Bürgerverein Heuchelhof 8.6.2013

Stellungnahme Nr. 9A

Autobahn A3 6-streifiger Ausbau
von km 286+400 nach km 291+800 (der Bestandstrasse)

ERLÄUTERUNG ZUM KOSTENVERGLEICH

Auf der Basis der "Aufgliederung der Kosten Amtstrasse" der Autobahndirektion Nordbayern (ADN) vom 15.7.2011, Anlage (1), hat der Bürgerverein Heuchelhof in seiner Stellungnahme Nr. 9 vom 2.11.2011 die Kosten von Würzburg-Tunnel und Amtstrasse detailliert verglichen. Diese Stellungnahme wurde am 22.1.2013 von der ADN kommentiert. Die Stellungnahme mit Kommentar ist als Anlage (2) beigefügt.

Aufbauend auf diese Anlage (2) entstand die Stellungnahme Nr. 9A, die folgende weitere Quellen benutzt: AKS-Kostenermittlung WÜ-Heidingsfeld – WÜ-Randersacker der ADN vom Juli 2008 Anlage (3). (AKS = Allgemeine Kostenanweisung Straßenbau). Weiterhin wurden benutzt die Kostenschätzung Variante Süd 1 vom 14.8.2006, die das Ingenieurbüro Seib für die ADN erarbeitet hat, Anlage (4), und die Aufstellung Gesamtkosten – A3 Würzburg Tunnelvariante Süd der Baucon ZT GmbH vom 19.2.2013, Anlage (5).

Die Anlage (6) enthält einen Vermerk der ZBT der AD Südbayern vom12.12.2012 zum Tunnelbau, und die Anlage (7) enthält einen weiteren Vermerk der ZBT vom 9.1.2013 zu den eingehausten Brücken, kommentiert vom Bürgerverein.

Die Anlage (8) enthält Berechnungen von Teilleistungen durch den Bürgerverein.

Weitere Quellen sind: Bauablauf unter Berücksichtigung der Belastung des nachgeordneten städtischen Straßennetzes, Anlage zur Planfeststellung, Verfasser: Hyder Seib 12.2.2008 (9)

Alle Preise aus den o. g. Quellen wurden, soweit erforderlich, umgerechnet auf den Stand 2009, als Bruttopreise einschließlich Umsatzsteuer.

KG 1.1: Die Kosten für den Bereich AS WÜ-Heidingsfeld wurden gegenüber (1) und (2) folgendermaßen verändert:

alte Schätzung	21,7 Mio €
Die Provisorien werden aus systematischen Gründen hier herausgenommen und in KG 1.14 zusammengefasst:	
für Straßenverbreiterung gemäß Anlage (8)	- 1,6
für Behelfsbrücke B19a gemäß Anlage (3)	- 1,0
Straßenbau neue Schätzung gemäß Anlage (8), sinngemäß wie bei KG 1.10 9,5 statt 8,5 Mio €	+ 1,0
Summe neue Schätzung	20,1 Mio €

KG 1.1.2 Westlich des Widerlagers der Talbrücke wird ein Bohlenträgerverbau benötigt (Schreiben der ADN an den Bürgerverein vom 3.6.2013).

KG 1.2: Beim Würzburg-Tunnel sind 1,4 Mio € für Freimachen Baugelände und Baustraßen angesetzt ohne den Bereich AS Heidingsfeld. Bei der Amtstrasse sind diese Kosten in den KG 1.3.1, 1.4 und 1.10 enthalten.

KG 1.3: Die Kosten der Talbrücke im Verlauf der Amtstrasse wurden auf € 45,5 Mio angehoben

auf Grund eines Vergleichs mit der Randersackerer Mainbrücke in (3):
Grundfläche der Mainbrücke: 22 812 m² Angesetzter Preis ohne Abbruch etc. 29, 5035 Mio €, das ergibt 1 293 €/m², mit Zuschlag 3% Preissteigerung bis 2009, 5% Kleinleistungen und 19% USt 1 664 €/m².

Die Talbrücke hat 26 712 m² Grundfläche. Bei einem Einheitspreis von 1664 €/m² ergäbe sich ein Gesamtpreis von 44,5 Mio €.

Folgende Gesichtspunkte kommen erschwerend hinzu: Die Widerlager müssen ca. 20 m tiefer als die vorhandenen Fahrbahnen gegründet werden. Während des Baus der nördlichen Teilbrücke läuft der Verkehr weiter über die alte Brücke. Um die neuen nördlichen Widerlager herzustellen, müssen vorher die alten Widerlager daneben unterfangen werden. Die Widerlager stehen auf einer geologischen Störung. In den sechziger Jahren sind dort sowohl beim Bau des Frankfurter Widerlagers als auch beim Bau der Heuchelhofstraße unter der Autobahn Probleme aufgetreten. Für diese besonderen Aufwendungen werden 1,0 Mio € hinzugerechnet. Der Einheitspreis beträgt dann 1 703 €/m²

Ziel dieserUntersuchung ist in erster Linie der Vergleich zweier unterschiedlicher Lösun -gen und in zweiter Linie die Feststellung absoluter Kosten. Ein brauchbarer, nicht zu auf -wendiger Weg ist daher, die Kosten des Würzburg-Tunnels aus der vorgegebenen und ggf. korrigierten Ermittlung der ADN für die Amtstrasse abzuleiten, und dann anhand anderer Quellen zu prüfen, ob das Ergebnis plausibel ist.

Die Berechnungsweise aus (2) für die Brücken zum Würzburg-Tunnel wird dabei beibehal -ten. Aufgrund der deutlich gestiegenen Kosten der Talbrücke steigen auch die Kosten der Brücken zum Würzburg-Tunnel auf 47,4 Mio €. Bei 25 740 m² Grundfläche sind das 1 841 €/m². Die höhere Schätzung der ADS wird in Anlage (6) diskutiert.

KG 1.3.1: Freimachen und Schallschutzmaßnahmen für die Talbrücke werden unverändert aus (1) übernommen.

KG 1.4: Diese Kosten sind aus (1) und (2) unverändert übernommen.
Die Grundfläche des Katzenberghangtunnels beträgt 43 x 570 = 24 510 m², das ergibt 1 497 €/m² mit Tunnelausstattung.
Die Grundfläche des Tunnels Hoher Steig beträgt 2 x 17 x 200 = 6 800 m², das ergibt 1 471 €/m² ohne Tunnelausstattung.

Es ist nicht unwahrscheinlich, dass der Preis des Katzenberghangtunnels im Vergleich zu niedrig angesetzt ist, und zwar aus folgenden Gründen:
Der Preis ist in (3) mit 36,685 Mio € für 2008 angesetzt. Es fehlt ein Zuschlag für 2009.
Der Neubau des Unteren Kaulwegs über den Tunnel ist in keiner anderen KG enthalten.
Die Gründungsverhältnisse am Westportal über der Heuchelhofstraße sind problematisch.

KG 1.4.1: Die Kosten für Freimachen Katzenberghangtunnel sind aus (1) unverändert übernommen.

KG 1.5: Diese Kosten wurden gegenüber (2) angehoben. Die Grundfläche der drei Zwischenstücke zwischen Brücken und Tunneln beträgt 2 x 17,5 x 220 = 7700m², das ergibt 1 143 €/m² ohne Tunnelausstattung.

KG 1.6: Die Kosten wurden aus (2) unverändert übernommen.
Die Grundfläche des Tunnels unter dem Heuchelhof beträgt 2 x 17,5 x 1 760 = 61 600 m², das ergibt ohne (Tunnelaustattung) 1 580 €/m²

Die Plausibilität wurde mit Hilfe der Anlagen (4) und (5) geprüft:
Seib hat für den Rohbau gerechnet: 78,333 x 1,05 x 1,19 = 97,877 Mio €
mit Teuerungszuschlag bis 2009 3 + 3 + 3% : 106,952 Mio €, das ergibt 1 736 €/m²

Baucon hat gerechnet (etwas andere Trasse: 2 x 17,5 x 1 949 = 68 215 m²)
117,600 Mio €
zurückgerechnet von 2010 auf 2009 -3% 114,175 Mio €
davon 85% für den Rohbau 97,049 Mio € , das ergibt 1 423 €/m²

