

Tunnelbau mit Tücken: Die Kosten für den Weilertunnel in Schwäbisch-Hall schießen in die Höhe.



Foto: Ufuk Arslan

Unterirdisches Fiasko für die Steuerzahler

Der Bau des Weilertunnels in Schwäbisch Hall droht zu einem finanziellen Fiasko für die Steuerzahler zu werden. Der Tunnel ist eine Teilmaßnahme des Ausbaus der Bundesstraße 19 im Haller Stadtgebiet. Für die Gesamtmaßnahme, die aus drei Bauabschnitten besteht, waren die Kosten im Jahr 2015 noch mit rund 49,1 Mio. Euro beziffert worden. Inzwischen wird mit Gesamtkosten von rund 100 Mio. Euro gerechnet, denn der Tunnelbau erweist sich als kompliziert.

Schwäbisch Hall (BW). Bereits vor mehr als 40 Jahren begannen die Planungen für den vierspurigen Ausbau der Bundesstraße 19 in Schwäbisch Hall. Zwei der drei Bauabschnitte konnten bereits umgesetzt werden, der noch ausstehende Bauabschnitt hat es allerdings in sich. Die dafür erforderlichen Vorarbeiten begannen bereits 2017, mit dem eigentlichen Bau des Tunnels soll erst im Jahr 2022 gestartet werden. Mit Hil-

fe des 400 m langen Weilertunnels soll ein zweispuriges Nadelöhr umfahren werden können.

Die prognostizierten Kostensteigerungen sind gewaltig. Nach der aktuellen Kostenfestschreibung aus dem Jahr 2020 liegen die Gesamtkosten für alle drei Bauabschnitte bei rund 100 Mio. Euro. Im Mai 2015 lagen die genehmigten Kosten für alle drei Bauabschnitte noch bei 49,1 Mio. Euro. Laut Regierungspräsidium Stuttgart war 2017 für den Bau des Tunnels in einem Papier noch von 34 Mio. Euro die Rede, die vom Bund zu tragen seien.

Als Ursachen für die zu erwartenden Kostensteigerungen wurden vom Regierungspräsidium unter anderem neue bzw. geänderte Vorschriften und Richtlinien sowie inhaltliche Änderungen und Erweiterungen genannt.

Weitere Gründe seien allgemeine Baupreissteigerungen, geologische und hydrologische Schwierigkeiten, Auflagen für den

Artenschutz (von Fledermäusen) sowie zusätzliche technische Anforderungen.

Für die Tunnelbaukosten kommt der Bund nahezu vollständig auf. Die Stadt Schwäbisch Hall hat anteilige Baukosten von circa 7 Mio. Euro zu übernehmen – Stand Sommer 2021. Zusätzlich ist sie noch an den Planungsleistungen beteiligt.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Es ist ärgerlich, dass bei Großprojekten in Baden-Württemberg die Kosten häufig dramatisch aus dem Ruder laufen.



Michael Beyer
haushalt@steuerzahler-bw.de

Ersatzneubau einer Brücke in nur wenigen Tagen im Jahr

Vor dem Ersatzneubau einer Brücke über eine ehemalige Grubenbahn zu der Veranstaltungsentene „Ferropolis“ sind mögliche kostengünstigere Alternativen nicht ernsthaft geprüft worden. Der Rückbau der alten Überführung und Herstellung eines einfachen beschränkten Bahnüberganges mit Aufsteigkreuz oder die Verlegung des Zugbahnsteiges wurden aus verschiedenen Gründen verworfen. Dabei wird der Gleisansatz nur wenige Male im Jahr genutzt.

Gräfenhainichen (ST). Zwischen Gräfenhainichen und Jüdenberg wird über die Bundesstraße 107 seit Oktober 2021 eine neue Brücke als Ersatzneubau errichtet. Die geschätzten Baukosten dafür belaufen sich auf voraussichtlich auf 1,5 Mio. Euro brutto, hinzu kommen rund 250.000 Euro für Planung, Bauüberwachung und Kontrollprüfungen sowie Artenschutzmaßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen. Die Fertigstellung des Bauwerks ist für November 2021 vorgesehen.

Kritische Steuerzahler wunderten sich allerdings, weshalb die Brücke über die B 107 über die Gleise zum Museum und Veranstaltungsort „Ferropolis“ gerissen und durch eine neue ersetzt wurde. Die Gleise der ehemaligen Grubenbahn enden im „Ferropolis“ und werden, wenn überhaupt,

nur wenige Tage im Jahr benutzt. Das ist bei den Veranstaltungen im „Ferropolis“ an nur wenigen Tagen im Jahr ein Bedarf, die Nutzung der Bahngleise besteht. Die Nutzung, soll nicht bestritten werden. Es ist aber extra wieder eine Brücke als Überführung der Gleise zu errichten, erscheint unnötig und übertrieben. Ein ganz normaler unbeschränkter Bahnübergang mit Aufsteigkreuz hätte es auch getan. Auch bei Großveranstaltungen die Polster vor Ort ist. Die während der derzeitigen Baumaßnahme zweispurige Umfahrung gibt einen guten Eindruck für eine ähnliche Alternative.

Auch eine Verlegung des Zugbahnsteiges wäre eine überlegenswerte Alternative gewesen. Das hätte sogar die Straße ohne Bahngleise gebaut werden können. Die gut nutzbare Strecke zur Veranstaltungsarena kann mit dem Bus oder zu Fuß zurückgegangen werden können. Das gilt umso mehr, da bei Großveranstaltungen die umliegenden Felder in der Nähe des Ersatzneubaus regelmäßig als Parkflächen genutzt werden.

Die verantwortliche Straßenbaubehörde des Landes hat zu dieser Alternative Überlegungen angestellt und einen Kostenvergleich durchgeführt. Allerdings nur mit einem beschränkten Bahnübergang. Die Straßenbaubehörde verweist auf die technischen Sicherung auf die Regelanforderungen und kommt zu dem Ergebnis: „Der Unfallrisiko