

Kostensprung bei Ausbauplänen für A 3

Ursprünglich waren rund 286 Millionen Euro für die Verbreiterung der Autobahn zwischen Opladen und Hilden veranschlagt. Mittlerweile geht der Bund von weit über einer halben Milliarde aus. Weitere Steigerungen sind wahrscheinlich.



Auf der Autobahn 3 bei Solingen sind täglich bis zu 120.000 Fahrzeuge unterwegs – Tendenz steigend. ARCHIVFOTO: RALPH MATZERATH

VON MARTIN OBERPRILLER

SOLINGEN/LEVERKUSEN |Das Vorhaben, die Autobahn 3 ab dem Jahr 2030 zwischen der Anschlussstelle Leverkusen-Opladen und dem Kreuz Hilden in beiden Fahrtrichtungen um jeweils eine Spur zu erweitern, wird erheblich teurer als bislang gedacht. Schon im Sommer des zurückliegenden Jahres war klar geworden, dass die ursprünglich kalkulierten Kosten in Höhe von knapp 286 Millionen Euro nicht zu halten sein würden. Vonseiten der zuständigen Auto-

bahn GmbH des Bundes war Ende Juni 2023 stattdessen eine Summe von rund 308 Millionen Euro angegeben worden. Kurze Zeit später mussten die Kosten offenbar noch einmal deutlich nach oben korrigiert werden.

So ist einem Bericht des Bundesverkehrsministeriums zur „Bedarfsermittlung für alle Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030“ aus dem Juli vergangenen Jahres unter anderem zu entnehmen, dass die Planer bereits wenig später von Gesamtkosten in Höhe von insgesamt 531,3 Millionen Euro für die Verbreiterung der A 3 ausgegangen sind. Im Vergleich zu den ersten Schätzungen aus dem Jahr 2014 entspricht das mithin einer regelrechten Kostenexplosion von rund 86 Prozent und macht auch bezogen auf die kurz zuvor kommunizierten 308 Millionen einen nochmals spürbaren Sprung aus.

Bei der Autobahn GmbH ist man allerdings der Meinung, dass mit diesen Zahlen vor allem Äpfel mit Birnen verglichen werden. Denn wie ein Sprecher der Behörde jetzt ausführte, beinhalteten die vom Bundesverkehrsministerium in Berlin im Juli 2023 veranschlagten 531 Millionen Euro schließlich die „Kosten des gesamten Bedarfsplanabschnittes“ – also auch jene Kosten, die für die Ertüchtigung des Kreuzes Hilden anfielen.

Die zuvor genannten 308 Millionen Euro hätten sich im Rahmen der sogenannten Vorzugsvariante hingegen nur auf den Abschnitt der A 3 zwischen Opladen und Hilden bezogen, sagte der Sprecher der Autobahn GmbH, Niederlassung Rheinland in Köln, auf Anfrage. Demzufolge, so der Sprecher, müssten zu der Summe von 308 Millionen, die überdies noch die Kostenschätzungen aus dem Januar 2022 wiedergeben würden, noch die ursprünglich veranschlagten 60 Millionen Euro für das Kreuz Hilden addiert werden.

Das gilt aber nicht für die am Anfang des Projektes vor zehn Jahren prognostizierten Gesamtkosten, sodass sich der Preis für den achtspurigen Ausbau der A 3 zwischen 2014 und 2023 tatsächlich beinahe verdoppelt hat. Und auch der Anstieg von 2022 bis 2023 hat es nach wie vor in sich. Denn schließlich sind die Kosten in diesem Zeitraum – bei einer analog zur Gesamtentwicklung unterstellten Preissteigerung für das Autobahnkreuz – immer noch um rund 100 Millionen Euro innerhalb weniger Monate nach oben geschneilt. Darüber hinaus sind aber auch in den kommenden Jahren zusätzliche Mehrausgaben gleichsam nicht auszuschließen. So geht man bei der Autobahn GmbH davon

aus, dass ein Ende der sprichwörtlichen Fahnenstange unter Umständen noch lange nicht erreicht sein muss: „Zu beachten ist, dass solche Zahlen einer stetigen Anpassung entsprechend der preislichen Entwicklung unterliegen“, sagte jetzt der Sprecher der Niederlassung Rheinland.

Einige Tage früher hatte die Autobahn GmbH – unabhängig von der Kostenfrage – zudem bereits bestätigt, dass die in diesem Monat anlaufende Sanierungsmaßnahme an der A 3-Anschlussstelle Solingen ihrerseits separat einzuordnen ist. Diese Arbeiten seien nämlich noch Teil der mittlerweile fast vollständig abgeschlossenen grundhaften Sanierung der A 3, heißt es in einem Schreiben der Außenstelle Köln an das zuständige Dezernat 32 bei der Bezirksregierung Düsseldorf mit Datum 28. Februar.

Bei dem achtstreifigen Ausbau der A 3 handele es sich hingegen „um eine Kapazitätserweiterung“, weswegen die Sanierung und die spätere Verbreiterung der Autobahn „getrennt voneinander zu betrachten“ seien, teilt die Niederlassung Rheinland der Autobahn GmbH in besagtem Schriftstück mit, das unserer Redaktion vorliegt.

Dabei nimmt die Autobahn GmbH Bezug auf eine Anfrage der Grünen im Regionalrat Düsseldorf. Diese hatten wissen wollen, ob bei dem mit 18 Millionen Euro zu Buche schlagenden Sanierungsvorhaben an der Anschlussstelle in Wiescheid schon eine spätere Freigabe der Standstreifen als Alternative zum achtspurigen Ausbau berücksichtigt sei. Denn immerhin, so die Grünen, gebe es in den Anrainerstädten wie Solingen, Langenfeld oder Hilden aus Gründen des Umweltschutzes in der Ohligser Heide massive Bedenken gegen eine Verbreiterung.

Doch dies verneint die Autobahn GmbH in dem Schreiben an die Bezirksregierung. Vielmehr gehöre der „Bereich um die Anschlussstelle Solingen mit zu den letzten noch zu bearbeitenden Bereichen“ der Erhaltungsmaßnahme zwischen Opladen sowie Hilden. Und darum stünden die Arbeiten an der Hardt auch „in keinem Zusammenhang zum Ausbau der A 3 und der benannten temporären Standstreifenfreigabe“.

Insgesamt sieht die Autobahn GmbH eine dauerhafte temporäre Standstreifenlösung weiter skeptisch. So weist die Behörde darauf hin, dass bei Umset-

zung einer solchen Option allein 27 zusätzliche Nothaltebuchten erforderlich seien, die ihrerseits Auswirkungen zeitigen könnten. „Entlang der Strecke liegen mehrere Schutzgebiete. Manche Nothaltebuchten befinden sich am Rand von Landschaftsschutzgebieten, welche bis an die Autobahn heranreichen“, argumentiert die Autobahn GmbH.

INFO

Anrainerstädte wollen keine Verbreiterung

Auseinandersetzung Der Streit um eine mögliche Verbreiterung der Autobahn 3 auf insgesamt acht Fahrstreifen dreht sich unter anderem darum, inwieweit eine Ertüchtigung der heutigen Standstreifen die Maßnahme überflüssig machen könnte. So haben sich beispielsweise die Städte Solingen und Langenfeld sowie der Kreis Mettmann gegen den Ausbau ausgesprochen.