

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
mit Antwort der Landesregierung
- Drucksache 17/8342 -**

Fortschritt der Bauarbeiten zwischen den Anschlussstellen Riepe und Neermoor auf der Autobahn A 31

Anfrage des Abgeordneten Ulf Thiele (CDU) an die Landesregierung, eingegangen am 15.06.2017, an die Staatskanzlei übersandt am 21.06.2017

Antwort des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr namens der Landesregierung

Vorbemerkung des Abgeordneten

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsabläufe auf der A 31 ist im Streckenabschnitt zwischen den Anschlussstellen Riepe und Neermoor eine Verbreiterung der Fahrbahnen beabsichtigt. Auf der entsprechenden Internetseite der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr heißt es hierzu:

„Vorbereitende Bauarbeiten haben Ende September 2016 begonnen. [...] Die Erdbauarbeiten auf gesamter Strecke haben Mitte Mai 2017 begonnen, ebenso die Fräsarbeiten an der alten Decke der Richtungsfahrbahn Leer.“

Zwischen dem Beginn der vorbereitenden Baumaßnahmen und dem Beginn der Erdbauarbeiten liegen damit entsprechend der vorgenannten Veröffentlichung fast acht Monate.

Der Fraktionsvorsitzende der CDU im Kreistag Leer hat wiederholt öffentlich eine Verzögerung der Bauarbeiten bemängelt. Diese Kritik wurde durch einen Sprecher des Wirtschaftsministeriums mit dem Hinweis, die Baustelle liege „im Plan“, beantwortet. Zudem wurde eine Dienstaufsichtsbeschwerde gegen den Leiter der Landesbehörde für Straßenbau in Aurich zurückgewiesen.

Der Leiter der Landesbehörde für Straßenbau in Aurich hat in der Ausgabe der *Osnabrücker Zeitung* vom 7. April 2017 darauf hingewiesen, dass die Baumaßnahme zu diesem Zeitpunkt etwa fünf Wochen in Verzug sei.

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau bezeichnet den Fertigstellungstermin Sommer 2020 in einem Schreiben an den Fraktionsvorsitzenden der CDU im Kreistag von Leer „als schon ambitioniert“, der Vorwurf einer Verzögerung jedoch wird als unbegründet zurückgewiesen.

Minister Lies hingegen hat bereits in der Ausgabe der *Emdener Zeitung* vom 16. März 2017 angemerkt, dass „auf der Autobahn 31 zwischen Riepe und Neermoor keine Baustelle mehr eingerichtet werden darf“. Weiter führt er aus, dass aus den Erfahrungen bereits Konsequenzen gezogen wurden, weitere folgen werden und „demnächst solche Mammutvorhaben anders getaktet werden“. Bei dieser Baustelle könne man jedoch nichts mehr ändern.

In der *Osnabrücker Zeitung* vom 22. März 2017 wird darüber hinaus angemerkt, dass es einen Streit unter den bauausführenden Firmen gebe, aus dem sich weitere zeitliche Verzögerungen ergeben könnten.

Unter Bezugnahme auf die Urteile des Niedersächsischen Staatsgerichtshofs vom 29.01.2016, Az. StGH 1, 2 und 3/15, Rn. 46, und vom 22.08.2012, Az. StGH 1/12, Rn. 54-56, weise ich darauf hin, dass ich ein hohes Interesse an einer vollständigen Beantwortung meiner Fragen habe, die das Wissen und den Kenntnis-/Informationsstand der Ministerien, der ihnen nachgeordneten Landesbehörden und, soweit die Einzelfrage dazu Anlass gibt, der Behörden der mittelbaren Staatsverwaltung aus Akten und nicht aktenförmigen Quellen vollständig wiedergibt.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Baumaßnahme auf der A 31 zwischen den Anschlussstellen (AS) Riepe und Neermoor umfasst im Einzelnen die folgenden Maßnahmen:

- Grunderneuerung beider Richtungsfahrbahnen auf voller Breite,
- Beidseitiger Anbau von Seitenstreifen,
- Verlängerung der Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen an den AS Riepe und Neermoor,
- Ersatzneubau von fünf Brückenbauwerke (Unterführungen von Wegen und Gewässern),
- Ersatzneubau von 13 Durchlässen,
- Anpassung der Böschungen und Dammlagen,
- Verlegen der parallel zur Autobahn verlaufenden vorhandenen Wirtschaftswege,
- Rückbau von vorhandenen Nothaltebuchten und Anlage von neuen Notrufsäulenstandorten,
- Maßnahmen zur Kompensation des Eingriffs in Natur und Landschaft.

