



**Sitzungsvorlage
für die 157. Sitzung des Braunkohlenausschusses
am 30. November 2018**

**TOP 10 a) Anfrage der Fraktion der Grünen vom 30.07.2018
hier: Trassenverlegung A 61 und Baumaßnahmen
im Zuge der Wiederherstellung der A 44 und des
Ausbaus der A 46**

Anlagen: 1. Anfrage der Fraktion der Grünen vom 30.07.2018
 2. Antwort von Straßen.NRW

Berichterstatter: Straßen.NRW

Beschlussvorschlag:

Der Braunkohlenausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.



An den

**Vorsitzenden des
Braunkohlenausschusses
Herrn Stefan Götz
Bezirksregierung Köln
Geschäftsstelle Braunkohlenausschuss**

50606 Köln

DIE GRÜNEN im Regionalrat Köln

Bezirksregierung, Z 10, Raum 28
Zeughausstraße 2-10
50667 Köln
Tel: 0221-9912266
Fax: 0221-9912267
gruene.regionalratkoeln@gmx.de
www.gruene-regionalrat-koeln.de
Bürozeiten:
Mittwoch und Freitag, 8.00-12.00 Uhr

Köln, den 30.Juli.2018

157. Sitzung des Braunkohlenausschusses am 30. November 2018

Sehr geehrter Herr Stefan Götz,

wir bitten Sie, die folgende Anfrage in die Tagesordnung der 157. Sitzung des Braunkohlenausschusses des Regionalrates Köln mit aufzunehmen.

**Trassenverlegung A 61 und Baumaßnahmen im Zuge der Wiederherstellung der A 44 und des Ausbaus der A 46
Hier: Variantenvergleich bei der A 61 und Fragen zur Ausführung und Kostenübernahme für die gesamten Baumaßnahmen.**

Im Zuge des Fortschreitens der Auskohlung im Tagebau Garzweiler II muss die bisherige A 61 zwischen den Autobahndreiecken/Anschlussstellen Wanlo und Jackerath aufgegeben und durch eine neue A 61n ersetzt werden. Zur Zeit laufen umfangreiche Untersuchungen zum späteren Trassenverlauf wobei mehrere Varianten untersucht wurden. Zuvor waren bereits aufwendige Baumaßnahmen zur Wiederherstellung der A 44 und zum Ausbau der A 46 notwendig.

Wir fragen dazu:

1. Von wem werden die umfangreichen Untersuchungen und Gutachten für die Gesamtmaßnahmenplanung mit den Variantenvergleichen bezahlt?
2. Gibt es inzwischen eine eindeutige Vorzugsvariante? Wenn ja, welche und warum?
3. Übernimmt der Bergbautreibende als alleiniger Nutznießer die Kosten für die Planung und den Bau der neuen A 61n? Wenn Nein, bitten wir um ausführliche Begründung und Angabe des Kostenverhältnisses zwischen dem Bergbautreibenden und der öffentlichen Hand.
4. Wie lang ist die zusätzliche Wegstrecke durch den Wegfall der A 61 über die neue A 44?

5. Gibt es andere Umgehungsstrecken zwischen Aachen, Jülich und Mönchengladbach, Venlo, die aus diesen Richtungen genutzt werden können?
6. Durch die Verlängerung der Strecke für den Ziel- und Quellverkehr erhöht sich der Schadstoffausstoß. Liegen Berechnungen oder anderweitige Daten vor, die Aufschluss darüber geben, wie die Umwelt hierdurch beeinflusst wird.
7. Welche vertraglichen Vereinbarungen gibt es zwischen dem Bergbautreibenden und der öffentlichen Hand zum Rückbau der A 61 alt und hier insbesondere bei der Verwertung des Straßenbegleitgrüns von Bäumen und Sträuchern, metallischen Teilen wie Schildern, Leitplanken und Geländern und der Entsorgung der Straßendecke.
8. Durch den Wegfall der A 61 haben an den Anschlusspunkten zu den anderen Autobahnen umfangreiche Änderungsmaßnahmen stattgefunden. Wer trägt hierfür die Planungs- und Baukosten, mit welchem Kostenvolumen wurde hier kalkuliert und ist es absehbar, dass das Kostenvolumen gehalten werden kann.
9. Wann mussten wo aufgrund der Baumaßnahmen an der A 44 neu und dem Wegfall eines Teilstückes der A 61 Sperrungen des Gesamtverkehrs vorgenommen werden? Welche Teilsperren beispielsweise einer Spur gab es zusätzlich über welche Zeiträume? Wer hat die damit verbundenen Arbeiten übernommen? Falls es nicht der Bergbautreibende war sondern Straßen NRW, ist der geleistete Arbeits- und Materialaufwand nachvollziehbar registriert und ein Kostenausgleich vorgesehen? Wenn ja, in welcher Höhe?
10. Ende August erfolgt die offizielle Verkehrsfreigabe der Wiederherstellung der A 44 und des Ausbaus der A 46. Welche Kosten sind durch den Ausbau der A 46 der öffentlichen Hand entstanden und wie werden Sie begründet? Welche Ausbaukosten der A 46 trägt das Bergbauunternehmen?
11. Die A 44 neu wurde auf einem „Damm“ durch den bereits ausgekohnten Tagebau Garzweiler errichtet. Wie hoch sind die entstandenen Baukosten und wie teilen sich diese zwischen Bergbauunternehmen und der öffentlichen Hand auf?
12. Sind die ursprünglich veranschlagten Baukosten eingehalten worden? Wenn nein, warum nicht?
13. Mit welchen Kosten wird der km Autobahn veranschlagt, wenn nicht umfangreiche Gründungsmaßnahmen wie beim Bau der A 44 neu erforderlich sind?
14. Welche Senkungen des Streckenabschnittes der A 44 neu sind für die Zukunft prognostiziert?
15. Wird der Schwerlastverkehr mit Einschränkungen auf der Neubaustrecke rechnen müssen, um die Stabilität zu erhalten? Sind Geschwindigkeitsbegrenzungen derzeit geplant?
16. Ist die A 44 neu vollkommen im Eigentum der öffentlichen Hand und welche Vereinbarungen sind getroffen worden bezüglich anfallender Kosten für Reparaturarbeiten?

17. Welche tektonischen Störungen verlaufen zwischen und durch die Bereiche der A 61, A 46 und A 44? Welche Störungen sind davon aktiv und erforderten Maßnahmen zur Sicherung des Verkehrs? Falls Maßnahmen erforderlich waren bitte diese benennen mit Zeitraum, Umfang und Höhe der entstandenen Kosten für die öffentliche Hand.

Mit freundlichen Grüßen

Gudrun Zentis
Horst Lambertz
Rolf Beu
Manfred Krause

f.d.R: Antje Schäfer-Hendricks (Fraktionsgeschäftsführerin)



08.11.2018 - Stellungnahme zur Anfrage B'90/Grüne an den Braunkohleausschuss vom 30.07.2018

1. *Von wem werden die umfangreichen Untersuchungen und Gutachten für die Gesamtmaßnahmenplanung mit den Variantenvergleichen bezahlt?*

Alle Kosten für Untersuchungen und Gutachten trägt der Bergbautreibende RWE.

2. *Gibt es inzwischen eine eindeutige Vorzugsvariante? Wenn ja, welche und warum?*

Es liegt noch keine Vorzugsvariante vor. Im bisherigen Verfahrensstand wurde nachgewiesen, dass die Wiederherstellung der A 61 unter Berücksichtigung von Tagebausee und Wiedernutzbarmachung sowie unter Beachtung der Straßenfunktion und Verkehrsbedeutung grundsätzlich machbar ist. Die Festlegung einer Vorzugvariante erfolgt stufenweise mit jeweils einem höheren Konkretisierungsgrad in den nachfolgenden straßenrechtlichen Planungsstufen Linienbestimmungs- und Planfeststellungsverfahren.

3. *Übernimmt der Bergbautreibende als alleiniger Nutznießer die Kosten für die Planung und den Bau der neuen A 61n? Wenn Nein, bitten wir um ausführliche Begründung und Angabe des Kostenverhältnisses zwischen dem Bergbautreibenden und der öffentlichen Hand.*

RWE hat eine bergbaubedingte Wiederherstellungsverpflichtung für die ursprünglich vorhandene A61. RWE übernimmt im Zuge dieser bergbaulichen Ersatzverpflichtung alle damit verbundenen Planungs- und Baukosten.

4. *Wie lang ist die zusätzliche Wegstrecke durch den Wegfall der A 61 über die neue A 44?*

Die Wegstrecken durch den Wegfall der A 61 über die A 44n verlängern oder verkürzen sich jeweils abhängig von Start und Ziel. Maximal verlängert sich die Wegstrecke um ca. 3 km.

5. *Gibt es andere Umgehungsstrecken zwischen Aachen, Jülich und Mönchengladbach, Venlo, die aus diesen Richtungen genutzt werden können?*

Die neu gebaute 6-streifige A 44n zwischen dem AD Jackerath und dem AK Holz sowie die 6-streifig ausgebaute A 46 zwischen dem AK Holz und dem AD Wanlo sind temporär geeignet, den vollständigen Umleitungsverkehr von der zwischen der AS Jackerath und der AS Wanlo unterbrochenen A 61 aufzunehmen. Weitere Umleitungsstrecken sind bis zur Wiederherstellung der A61 nicht erforderlich.

6. *Durch die Verlängerung der Strecke für den Ziel- und Quellverkehr erhöht sich der Schadstoffausstoß. Liegen Berechnungen oder anderweitige Daten vor, die Aufschluss darüber geben, wie die Umwelt hierdurch beeinflusst wird.*

Für das gesamte Vorhaben wurde eine Berechnung zur Abschätzung der verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen durchgeführt, aus der Angaben über die Zusatz- und Gesamtbelastung der Luftschadstoffe an den untersuchten Autobahnabschnitten hervorgehen. Eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte im Untersuchungsgebiet wurde hierbei nicht festgestellt.

7. *Welche vertraglichen Vereinbarungen gibt es zwischen dem Bergbautreibenden und der öffentlichen Hand zum Rückbau der A 61 alt und hier insbesondere bei der Verwertung des Straßenbegleitgrüns von Bäumen und Sträuchern, metallischen Teilen wie Schildern, Leitplanken und Geländern und der Entsorgung der Straßendecke.*

Es besteht eine vertragliche Vereinbarung über den Neubau der A 44 (A 44n) und den 6-streifigen Ausbau der A 46 als Ersatzverbindung für die A 61 sowie die anschließende bergbauliche Inanspruchnahme der A 61. Nach Verkehrsfreigabe der Ersatzverbindung A 44n / A 46 geht die A 61 innerhalb des Abbaufeldes Garzweiler zur bergbaulichen Inanspruchnahme vollständig in den Besitz von RWE über. Die Verwertung des Straßenbegleitgrüns von Bäumen und Sträuchern, metallischen Teilen wie Schildern, Leitplanken und Geländern und der Entsorgung der Straßendecke erfolgt unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben. Darüber hinaus gehende vertraglich festgeschriebene Regelungen zur Verwertung bestehen nicht.

8. *Durch den Wegfall der A 61 haben an den Anschlusspunkten zu den anderen Autobahnen umfangreiche Änderungsmaßnahmen stattgefunden. Wer trägt hierfür die Planungs- und Baukosten, mit welchem Kostenvolumen wurde hier kalkuliert und ist es absehbar, dass das Kostenvolumen gehalten werden kann.*
9. *Wann mussten wo aufgrund der Baumaßnahmen an der A 44 neu und dem Wegfall eines Teilstückes der A 61 Sperrungen des Gesamtverkehrs vorgenommen werden? Welche Teilsperren beispielsweise einer Spur gab es zusätzlich über welche Zeiträume? Wer hat die damit verbundenen Arbeiten übernommen? Falls es nicht der Bergbautreibende war sondern Straßen NRW, ist der geleistete Arbeits- und Materialaufwand nachvollziehbar registriert und ein Kostenausgleich vorgesehen? Wenn ja, in welcher Höhe?*

Fragen 8 und 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gegenstand der Planfeststellung A 44n / A 46 sind auch Änderungen an den Autobahnkreuzen Wanlo, Holz und Jackerath, die vom Bergbautreibenden RWE getragen werden. Alle Kosten im Zusammenhang mit dem Umschluss von der A 61 alt auf die A 44n übernimmt ebenfalls der Bergbautreibende.

10. *Ende August erfolgt die offizielle Verkehrsfreigabe der Wiederherstellung der A 44 und des Ausbaus der A 46. Welche Kosten sind durch den Ausbau der A 46 der öffentlichen Hand entstanden und wie werden Sie begründet? Welche Ausbaukosten der A 46 trägt das Bergbauunternehmen?*

Der Bund trägt ausschließlich die Kosten für die nicht bergbaubedingte erforderliche Sanierung der vorhandenen 4streifigen A46 und der Verbreiterung des neuen Hauptbauwerks im AK Jackerath in Höhe von 5,8 Mio. €. RWE trägt die Baukosten für den 6streifigen Ausbau der A46 und den Neubau der A44n incl. Änderungen in den Autobahnkreuzen in Höhe von 115,9 Mio. € und alle anfallenden Grunderwerbskosten in Höhe von 9,5 Mio. €.

11. *Die A 44 neu wurde auf einem „Damm“ durch den bereits ausgekohlten Tagebau Garzweiler errichtet. Wie hoch sind die entstandenen Baukosten und wie teilen sich diese zwischen Bergbauunternehmen und der öffentlichen Hand auf?*

Der Bergbautreibende übernimmt alle damit verbundenen Kosten.

12. *Sind die ursprünglich veranschlagten Baukosten eingehalten worden? Wenn nein, warum nicht?*

Die ursprünglich veranschlagten Baukosten haben sich analog zum Baupreisindex erhöht.

13. *Mit welchen Kosten wird der km Autobahn veranschlagt, wenn nicht umfangreiche Gründungsmaßnahmen wie beim Bau der A 44 neu erforderlich sind?*

In Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten wie z.B. die Ausgestaltung mit Bauwerken, Lärmschutz und Raumsensibilität variieren die Kosten sehr stark. Diese können somit in einer Bandbreite zwischen circa 6 Mio. € und bis über 100 Mio. € pro Kilometer liegen.

14. *Welche Senkungen des Streckenabschnittes der A 44 neu sind für die Zukunft prognostiziert?*

Setzungen wurden planerisch berücksichtigt und verschiedene geotechnische Vorsorgemaßnahmen ergriffen. Das Vorhaben wurde gutachterlich durch die TU München begleitet. Nach Verkehrsfreigabe 08/2018 der A 44n werden sich Teilbereiche um bis zu 80 cm gleichmäßig setzen.

15. *Wird der Schwerlastverkehr mit Einschränkungen auf der Neubaustrecke rechnen müssen, um die Stabilität zu erhalten? Sind Geschwindigkeitsbegrenzungen derzeit geplant?*

Für den Verkehr sind keine Beeinträchtigungen der Leichtigkeit und Sicherheit zu erwarten. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind nicht geplant.

16. *Ist die A 44 neu vollkommen im Eigentum der öffentlichen Hand und welche Vereinbarungen sind getroffen worden bezüglich anfallender Kosten für Reparaturarbeiten?*

Die öffentliche Hand hat die A 44n mit Verkehrsfreigabe übernommen und trägt die damit verbundenen üblichen Unterhaltungslasten. Alle Baufirmen haften für Reparaturmaßnahmen im Rahmen ihrer gesetzlichen Gewährleistung. Darüber hinaus haftet der Bergbautreibende für setzungsbedingte Schäden 10 Jahre nach Verkehrsfreigabe.

17. *Welche tektonischen Störungen verlaufen zwischen und durch die Bereiche der A 61, A 46 und A 44? Welche Störungen sind davon aktiv und erforderten Maßnahmen zur Sicherung des Verkehrs? Falls Maßnahmen erforderlich waren bitte diese benennen mit Zeitraum, Umfang und Höhe der entstandenen Kosten für die öffentliche Hand.*

Im genannten Planungsbereich der A 61, A 46 und A 44 gibt es keine Hinweise auf bewegungsaktive Tektonik, insofern waren auch keine baulichen Vorkehrungen zu treffen,