

Kosten-Nutzen-Vergleich

8-spuriger Ausbau vs. Standspurnutzung

Der folgende Kosten-Nutzen-Vergleich beruht auf Angaben zu Kapazitätswachstum und Kosten aus der [RP L'feld vom 11.12.18](#).

und aktuellen Veröffentlichungen zu Projekten des Bundesverkehrswegeplans (BVWP).

Hier: [A3-G20-NW-T1/T2](#) (8-spuriger Ausbau Hilden-Opladen)

Die temporäre Nutzung der Standspuren auf der A3 zwischen Hilden-Opladen würde danach einen Kapazitätswachstum von 25% ergeben. Die Kosten können aus der Realisierung der Standspuren-Nutzung der A3 zwischen Hilden-Mettmann abgeleitet

werden: $15\text{km} \times 1\text{Mio.€}/\text{km} = 15\text{ Mio. €} + 100\% \text{ Aufschlag (Verbreiterung im Kreuz Langenfeld und in der Anschlussstelle Solingen, Unvorhergesehenes,) } = 30\text{ Mio.€} .$

Das ist eine grobe Schätzung, aber mit 100% Aufschlag großzügig gehalten. Die Differenz zum 8-spurigen Ausbau für 223 Mio.€ (Stand 2014 !) ist mit 193 Mio.€ (+ 650%) beträchtlich.

Der Leistungszuwachs von 8% (33% - 25%) ist dagegen gering. Noch nicht eingerechnet sind Kosten für den Umbau des Hildener Kreuzes von 63 Mio.€.

Würde man die Nutzung der Standspuren auf der A3 zwischen Hilden-Opladen mit elektronischen Steuereinrichtungen realisieren, würde als Differenz ein hinreichendes Budget für eine großräumige elektronische Steuerung und einen optimalen Lärmschutz zur Verfügung stehen. Das wäre der richtige Schritt in eine moderne digitale Verkehrssteuerung bei Schonung von Ressourcen.

Axel Barchen