

16.02.2009

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 3068 vom 7. Januar 2009  
der Abgeordneten Sigrid Beer Grüne  
Drucksache 14/8283

### **Millionengrab B1? - Selbst eine Finanz- und Wirtschaftskrise rechtfertigt die Umsetzung einer Fehlplanung nicht.**

**Der Minister für Bauen und Verkehr** hat die Kleine Anfrage 3068 mit Schreiben vom 11. Februar 2009 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Finanzminister, dem Innenminister und dem Minister für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz wie folgt beantwortet:

#### ***Vorbemerkung der Kleinen Anfrage***

**Nicht nur der Bund der Steuerzahler ist der Ansicht, dass der beabsichtigte Ausbau der B1 zwischen Paderborn und Salzkotten einem Schildbürgerstreich gleicht. So führt er in seinem Schwarzbuch 2008 dazu aus:** „Eine Straße mit vier Fahrspuren ist noch lange keine vierspurige Straße. Zum Beispiel die B1 zwischen Paderborn und Salzkotten. Hier fahren die Autos zwar auf vier Spuren, doch laut Straßen.NRW handelt es sich nur um einen provisorischen Querschnitt. Um das Provisorium zu beseitigen und zugleich die Straße zu sanieren, soll die B1 ausgebaut werden. Der Ausbau umfasst eine Sanierung der Fahrbahn und des Untergrunds und eine Trennung der Fahrbahnen durch eine Betonwand. Da wegen der Betonwand die Autos aus zwei einmündenden Straßen die B1 nicht mehr kreuzen können, sollen hier Brücken entstehen. Die B1 selbst wird zusätzlich um rund vier Meter tiefer gelegt, zum einen, um die Überführung zu ermöglichen, zum anderen als Lärmschutzmaßnahme. Kosten des Ganzen: rund 10 Mio. Euro. Weiterer Lärmschutz für die nahegelegenen Neubaugebiete ist noch nicht eingeschlossen. Ein heikler Punkt ist das Gut Warthe. Es ist zu befürchten, dass die denkmalgeschützten Gebäude, die z. T. direkt an der B1 liegen, Schaden nehmen, wenn die Straße tiefer gelegt wird, weil der Grundwasserspiegel sinkt und sich damit die Beschaffenheit des Bodens ändert. Mögliche Sicherungsmaßnahmen sind in den Kosten ebenfalls noch nicht enthalten. Auch die Ableitung des Grundwassers, das hier recht dicht unter der Erdoberfläche steht, könnte problematisch oder zumindest teuer werden. Ein-

Datum des Originals: 11.02.2009/Ausgegeben: 19.02.2009

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)

fachere Alternativen – z. B. die Betonwand im Kreuzungsbereich auszusparen oder einen zweispurigen Kreisverkehr statt der Brücke zu bauen, so dass die Tieferlegung nicht erforderlich wird – sind nicht vorgesehen. Straßen.NRW erklärte, die Betonwand in der Kreuzung einfach wegzulassen, sei theoretisch sicher möglich, aber „praktisch wird so etwas nicht genehmigt“. Straßen.NRW betont, dass der geplante Ausbau bereits eine „Sparversion“ sei. So soll ein funktionierendes „Provisorium“ mit ungeheurem Aufwand und erheblichen Kosten in eine „richtige“ vierspurige Kraftfahrstraße verwandelt werden.“

Aus Berichten der örtlichen Presse im Dezember 2008 geht nun hervor, dass der geplante Ausbau der Bundesstraße 1 zwischen Paderborn und Salzkotten im Rahmen des zusätzlichen Konjunkturprogrammes der Bundesregierung unmittelbar bevorstehen soll. Bereits im Frühjahr dieses Jahres soll mit Baumfällungen begonnen werden, wie der Landesbetrieb Straßenbau NRW mitteilt. Voraussetzung zur Mittelbewilligung muss jedoch die Baureife eines Verkehrsprojektes sein.

Besonders im Bereich „Gut Warthe“ ist jedoch weder die Sinnhaftigkeit des Ausbaus nachgewiesen, noch sind die genauen Auswirkungen geklärt und eine genaue Kostenabschätzung der Maßnahme wird immer unwahrscheinlicher. Es stehen nicht nur noch Untersuchungsergebnisse aus, auch die bisher vorliegenden Untersuchungen und Gutachten weisen auf immer neue Probleme hin. Bereits in der Vergangenheit hat sich herausgestellt, dass nur über umfangreiche zusätzliche Pfählungen die Erhaltung und Sicherheit der denkmalgeschützten Hofanlage „Gut Warthe“ zu erreichen ist. Inzwischen zeigen neuere Untersuchungen, dass die Bodenverhältnisse als noch weitaus schwieriger als bisher bereits angenommen bewertet werden müssen und deshalb auch diese zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen selbst nur unter erschwerten Bedingungen mit weiteren Sicherungsmaßnahmen möglich sind.

### **Was kostet die Sicherung der Sicherung beim B1 Ausbau?**

Lösungen bei den Sicherungsmaßnahmen, so unsinnig das gesamte Ausbauprojekt ist, sind möglicherweise machbar, führen aber zwangsläufig zu unkalkulierbaren und unverhältnismäßigen Kostenentwicklungen. Hier droht sich ein Millionen-Euro-Grab zu öffnen. Es ist bereits von Bodenaustausch die Rede. Schwingungsmessungen haben ergeben, dass im unmittelbaren Hofbereich nicht mit den üblichen Maschinen gearbeitet werden kann - das betrifft auch den Bau der als Sicherung gedachten Betonpfahlwand.

Es ist nicht wegzudiskutieren, dass die Probleme deutlich größer sind als bisher zugegeben und es steht zu befürchten, dass zusätzliche Finanzmittel ein unausgeglichenes Bauprojekt weiter beschleunigen und auf Kosten von sicherer Planung und Untersuchung Baureife erklärt wird, bevor die Probleme und Fragen geklärt sind. Die unbestritten notwendige Sanierung der Fahrbahndecke und wirksame Lärmschutzmaßnahmen sind alleine schnell und kostengünstig zu realisieren. Auf einem Straßenabschnitt, auf dem es weder eine Stauproblematik noch einen herausragenden Unfallschwerpunkt gibt, könnte so Geld eingespart werden, das in anderen Straßenbauprojekten dringend benötigt wird.

- 1. *Wie ist der aktuelle Sachstand des Bauvorhabens B 1, besonders im Bereich Gut Warthe, unter Berücksichtigung der aktuellen Untersuchungsergebnisse?***

**2. Welche Konsequenzen und Planungsänderungen werden notwendig aufgrund der Erkenntnisse aus den Schwingungsmessungen und den Untersuchungen zur Bodenbeschaffenheit?**

Die Bauvorbereitungen laufen mit dem Ziel, die Bauarbeiten noch vor Mitte des Jahres zu beginnen. Es sind keine Planungsänderungen erforderlich. Die Bauabläufe werden den Erkenntnissen entsprechend aller durchgeführten Untersuchungen angepasst.

**3. Welche Kosten entstehen aus diesen zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen, insbesondere wenn nicht mit straßenbauüblichen Maschinen gearbeitet werden kann?**

**4. Wie werden die Kosten der Gesamtmaßnahme unter Berücksichtigung aller Gutachten, Planänderungen und zusätzlichen Sicherungsvorkehrungen kalkuliert und beziffert?**

Der aktuelle Kostenanschlag des Bauvorhabens beträgt rund 12,8 Mio. €. Die Baukosten werden im Wettbewerb eines öffentlichen Ausschreibungsverfahrens ermittelt. Im Rahmen der Bauvorbereitungen sind ausschließlich bewährte Straßenbauverfahren disponiert.

**5. Warum werden nicht lediglich die notwendige Sanierung der Fahrbahndecke und der Lärmschutz realisiert?**

Mit der Ausweisung im Bedarfsplan für den Bau der Bundesfernstraßen ist die gesetzliche Grundlage für das Ausbau-Projekt geschaffen. Nach sorgfältiger Abwägung aller entscheidungsrelevanten Aspekte im Planfeststellungsbeschluss wird das Vorhaben entsprechend realisiert.