Für die Baudurchführung sind als Besonderheiten hervorzuheben, dass die A 31 in diesem Streckenabschnitt durch ein Wiesenvogelbrutgebiet, ein Wasserschutzgebiet und Gebiete mit sulfatsauren Böden verläuft. Hierzu ergingen im Planfeststellungsbeschluss besondere Auflagen:

- Schutz der Brutvögel durch Festlegung des Baubeginns außerhalb der Brutzeiten, also zwischen Ende Mai und Mitte Februar,
- Bauzeitenbeschränkung für Rodungsarbeiten durch Festlegung des Rodungszeitraumes zwischen Anfang Oktober und Ende Februar,
- Sicherstellung der Anbindung des Timmeler Bootshafens durch Schiffbarkeit über das Fehntjer- oder Rorichumer Tief.

Ein wesentlicher Grund für die Länge der Bauzeit sind neben den Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses vor allem die fünf neu herzustellenden Brücken. Da keine anderweitigen Zuwegungsmöglichkeiten durch Anschlussstellen oder parallelverlaufende Baustraßen für den Brückenbau gegeben sind, ist die Erreichbarkeit der Brückenbaustellen als „Insellagen“ nur aus dem fließenden Verkehr heraus möglich. Dies führt im Weiteren zu einer Leistungsreduktion im Massen-Längstransport und zu einer hohen Anzahl an Mittelstreifenüberfahrten im Baustellenbereich.

Die vorausgeschickt beantwortete ich die Fragen im Namen der Landesregierung wie folgt:

1. Beurteilt die Landesregierung eine Dauer von fast acht Monaten zwischen Beginn der vorbereitenden Baumaßnahmen und der Erdbauarbeiten als üblich und zumutbar? Wenn nein, welche Dauer sollte nach Ansicht der Landesregierung nicht überschritten werden?

Die Dauer von vorbereitenden Maßnahmen ist maßnahmenbezogen und variiert entsprechend den rechtlichen Anforderungen und örtlichen Baubedingungen sowie jahreszeitlich und witterungsbedingt. Die rechtlichen Anforderungen werden sowohl durch Landes- bzw. Bundesgesetze (z.B. Naturschutzrecht) als auch durch Beschlüsse der Planfeststellung vorgegeben. Die Maßnahme bewegt sich innerhalb der oben genannten Rahmenbedingungen.

2. Welche zeitliche Abfolge sieht der Bauzeitplan für dieses Projekt vor (bitte detailliert alle Arbeitsabschnitte mit geplantem Start- und Endzeitpunkt der Arbeiten ausführen)?

Vertraglich maßgebend sind die Endzeitpunkte der Leistungen. Die jeweiligen Startzeitpunkte liegen in der Verantwortung der bauausführenden Firma. Start- und Endzeitpunkte der jeweiligen Bauphasen sind in der nachfolgenden Tabelle zusammen gestellt:

Aufbau und Vorhaltung Verkehrssicherung 2+0 (Verkehrsführung auf der Richtungsfahrbahn Emden)	05.2017 bis 11.2018
Erdarbeiten Richtungsfahrbahn (Rifa) Leer	05.2017 bis 06.2018
Brückenbauarbeiten Rifa Leer	05.2017 bis 05.2018
Straßenbauarbeiten Rifa Leer	06.2017 bis 06.2018
Abschließende Arbeiten Rifa Leer ^{*1}	06.2018 bis 11.2018
Verschwenkung Verkehrsführung Rifa Leer auf Rifa Emden	10.2018 bis 12.2018
Vorhaltung Verkehrssicherung 2+0 auf der Rifa Leer	11.2018 bis 12.2020
Erdarbeiten RiFa Emden	11.2018 bis 11.2019
Brückenbauarbeiten Rifa Emden	11.2018 bis 10.2019 und 03.2020
Straßenbauarbeiten Rifa Emden	03.2019 bis 03.2020
Abschließende Arbeiten Rifa Emden ^{*2}	04.2020 bis 12.2020

^{*1} Nacharbeiten, Ausstattung, Markierung, etc.

^{*2} Nacharbeiten, Ausstattung, Markierung, Rückbau Verkehrssicherung und Mittelstreifenüberfahrten und weitere Restarbeiten

Die im Bauzeitenplan abgebildeten Arbeitsschritte berücksichtigen die vielfältigen Abhängigkeiten im Projekt. Dazu wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

3. Worauf bezieht sich die kritische Anmerkung von Wirtschaftsminister Olaf Lies, dass „auf der Autobahn 31 zwischen Riepe und Neermoor keine Baustelle mehr eingerichtet werden darf“ (Emder Zeitung, 16. März 2017) konkret? Kritisiert er hiermit auch die Dauer der Baustellenvorbereitungen?

Das Zitat in der Emder Zeitung vom 16.03.2017 lautete:

„So wie auf der Autobahn 31 zwischen Neermoor und Riepe darf in Zukunft keine Baustelle mehr eingerichtet werden“.

Minister Lies ist es generell wichtig, dass die Bauvorbereitung so kurz wie möglich gehalten und daher für alle Baustellen optimiert wird. In diesem Sinne kritisierte Minister Lies mit seinen Aussagen auch die Dauer der Bauvorbereitung für die A 31.

