

**Antwort**  
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Müller (Düsseldorf), Wolfgang Behrendt, Hans-Werner Bertl, Friedhelm Julius Beucher, Ingrid Becker-Inglau, Anni Brandt-Elsweyer, Hans Büttner (Ingolstadt), Ursula Burchardt, Marion Caspers-Merk, Dr. Marliese Dobberthien, Dagmar Freitag, Norbert Formanski, Konrad Gilges, Iris Gleicke, Reinhold Hemker, Rolf Hempelmann, Dieter Heistermann, Dr. Barbara Hendricks, Ingrid Holzhüter, Ilse Janz, Horst Kubatschka, Eckart Kuhlwein, Christa Lörcher, Klaus Lennartz, Klaus Lohmann (Witten), Christoph Matschie, Ulrike Mehl, Jutta Müller (Völklingen), Adolf Ostertag, Georg Pfannenstein, Otto Reschke, Günter Rixe, Dagmar Schmidt (Meschede), Dieter Schloten, Ursula Schmidt (Aachen), Regina Schmidt-Zadel, Walter Schöler, Wolfgang Spanier, Dietmar Schütz (Oldenburg), Dr. Angelica Schwall-Düren, Dr. Bodo Teichmann, Hildegard Wester**  
— Drucksache 13/361 —

**Rheinquerung der A 44**

Die Rheinquerung der A 44 bei Düsseldorf wird seit Jahren intensiv diskutiert, wobei der Streit in der Regel um das „Wie“ der Realisierung im linksrheinischen Natur- und Landschaftsschutzgebiet geht. Deshalb wurden immer wieder neue Tunnel- oder Brückenvarianten geplant und durchgerechnet. Die Bundesregierung hat mit der „V-6-Lösung“ eine Rheinbrücke vorgeschlagen, die vor Ort sehr umstritten ist. Zahlreiche Gutachten fordern, daß in diesem Landschaftsschutzgebiet eine Autobahn nur unterirdisch gebaut werden darf.

Die Rheinquerung hat eine große Bedeutung für die Wirtschaft in der Region. Deshalb sollte eine Lösung gefunden werden, die möglichst große Akzeptanz findet.

**Vorbemerkung**

Der 5,9 km lange Lückenschluß der A 44 zwischen Meerbusch und Düsseldorf mit der Rheinquerung Ilverich hat ohne Zweifel eine große verkehrliche und wirtschaftliche Bedeutung. Die Dis-

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 3. März 1995 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

kussion über technisch und finanziell vertretbare Lösungen begann bereits 1977. 1990 haben sich Bund und Land auf die jetzt in der Planfeststellung befindliche Rheinbrücke mit zwei 870 und 600 m langen Vorlandtunnel geeinigt. Die hierfür berechneten aktuellen Gesamtkosten betragen 600 Mio. DM, wovon ca. 50 % auf die Tunnel- und Trogstrecken sowie auf Lärmschutz- und landschaftspflegerische Maßnahmen entfallen.

1. Wie bewertet die Bundesregierung den neuen Vorschlag der Stadt Meerbusch, der eine Volluntertunnelung vorsieht?

Die Forderung nach einer Volluntertunnelung ist nicht neu. Eine entsprechende Variante wurde daher bereits in die Abwägung einbezogen. Die hierfür ermittelten Kosten von ca. 1,6 Mrd. DM lassen sich nach übereinstimmender Einschätzung von Bundes- und Landesregierung auch bei erheblicher Reduzierung der für Autobahnen geltenden Standards nur geringfügig senken. Ausschlaggebend für die Variantenentscheidung war und ist, daß durch die jetzt verfolgte Planung mit einer aktuellen Kostenschätzung von 600 Mio. DM alle verkehrlichen Anforderungen und gesetzlichen Ansprüche erfüllt werden können und eine Volluntertunnelung keine finanzierbare Alternative darstellt.

2. Geht die Bundesregierung wie die Stadt Meerbusch davon aus, daß die vorgeschlagene Variante „V 6“ zu langwierigen Rechtsstreitigkeiten führen wird, die die Realisierung dieses wichtigen Teilstücks der A 44 möglicherweise ganz zu Fall bringen könnte, zumindest aber auf unbestimmte Zeit hinauszögern wird?

Die zwischen der Bundesregierung und der Landesregierung einvernehmlich abgestimmte und dem laufenden Planfeststellungsverfahren zugrundeliegende Planung berücksichtigt in besonders weitreichendem Maße die örtlichen Gegebenheiten und erfüllt voll die gesetzlichen Ansprüche der Anlieger. Die Bundesregierung geht daher nicht von langwierigen Rechtsstreitigkeiten aus.

3. Wie bewertet die Bundesregierung die von der Stadt Meerbusch jetzt erneut vorgeschlagene Alternative einer privat finanzierten Volluntertunnelung?

Da ein privatfinanziertes Straßenbauprojekt den gleichen volkswirtschaftlichen Beurteilungskriterien unterliegt wie eine unmittelbar aus dem Haushalt finanzierte Maßnahme und in jedem Fall die Gesamtkosten maßgebend sind, hält die Bundesregierung eine Volluntertunnelung weder nach dem Konzessionsmodell (private Vorfinanzierung) noch nach dem Betreibermodell (private Mauterhebung) für realisierbar.

4. Teilt die Bundesregierung die folgenden Annahmen der Stadt Meerbusch:
- die Bauzeit für die Volluntertunnelung beträgt drei Jahre und zehn Monate statt wie angenommen sieben bis acht Jahre;
  - die Volluntertunnelung ist geologisch, technisch und ökologisch die vorteilhafteste Lösung;
  - es gibt keine Grundwasserprobleme;
  - das Naturschutzgebiet bleibt intakt?

Da die Annahmen der Stadt Meerbusch im einzelnen nicht nachvollziehbar beziehungsweise nicht begründet sind, können sich weder die Bundesregierung noch die Landesregierung diesen Argumenten anschließen.

Geht man von der in der Planfeststellung befindlichen Lösung aus, relativieren sich Argumente wie Bauzeit und Grundwasser. Das Naturschutzgebiet wird weitgehend unterfahren, und neben der völligen Mißachtung von finanziellen Gesichtspunkten sprechen auch keine geologischen oder technischen Argumente für eine Volluntertunnelung.

5. Ist die Aussage der Stadt Meerbusch richtig, daß die von ihr vorgeschlagene Lösung bei einer entsprechenden Privatfinanzierung der Maßnahmen vergleichbare Kosten für die öffentliche Hand hätte wie die „V-6-Lösung“ der Bundesregierung?

Nein, vergleichbar sind jeweils nur die Gesamt-Baukosten einschließlich Betriebs- und Unterhaltungskosten. Für die Finanzierung muß der Vergleich identische Randbedingungen zugrundelegen.

6. Wie hoch sind die Kosten für die öffentliche Hand bei einer Privatfinanzierung der Brückenlösung (V 6)?

Die reinen Baukosten (Bund) betragen nach aktuellem Stand ca. 558 Mio. DM. Einschließlich der privaten Finanzierungskosten ergibt sich eine voraussichtlich doppelt so hohe Gesamtbelastung. Diese Gesamtkosten sind etwa gleich hoch wie bei einer Haushaltsfinanzierung unter Berücksichtigung einer entsprechenden Kreditaufnahme.

7. Sind die Kosten vergleichbar mit dem Engelbergtunnel im Zug der A 81, die mit 640 Mio. DM veranschlagt wurden, sich durch die Privatfinanzierung am Ende aber auf 1,29 Mio. DM beliefen?

Die Mehrkosten sind vergleichbar. Bei der Privatfinanzierung werden diese Mehrkosten jedoch direkt dem Projekt und nicht wie bei der Haushaltsfinanzierung der allgemeinen Kreditaufnahme des Bundes zugeordnet. Daher ist die gesamte Refinanzierung aus dem Straßenbauhaushalt zu leisten.

8. Mit welchem Fahrzeugaufkommen zur Refinanzierung der privaten Investitions- und Betriebskosten wird gerechnet?  
Mit welchem Amortisationszeitraum wird gerechnet, und wie hoch wird die Gebühr für eine Tunnelnutzung angesetzt?  
Sind dafür unterschiedliche Varianten gerechnet?

Die Frage der Gebühr für eine Tunnelnutzung stellt sich hier nicht, da die Rheinquerung Ilverich als Konzessionsmodell finanziert werden soll.

Bei einem Betreibermodell ergäben sich unter Zugrundelegung der Prognoseverkehrs Menge von 59 000 Kfz/24 h, einem Amortisationszeitraum von 30 Jahren und den von der Stadt Meerbusch geschätzten, aber sowohl von der Bundes- wie auch von der Landesregierung als viel zu niedrig angesehenen Baukosten von rund 1,1 Mrd. DM zuzüglich den für diesen Zeitraum anzusetzenden Kosten für Betrieb, Unterhaltung, Erneuerung, Finanzierung, Verwaltung und Gewinn Mautgebühren von ca. 10 DM/Fahrt, das heißt für Pendler über 400 DM/Monat. Die sich hieraus ergebende erhebliche Verkehrsverlagerung würde wiederum eine entsprechende Anhebung der Maut erforderlich machen. Dabei sind die hier angesetzten durchschnittlichen Werte für die vorgeschlagene Volluntertunnelung als sehr optimistisch anzusehen.