglich haushaltsmäßig zusammengefasst. Eine Kostensteigerung der Maßnahmen ist nicht erfolgt.