

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 16/9229 –**

### **Bau der Ortsumfahrung Ebersberg im Zuge der Bundesstraße 304**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Südumgehung der oberbayerischen Kleinstadt Ebersberg durch eine sechs Kilometer lange Neutrassierung der Bundesstraße 304 war seit 30 Jahren vor Ort umstritten. Im Jahr 2004 urteilte der Bayerische Verwaltungsgerichtshof zugunsten der vom damals zuständigen Straßenbauamt München vorgelegten Straßenplanung und gegen die alternative Planung einer örtlichen Bürgerinitiative (Variante B). Hauptsächliche Begründung des Gerichts war damals, dass die alternative Trasse zwar ökologisch vorteilhafter, aber um 2 Mio. Euro teurer sei. Jetzt – nach Baubeginn – wird bekannt, dass die ursprünglichen Kostenansätze um beinahe 100 Prozent überschritten werden. Über die Gründe dieser eklatanten Kostensteigerung existieren verschiedene Vermutungen. Verständlicherweise hat vor allem die Bürgerinitiative ein Interesse an genaueren Informationen, sieht es doch so aus, als sei die von ihr vorgelegte alternative Trassierung nicht nur die ökologisch vorteilhaftere, sondern auch die bei weitem kostengünstigere Lösung gewesen. Im Weiteren ist die Frage von Interesse, inwieweit das Gericht bei seiner Urteilsfindung von fahrlässig oder vorsätzlich falschen Kostenberechnungen für die Plantrasse ausging. Die Zuständigkeit für das Projekt ging im vergangenen Jahr plötzlich vom Straßenbauamt München auf das Straßenbauamt Rosenheim über. Jenseits des lokalen Projekts ist weiterhin die Frage von Interesse, wie die Kostenkontrolle bei derartigen Straßenbauprojekten funktioniert. Die Überschreitung der ursprünglichen Ansätze um 100 Prozent weckt Zweifel an der Sach- und Fachkunde der zuständigen Verwaltung.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Ortsumfahrung Ebersberg (Bundesstraße 304) ist Bestandteil der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen seit den 70er Jahren. Der Planungsprozess begann Anfang der 80er Jahre.

Der Baubeginn fand im Mai 2006 mit den ersten Arbeiten an einem Kreuzungsbauwerk statt. Seit dem September 2007 ist der 1. Bauabschnitt von 2,5 km

Länge in Verkehr. Parallel zu diesen Arbeiten ist auch mit der Vorschüttung der Trasse im 2. Bauabschnitt mit Leichtbaustoff begonnen worden. Sie dient zunächst als Baustraße zu mehreren Baustellen für Bauwerke. Durch diesen Betrieb werden die Setzungen im labilen Untergrund des Laufinger Moores beschleunigt.

In dem nahezu 20 Jahren dauernden Prozess von Planung und Projektbearbeitung mit mehreren Änderungen der Gradientenführung sowie der vorgesehenen Bauverfahren – zuletzt infolge der mit der 3. Tektur festgelegten Änderung in 2007 – sind die Projektkosten von rund 12,9 Mio. Euro um rund 11,8 Mio. Euro auf rund 24,7 Mio. Euro gestiegen.

Die Kostensteigerungen sind Folge eines sich im Planungsprozess weiter konkretisierenden Projektes mit zusätzlichen Aufwendungen für ursprünglich nicht vorgesehene Leistungen – wie im vorliegenden Fall der rund 5,2 Mio. Euro teuren Grundwasserwanne, die nahezu die Hälfte der Kostenerhöhungen ausmacht – und der rund 20-jährigen Planungsdauer, in der die Baupreise um rund 30 Prozent gestiegen sind.

Es ist insoweit unzutreffend, fahrlässige oder falsche Kostenberechnungen anzunehmen.

