

Kleine Anfrage

**der Abg. Dr. Erik Schweickert und
Dr. Hans-Ulrich Rülke FDP/DVP**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Einsparpotenziale durch Nutzung des Erdaushubs an der Enztalquerung der Autobahn (A) 8

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Aus welchen konkreten Gründen sind die Kosten für den Ausbau der Enztalquerung der A 8 im Bereich Erdbau zwischen der zweiten und dritten Kostenschreibung um ca. 70 Mio. Euro gestiegen, insbesondere im Hinblick darauf, dass im Planfeststellungsverfahren bspw. noch die Rede von geringfügigen Mehrkosten durch die Trassenabsenkung bzw. Nicht-Höherlegung die Rede war (unter Angabe der Gründe für diese Fehleinschätzung)?
2. Aus welchen konkreten Bestandteilen setzen sich die aktuell kalkulierten Kosten von 89 Mio. Euro für den Erdbau zusammen?
3. Inwiefern ist in die Kostenberechnung für den Erdbau an der Enztalquerung, unter Angabe des konkreten Kostenanteils, eine Vor-Ort-Nutzung des Erdaushubs eingepreist?
4. Wie viele Kubikmeter des anfallenden Erdaushubs während des Ausbaus der Enztalquerung müssen nach derzeitigem Stand zu welchen Kosten wohin entsorgt werden?
5. Unter welchen Bedingungen (bspw. Abhängigkeit von Schadstoffbelastung etc.) kann anfallender Erdaushub im Autobahnbau generell sowie im Rahmen des Ausbaus der Enztalquerung direkt für Maßnahmen vor Ort (bspw. für Lärmschutzmaßnahmen) verwendet werden?
6. Mit welchem Volumen für den anfallenden Erdaushub (ggf. aufgeteilt nach Schadstoffbelastung) rechnet sie derzeit beim Ausbau der Enztalquerung insgesamt sowie jeweils am Karlsruher Hang und am Stuttgarter Hang?

7. Mit welchem Volumen für anfallenden Erdaushub rechnete sie beim Ausbau der Enztalquerung für die nachträgliche Trassenabsenkung am Karlsruher Hang bzw. Nicht-Höherlegung der Trasse am Stuttgarter Hang kurz vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens im Jahr 2014, jeweils getrennt für den Karlsruher und den Stuttgarter Hang?
8. Welches Volumen kalkuliert sie nach jetzigem Stand, möglichst kleinteilig aufgeteilt auf einzelne Lärmschutzmaßnahmen (diverse Lärmschutzwälle Niefern, Einhausung etc.), für die Vor-Ort-Nutzung des Erdaushubs an der Enztalquerung ein?
9. Inwiefern geht sie unter Angabe des jeweils potenziell nutzbaren Volumens des Erdaushubs davon aus, dass zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen, wie eine um 400 Meter verlängerte Einhausung in Fahrtrichtung Stuttgart, zusätzliche Lärmschutzwälle im Bereich Eutingens oder andernorts, zu einer noch größeren Nutzung des ohnehin anfallenden Erdaushubs und somit zu Kostensenkungen führen können?
10. Inwiefern sieht sie die Möglichkeit durch bspw. im Projektbegleitkreis zu erörternde Rationalisierungsmaßnahmen weitere Kosteneinsparungen auch in anderen Leistungsgruppen zu erreichen, ohne jedoch Umwelt- und Immissionsschutzaspekte zu verschlechtern?

15.10.2020

Dr. Schweickert, Dr. Rülke FDP/DVP

Begründung

Laut Drucksache 16/8731 sind insbesondere die Kosten für den Erdbau im Rahmen des Ausbaus der Enztalquerung der A 8 im Vergleich zur vorherigen Kostenschätzung mit Steigerungen von ca. 70 Mio. Euro massiv angestiegen. Unklar bleibt jedoch, woraus sich diese Steigerung genau ergibt und welche Parameter für die Kostenschätzung herangezogen wurden. Da große Teile des anfallenden Erdaushubs potenziell für die geplanten Lärmschutzwälle etc. direkt vor Ort genutzt werden können, besteht die Vermutung, dass es große Einsparpotenziale gibt.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 25. November 2020 Nr. 2-39-A8PF-HEIMS/45 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft die Kleine Anfrage folgt:

1. *Aus welchen konkreten Gründen sind die Kosten für den Ausbau der Enztalquerung der A 8 im Bereich Erdbau zwischen der zweiten und dritten Kostenfortschreibung um ca. 70 Mio. Euro gestiegen, insbesondere im Hinblick darauf, dass im Planfeststellungsverfahren bspw. noch die Rede von geringfügigen Mehrkosten durch die Trassenabsenkung bzw. Nicht-Höherlegung die Rede war (unter Angabe der Gründe für diese Fehleinschätzung)?*

Die Mehrkosten im Kapitel Erdbau zwischen der zweiten und dritten Kostenfortschreibung sind nachfolgenden Ursachen geschuldet:

- Allgemeine Baupreissteigerung und regionale Marktlage,
- Trassenabsenkungen zur Verbesserung des Lärmschutzes,
- Verschiebungen von Kostenblöcken aufgrund der Umstellung der Systematik der Kostenberechnung,
- sonstige Ergänzungen und Planungsänderungen.

Die Mehrkosten in Höhe von rund 70 Mio. Euro im Kapitel Erdbau sind somit nicht allein der Trassenabsenkung geschuldet. Die kommunizierten Mehrkosten für die Trassenabsenkung in Höhe von rund 65 Mio. Euro fallen zwar überwiegend im Kapitel Erdbau an, verteilen sich allerdings zusätzlich auch auf andere Kapitel wie beispielsweise Baustelleneinrichtung, Verkehrssicherung und Konstruktiver Ingenieurbau.

Wie bereits in der Beantwortung der Kleinen Anfrage 16/8731 erläutert, fiel die Entscheidung für die Trassenabsenkungen, um eine Verbesserung des Lärmschutzes für die Anwohner/-innen zu erreichen. Diese Entscheidung basierte auf dem damals vorhandenen Planungstand, der lediglich Abschätzungen und noch keine konkreten Ausarbeitungen zu den baulichen und finanziellen Auswirkungen der Trassenabsenkungen beinhaltete.

Bund und Land sind mit dieser Entscheidung den Interessen der Anlieger nach einer Verbesserung des Lärmschutzes in erheblichem Umfang entgegengekommen. Darüber hinaus konnte insbesondere durch diese Entscheidung das damalige Planfeststellungsverfahren zu einem Abschluss gebracht werden. Die Entscheidungen sind aus Sicht der Landesregierung zwingend in dem Kontext zu betrachten und zu bewerten, in dem sie damals, am Ende eines aufwendigen und langwierigen Planfeststellungsverfahrens getroffen wurden. Die Landesregierung steht zu dieser Entscheidung für die Trassenabsenkungen, da hierdurch der Schutz der Anwohner/-innen deutlich verbessert wird.

2. Aus welchen konkreten Bestandteilen setzen sich die aktuell kalkulierten Kosten von 89 Mio. Euro für den Erdbau zusammen?

Die kalkulierten Kosten von 89 Mio. Euro im Kapitel Erdbau setzen sich aus den folgenden konkreten Bestandteilen gemäß AKVS zusammen (in Mio. Euro):

Entsorgung	
Gefährlicher Abfall	0,290
Erdbau	
Vorarbeiten (Abbruch, Rodung)	0,868
Oberbodenarbeiten	0,428
Bodenbewegung	19,743
Boden- und Untergrundverbesserung	2,649
Geotextilien, Geogitter	0,168
Gabionen (insbes. Lärmschutzverkleidungen)	36,376
Abdichtungen	1,556
Baugruben, Leitungsgräben, Verbau	
Verbau	3,600
Entwässerung von Straßen	
Mulden- und Grabenbefestigung	0,107
Sickeranlagen	0,209
Rohrleitungen	4,746
Schächte	1,987
Straßenabläufe	0,602
Rohrvortrieb	1,824
Summe (netto)	75,153
Mehrwertsteuer (19 %)	14,279
Summe (brutto)	89,432

3. Inwiefern ist in die Kostenberechnung für den Erdbau an der Enztalquerung, unter Angabe des konkreten Kostenanteils, eine Vor-Ort-Nutzung des Erdaushubs eingepreist?

Im Rahmen der Maßnahme werden rund 1.050.000 m³ Boden ausgebaut. Hiervon sind rund 700.000 m³ für den Wiedereinbau vor Ort vorgesehen. Unter Annahme von Entsorgungsgebühren in Höhe von 36 Euro/m³ (brutto) ergeben sich durch den vor Ort möglichen Wiedereinbau von rund zwei Dritteln des Erdaushubs Einsparungen in Höhe von 25,2 Mio. Euro (bezogen auf den fiktiven Fall, dass im Zuge der Maßnahme keine Wiedereinbaukapazitäten bestünden).

