Bürgerverein Heuchelhof Überarbeitung
13.1.2011

Stellungnahme Nr. 3 Würzburg-Tunnel

Kostenvergleich

"Die Volkswirtschaftlichen Kosten von Amtstrasse und Tunneltrasse liegen nahe beieinander" lautet eine Aussage des Leiters der Autobahndirektion Nordbayern. "Die Baukosten der Tunnellösung liegen nicht höher als die der Troglösung" haben Fachleute der Umwelt- und Gesundheitsinitiative Heuchelhoftunnel e.V. errechnet.

Zwischen diesen beiden Aussagen liegt eine erhebliche Spanne, die zu erklären ist aus der Situation, dass sich die Parteien in einem Rechtsstreit befinden und jede Seite bemüht ist, ihre Position durch entsprechende Kostenberechnungen zu untermauern. Ein Bürgerverein kann sich daher auf konkrete Zahlen nicht festlegen.

Er kann aber wohl Punkte im Zahlenwerk der Autobahndirektion benennen, die nicht schlüssig sind. Folgende Punkte seien dazu herausgegriffen. Die Ausführungen beziehen sich hauptsächlich auf den Kostenvergleich in der Stellungnahme vom 25.5.2010 der Autobahndirektion Nordbayern zur Klagebegründung, also auf Berechnungen, die einen Kostenvorteil der Amtstrasse begründen sollen.

1. Die Autobahndirektion errechnet für die Grohtrasse 28,0 Mio € Mehrkosten gegenüber der Tunnelvariante Süd 1. Der Bürgerverein ist auch mit der Realisierung der Variante Süd 1 zufrieden. Er verlangt lediglich statt der Lärmschutzwände eine komplette Einhausung der Brücken über Reichenberger und Rottenbaurer Grund und das Ausfiltern des Feinstaubs. Die Mehr- kosten dafür dürften 10 Mio € nicht übersteigen.*

2. Die Autobahndirektion errechnet bei der Amtstrasse 1,5 Mio € für den Grunderwerb einschl. Entschädigung, bei den beiden Tunnelvarianten jedoch 22,6 Mio € (einschließlich Ablösung der Tank- und Rastanlagen).

Fest steht, dass die Tunnelvarianten weniger Baugrund benötigen als die Amtstrasse und dass der Wert der frei werdenden Grundstücke sicher nicht niedriger ist als der Wert der neu zu bebauenden.

Wenn die vorhandenen Tank- und Rastanlagen nach Abschluss der Straßenbauarbeiten, also etwa im Jahr 2017 noch einen Wert haben, dann sollen sie weiter genutzt werden mit Zufahrt auf der alten Trasse von Süden. Durch das Verlegen des fließenden Verkehrs in den Tunnel wird der Wert des Grundes, auf dem die Rast- und Tankanlagen stehen, sicher nicht geringer.

Wenn aber erkennbar ist, dass die vorhandenen Tank- und Rastanlagen nach Abschluss der Straßenbauarbeiten keinen Wert mehr haben und kein sinnvoller Ertrag mehr erwirtschaftet werden kann, dann kann man frei darüber entscheiden, wo in Zukunft die Tank- und Rastanlagen stehen sollen. In jedem Fall sind die Tank- und Rastanlagen für einen Kostenvergleich nicht relevant.

3. Die Planfeststellung sieht 3 Spuren in Richtung Nürnberg und wegen der Steigung 4 Spuren in Richtung Frankfurt vor. Die Tunneltrasse kommt wegen der geringeren Steigung mit zweimal 3 Spuren aus. Die Autobahn kann dadurch (gemessen zwischen den jeweils äußeren Leitplanken) statt 41,5 m 3,75 m schmaler werden. 9% weniger Breite dürften auch etwa 9% weniger Kosten bei Tunnel, Brücken und freier Strecke verursachen. Dieser Kostenvorteil von ca. 15 Millionen Euro ist, soweit erkennbar, im Zahlenwerk der Autobahndirektion nicht berücksichtigt.

4. Die Durcharbeitung der Amtstrassenplanung hat in jüngerer Zeit ergeben, dass für die Baustellenzeit Spundwände nötig sind, wenn unmittelbar neben dem laufenden Verkehr auf der alten Trasse der Trog für die erste Hälfte der neuen Trasse ausgegraben werden muss. Dies scheint in den Kostenvergleichen noch nicht berücksichtigt zu sein.

Andererseits liegt der Würzburgtunnel großenteils im Trinkwasser – Schutzgebiet. Die notwendigen Schutzmaßnahmen müssen durch eine genauere Planung erst noch ermittelt werden, und es bleibt ein größeres Kostenrisiko als beim Bauen auf freier Fläche.

In einem Satz zusammengefasst kann man sagen: Die Baukosten des Würzburgtunnels abzüglich der in 10 Jahren von den Benutzern eingesparten Treibstoffkosten sind niedriger als die Baukosten der Amtstrasse.

Die übrigen Vorteile des Tunnels, nämlich Gesundheitsschutz durch weniger Staub und weniger Lärm, Klimaschutz durch weniger CO2- Ausstoß, geringere Stau- und Unfallgefahr, viel bessere Einbindung in das Stadt- und Landschaftsbild und die Treibstoffersparnis ab dem elften Jahr gibt es gratis dazu.

Der Bürgerverein hat sich auch die Frage gestellt, inwieweit die von den Autobahnbenutzern ersparten Kosten bei der Abwägung, ob Tunnel oder Amtstrasse gebaut werden soll, eine Rolle spielen können, und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Jede Investition des Staats wird aus Mitteln der Steuerzahler bestritten und dient den Interessen der Steuerzahler. Die Frage kann also nicht lauten: "Muss der Staat die von seinen Steuerzahlern eingesparten Kosten in seine Kalkulation einbeziehen?" sondern sie muss heißen "Gibt es andere Investitionen, die den Steuerzahlern mehr nützen als der Tunnelbau?". Und die nächste Frage heißt: "Handelt es sich um eine Investition für 10 oder für 50 und mehr Jahre ?"

Stellt man diese beiden wichtigsten Fragen an den Anfang einer Abwägung, wird man zu dem Ergebnis kommen, dass hier und heute der Würzburg- Tunnel die richtige Investition ist.

Anders ausgedrückt: Die Bundesautobahnverwaltung hat zur Entscheidungshilfe für die Politik eine langfristige, gesamtvolkswirtschaftliche Betrachtung vorzulegen. Die reduzierte Betrachtung allein auf das Bauwerk schönt das Bild, die Amtstrasse erscheint billiger als die Tunnellösung. Damit wird das Projekt leichter finanzierbar, wird aber dem Anspruch einer Abwägung aller Gründe nicht gerecht.

* Der Lärmschutz an 2500 m Amtstrasse (Heidingsfelder Brücke + Bereich Rasthäuser bis km 290 + 500) kostet 12,6 Mio € (Anlage 4 zur Klageerwiderung der Autobahndirektion). Die Oberfläche der Einhausung auf den Brücken der Grohtrasse ist pro m drei- bis viermal so groß wie die Öberfläche der Lärmschutzwände an der Amtstrasse . Die Einhausung wird auf ca. 660 m Länge benötigt. Daraus errechnet sich ein Preis von 11,6 Mio € bzw. ein Mehrpreis von 8,3 Mio € gegenüber Lärmschutzwänden.