

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 1. September 2010

B 258n, Ihre Antwort vom 17.08.2010

Sehr geehrter Herr Pudenz,

wir danken Ihnen für Ihr o.g. Antwortschreiben.

Leider müssen wir vielen Inhalten deutlich widersprechen:

Ihre Beschreibung zur regulären Aufgabe von Bundesstraßen ist im Fall der B 258n irreführend:

Die B 258n war ursprünglich als Landesstraße L 258 und als reine Umgehungsstraße der L 232 in Herzogenrath erdacht worden. Sie wurde mit Hilfe einiger lokaler Akteure in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) lanciert, obwohl es keine Begründung für eine überregionale Bedeutung gab. Insofern handelt es sich doch um eine reine Umgehungsstraße, was auch in der Projektbeschreibung des Bundesverkehrswegeplans zur B 258n zum Ausdruck kommt: „*Entlastung der Ortsdurchfahrten*“ sowie „*dort Minderung der Unfallrisiken und der Umweltbelastungen*“ ist dort zu lesen. Die Erreichbarkeit des Oberzentrums (Aachen) war ausdrücklich nicht Zielsetzung der Straße („*keine Bedeutung*“) und wurde genauso ausdrücklich nicht von der Stadt Aachen angefordert. (Falls Sie die Planungsgeschichte noch nicht kennen, empfehlen wir, diese in unserer Petition vom 06. Juni 2006 auf unserer Webseite nachzulesen). Die überregionale Bedeutung begründet sich nur aus sich selbst, hier: Anlage einer Umgehungsstraße mit der Definition als Bundesstraße. Wir gehen davon aus, dass es keinen öffentlichen Auftrag an den Landesbetrieb gibt, den unberechtigten Status einer Bundesstraße im Nachhinein inhaltlich zu legitimieren.

Ihr Argument, „*die sehr hohe prognostizierte Verkehrsbelastung von 20.000 Kfz/d zeigt, dass eine starke Verkehrsnachfrage in diesem Raum vorhanden ist*“, ist nicht überzeugend: Jede Abkürzung zwischen zwei Punkten mit hoher Verkehrsbelastung lässt sich so als „*starke Verkehrsnachfrage*“ darstellen. Das könnte auch für jeden Trampelpfad durch eine Grünanlage gelten, dessen Zustandekommen jeder Bürger erklären kann. Wir erwarten aber von einer Straßenplanungsbehörde – mit Verlaub – eine qualifiziertere Begründung, warum denn die vorhandenen Wege nicht ausreichend sein sollen und die Landschaft mit einer weiteren Asphaltpiste durchschnitten werden muss. Zumal auch andere Alternativen zur Verminderung des Individualverkehrs zur Diskussion stehen.

Keine Schnellstraße
im Heydener Ländchen!

B 258 nein

www.B258nein.de



Ihre Behauptung „In den Ortslagen Herzogenrath / Kohlscheid führt diese Variante zu merkbaren Entlastungen von über 30% (> 6000 Kfz/d)“ lässt sich wohl kaum seriös belegen: Selbst das niederländische Verkehrsgutachten der UVS, das nachweislich auf falschen Annahmen und nicht mit der tatsächlichen Entwicklung übereinstimmenden Verkehrsprognosen beruht und daher viel zu hohe Zahlen ermittelt, weist für den neuralgischen Punkt der südlichen Roermonder Straße nur eine Entlastung von 16,7% (6.847 Kfz/Tag) auf. Sie beziehen sich in Ihrem Schreiben offenbar auf den Wert für die – weit weniger belastete – nördliche Roermonder Straße, bei der zwar eine Entlastung von 32,2 % (8.635 Kfz/Tag) versprochen wird, aber vorher eine Zunahme des Verkehrs um sage und schreibe 55,9 % (9.598 Kfz/Tag) für 2025 herbeigerechnet wird. Da diese Prognosen in der Tat unhaltbar sind, wartet der Landesbetrieb eine neue Verkehrsuntersuchung ab. Daher ist es aus unserer Sicht unverständlich und auch unzumutbar, dass die Zahlen aus diesem unbrauchbaren Gutachten von Ihnen wieder in die Diskussion eingebracht werden.

In Ihrem Schreiben beantworten Sie unsere konkreten Fragen auch im einzelnen. Das ist für die Diskussion sehr hilfreich, daher bedanken wir uns dafür. Da Ihre Antworten allerdings sehr knapp formuliert sind, erlauben wir uns, sie wie folgt zu interpretieren:

A Entlastung der Autobahn durch die B 258n

A 1 und 2.

Die von uns zitierte Einschätzung des Verkehrsgutachters, dass die geplante B 258n für die Entlastung des Buitenrings und der Autobahn nicht konzipiert war und damit voraussichtlich überlastet sein wird, ist vom Landesbetrieb offenbar nicht an das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) übermittelt worden. BMVBS und Landesbetrieb sind sich aber wohl nach entsprechender Rücksprache darin einig, diese zitierte Einschätzung des Gutachtens zu ignorieren.

