

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE)

vom 27. April 2012 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. Mai 2012) und **Antwort**

Änderungen in der A100-Planung

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Sind Medienberichte zutreffend, dass die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt die aktuellen Kosten für den 16. BA der A 100 mit 461,5 Mio. Euro ermittelt hat?

Antwort zu 1: Unter Berücksichtigung der allgemeinen Baupreissteigerung hat die Auftragsverwaltung im Rahmen der Anmeldungen für den Bundeshaushalt 2012 die Gesamtkosten für den 16. Bauabschnitt der A 100 fortgeschrieben und um einen durchschnittlichen Preisindex von 10 % auf 461,5 Mio. € erhöht.

Frage 2: Wenn ja, wodurch ist die Kostensteigerung verursacht und wie teilt sich die Summe zwischen Grunderwerb und Baukosten auf?

Antwort zu 2: Der Preisindex für die Jahre bis 2011 für den Straßen- und Brückenbau beträgt ca. 10 %. Dieser durchschnittliche Index wurde sowohl für die Baukosten als auch für die Grunderwerbs- und Entschädigungskosten angesetzt.

Frage 3: Wenn zu 1. ja, wie erklärt sich der Unterschied zwischen der Kostenermittlung der Senatsverwaltung und der des Bundesrechnungshofes in seiner Prüfung für den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages von mindestens 475 Mio. Euro?

Antwort zu 3: Der Bundesrechnungshof hat die Kostenberechnungen aus dem Jahr 2007 fortgeschrieben und dabei die Kostenberechnungen der vorliegenden Bauwerksentwürfe, des Grunderwerbs und der Preisindizes hochgerechnet. Dabei handelt es sich um Schätzungen, die erst nach Vorlage und Genehmigung aller Bauwerksentwürfe und Vorliegen aller Wertgutachten für den Grunderwerb in eine überarbeitete Kostenberechnung überführt werden können.

Frage 4: Der Bundesrechnungshof stützt sich bei seiner Neuberechnung u.a. auf konkretere Kostenberechnungen aufgrund detaillierter Bauwerksplanung. Für welche Bauwerke sind wann und mit welchem Ergebnis detailliertere Planungen erstellt worden?

Antwort zu 4: Der Planungsprozess ist ein fortschreitender Prozess, der sich über mehrere Phasen erstreckt. Grundlage der Kostenberechnung aus 2007 war die Vorwurfsplanung, die anschließend in die Entwurfs- und Ausschreibungsplanung für alle Ingenieurbauwerke überführt wurde. Entsprechend der fortschreitenden Detaillierung der Bauwerke über die einzelnen Phasen werden die Kosten überprüft und ggf. wirtschaftlichere Alternativen geplant.

Frage 5: Wann erfolgte die Ausschreibung zu den Detailplanungen und welche Kosten sind dadurch zu Lasten welcher Haushaltstitel entstanden?

Antwort zu 5: Die Planung der Verkehrsanlage, der Ingenieurbauwerke und der technischen Ausstattung wurde bereits 2004 europaweit ausgeschrieben und beauftragt. Die Ausgaben für die Bauvorbereitung sind vom Land Berlin zu tragen und werden in Kapitel 1255 Titel 540 27 veranschlagt.

Frage 6: Gibt es Änderungen an den planfestgestellten Bauwerken?

Antwort zu 6: Nein, es gibt keine Änderung der Genehmigungsplanung.

Frage 7: Wenn ja, welche und sind dafür ggf. Änderungen an den Planfeststellungsunterlagen/-beschluss notwendig?

Antwort zu 7: Siehe Antwort zu 6.

Frage 8: Welche Veränderungen an der Bauweise des Trogs wird angestrebt?

Antwort zu 8: Es ist keine Änderung der Trogbauweise bzw. eine Tieferlegung des Troges geplant. Die durch die Gradienten der Trasse bestimmte Lage des Troges ist unverändert.

Da der größte Teil der Trogbauwerke jedoch unterhalb des Grundwasserstandes herzustellen ist, sind Maßnahmen zur Auftriebssicherung erforderlich. Geplant sind nunmehr Verankerungsmaßnahmen (mit der Konstruktion verbundene Daueranker) für den Lastfall - Trog ohne Straßenaufbau - während der Bauzeit. Dadurch kann eine wirtschaftlichere Bauweise für den Trog erreicht werden.

Frage 9: Ergibt sich in der Folge der angestrebten Änderung der Trogbauweise ggf. die Notwendigkeit von Nachberechnungen der Ergebnisse der Schall- oder Luft-hygienischen Untersuchungen und Änderungen an den Planfeststellungsunterlagen/-beschluss?

Antwort zu 9: Es gibt keine Auswirkungen auf die Lärm- und Luftschadstoffsituation, so dass weder Nachberechnungen noch Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses erforderlich sind.

Frage 10: Der Bundesrechnungshof sieht bei dem Projekt weitere Kostenrisiken bei der Entsorgung von belasteten Bodenaushub und durch Pauschalpositionen in der Kostenberechnung. Um welche Pauschalpositionen handelt es sich dabei und warum besteht ein Kostenrisiko bei der Entsorgung von belasteten Bodenaushub?

Antwort zu 10: Die Kostenberechnung für den 16. Bauabschnitt der A 100 wurde entsprechend der vorgeschriebenen Kostenstruktur für Vorentwürfe erstellt. Für Einzelleistungen wie Abbruchleistungen, Bepflanzungen oder technische Ausrüstungen wurden dabei pauschale Ansätze verwendet. Die Ermittlung der Pauschalen folgt dabei Erfahrungen und Kostenansätzen vergleichbarer Bauvorhaben.

Für den Bodenaushub wurden an Bodenproben abfalltechnische Untersuchungen vorgenommen. Die Aushubvolumina für belasteten Boden werden dabei überschlägig grundstücksbezogen ermittelt.

Nach Ansicht der Auftragsverwaltung gibt es derzeit keine Anhaltspunkte für Kostenüberschreitungen.

Frage 11: Erwartet die Senatsverwaltung nach Ablauf der Veränderungssperre für die Autobahntrasse Entschädigungsforderungen durch die Grundstückseigentümer?

Antwort zu 11: Die Senatsverwaltung rechnet derzeit nicht mit Entschädigungsforderungen infolge des Ablaufs der Veränderungssperre, insbesondere da die Zustimmung des Bundesministeriums zur Fortführung des Grunderwerbs zwischenzeitlich vorliegt.

Frage 12: Wenn ja, in welcher Höhe sind diese Ansprüche zu erwarten?

Antwort zu 12: Siehe 11.

Frage 13: Wird sich durch den Kostenanstieg die Bauzeit dieses Autobahnprojekts verlängern?

Antwort zu 13: Nein.

Frage 14: Gibt es eine Obergrenze bei der Kostenentwicklung für dieses Autobahnprojekt?

Antwort zu 14: Die genehmigten Kosten stellen generell die Kostenobergrenze einer Baumaßnahme dar. Eine davon abweichende Kostenentwicklung bedarf der Zustimmung des Bundesministeriums.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt bei deutlich über 3 - der volkswirtschaftliche Nutzen liegt bei dem ca. Dreifachen der Kosten. Das Projekt ist damit nach wie vor wirtschaftlich.

Berlin, den 06. Juni 2012

In Vertretung
C h r i s t i a n G a e b l e r
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Juni 2012)