

Bürgerinitiative B 258 nein

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

BI 258nein c/o R. Spilker, Finkenstr.9, 52134 Herzogenrath

An den
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Herrn Pudenz
Wildenbruchplatz 1
45888 Gelsenkirchen

Aachen, den 13. Juli 2010

B 258n, Offenlegung der Planung zum niederländischen Buitenring Parkstad Limburg

Sehr geehrter Herr Pudenz,

Anlässlich der Offenlegung des „Inpassingsplan“ des „Buitenring Parkstad Limburg“ in Deutschland bitten wir Sie um Erläuterung der folgenden Sachverhalte:

A. Entlastung der Autobahnen durch die B 258n

Im „Achtergronddocument Verkeer“ vom 04.06.2008, erstellt von der Provinz Limburg und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, wird die zu erwartende Belastung der B 258n sehr negativ bewertet. Die Autoren kommen in Bezug auf die B 258n, deren bevorzugte Linienführung (östlichste Variante) mit Variante 3.5 bezeichnet und mit der höchsten Rangordnung zwischen den untersuchten Varianten bewertet wird, auf S. 82 zu folgendem Schluss:

„Een opmerking moet worden gemaakt dat bij alternatief 3.5 de vraag moet worden gesteld of dit alternatief niet te goed scoort in relatie tot de functie van de weg. Hierbij krijgt de weg zoveel verkeer te verwerken dat dit minder goed aansluit bij de functie en vormgeving van de weg. Vanuit het model blijkt dat er mogelijk zelf verkeer van de A76 wordt weggezogen naar de B258n. Dat past zeker niet bij de functie van de B258n.“

Frei übersetzt heißt das wohl auf deutsch :

„Eine Anmerkung muss gemacht werden, dass bei der Alternative 3.5 die Frage zu stellen ist, ob diese Alternative nicht zu hoch bewertet wird in Bezug auf die Funktion der Straße. Dabei hat die Straße zuviel Verkehr zu bewältigen, was der Funktion und Formgebung der Straße weniger gut entspricht. Das Verkehrsmodell zeigt, dass selbst Verkehr von der A 76 (niederländische Autobahn in Fortsetzung der deutschen A 4) zur B 258n geleitet wird. Das passt sicher nicht zur Funktion der B 258n.“

Wir bitten Sie um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist diese Anmerkung dem Bundesverkehrsministerium übermittelt worden?
2. Welche Konsequenzen hat der Landesbetrieb aus dieser Anmerkung gezogen?



3. Ist eine Entlastung von Autobahn und Autobahn-ähnlichen Straßen in Nachbarländern Sinn und Zweck einer Bundesstraße?
4. Steht die Entlastung von Autobahn und Autobahn-ähnlichen Straßen nicht im Widerspruch zur Zielsetzung der B 258n gemäß Bundesverkehrswegeplan, wonach eine Entlastung der innerörtlichen Straße in Herzogenrath bewirkt werden sollte?
5. Ist zu erwarten, dass durch das gemeinsame Verkehrsmodell der Städteregion eine deutlich geringere Entlastung von Autobahn A 76 / A 4 und Buitenring durch die B 258n nachgewiesen wird? Wenn ja, worauf gründet sich diese Einschätzung? Wenn nein, warum wird die Planung der B 258n dann nicht eingestellt?

B. Kosten des Projekts

Im „Deelrapport 3“ vom „Inpassingsplan“ gibt es in der „MKBA“ („Maatschappelijke kosten-batenanalyse“ - die niederländische Kosten-Nutzen-Analyse) eine Angabe der Kosten für die B 258n, danach betragen die Kosten ex. BTW, also ohne Umsatzsteuer: 33.1 Mio Euro

(Tabel 4.1 Investeringskosten Buitenring (reële bedragen en contante waarde, ex BTW in mln EUR, prijspeil 2009):

B258n 33,1 miljoen Euro

1. Sind dies die Herstellungskosten, die vom Bund übernommen werden müssen? Oder sind dies nur die Kosten, die in den Niederlanden entstehen? Welche Kosten entstehen insgesamt nach derzeitiger Kostenschätzung?
2. Ist die Angabe der Kosten vollständig? Ist auch die Querung des Krombachtals in den Kosten enthalten?
3. Die ursprüngliche Kostenschätzung ist von Kosten in Höhe von 6,6 Mio. Euro netto (s. BVWP 2003) ausgegangen. Haben sich die Grundlagen für die Kostenschätzung geändert? Welche Änderungen sind in die derzeitige Kostenschätzung eingegangen?

Mit freundlichem Gruß

Für die Bürgerinitiative B 258nein

Ralf Spilker

Kopien an Bundesverkehrsministerium, Landesverkehrsministerium, Stadt Aachen