A 2 und 3:

Die Entlastung einer Autobahn durch eine Bundesstraße ist für den Landesbetrieb offenbar schon damit gerechtfertigt, dass eine größere Freiheit der Verkehrswegwahl für den „lokalen Verkehr“ geschaffen wird. Abgesehen davon, dass uns diese Vorstellung von einer automobilen Freiheit nicht mehr zeitgemäß erscheint, trifft auch nicht zu, dass der „lokale Verkehr“ die Autobahn benutzen „müsse“. Zur Zeit stehen für den Ziel- und Quellverkehr zwischen Parkstad und Aachen mindestens drei direkte Straßenverbindungen zur Verfügung. Darüber hinaus ist die Nutzung einer Autobahn durch den Individualverkehr – auch für Ziel- und Quellverkehr – nicht per se kritikwürdig: Wenn die Autobahn leistungsfähig genug ist und diesen Verkehr zur Zufriedenheit abwickeln kann, ist sie durchaus gut geeignet, auch für diesen Zweck genutzt zu werden. Es ist nicht zu erkennen, warum hierfür eine zusätzliche Straße herhalten muss.

A 5.

Der Landesbetrieb will mit Bezugnahme auf das neue Verkehrsmodell der Städteregion „abwarten, welche Ergebnisse für die B 258n und die einzelnen Varianten erzielt werden“. Auf der ersten Seite benennen Sie die Zielsetzung, „die vorliegenden Verkehrsdaten zu erhärten und deren Akzeptanz zu erhöhen“ (gemeint sind wohl die vollkommen überhöhten, o.g. Zahlen). Ist dies so zu verstehen, dass der Landesbetrieb das zu erarbeitende Verkehrsmodell ergebnisorientiert und nicht ergebnisoffen nach seinen Möglichkeiten beeinflussen will? Auch das kann nicht Aufgabe des Landesbetriebs sein! Die Kosten für ein weiteres Verkehrsmodell wären nur eine weitere unnütze Ausgabe im Zusammenhang mit diesem Projekt.

Kostensteigerung des Projekts

B 1

Der Landesbetrieb und das BMVBS bestätigen lapidar die Erhöhung der Kosten von ursprünglich 6,6 Mio. € netto auf 33,1 Mio. € netto also die Verfünffachung der Kosten. Die Neuberechnung des Nutzen/Kosten-Verhältnis (NKV) (dem die 6,6 Mio. € zugrunde gelegen haben, und das die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan und damit den Planungsauftrag an den Landesbetrieb begründet hat), wird offenbar trotz der Verpflichtung des Gesetzgebers im Fernstraßenausbaugesetz (§4), den Bedarfsplan alle 5 Jahre zu überprüfen (was seit einem Jahr überfällig ist!), nicht für erforderlich gehalten.

B 2

Als erste Begründung für die Erhöhung der geschätzten Kosten zwischen zwei Planungsebenen um das fünffache wird die „*erforderliche Querung des Krombachtals mit Brückenbauwerken*“ genannt. Auch hier scheinen Landesbetrieb und Bundesverkehrsministerium über die Verhältnisse vor Ort nur unzureichend informiert: Zumindest die Ortsansässigen können dem Landesbetrieb und dem BMVBS bestätigen, dass dieses Tal nicht erst nach der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 entstanden ist!

Wir wollen bereits jetzt darauf hinweisen, dass die Brücke über das Krombachtal nicht die einzige Querung für die B 258n darstellt, die als Über- oder Unterführung hergestellt werden muss, wenn nicht Signalanlagen oder Kreisverkehre etwa die Kreuzungen der Scherbstraße, der Forsterheider Straße, der Bankerfeldstraße usw. herstellen sollen. Ansonsten müssten diese Straßen abgehängt werden, was einerseits für die regionale Entwicklung unerwünscht ist und andererseits zu weiterer Belastung der anderen innerörtlichen Straßen führen würde. Auch die genannten Straßen sind bereits vorhanden und wurden nicht erst nach 2003 angelegt.

Wenn Planung und Kostenschätzung nicht seriös geführt werden, werden weitere Kostensteigerungen unumgänglich sein.

B 3.

Als zweite Begründung für die Verfünffachung werden „*zusätzliche Maßnahmen*“ aus „*ökologischen Anforderungen*“ aufgeführt. Auch solche Maßnahmen für den ökologischen Ausgleich scheinen 2003, bei der Aufstellung des NKV für den Bundesverkehrswegeplan, noch gänzlich unbekannt gewesen zu sein. Nimmt man nur die Differenz zwischen den für die deutsche Seite geschätzten 20 Mio.€ und den ursprünglichen 6,6 Mio.€, so ergeben sich Kosten in Höhe von 13,4 Mio.€ für diese Zusatzmaßnahmen. Das zeigt, wie hoch der Umweltschaden durch die B 258n sein würde. Diese Zahlen sollten endlich Grund genug sein, das Projekt aus dem Bundesverkehrswegeplan wieder herauszunehmen!

Mit freundlichem Gruß

Für die Bürgerinitiative B 258nein

Ralf Spilker

Kopien an Bundesverkehrsministerium, Landesverkehrsministerium, Stadt Aachen