

17.04.2019

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 2190 vom 20. März 2019
der Abgeordneten Exa Lux SPD
Drucksache 17/5529

Was sind die wahren Kosten der Vorzugsvariante der A3?

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Das Land lehnt beim Ausbau der A3 zwischen dem Autobahnkreuz Leverkusen und der Anschlussstelle Leverkusen-Zentrum eine Tunnellösung ab und spricht sich gegenüber dem Bundesverkehrsministerium für den Ausbau in vorhandener Höhenlage als Vorzugsvariante aus. Dabei wird die A3 von 6 auf 8 Fahrstreifen verbreitert. Dazu sind nicht unerhebliche Eingriffe in bestehende Eigentumsverhältnisse erforderlich. Der Rat der Stadt Leverkusen und Leverkusener Bürgerinitiativen lehnen diese Ausbauvariante seit langem ab und befürworten eine Tunnellösung für den Bauabschnitt der A3 auf Leverkusener Stadtgebiet. Nicht zuletzt, um die Belastungen aus Verkehrslärm und Luftimmissionen für die Anwohner zu minimieren. Laut der Antwort der Landesregierung auf eine kleine Anfrage des Abgeordneten Klocke (Drucksache 17/5269) begründet die Landesregierung die Ablehnung der Tunnelvarianten für die A3 in Leverkusen mit höheren Kosten der geprüften Tunnelvarianten und einer besseren Umweltverträglichkeit der oberirdisch geplanten Vorzugsvariante sowie geringere Verkehrsbelastungen während der Bauzeit. Gleichzeitig bewertet Straßen.NRW in einem Variantendossier die Variante 6 „Durchgangstunnel“ als die beste Variante bezüglich Flächenverbrauch, Eingriff in bestehende Eigentumsverhältnisse, Eingriff in das FFH-Gebiet „Dhünn und Eifgenbach“ und der verkehrlichen Belastungen während der Bauzeit. Die Landesregierung erwartet für die Variante 6 „Durchgangstunnel“ etwa 10-mal höhere Kosten im Vergleich zur Vorzugsvariante. Der Presse war zu entnehmen, dass die sehr hohen Baukosten der Variante „Durchgangstunnel“ von fast 2,6 Mrd. Euro daher rühre, dass die Autobahn ober- und unterirdisch gebaut werde, was zu doppelten Kosten führe. Nun kalkuliert Straßen.NRW aber mit mehr als doppelt so hohen Kosten im Vergleich zu der Variante „Volltieflage A3-Tunnel“. Bisher ist nicht deutlich geworden, wie diese Kosten zustande kommen, schließlich ließen sich mit dieser Kalkulation für einen Durchgangstunnel mit oberirdischen Anschlüssen an die A1, die A3 augenscheinlich gleich zweimal in einen Tunnel verlegen. Außerdem fehlen in der Kostenberechnung für die Vorzugsvariante wichtige Kosten: Die Vorzugsvariante bedeutet für mehrere Gewerbe, wie z. B. Real, Aldi und DM, den Verlust

Datum des Originals: 17.04.2019/Ausgegeben: 24.04.2019

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

ihrer Zuwegung, weil die Syltstraße der Autobahn in dieser Planung zum Opfer fällt, und müssten zukünftig anderweitig an den Verkehr angeschlossen werden. Diese Kosten, wie auch die Kosten des für die oberirdische Vorzugsvariante notwendigen Grunderwerbs, fließen nicht in die Kalkulation von Straßen.NRW ein.

Der Minister für Verkehr hat die Kleine Anfrage 2190 mit Schreiben vom 17. April 2019 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit der Ministerin für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz beantwortet.

1. *Wie kommen die besonders hohen Kosten für die Planungsvariante „Durchgangstunnel“ im Detail zustande?*

Die Kosten für einen maschinellen Bohrvortrieb machen den Großteil der Gesamtkosten des Tunnels aus. So kostet der unterirdische Tunnel allein rund 2,07 Mrd. €. Die Portale, Rampen und Tröge sind mit rund 220 Mio. € geschätzt.

