

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bau der Ortsumfahrung Ebersberg im Zuge der Bundesstraße 304

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
2. Seit wann war bekannt, dass für die Unterführung der Bahnstrecke Ebersberg–Wasserburg eine Betonwanne nötig ist?
Wie viel kostet diese Betonwanne?
3. Seit wann war bekannt, dass mit Geotextilmatten gearbeitet werden sollte?
Wie hoch sind die dadurch entstandenen Mehrkosten?

4. Wie lange ist Geotextil haltbar?
Könnten Störungen des Grundwasserflusses entstehen, wenn das Material sich aufgelöst hat?
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?
6. Ist bekannt, weshalb plötzlich auf weiten Strecken auf Blähton anstelle von Schotter zurückgegriffen wurde?
Wie hoch sind die dadurch entstehenden Mehrkosten?
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?
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)?
9. Inwieweit wurden bei der ursprünglichen Kostenkalkulation Preissteigerungsraten berücksichtigt?
10. Wer hat die ursprünglichen Kostenansätze des Straßenbauamts München auf ihre Plausibilität überprüft?
11. Sind der Bundesregierung weitere Kostensteigerungen bei dem Projekt bekannt?
12. Inwieweit ist der Bundesregierung bekannt, dass die Trasse im Bereich des Laufinger Moores bereits erste Senkungen aufweist?

Berlin, den 19. Mai 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion