

## **KLEINE ANFRAGE**

**der Abgeordneten Dr. Mignon Schwenke, Fraktion DIE LINKE**

**Waschbeton statt Asphalt auf B 96n im Bereich Ortschaft Ramin  
und**

## **ANTWORT**

**der Landesregierung**

### **Vorbemerkung**

Der Plan zum Neubau der Bundesstraße B 96n auf der Insel Rügen von Bergen über Samtens nach Altefähr wurde am 26. Juli 2010 festgestellt. In den technischen Unterlagen (zum Beispiel im Bauwerksverzeichnis) ist ein lärmmindernder Fahrbahnbelag in Form eines Splittmastixasphaltes SMA 0/11 S mit Absandung vorgesehen. Dieser Fahrbahnbelag hat einen Lärminderungseffekt von 2 db(A). Im Zuge des Anhörungsverfahrens hatte DEGES ergänzend und optional den Einsatz eines modifizierten Splittmastixasphalts vorgesehen, der „weitere lärmmindernde Effekte“ haben sollte. Diese Erklärung wurde in den begründenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen. Diese „weiteren lärmmindernden Effekte“ konnten damals und können auch heute nicht verlässlich quantifiziert werden. Sie wurden deshalb im Planfeststellungsbeschluss zwar dem Grunde nach, nicht jedoch mit Maß und Zahl in die technischen Unterlagen aufgenommen. Die Prüfung und Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses haben ergeben, dass ein modifizierter Splittmastixasphalt mit weiteren lärmmindernden Effekten zwar nicht ausdrücklich zugesagt und in den festgestellten technischen Unterlagen vermerkt ist, aber doch durch die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) vorgesehen war und deshalb nach Auffassung des Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung vieles dafür spricht, dass dadurch ein schutzwürdiges Vertrauen auf Herstellung eines solchen Belages begründet worden sein könnte.

Laut Planfeststellungsverfahren sollte nach einem Bericht der Ostseezeitung beim Streckenabschnitt der B 96n im Bereich der Ortschaft Ramin Splittmastixasphalt eingesetzt werden. Stattdessen wurde Waschbeton verbaut.

1. Durch wen wurde entschieden, in der Ausschreibung statt Asphalt Waschbeton zu verwenden?

Es sind verschiedene Fahrbahnbeläge bekannt, für die eine lärmmindernde Wirkung dauerhaft nachgewiesen ist. Dies sind unter anderem spezielle Splittmastixasphaltbeläge sowie Waschbeton. DEGES hat im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens Nebenangebote zugelassen, die lärmmindernde Effekte in Höhe von 2 db(A) haben.

2. Waren dem Ministerium die Planungsunterlagen, somit vor der Baurealisierung, bekannt, dass anstelle von Asphalt ein anderes Material verwendet werden soll?
  - a) Wenn ja, aus welchen Gründen wurde das akzeptiert und nicht moniert?
  - b) Wenn nicht, wie ist die übliche Verfahrensweise bei der Realisierung von Bauvorhaben im Rahmen der Auftragsverwaltung bei Autobahnen bzw. Bundesstraßen?

**Zu 2, a) und b)**

Ja. Dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung sind die Entwurfsunterlagen und die Planfeststellungsunterlagen bekannt. Die Vergabeunterlagen wurden nach Prüfung auf Vergaberechtskonformität zur Zustimmung an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur durch das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung weitergeleitet. Auch dort findet nur eine Prüfung auf Vergaberechtskonformität statt. Die Prüfung auf Planfeststellungskonformität obliegt der DEGES als Vorhabenträger. Will die DEGES das Vorhaben anders als planfestgestellt ausführen, hat sie einen Antrag auf Planänderung nach § 76 VwVfG zu stellen. Dies ist nicht erfolgt.“

3. Was war der Grund für den geänderten Materialeinsatz?

Das Angebot zur Ausführung der Fahrbahn in Waschbetonbauweise war das wirtschaftlichste Angebot.

4. Welche Lehren oder Erkenntnisse wurden aus dem bei der A 20 bei Schönberg verbauten „Brüllbeton“ und „Blasenaspalt“ gezogen und wie schlagen sich diese eventuell bei weiteren Bauvorhaben nieder?

Ein Asphaltüberzug über Betonfahrbahnen kann zu Blasenbildung führen. Die DEGES wurde deshalb aufgefordert, technische Möglichkeiten und Bauverfahren zu ermitteln, um eine Verkehrsanlage mit Asphaltdecke herzustellen und dabei sicherzustellen, dass keine Blasenbildung erfolgt. Bei der Entscheidungsfindung für eine im Bereich Ramin letztlich umzusetzende, technisch nachhaltige Lösung werden seitens der Straßenbauverwaltung Mecklenburg-Vorpommern die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eingebunden.

5. Wer trägt die Kosten für die Nachbesserung und wie hoch belaufen sie sich?

Baulastträger der B 96n ist der Bund. Die Kosten für die Herstellung einer planfeststellungskonformen Verkehrsanlage trägt somit der Bund. Wie hoch die Kosten sein werden, kann erst nach Vorliegen der von der DEGES zu ermittelnden technischen Möglichkeiten und Bauverfahren abgeschätzt und endgültig erst nach Fertigstellung beziffert werden. Über die Kostenzuordnung müssen zu gegebener Zeit im Bedarfsfall Gespräche geführt werden.

6. Werden gegebenenfalls Schadenersatzansprüche geltend gemacht, wenn ja, gegenüber wem?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.