



Antwort

des Ministers für Wirtschaft und Verkehr

auf die Kleine Anfrage

des Abg. Klinke (SPD)

Verlegung der B 76 im Stadtgebiet Plön

1. Welche Landesbehörde ist im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung für die Planung und technische Durchführung der Verlegung der B 76 im Stadtgebiet Plön zuständig?

Die Planung für die Verlegung der B 76 im Stadtgebiet Plön obliegt meinem Hause, während für die Entwurfsaufstellung und die technische Durchführung der Maßnahme das Landesamt für Straßenbau und Straßenverkehr Schleswig-Holstein unter Einschaltung des nachgeordneten Fernstraßenneubauamtes Ostholstein zuständig ist. Das Land unterliegt jedoch dabei den Weisungen des Bundesministers für Verkehr, da der Bund gemäß § 5 FStrG die Baulast trägt.

2. Sind in Vorbereitung der Planung der neuen Trasse die Bodenverhältnisse geprüft worden, und welche Ergebnisse hat die Prüfung erbracht?

Zu Beginn der eigentlichen Bauvorbereitung wurde 1967/68 vom Erdbaulaboratorium Dr. Ing. Karl Steinfeld, Hamburg, im Auftrag der Straßenbauverwaltung des Landes ein Gutachten über die Baugrundverhältnisse erstellt.

Die Untersuchungen haben ergeben, daß stellenweise bis zu einer Tiefe von 25 m nicht tragfähiger Boden ansteht.

Aufgrund dieses Baugrundaufschlusses sind in dem Gutachten für die geplante Trassenführung technisch lösbare Gründungs- und Ausführungsmöglichkeiten für den Straßenkörper aufgezeigt worden.

3. Zu welchem Zeitpunkt waren die Planungen seitens der Landesverwaltung abgeschlossen? Wann erfolgte die Zusage des Bundes zur Durchführung des Bauprojektes?

Das Land hat die Bauvorbereitungen zur Verlegung der B 76 in Plön so betrieben, daß bereits am 17. Dezember 1969 der Entwurf dem Bundesminister für Verkehr vorgelegt werden konnte.

Um den Baubeginn weiterhin zu beschleunigen, wurde das Planfeststellungsverfahren für die Gesamtmaßnahme aufgeteilt und die Teilplanfeststellung für den 1. Bauabschnitt (östlich der B 430) vorgezogen.

Bereits Mitte 1972 bat das Land im Hinblick auf die dringend erforderliche Beseitigung des Bahnüberganges im Zuge der B 76 in Plön den Bund um die Zustimmung zur Baufreigabe für den 1. Bauabschnitt. Nach einer ersten Ablehnung im Juli 1972 genehmigte nach nochmaliger Initiative des Landes der Bundesminister für Verkehr am 30. August 1972 den sofortigen Baubeginn. Damit konnte die Maßnahme 1 Jahr früher als vom Bund im 1. Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 75 vorgesehen begonnen werden.

4. Seit wann ist bekannt, daß die ungünstigen Bodenverhältnisse im Bereich der Trassenführung der neuen Ortsdurchfahrt eine erneute Überprüfung der festgelegten Pläne erforderlich machen?

Nach der Genehmigung des Entwurfes durch den Bundesminister für Verkehr hat sich bei der Ausarbeitung des Bauentwurfes und bei der Planfeststellung 1971/72 ergeben, daß der 2. Bauabschnitt westlich der B 430 spezielle Untersuchungen für die technisch und wirtschaftlich optimale Überwindung der außerordentlichen Schwierigkeiten notwendig macht, die sich aus den Untergrundverhältnissen im Randgebiet der im Norden von Plön liegenden Seen ergeben. Das Teilplanfeststellungsverfahren für den 2. Bauabschnitt ist bis zur Vorlage der Ergebnisse ausgesetzt, sodaß festgestellte Pläne hier noch nicht bestehen.

Die zusätzlichen Untersuchungen, die gleichzeitig der weiteren Bauvorbereitung (Bohrungen für die Brückengründungen) dienen, wurden Anfang dieses Jahres abgeschlossen. Nach den vorliegenden Ergebnissen werden im nordwestlichen Bereich bei der Durchquerung der Seenplatte lediglich Änderungen im Längenverhältnis zwischen Brücken und Dämmen erforderlich.

5. Waren diese Bodenverhältnisse vorher nicht bekannt, oder wurden sie während der jetzt fast zehnjährigen Planungsarbeiten nicht berücksichtigt?

Die anstehenden Bodenverhältnisse waren schon vor Beginn der eigentlichen Entwurfsbearbeitung, die Ende 1967 begann, bekannt und wurden bei der Bauvorbereitung berücksichtigt. Ein entsprechendes Gutachten über die Baugeundverhältnisse wurde daher bereits 1967 vom Land in Auftrag gegeben. Dabei war nicht auszuschließen,

daß zusätzlich spezielle Untersuchungen zur Verfeinerung der bisherigen Ergebnisse und im Rahmen der weiteren Bauvorbereitung zur Festlegung der Gründungsart der Brücken ggf. Abweichungen erbringen, die eine Änderung der technischen Konstruktion bezüglich der Damm- und Brückenlängen notwendig machen.

6. Welche Verzögerungen für den 2. Bauabschnitt werden eventuell eintreten?

Keine.

Die Bauvorbereitungen werden von der Straßenbauverwaltung des Landes so betrieben, daß die kontinuierliche Weiterführung der begonnenen Baumaßnahme gewährleistet ist. Voraussetzung ist jedoch, daß ab 1975 vom Bund für den 2. Bauabschnitt die erforderlichen Mittel im zweiten Fünfjahresplan bereitgestellt werden.

7. Welche Schritte werden unternommen, um diesem Übel zu begegnen?

Besondere Schritte sind nicht erforderlich.
Vergleiche hierzu Punkt 6.

Dr. Westphal