4. Welche Konsequenzen, die Wirtschaftsminister Olaf Lies angesprochen hat, wurden bereits gezogen?

Die im März 2017 bereits eingeleitete Überprüfung der verfügbaren vertraglichen und baulichen Potentiale im weiteren Projektverlauf hat zu Beschleunigungs- und Verstärkungsmaßnahmen beim Auftragnehmer geführt.

Um den Beginn der Bauhauptarbeiten vorzuziehen, wurden die Verbauarbeiten im Mittelstreifen mit einer zweiten Rammkolonne verstärkt. Da sich die Substanz der Fahrbahn auf der Richtungsfahrbahn durch den Winter erheblich verschlechtert hat, musste die Fahrbahn auf der Richtungsfahrbahn Emden ertüchtigt werden. Der Auftragnehmer (AN) hat die Fahrbahnsanierung mit drei statt einer Sanierungskolonnen durchgeführt.

5. Welche weiteren Konsequenzen werden noch folgen?

Eine weitere Beschleunigung der Gesamtmaßnahme ist zurzeit in Prüfung. Herr Minister Lies hat sich immer für eine beschleunigte Bauausführung von Autobahnbaustellen ausgesprochen. Die diesbezügliche Genehmigungspraxis des BMVI und die Schaffung entsprechender Anreize auf Seiten der Baufirmen muss daher zukünftig konsequent weiterentwickelt werden.

- 6. Gab es zum Zeitpunkt April 2017 eine zeitliche Verzögerung der Baumaßnahme von fünf Wochen, wie der Leiter der Landesbehörde für Straßenbau in Aurich bestätigt hat, oder lag - wie die Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau vermitteln will - keine Verzögerung vor? Wenn eine Verzögerung vorlag, woraus hat sich diese ergeben?**

Der regionale Geschäftsbereich Aurich der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) hat das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Anfang April 2017 auf einen bestehenden Bauverzug von fünf Wochen hingewiesen.

Der Verzug für den Umstellungszeitpunkt der Verkehrsführung ergab sich aus der Entscheidung, die im Streckenabschnitt vorhandenen 13 Durchlässe nicht zu verbreitern, sondern in gesamter Länge komplett neu herzustellen. Hierzu waren z.B. zusätzliche Rammarbeiten im Mittelstreifen erforderlich.

- 7. Wenn aktuelle Bauzeitverzögerungen bestehen, welche Gegenmaßnahmen hat die Landesregierung ergriffen, um diese aufzuholen?**

Es wird auf die Antworten zu Frage 4 und 5 verwiesen.

- 8. Welche Kenntnisse liegen der Landesregierung zu aktuellen Bauzeitverzögerungen vor? In welchem Stadium des Bauzeitplanes befindet sich das Projekt (bitte Bauzeitplan vollständig darstellen)?**

Zur Frage der Bauzeitverzögerungen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

Zur Frage des Stadiums des Bauzeitenplanes wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

- 9. Welche Kenntnisse liegen der Landesregierung zu Bauzeitverzögerungen, Mehrkostenanzeigen, Behinderungsanzeigen und dadurch entstehende überhöhte Nachträge in Bezug auf die Baustelle auf der A 31 zwischen den Anschlussstellen Riepe und Neermoor vor?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

Mehrkosten- und Behinderungsanzeigen sowie Nachträge sind im Rahmen der Abwicklung eines komplexen Bauprojektes nicht ungewöhnlich und liegen daher auch bei diesem Projekt vor. Vor einer Beauftragung sind diese zunächst dahingehend zu prüfen, ob sie vertraglich erforderlich und preislich angemessen sind.

- 10. Haben nächtliche Arbeiten auf der Baustelle stattgefunden? Wenn ja, welche? Wenn nein, warum verweist die Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau in ihrem Schreiben an den Fraktionsvorsitzenden der CDU im Kreistag von Leer auf diese?**

Bei der Baumaßnahme fanden nächtliche Arbeiten im Rahmen einer Vollsperrung zur Errichtung bzw. Aufstellung der Gleitschutzwände im Mittelstreifen statt.

- 11. Gibt es, wie in der *Osnabrücker Zeitung* vom 22. März 2017 beschrieben, einen Streit unter den bauausführenden Firmen? Wenn ja, sind deshalb Verzögerungen der Baumaßnahmen zu erwarten?**

Auftraggeberseitig liegen keine diesbezüglichen Informationen vor.

- 12. Rechnet die Landesregierung mit einer planmäßigen Fertigstellung der Baumaßnahmen im Sommer 2020? Wenn nein, warum nicht?**

Es wird mit der Fertigstellung der Baumaßnahme zur vertraglich vereinbarten Zeitpunkt gerechnet. Siehe auch Beantwortung zu Frage 5.