Der Mittelwert aus 1 736 und 1 423 beträgt 1 580 €/m²

Zur Zeit wird der Eisenbahntunnel Eierberge bei Lichtenfels gebaut:
Länge 3756m Ausbruchsquerschnitt 160 und 182m² (Breite geschätzt 17,5m)
Grundfläche ca. 65 700 m² Baukosten 107,1 Mio € Bauzeit 2010 bis 2013
Baukosten ca.2 Jahre zurückgerechnet auf 2009 ergibt 100,7 Mio € bzw. 1533 €/m²
Der Tunnel wird mit Kunststoffdichtungsbahn in zweischaliger druckdichter Bauweise ausgeführt.

KG 1.7 und 1.8: Die Lüftungsanlagen für zwei Tunnelröhren von je 2840m einschließlich der not -wendigen Bauwerke wurden mit der übrigen Tunnelausstattung zusammengefasst und neu berechnet mit 28,3 Mio € . Seib hat in (4) die Tunnelausstattung für Variante Süd 1 mit 18 % der Rohbaukosten angesetzt. Dieser Ansatz führt zu 97,1 x 0,18 = 17,478 Mio € für 1760m, bzw. zu 28,2 Mio € für 2 840m Tunnellänge, das sind ca. 5 Mio € pro lfm Röhre.

KG 1.9 Die Filteranlagen wurden aus dem Vergleich herausgenommen, weil es um eine Qualität geht, die die Amtstrasse nicht erbringen kann. Es ist notwendig, zu prüfen, ob der A3-Ausbau ohne Filterung negative Auswirkungen auf die Luftreinhaltung in Würzburg hat und damit gegen das Bundesimmissionsschutzgesetz verstößt. Wenn ja, muss geprüft wer -den, ob Filteranlagen wirtschaftlich sinnvoll sind. (also Nutzen-Kosten-Vergleich zwischen dem Würzburg-Tunnel <u>mit</u> und <u>ohne</u> Filterung).

KG 1.10: In der Aufgliederung der Kosten, Stand 2009, Anlage (1) ist die KG 1.10 gekürzt gegenüber der AKS von 2008, Anlage (3), obwohl ihr die gleichen Massen zugrunde liegen. Der Verfasser hat erkannt, dass in (3) die Provisorien nicht ausreichend berücksichtigt waren, wollte aber keine Erhöhung des veröffentlichten Gesamtpreises von 170 Mio € .

Nachdem die Kosten für Untergrund, Unterbau, Entwässerung und Oberbau in (3) detailliert und plausibel berechnet sind, wird auf diese Zahlen zurückgegriffen:
Für die Amtstrasse sind das 50,3 statt 47,1 Mio €
und für den Würzburg-Tunnel 5,5 statt 4,5 Mio €
Diese Zahlen sind in Anlage (8) begründet.

KG 1.11: Die Kosten für den Rückbau der Talbrücke unter laufendem Verkehr bzw. ohne Ein -schränkungen sind unverändert aus (2) und (1) übernommen.

KG 1.12: Die sonstigen Rückbaumaßnahmen und der Umbau der Bestandstrasse nördlich des Tun -nelostportals zu LKW – Parkplätzen sind aus (2) unverändert übernommen.

KG 1.13: Die Kosten für Landschaftsbau und Ausgleichsmaßnahmen sind aus (2) und (1) unverän -dert übernommen.

KG 1.14: Die Kosten der Baustellenprovisorien sind jetzt in einer Kostengruppe zusammengefasst, wie in Anlage (8) berechnet.

Für die erste Bauphase wird gemäß (9), Seite 2 Punkt 6 (und Schreiben der ADN an den Bürgerverein vom 3.6.2013) die Kaulwegunterführung als Baustraße benötigt, was ohne Verbreiterung der alten Brücke um 7m wohl nicht möglich ist.

KG 2: Der Bürgerverein hat die Tank und Rast GmbH gefragt, welche Begründung es dafür gibt, mit dem Bau des Würzburg-Tunnels auch den Bau neuer Tank- und Rastanlagen zu verbinden, und nicht die vorhandenen Anlagen, angefahren von Süden, weiter zu nutzen. Herr Breker, der Leiter Planverfahren der Tank und Rast hat in seiner Antwort vom 10.1.2013 behauptet, gemäß Bundesfernstraßengesetz §1 und §15 sei diese Lösung nicht zulässig.