4. Wie viele Kubikmeter des anfallenden Erdaushubs während des Ausbaus der Enztalquerung müssen nach derzeitigem Stand zu welchen Kosten wohin entsorgt werden?

Nach heutigem Stand müssen rund 350.000 m³ Erdaushub abgefahren und anderweitig verwertet werden. Unter Annahme von Entsorgungsgebühren in Höhe von 36 Euro/m³ (brutto) ergeben sich Entsorgungskosten von 12,6 Mio. Euro. Wo dieses Material weiterwendet oder deponiert wird, obliegt den Planungen des zukünftigen Auftragnehmers, der dabei die Vorgaben des Abfallrechts – insbesondere den Vorrang der Verwertung vor der Beseitigung – zu beachten hat. Über den zukünftigen Verwendungsort des überschüssigen Erdaushubs kann zum heutigen Zeitpunkt noch keine Aussage getroffen werden.

5. *Unter welchen Bedingungen (bspw. Abhängigkeit von Schadstoffbelastung etc.) kann anfallender Erdaushub im Autobahnbau generell sowie im Rahmen des Ausbaus der Enztalquerung direkt für Maßnahmen vor Ort (bspw. für Lärmschutzmaßnahmen) verwendet werden?*

Die Verwendungsmöglichkeiten von Erdaushub-, sind in Baden-Württemberg insbesondere durch die Verwaltungsvorschrift für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial des Umweltministeriums geregelt und werden maßgeblich durch den Schadstoffgehalt des Aushubmaterials bestimmt. Der Einbau von belastetem Erdaushub ist dabei von der Einbaukonfiguration (z.B. in Böschung oder Wall), dem Abstand zum Grundwasser, der Dichtigkeit darunterliegender Bodenschichten sowie ggfs. vorgesehenen darüber liegenden flüssigkeitsdichten Abdichtungen abhängig. Darüber hinaus enthält der Planfeststellungsbeschluss weitere Einbaubedingungen, welche die örtlichen Randbedingungen für Erdbauarbeiten in den Wasserschutzzonen im Bereich der Enztalquerung berücksichtigen. Hierin werden insbesondere auch Einbauregelungen für geogen belasteten Boden getroffen, etwa aufgrund der im Bereich der Enztalquerung natürlich erhöhten Schwermetall- oder Arsenkonzentrationen im Boden.

6. *Mit welchem Volumen für den anfallenden Erdaushub (ggf. aufgeteilt nach Schadstoffbelastung) rechnet sie derzeit beim Ausbau der Enztalquerung insgesamt sowie jeweils am Karlsruher Hang und am Stuttgarter Hang?*

Insgesamt fallen rund 1.050.000 m³ Erdaushub an. Der Großteil entfällt hierbei mit rund 70 % auf den Karlsruher Hang. Die im Rahmen der Planung ermittelte Schadstoffbelastung beschränkt sich nach den vorliegenden Baugrundanalysen auf die erwartete geogene Arsenbelastung. Da dieses Material im Baubereich weitestgehend uneingeschränkt verwendet werden kann, ist eine nach Belastung differenzierte Massenermittlung des anfallenden Erdmaterials nicht erfolgt.

Eine Ausnahme bildet der Bereich der ehemaligen US-Tankstelle auf Höhe der Tank und Rastanlage. Das dort anfallende Aushubmaterial kann aufgrund der angetroffenen Schadstoffbelastung nicht weiterverwendet werden. Die Entsorgungskosten belaufen sich auf rund 0,3 Mio. Euro.

7. *Mit welchem Volumen für anfallenden Erdaushub rechnete sie beim Ausbau der Enztalquerung für die nachträgliche Trassenabsenkung am Karlsruher Hang bzw. Nicht-Höherlegung der Trasse am Stuttgarter Hang kurz vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens im Jahr 2014, jeweils getrennt für den Karlsruher und den Stuttgarter Hang?*

Das aufgrund der zusätzlichen Trassenabsenkungen anfallende Erdaushubvolumen wurde zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ermittelt. Voraussetzung hierfür wäre eine vertiefte Planung dieser Variante gewesen. Da die zusätzlichen Trassenabsenkungen im Rahmen der vorherigen Variantenabwägung jedoch ausgeschlossen wurden und erst zum Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erneute Berücksichtigung fanden, lagen zum damaligen Zeitpunkt keine Planungsgrundlagen vor (z.B. Querprofile), welche eine konkrete Ermittlung des zusätzlichen Aushubvolumens zugelassen hätten.

An dieser Stelle wird auf die Beantwortung von Frage 1 verwiesen. Erst dadurch, dass der Bund letztlich bereit war, den erhöhten Lärmschutz zu genehmigen, konnte die Variante der zusätzlichen Trassenabsenkungen in die Planung aufgenommen und näher untersucht werden.

8. *Welches Volumen kalkuliert sie nach jetzigem Stand, möglichst kleinteilig aufgeteilt auf einzelne Lärmschutzmaßnahmen (diverse Lärmschutzwälle Niefern, Einhausung etc.), für die Vor-Ort-Nutzung des Erdaushubs an der Enztalquerung ein?*

Die einzigen Lärmschutzmaßnahmen, die als Vor-Ort-Nutzung von Erdaushub bezeichnet werden können, sind die Lärmschutzwälle auf Basis der Bebauungspläne der Gemeinde Niefern-Öschelbronn.

- Lärmschutzwall Bereich 1 a, nordwestlich Rastanlage (ca. 120.000 m³)
- Lärmschutzwall Bereich 1 b, südöstlich Rastanlage (ca. 130.000 m³)
- Lärmschutzwall Bereich 4, südlich AS Pforzheim Ost (ca. 50.000 m³)

In vorgenannten Wällen wird somit Erdaushub mit einem Volumen von insgesamt rund 300.000 m³ weiterverwendet.

9. Inwiefern geht sie unter Angabe des jeweils potenziell nutzbaren Volumens des Erdaushubs davon aus, dass zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen, wie eine um 400 Meter verlängerte Einhausung in Fahrtrichtung Stuttgart, zusätzliche Lärmschutzwälle im Bereich Eutingens oder andernorts, zu einer noch größeren Nutzung des ohnehin anfallenden Erdaushubs und somit zu Kostensenkungen führen können?

Eine Verlängerung der Einhausung ist nicht Bestandteil der planfestgestellten Ausführung und birgt somit auch kein potenziell nutzbares Einbauvolumen für Erdaushub. Bei fiktiver Betrachtung einer solchen Verlängerung ist, unter Zugrundelegung der im Bereich der planfestgestellten Einhausung geplanten Einbaumengen, das nutzbare Einbauvolumen aufgrund der örtlichen Randbedingungen als eher gering einzuschätzen (z. B. aufgrund der Einbaugrenze entlang des Igelsbaches). Auch berücksichtigt diese fiktive Betrachtung nicht die in keinem Verhältnis hierzu stehenden zusätzlichen Investitionskosten, die mit einer verlängerten Einhausung verbunden wären.

Die Verwendung von überschüssigem Erdaushub, z. B. im Bereich von Eutingen ist aus Sicht der Landesregierung vorstellbar, sofern die Gemeinde die hierfür erforderlichen Voraussetzungen schafft (insbesondere Baurecht und Grunderwerb) und Anforderungen des Abfallrechts sowie des Grundwasser- und Bodenschutzes dem nicht entgegenstehen. Hiervon hängt auch die mögliche Einbaumenge ab.

10. Inwiefern sieht sie die Möglichkeit durch bspw. im Projektbegleitkreis zu erörternde Rationalisierungsmaßnahmen weitere Kosteneinsparungen auch in anderen Leistungsgruppen zu erreichen, ohne jedoch Umwelt- und Immissionsschutzaspekte zu verschlechtern?

Der Umfang der baulichen Maßnahmen im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der A 8 im Bereich der Enztalquerung ist durch die Vorgaben der Planfeststellung festgelegt. Die Frage nach Rationalisierungsmaßnahmen stellt sich aus Sicht der Landesregierung somit nicht. Der Planfeststellungsbeschluss ist in Art und Umfang umzusetzen, wobei wirtschaftliche Gesichtspunkte im Sinne der haushaltsrechtlichen Vorschriften berücksichtigt werden.

Insofern im Rahmen des Projektbegleitkreises Vorschläge eingebracht werden, die Kostenersparnisse ermöglichen (z. B. Einsparung von Entsorgungskosten durch zusätzliche Deponieflächen für Erdaushub), können diese weiterverfolgt werden, falls damit keine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses erforderlich wird bzw. die rechtlichen Voraussetzungen von dritter Seite geschaffen werden. Hierbei ist zu beachten, dass die Ausschreibung der Maßnahme unmittelbar bevorsteht. Nachträgliche Änderungen hätten somit auch Auswirkungen auf den hieraus resultierenden Bauvertrag und führen zu einem späteren Zeitpunkt unter Umständen zu Nachträgen des Auftragnehmers.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor