

Bürgerinitiative B 258 nein

c/o Ralf Spilker, Finkenstr. 9, 52134 Herzogenrath

BI B 258nein R. Spilker, Finkenstr.9, 52134 Herzogenrath

Bundesministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung
Herrn Rohloff
Postfach 20 01 00

53170 Bonn

Aachen, den 23. Februar 2007

B 258n Aachen/Richterich – Bgr. D/NL, Nutzen-Kosten-Verhältnis

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen des Schriftwechsels mit Herrn Joachim Herzog aus Herzogenrath haben Sie der Bürgerinitiative B 258nein die Ihnen zur Verfügung stehenden Unterlagen zum Bewertungsverfahren für die Bundesfernstraßen zugesandt.

Zunächst einmal möchten wir uns dafür bedanken.

Wir haben uns mit dem Bewertungsverfahren und speziell mit diesen Unterlagen befasst. Bedauerlicherweise müssen wir feststellen, dass uns auch jetzt noch eine Reihe von Annahmen und Berechnungen, die zu dem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 6,0 und damit zur Einstufung in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 (BVWP) geführt haben, nicht nachvollziehbar sind. Wir bitten Sie daher, uns zu den nachfolgend aufgeführten Punkten eine kurze Erläuterung zukommen zu lassen:

I. Kosten:

Wir freuen uns, dass das BMVBS unsere Auffassung bestätigt, dass die Kosten im NKV zu gering geschätzt worden sind. Sie schreiben am 22.01.2007: „Die Kostenschätzung war also nicht spekulativ, allerdings angesichts der tatsächlichen Kostenentwicklung nach heutigem Erkenntnisstand zu gering“. Wir bitten darum, diese Begründung näher zu präzisieren:

- (1) Worin unterscheidet sich der heutige Erkenntnisstand im Hinblick auf die Kostenschätzung gegenüber demjenigen zum Zeitpunkt der Berechnung von 2003?

Zur Erläuterung unserer Fragestellung:

Die ortsansässige Ingenieurgruppe, die die Kostenaufstellung für das NKV in der ersten Jahreshälfte 2003 erstellt hat, hat etwa ein halbes Jahr zuvor bzw. parallel zur Bewertungsprognose für den BVWP eine detaillierte Untersuchung zum Projekt B 258n für die Stadt Herzogenrath, auf deren Initiative das Projekt zurückgeht, durchgeführt. Topographie, Bebauung, Straßennetz und zu kreuzende Bahntrasse waren damals bekannt. In der damaligen Verkehrsuntersuchung wurden 2 Brückenbauwerke auf deutscher Seite und 1 Brückenbauwerk auf niederländischer Seite angenommen. Auch die Bahnlinie ist in den Plänen deutlich zu erkennen.

Keine Schnellstraße
im Heydener Ländchen!

B 258 nein

www.B258nein.de



Die Kosten zumindest dieser 3 Ingenieurbauwerke auf deutscher Seite müssten nach unserer Auffassung zumindest als grober Ansatz in die Kostenaufstellung eingegangen sein. Dies kann aber nicht der Fall gewesen sein, da die Kosten insgesamt zu niedrig und der Kostenanteil für Ingenieurbauwerke lediglich durchschnittlich angesetzt war (bei der Straße handelt es sich um ein Projekt von 3,8 km Länge, 3 Ingenieurbauwerke auf dieser relativ kurzen Strecke dürften nach unserer Auffassung überdurchschnittlich hoch zu Buche schlagen).

Sie werden sicher verstehen, dass wir Ihre Aussage, die Kostenschätzung sei in einem frühen Planungsstadium gemacht worden, in dem hier vorliegenden Fall als Begründung für eine zu niedrige Kostenschätzung nicht nachvollziehen können.

Sie erläutern in Ihrem Schreiben vom 29.11.2006, dass „auf Grund des hohen NKV auch bei einer Verdoppelung der Kosten die Bauwürdigkeit und Dringlichkeit der Maßnahme weiterhin gewährleistet ist.“ Wir bitten Sie, uns den Bewertungsmaßstab zu erläutern:

- (2) Bei welchem Nutzen-Kosten-Verhältnis wird ein Straßenprojekt oder wurde ein Straßenprojekt 2003 in den vordringlichen Bedarf eingestuft?

Zur Erläuterung unserer Fragestellung:

Wenn die im Bewertungsverfahren angesetzten Kosten von 7,46 Mio. Euro (s. Anlage) auf 15 Mio. Euro verdoppelt und mit dem mittleren Annuitätsfaktor 0,05422 multipliziert werden, ergeben sich Kosten von 0,81 Mio. Euro/Jahr. Zusammen mit dem im Bewertungsverfahren angesetzten, monetarisierten Nutzen von 1,96 Mio. Euro ergibt sich ein NKV von 2,4 statt 6,0. Wenn das NKV der Maßstab für die Dringlichkeit eines Projekts ist, würde das im vorliegenden Fall nach unserer Auffassung eine deutliche Herabstufung bedeuten. Da die Straßenprojekte, die in den weiteren Bedarf eingestuft werden, wohl überwiegend auch ein NKV aufweisen, das deutlich über 1 liegt – d.h., dass diese Projekte auch einen verkehrstechnischen und volkswirtschaftlichen Sinn machen –, muss es nach unserer Vorstellung eine Grenze geben, die deutlich über 1 liegt. Aus Ihrer Formulierung und unserem Nachrechnen könnte man schließen, dass diese Grenze dann noch deutlich unter 2,4 liegt.

II. Nutzen:

Die monetarisierten Wirkungen der geplanten Maßnahme B 258n werden zu einem Wert von 1,96 Mio. Euro Nutzen pro Jahr errechnet. Die Einzelergebnisse sind in der tabellarischen Auflistung aufgeführt, die Sie uns zugesandt haben (s. Anlage 1). Der Berechnungsgang bis zu diesen Einzelergebnissen ist nicht dargestellt und damit nicht prüfbar. Wie Sie erläutern, beruhen die Berechnungen entscheidend auf den „prognostizierten Verringerungen der Reisezeiten und Fahrkosten“.

Diese Prognose wird offenbar errechnet aus dem Vergleich zwischen zwei Verkehrssimulationen für das Jahr 2015 mit und ohne die geplante Maßnahme. Das Ergebnis dieses Vergleichs haben Sie uns in Form der Karte „Belastungsdifferenzen im werktäglichen Kfz-Verkehr“ zukommen lassen, die wir diesem Schreiben beifügen (s. Anlage 2. Wir haben die Punkte, zu denen wir Sie um Erläuterung bitten, zum besseren Verständnis mit roten Kreisen und den unten in Klammern aufgeführten Buchstaben markiert.)

Wir gehen davon aus, dass diese Karte als Beleg dafür dienen soll, dass, wie Sie schreiben, „die Notwendigkeit dieser Maßnahme – selbst bei Feststellung einer zu geringen Kostenannahme zum Zeitpunkt der BVWP-Aufstellung bzw. der Bewertung – eindeutig nachgewiesen ist.“

Bitte beantworten Sie uns folgende Fragen:

- (a) Welche Zahl für den erwarteten Verkehr auf der B 258n ist zutreffend – die in der Tabelle aufgeführte von 12.000 Kfz/Tag oder die in der Karte von 15.000 Kfz/Tag?

Zur Erläuterung unserer Fragestellung:

Die beiden Werte sind nach unserer Auffassung widersprüchlich. Ohne eine Klärung des Widerspruchs müssten wir davon ausgehen, dass die übermittelten Karten – die offenbar erst im November 2006, d.h., erst aufgrund der Aufforderung von Herrn Herzog, ausgedruckt

worden sind – nicht identisch sind mit der Berechnungsgrundlage von 2003. Damit würde sich der Nachweis des Nutzens allerdings auf eine tabellarische Auflistung von Zahlen beschränken, die in keiner Weise nachprüfbar ist.

- (b) Welche Belastungen ergeben sich im niederländischen Verkehrsnetz? Sind diese Belastungen in die Ermittlung der Nutzen eingerechnet? Wenn ja, woraus ist das ggf. ersichtlich oder wie kann das belegt werden?

Zur Erläuterung unserer Fragestellung:

Im Bereich der Karte, die das niederländische Straßennetz beschreibt, sind weder durch Zahlen, noch durch Farben oder Strichstärken Belastungen oder Entlastungen dargestellt. Wie das Ingenieurbüro in der Herzogenrather Verkehrsuntersuchung erläutert hat, finden dort aber natürlich Belastungen statt, die wie folgt beziffert wurden: 6.600 Kfz/Tag (Abschnitt bis Kerkrader Steenweg), 2.000 Kfz/Tag (Kerkrader Steenweg), 2.800 Kfz/Tag (Außenring Parkstad Limburg).

- (c) Warum sind keine Belastungszahlen auf der Kohlscheider Straße, der Roermonder Straße, der Scherbstraße in Aachen aufgeführt, obwohl diese Straßen als rot und relativ dick, entsprechend einer hohen Belastung, eingezeichnet sind?
- (d) Wie kann erklärt werden, dass nach der Berechnung für ein und dieselbe Straße (Krefelder Straße in Aachen), die noch nicht einmal in unmittelbarem Zusammenhang mit der B 258n steht, vor und nach einer Straßenkreuzung Unterschiede in den Belastungsänderungen zwischen + (plus) 3.000 Kfz/Tag und – (minus) 4.000 Kfz/Tag zustande kommen? Und: Muss sich die errechnete Entlastung auf der Krefelder Straße um 4.000 Kfz/Tag nicht z.B. als Belastung auf anderen innerstädtischen Straßen, z.B. der in Richtung B 258n führenden Ausfallstraße Roermonder Str. in gleicher Größenordnung wiederfinden?
- (e) Wie ist erklärlich, dass auf der A4 im Bereich zwischen Autobahnkreuz Aachen und Eschweiler eine Entlastung von 3.000 Kfz/Tag durch den Bau einer B 258n zu erwarten ist? Welche Verkehrsströme werden da – offenbar großräumig – umgelenkt?
- (f) Wie ist es zu erklären, dass zwischen Boscheln und Alsdorf eine Zunahme des Verkehrs in der Größenordnung von 1.000 Kfz/Tag durch den Bau einer B 258n zu erwarten ist?
- (g) Wie ist zu erklären, dass die A 46 eine Verkehrszunahme durch den Bau einer B 258n erführe?
- (h) Hat das BMVBS Informationen darüber, welche Fahrtenmengen und Quelle-Ziel-Beziehungen im Einzugsbereich angenommen wurden, d.h., welche Siedlungsstrukturen für 2015 zugrundegelegt wurden?
- (i) Kann das BMVBS ausschließen, dass es bei der Berechnung der Verkehrsströme zu Fehlern gekommen ist oder dass andere Maßnahmen eingerechnet wurden?

Zur Erläuterung unserer Fragen (c) bis (i):

Für uns als ortsansässige Bürger sind die dargestellten Entlastungen und Belastungen weder quantitativ noch qualitativ plausibel: Dass durch den Neubau einer Bundesstraße mit die größten Entlastungen an einer weit entfernten, prinzipiell senkrecht dazu verlaufenden Autobahn stattfinden sollen, erscheint uns so wenig nachvollziehbar wie verkehrspolitisch sinnvoll. Auch die Belastung von weit entfernten, parallel laufenden Straßen deutet nach unserem – zugegebenermaßen laienhaften – Verständnis darauf hin, dass in der Berechnung entweder Fehler aufgetreten sind oder andere Maßnahmen mit eingerechnet

wurden. Da sich die Karte laut Überschrift aber eindeutig auf die „verkehrlichen Wirkungen des Neubaus der B 258n“ bezieht, müsste die letztgenannte Erklärung eigentlich ausgeschlossen sein.

III. Nutzen-Kosten-Verhältnis insgesamt:

- Ist es richtig, dass das BMVBS die von den Gutachtern vorgelegten Zahlen im eigenen Hause keiner Prüfung – auch keiner Plausibilitätsprüfung – unterzogen hat?

Zur Erläuterung unserer Frage:

Die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans im Umfang von, wie Sie schreiben, rd. 3.000 Projekten muss nach unserer Vorstellung dazu führen, dass die von den externen Gutachtern vorgelegten Zahlen – zumal von verhältnismäßig kleinen Projekten und quasi in letzter Minute vorgelegt – nicht mehr geprüft werden, bevor sie dem Gesetzgeber zur Abstimmung vorgelegt werden. Wir nehmen an, dass es sich um ein relativ formalisiertes Verfahren handelt und gehen aufgrund der uns zugesandten Unterlagen davon aus, dass das BMVBS keine eigenen Ausarbeitungen – weder inhaltlich noch rechnerisch – zur B 258n erstellt hat.

Abschließend hoffen wir, dass Sie vielleicht nachvollziehen können, warum auch die von Ihnen vorgelegten Unterlagen uns bislang nicht vom Nutzen der B 258n überzeugt haben. Wir würden uns freuen, wenn Sie unser Verständnis von der Entwicklung dieses Projekts durch die Beantwortung der Fragen vertiefen könnten. Sollten Sie sich nicht in der Lage sehen, dies ohne einen Gebührenbescheid an uns zu veranlassen, so bitten wir vorab um eine kurze Mitteilung über die zu erwartende Höhe.

Wie im BMVBS bekannt ist, hat sich die Stadt Aachen, über deren Gebiet die B 258n ausschließlich verlaufen würde, in mehreren Gremien nahezu einstimmig gegen die Straße ausgesprochen. Die Planung der B 258n gegen dieses Votum weiter zu betreiben, ist ohne erkennbaren Nutzen für den überregionalen, weiträumigen Verkehr inhaltlich nicht zu rechtfertigen.

Mit freundlichem Gruß

Für die Bürgerinitiative B 258nein

Ralf Spilker

Anlagen

Tabellarische Auflistung: Nutzen-Kostenverhältnis

Karte mit Belastungsdifferenzen zwischen Maßnahmen- und Vergleichsfall

In Kopie an:
Stadt Aachen

Tabelle zur Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses**B 258 zwischen Aachen / Richterich und BGr. D/NL**
Nutzen-Kosten-VerhältnisBedarfsplansprognose
für die
Bundesfernstraßen**Projektinformationen:**

Projekt-Bez. : NW8710
 Projekt_Beschreibung : Neubau Aachen/Richterich und BGr. D/NL
 Strassen-Bez. : B 258
 Bau-Typ : 02KK
 Massnahmenlänge : 3.8 km

Verkehrliche Informationen

DTV-Kfz [Kfz/Tag] : 12.000
 Anteil GV [%] : 10.9
 Delta-Verkehrsarbeit :

Kosten

	Kosten	Annu-Fak.	Kosten/a
Grunderwerb /Annu.-Fak. :	0,87 Mio.Euro	0.03000	22,48 TEuro/a
Erd- u.Grundbau/Annu.-Fak. :	2,05 Mio.Euro	0.03226	56,88 TEuro/a
Deckenbau /Annu.-Fak. :	1,43 Mio.Euro	0.05743	70,88 TEuro/a
Ing.-Bauwerk /Annu.-Fak. :	2,25 Mio.Euro	0.03887	75,38 TEuro/a
Sonstiges /Annu.-Fak. :	0,87 Mio.Euro	0.11723	87,84 TEuro/a
Kosten / mittl. Annu.-Fak. :	7,46 Mio.Euro	0.05422	313,46 TEuro/a
Gesamtkosten (incl.Bauzeit):			324,77 TEuro/a
Gesamtkosten pro Kilometer :	0,90 Mio.Euro		
mittlere Nutzungsdauer :	27.26 Jahre		

Nutzen

NR1 [TEuro/a]	8,21	Beschäftigungseffekte während der Bauzeit
NR2a [TEuro/a]	0,00	Beschäftigungseffekte aus Betrieb des Verkehrsweges
NR2b [TEuro/a]	0,00	Hinterlandanbindung
NR4 [TEuro/a]	0,62	Förderung internationaler Beziehungen
NB1 [TEuro/a]	111,23	Fahrzeugvorhaltekosten
NB2a [TEuro/a]	1663,10	Betriebsführungskosten (Personal)
NB2b [TEuro/a]	-272,02	Betriebsführungskosten (Betrieb)
NB3 [TEuro/a]	-178,65	Verlagerung zwischen den Verkehrsträgern
NW1 [TEuro/a]	0,00	Erneuerungskosten
NW2 [TEuro/a]	-89,12	Instandhaltungskosten
NS [TEuro/a]	94,81	Verkehrssicherheit
NE [TEuro/a]	893,26	Verbesserung der Erreichbarkeit
NU1i [TEuro/a]	101,38	Verminderung Geräuschbelastung (innerorts)
NU1a [TEuro/a]	-310,30	Verminderung Geräuschbelastung (ausserorts)
NU21 [TEuro/a]	1,27	globale Emissionen
NU22 [TEuro/a]	3,93	innerörtliche NOx-Immissionen
NU23 [TEuro/a]	1,84	kanzerogene Schadstoffe
NU24 [TEuro/a]	224,28	Treibhausgase
NU3 [TEuro/a]	4,71	Trennwirkungen
NI [TEuro/a]	-296,03	Induzierter Verkehr

Nutzensummen

NR [TEuro/a] :	8,83	Regionale Effekte
NB [TEuro/a] :	1323,66	Transportkosten
NW [TEuro/a] :	-89,12	Erhaltungskosten
NS [TEuro/a] :	94,81	Verkehrssicherheit
NE [TEuro/a] :	893,26	Verbesserung Erreichbarkeit
NU [TEuro/a] :	27,12	Umwelteffekte
NI [TEuro/a] :	-296,03	Induzierter Verkehr

1,96 Mio. Euro **Nutzen pro Jahr**
0,32 Mio. Euro **Kosten pro Jahr**
6,04 **Nutzen-Kosten-Verhältnis**

Bedarfsplansprognose
für die
Bundesfernstraßen

Verkehrliche Wirkungen des Neubaus der B 258

Aachen / Richterich bis Bundesgrenze D / NL
NW 8710