Im Bundesfernstraßengesetz steht jedoch in §15(1) nur: "Betriebe an Bundesautobahnen, die den Belangen der Verkehrsteilnehmer der Bundesautobahnen dienen (z.B. Tankstellen, bewachte Parkplätze, Werkstätten, Verlade- und Umschlagsanlagen, Raststätten) und eine unmittelbare Zufahrt zu den Bundesautobahnen haben, sind Nebenbetriebe."

Wenn also eine Zufahrt hergestellt wird, die nicht gleichzeitig Anschlusstelle ist, ist das Gesetz erfüllt, und keinerlei Anspruch der Tank und Rast auf einen Neubau an anderer Stelle erkennbar.

Richtig ist zwar, dass sowohl die Tank- wie auch die Rastanlage Süd eine Modernisierung benötigen, aber das hat nichts zu tun mit einem Kostenvergleich zwischen Würzburg-Tunnel und Amtstrasse.

Das Schadstoffgutachten des Büro Lohmeyer zur Planfeststellung zeigt, dass an (und in) beiden Raststätten die nach der 39. BImSchV zulässigen PM 10- und NO2-Werte überschritten werden. Die LKW-Rastplätze sind aus dem gleichen Grund und darüber hinaus auch wegen des mangelnden Schallschutzes unbrauchbar. Beim Ausbau der Amtstrasse müssen also die Rasthäuser und der Shop neben der Tankstelle Nord sowie die LKW-Rastplätze einschließlich wirksamer Lärmschutzschirme in größerem Abstand von den Emissionsquellen neu errichtet werden.

Hyder Seib schreibt in (9), dass die T+R-Anlage Würzburg Süd in Bauphase 1 und 3 der Amtstrasse zeitweise vom BAB-Verkehr entkoppelt ist, also geschlossen werden muss. Die mindestens 5-jährige Bauzeit wird in den verbleibenden Öffnungszeiten zu massiven Umsatzverlusten der Anlagen führen. Die Bauarbeiten beanspruchen einen Teil der Parkplätze vor den Raststätten . Diese Umstände berechtigen die Tank + Rast GmbH zu Schadenersatz, wenn die Verträge mit dem Bund dies nicht ausschließen. Allerdings muss man bedenken, dass die Umsätze sich zumindest teilweise auf andere T+R-Anlagen verlagern werden.

Für die Amtstrasse werden deshalb in KG 2 für die T+R-Anlagen folgende Kosten angenommen:

gesamt:	4,5Mio €
Sie setzen sich zusammen aus Restwert Raststätte Nord	1,5 Mio €
Restwert Shop Nord	0,5 Mio €
Restwert Raststätte Süd	0,7 Mio €
LKW-Rastplätze	1,3 Mio €
Schadenersatz für Umsatzverluste	0,5 Mio €

Da die vorhandenen Anlagen teilweise abgeschrieben sind, werden nur Restwerte berechnet. Die Baukosten sind höher.

KG 3 : Die Verwirklichung des Würzburg-Tunnels ist mit einer Grundstücksumlegung durch die Stadt Würzburg zu verknüpfen. In der Bürgerstimme Nr. 6 und deren Anlage ist beschrieben und

berechnet, wie dadurch dem Bund Grundstückswertgewinne von 23,7 Mio € zuwachsen.

Die 5,4 Mio € Grunderwerb bleiben wie in (1) in den Kosten der Amtstrasse stehen. Sie sind vermutlich großenteils schon ausgegeben. In den Kosten des Würzburg-Tunnels taucht dieser Betrag nicht auf, weil diese Grundstücke in dem Betrag von 23,7 Mio € nicht eingerechnet sind. Für den Würzburg-Tunnel müssen zwar noch Grundstücke erworben werden, aber für den Erwerb wird nicht mehr benötigt als der Wertzuwachs nach Umlegung der für 5,4 Mio € gekauften Grundstücke.

Die Bürgerstimme Nr.6 kann nachgelesen werden auf www.buergerverein-heuchelhof.de