Ein Vergleich der heutigen Projektkosten der Plantrasse mit den ehemaligen Kosten für die ILM-Trasse ist nicht aussagekräftig. Angesichts des auf nahezu der Hälfte der Streckenlänge identischen Verlaufs beider Trassen ist auch bei der ILM-Trasse – die im Bereich der Bahnkreuzung rund 150 m nördlich der Plantrasse verläuft – von Kostensteigerungen für eine Grundwasserwanne bei der Kreuzung der Bahnlinie Grafing–Ebersberg auszugehen, ebenso wie für die Baupreissteigerungen in den letzten rund 20 Jahren. Hinzuzufügen wären die Kosten für den Tunnel, die – zumal bei Längen über 180 m – nach den heutigen Maßstäben wegen der Forderungen des Brandschutzes gegenüber früher wesentlich gestiegen sind. Zusammenfassend ist nicht davon auszugehen, dass nach heutigen Maßstäben ein Kostenvorteil für die ILM-Trasse realistisch ist.

1. Ist der Bundesregierung bekannt, wann die Grundwasserverhältnisse im Bereich der Bahnlinie Ebersberg–Wasserburg untersucht wurden?  
Ist der Bundesregierung das Gutachten der Firma Watec bekannt?  
Inwieweit fand es in der Planung Berücksichtigung?

Erste Untersuchungen zu den Baugrundverhältnissen einschließlich der Grundwassersituation erfolgten bei der Aufstellung der dem Bundesministerium für Verkehr 1990 von der bayerischen Straßenbauverwaltung zur Umfahrung Ebersberg vorgelegten Projektunterlagen.

Das Gutachten des Büros WATEC wurde 1994 von der bayerischen Straßenbauverwaltung in Auftrag gegeben mit dem Ziel, nähere Erkenntnisse über die Grundwasserverhältnisse zu erlangen. Weitere Baugrundgutachten wurden im Rahmen der ab 2006 erfolgten Ausführungsplanung erstellt. Die Untersuchungsergebnisse sind bei der Planung berücksichtigt worden.

2. Seit wann war bekannt, dass für die Unterführung der Bahnstrecke Ebersberg–Wasserburg eine Betonwanne nötig ist?  
Wie viel kostet diese Betonwanne?

Die Notwendigkeit einer Grundwasserwanne im Bereich der Kreuzung mit der Bahnlinie Grafing–Ebersberg ist seit 1993 bekannt. Die aktuellen Kosten dieser Grundwasserwanne betragen rund 5,2 Mio. Euro.

3. Seit wann war bekannt, dass mit Geotextilmatten gearbeitet werden sollte?

Wie hoch sind die dadurch entstandenen Mehrkosten?

Die im Laufinger Moos zur Ausführung kommende Bauweise mit Geotextilien bzw. Geogittern in Kombination mit Leichtbaustoffen wurde im Rahmen der ab 2006 durchgeführten Ausführungsplanung konkret festgelegt. Gegenüber den Projektunterlagen aus dem Jahr 1989 – denen eine Bauweise mit Bodenaustausch und Vorbelastung zugrunde lag – erhöhen sich die Kosten für den Bau des Straßendamms im Laufinger Moos nach der aktuellen Kostenberechnung um rund 1,7 Mio. Euro.

4. Wie lange ist Geotextil haltbar?

Könnten Störungen des Grundwasserflusses entstehen, wenn das Material sich aufgelöst hat?

Die verwendeten Geotextilien bzw. -gitter aus Propylen sind bauaufsichtlich zugelassene Baustoffe mit hoher Resistenz gegenüber herkömmlichen Chemikalien. Störungen der Grundwasserverhältnisse sind nicht zu erwarten, da sie hier ausschließlich oberhalb des Grundwasserspiegels eingebaut werden.

5. Seit wann sieht die Planung eine Erhöhung des Straßendamms vor, nachdem in früheren Jahren immer von der Absenkung die Rede war?

Welche Auswirkung hat diese Planänderung auf die Kosten?

Die Anhebung der Fahrbahn bzw. Erhöhung des Straßendamms im Bereich des Laufinger Moores hat das Ziel, den dort ursprünglich vorgesehenen Geländeeinschnitt zu vermeiden. Die Anhebung wurde im Rahmen der ab 2006 erfolgten Ausführungsplanung festgelegt und planfestgestellt. Zu den Kosten wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

6. Ist bekannt, weshalb plötzlich auf weiten Strecken auf Blähton anstelle von Schotter zurückgegriffen wurde?

Wie hoch sind die dadurch entstehenden Mehrkosten?

Die Verwendung von sog. Blähton bzw. Leichtbaustoffen für den Straßendamm dient dazu, die Auflast auf den wenig tragfähigen Untergrund im Bereich des Laufinger Moores zu reduzieren. Zu den Kosten wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

7. Welche zusätzlichen Maßnahmen mussten getroffen werden, um dem hohen Grundwasserstand im gesamten Bereich der Plantrasse zu begegnen?

Wie hoch waren die Kosten dieser Maßnahmen?

Ausschlaggebend für die getroffenen Maßnahmen sind weniger der stark schwankende Grundwasserstand sondern mehr die geringe Tragfähigkeit des Bodens. Ausschließlich grundwasserbedingt notwendig ist allein die Grundwasserwanne im Bereich der Kreuzung mit der Bahnlinie Grafing–Ebersberg. Zu den Kosten wird auf die Antworten zu den Fragen 2 und 3 verwiesen.

8. Durch welche im Nachhinein als notwendig erachteten Maßnahmen wurden die bislang bekannten Kostensteigerungen von rund 13 Mio. Euro verursacht (Auflistung aller Maßnahmen, deren Kosten sich im Bereich von 30 000 Euro und mehr bewegen)?

Gegenüber den 1989 erstmals ermittelten Kosten von 12,9 Mio. Euro liegen die Gesamtkosten nach der aktuellen Berechnung, mit Berücksichtigung der zwischenzeitlich erfolgten Planungsänderungen bei 24,7 Mio. Euro.

Maßgeblich hierbei sind

- die zusätzlich erforderliche Grundwasserwanne mit rund 5,2 Mio. Euro,
- das geänderte Baukonzept für die beiden Bahnüberführungen der Bahnlinien Grafing–Ebersberg und Ebersberg–Wasserburg, die gemäß den 2006 mit der Deutschen Bahn AG abgeschlossenen Vereinbarungen nur unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes gebaut werden können und bei denen sich die Kosten um rund 4,0 Mio. Euro erhöhen,
- die Sonderbauweise im Bereich des Laufinger Moores mit um 1,7 Mio. Euro höheren Kosten,
- die Änderung der Lärmschutzwälle in Lärmschutzwände mit um 1,7 Mio. Euro höheren Kosten und
- die Grunderwerbsminderung um 0,8 Mio. Euro. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

9. Inwieweit wurden bei der ursprünglichen Kostenkalkulation Preissteigerungsraten berücksichtigt?

Die Kostenberechnung aus dem Jahr 1989 gilt für den damaligen Preisstand und berücksichtigt keine zukünftigen Preissteigerungen.

10. Wer hat die ursprünglichen Kostenansätze des Straßenbauamts München auf ihre Plausibilität überprüft?

Die vom Straßenbauamt München 1989 nach den seinerzeitigen Kenntnissen und Planungsvorstellungen aufgestellten Projektunterlagen einschließlich der Kostenberechnung wurden von der Bauabteilung der zuständigen Bezirksregierung und der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern geprüft und haben anschließend die Zustimmung des damaligen Bundesverkehrsministeriums erhalten.

11. Sind der Bundesregierung weitere Kostensteigerungen bei dem Projekt bekannt?

Weitere Kostenerhöhungen sind dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nicht bekannt.

12. Inwieweit ist der Bundesregierung bekannt, dass die Trasse im Bereich des Laufinger Moores bereits erste Senkungen aufweist?

Mit dem derzeitigen Betrieb der Trasse im Bereich des Laufinger Moores als Baustraße sollen die berechneten Setzungen auf dem wenig tragfähigen Untergrund vorweggenommen werden.