Gegenüber dem Ausbau der A3 in Bestandslage (Ausbaulänge: 4,8 km) benötigt die Planungsvariante „Durchgangstunnel A3“ eine um insgesamt ca. 3,6 km längere Ausbaustrecke (Ausbaulänge: 8,4 km). Dies erfordert sowohl südlich der AS Leverkusen-Zentrum als auch nördlich der AS Leverkusen-Opladen Abschnittsverlängerungen von je ca. 1,8 km. Die sich hieraus ergebenden Kosten für den oberirdischen Ausbau der A3 auf 8,4 km Gesamtlänge belaufen sich einschließlich des Umbau des Autobahnkreuzes Leverkusen auf ca. 310 Mio. € (einschl. Lärmschutz ohne Grunderwerb). Im Ergebnis belaufen sich die Gesamtkosten der Planungsvariante „Durchgangstunnel A3“ somit auf rund 2,6 Mrd. €.

2. *Wie teuer wäre die Vorzugsvariante von Straßen.NRW unter Einbezug der Kosten aus Grundstückserwerb und etwaiger Prozesskosten aus Klagen gegen den Grunderwerb in diesem Zusammenhang?*

Die Kosten der Vorzugsvariante belaufen sich auf 233 Mio. zzgl. 25 Mio. € für den Grunderwerb. Falls es zu Klagen gegen den Grunderwerb käme, wären die Prozesskosten im Vergleich hierzu zu vernachlässigen.

3. *Gibt es neben der reinen Bauzeitkalkulation auch eine Projekt-Zeit-Kalkulation, die auch den rechtlich und zeitlich aufwendigen Grundstückserwerb berücksichtigt? Wenn ja, bitte anfügen. Wenn nicht, warum nicht?*

Grundsätzlich wird angestrebt, den Grunderwerb parallel zum Genehmigungsverfahren durchzuführen. Die Tunnelvariante erfordert neben einer längeren Planungszeit auch eine mindestens 3 Jahre längere Bauzeit, so dass auch hier die Zeit für den notwendigen Grunderwerb zu vernachlässigen ist.

4. *Auf welcher Grundlage bewertet die Landesregierung, anders als ihre Planungsgesellschaft Straßen.NRW, die Variante 6 „Durchgangstunnel“ im Vergleich zur Vorzugsvariante als ungünstiger in Bezug auf Flächenverbrauch, Eingriff in das FFH-Gebiet „Dhünn und Eifgenbach“ und Beeinträchtigung des Verkehrs während der Bauzeit?*

Im öffentlich zugänglichen Vorlagebericht des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen zur Voruntersuchung ist dargelegt, dass die Variante „Durchgangstunnel A3“ lediglich zwischen dem AK Leverkusen und der AS Leverkusen-Zentrum Platzvorteile bietet. Demgegenüber werden jedoch erhebliche Mehreingriffe aufgrund einer erforderlichen Abschnittsverlängerung und der Verbreiterung im Bereich der Tunnelportale aufgeführt. Dies ist erforderlich, da der oberirdisch verbleibende Verkehr um die Tunnelportale herum geführt werden muss.

In der Voruntersuchung wurde für alle Varianten eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt. Das Ergebnis dieser Prüfung ist im o.g. Vorlagebericht zur Voruntersuchung zusammenfassend wiedergegeben. In der Gesamtbewertung über alle Schutzgüter ergibt sich hier für den Ausbau der A3 in Bestandslage eine günstigere Bewertung gegenüber der Variante „Durchgangstunnel A3“.

5. *Wie werden beim bevorzugten Ausbau der A3 in Bestandslage wegfallende Verkehrsbeziehungen, insbesondere der Syltstraße, zukünftig wieder hergestellt (Bitte mit Informationen zum Kostenträger, zu erwartenden Kosten, Bauzeiten, verkehrlichen Belastungen und den Lasten für das ansässige Gewerbe versehen)?*

Die Ergebnisse der Voruntersuchung weisen derzeit für den Ausbau der A3 in Bestandslage einen Eingriff in den Straßenkörper der bestehenden Syltstraße aus. Ob und wie die dort ansässigen Unternehmen verkehrlich neu angebunden werden müssen, wird erst in der nächsten detaillierteren Planungsphase, dem Vorentwurf, geklärt werden.

In der derzeitigen Kostenschätzung zur Ausbauvariante der A3 in Bestandslage ist jedoch, aufgrund der noch nicht endgültig geklärten verkehrlichen Anbindung in diesem Bereich, eine neue Anbindung des Areals mittels neuem Unterführungsbauwerk der östlich gelegenen Bahnstrecke und Anschluss an die Marie-Curie Straße mit ca. 9 Mio. € (brutto) berücksichtigt.

Kostenträger der Maßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland. Die Dimensionierung der Verkehrsanlage und die Festlegung der erforderlichen Bauzeit werden ebenfalls in der nächsten Planungsphase erfolgen.