

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bettina Herlitzius,
Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/4612 –**

Aktueller Sachstand zum Neubau der B 258n zwischen Aachen-Richterich und Bundesgrenze (BVWP-Nr. NW 8710)

Vorbemerkung der Fragesteller

Auf Nachfrage der Bürgerinitiative B 258nein liegt der Öffentlichkeit seit dem 27. Dezember 2010 eine aktualisierte Nutzen-Kosten-Berechnung für den Bau der B 258n zwischen Aachen-Richterich und der Grenze zu den Niederlanden vor.

Nachdem bereits im Vorfeld die Kosten von ca. 6,6 Mio. Euro auf ca. 20 Mio. Euro stiegen, wurde nun das Nutzen-Kosten-Verhältnis neu berechnet und von 6,0 auf 2,8 gesenkt.

Die durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Verfügung gestellte Berechnung lässt wichtige Fragen unbeantwortet.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Im Nordraum Aachen wird zwischen Richterich und der niederländischen Grenze bei Kerkrade der Neubau der Bundesstraße 258n geplant. Dieser Straßenzug zweigt von der Kohlscheider Straße/Roermonder Straße (Landstraße 232) nördlich Richterich ab und führt von der niederländischen Grenze weiter nach Landgraaf mit Anbindung an das niederländische Hauptverkehrsstraßennetz. Der Straßenzug soll zweistreifig neugebaut werden.

Für diesen geplanten Straßenzug wurden gemäß dem in der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) angewandten Verfahren Bewertungen durchgeführt. Die erste Fassung basierte auf den Ausgangsgrößen von 1998 und hatte als Prognosehorizont das Jahr 2015. Bei der Bewertung im Jahr 2010 basieren die Ausgangsgrößen auf dem Zustand 2008 und dem Prognosejahr 2025.

Auf eine differenzierte Beschreibung des angewandten Bewertungsverfahrens und der dabei eingesetzten Methoden und Formeln wird verzichtet. Die entspre-

chenden Ausführungen sind in dem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Anfang 2005 herausgegebenen Handbuch „Die gesamtwirtschaftliche Bewertungsmethodik – Bundesverkehrswegeplan 2003“ auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung veröffentlicht.

Generell muss darauf hingewiesen werden, dass die gesamtwirtschaftliche Bewertungsmethodik im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung 2003 auf Ausgangswerte aufsetzt, die sich auf den Preisstand 1998 bezogen. Dieser Preisstand lag auch zunächst der Bewertung für den Neubau der Bundesstraße 258n zugrunde. Die aktuelle Bewertung aus dem Jahr 2010 berücksichtigt den Preisstand 2008. Bei einem Vergleich sind diese Veränderungen in der Preisstruktur zu beachten.

1. Wie hoch sind die aktuell geschätzten Baukosten für jeden einzelnen notwendigen Brücken- bzw. Unterföhrungsbau im Rahmen des Projektes B 258n (Überföhrung Frohnratherweg, Unterföhrung Scherbstraße, Unterföhrung Geuchterfeldweg, Unterföhrung Forsterheiderstraße, Überföhrung Bankerfeldstraße, Überföhrung Bahntrasse, Unterföhrung Ürsfelder Fußpfad, Unterföhrung und Anschluss Roermonderstraße usw.)?

Bezug: Übersichtslageplan, Alternative 3.5 (V1), Arcadis, Auftraggeber Prov. Limburg/Straßen NRW.

Im Rahmen der Linienfindung für eine Straßenbaumaßnahme wird lediglich eine Kostenschätzung der erforderlichen Brückenbauwerke vorgenommen, die unter anderem auch der Ermittlung der Vorzugsvariante dient. Detaillierte Aussagen können hierzu erst nach Erstellung der Entwurfsunterlagen in Abhängigkeit von den erforderlichen Konstruktionen und Abmessungen der Bauwerke getroffen werden. Für die Bundesstraße 258n (Variante 3.5 – V 1) wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie überschlägige Kosten für die Bauwerke in Höhe von rund 10 Mio. Euro ermittelt.

2. Sehen die aktuellen Planungen einen vierspurigen Ausbau der L 232 im Streckenabschnitt Roermonderstraße zwischen Aachen-Richterich und Kohlscheid vor?

Nein.

3. Der Karte „Projektbewertung für die Bundesfernstraßen – B 258, Neubau zwischen Richterich und Bundesgrenze – Maßnahmenfall Kfz-Belastungen 2025“ ist für den Streckenabschnitt Roermonderstraße zwischen Aachen-Richterich und Kohlscheid eine für 2025 prognostizierte Verkehrsbelastung von ca. 30 000 Kraftfahrzeugen pro Werktag zu entnehmen, wie hoch sind die genauen Zahlen?

Die Prognosebelastungen 2025 auf der Roermonder Straße (Landstraße 232) zwischen Richterich und Kohlscheid betragen in Höhe Uersfeld ca. 28 000 Kfz im durchschnittlichen Werktagsverkehr. Die Belastung nimmt im weiteren Verlauf der Landstraße 232 nach Norden deutlich ab.

Es muss darauf hingewiesen werden, dass die Netzberechnungen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung im Wesentlichen auf das Bundesfernstraßennetz ausgerichtet sind. Alle maßgebenden Verkehrsstraßen des nachgeordneten Netzes wurden in die Untersuchung mit einbezogen. Dieses dient insbesondere der sachgerechten Einspeisung und Verteilung der Verkehrsnachfrage im Gesamttraum.

4. Welche Berechnungsgrundlage (Formel und Werte) führt zu dem monetären Ergebnis des Punktes „regionale Effekte“ in der aktuellen Nutzen-Kosten-Berechnung?

Die Bewertungskomponente „Regionale Effekte“ besteht aus den Teilen „Beschäftigungseffekte“ und „Beiträge zur Förderung internationaler Beziehungen“. Hierbei untergliedern sich die Beschäftigungseffekte in die beiden Untergruppen „Beschäftigungseffekte aus dem Bau von Verkehrswegen“ und „Beschäftigungseffekte aus dem Betrieb von Verkehrswegen“.

Bei der Ermittlung der „Beschäftigungseffekte aus dem Bau von Verkehrswegen“ wurden folgende Kenngrößen in die Berechnung eingebracht:

- Investitionskosten des Projektes,
- Mannjahre pro 100 Mio. Euro Investitionskosten,
- Anteil der zurechenbaren Beschäftigten (hier 0,4),
- Regionaler Differenzierungsfaktor,
- Alternativkostensatz pro Arbeitsplatz und Jahr,
- Mittlerer Annuitätenfaktor des Projektes.

Bei der Ermittlung der „Beschäftigungseffekte aus dem Betrieb von Verkehrswegen“ wurden folgende Kenngrößen in die Berechnungen eingebracht:

- Index der Region,
- Regionaler Differenzierungsfaktor,
- Anbindungsindikator für Planfall und Vergleichsfall,
- Alternativkostensatz pro Arbeitsplatz und Jahr.

Die Begründung der Berechnungsansätze, der formelmäßige Zusammenhang und die Quantifizierung der Parameter sind im oben genannten Handbuch auf den Seiten 74 bis 84 dargelegt.

5. Welche Berechnungsgrundlage (Formel und Werte) führt zu dem monetären Ergebnis des Punktes „Transportkosten“ in der aktuellen Nutzen-Kosten-Berechnung?

Die Kenngröße „Transportkosten“ setzt sich aus den Komponenten „Senkung von Kosten der Fahrzeugvorhaltung“, „Senkung von Kosten des Fahrzeugbetriebs, Teil: Lohnkosten“ und „Senkung von Kosten des Fahrzeugbetriebs, Teil: Betriebskosten“ zusammen. Die Einflüsse von Aufkommensverlagerungen auf die Transportkosten werden bereits bei der globalen Nachfrageprognose berücksichtigt und werden nicht einem einzelnen Projekt zugeordnet.

Zur Ermittlung der gegebenenfalls auftretenden „Kostensenkung in der Fahrzeugvorhaltung“ wurden folgende Kenngrößen berücksichtigt:

- Alle Straßenabschnitte des Untersuchungsraums,
- 3 Straßenkategorien: Autobahn, Außerortsstraßen, Innerortsstraßen,
- 8 Fahrzeuggruppen,
- Fahrzeitdifferenz zwischen Planfall und Vergleichsfall,
- Vorhaltungskosten je Fahrzeugstunde.

Bei der Berechnung der „Kostensenkung des Fahrzeugbetriebs, Teil Lohnkosten“ wurden folgende Kenngrößen in Ansatz gebracht:

- Alle Straßenabschnitte,
- Differenzierung nach Fahrzeuggruppen,
- Fahrzeitdifferenz zwischen Planfall und Vergleichsfall,
- Lohnkosten je Fahrzeugstunde.

Zur Ermittlung der „Betriebskosten für die Fahrzeuge“ wurde von folgenden Kenngrößen ausgegangen:

- Differenzierung nach Fahrzeuggruppen,
- Fahrleistungen in Kfz-km pro Jahr je Fahrzeugkategorie,
- Fahrleistungsdifferenzen zwischen Planfall und Vergleichsfall,
- Betriebskostengrundwert mit Differenzierung nach Fahrzeugart und Straßenklasse,
- Kraftstoffverbrauch,
- Kraftstoffkosten,
- Belastungszustand.

Für die vorgenannten Gruppen, die zur Beschreibung der Verbilligung von Beförderungsvorgängen herangezogen werden, wurden spezielle Rechenansätze und formelmäßige Zusammenhänge entwickelt. Die Begründung dieser Ansätze und die Quantifizierung exogener Parameter einschließlich der Ausweisung der Berechnungsformeln sind im oben genannten Handbuch auf den Seiten 164 bis 169 im Einzelnen dargelegt.

6. Welche Berechnungsgrundlage (Formel und Werte) führt zu dem monetären Ergebnis des Punktes „Erhaltungskosten“ in der aktuellen Nutzen-Kosten-Berechnung?

Zur Ermittlung des Aufwands zur „Instandhaltung der Verkehrswege“ (Erhaltungskosten) werden standardisierte und aus vorliegenden Erfahrungen und Ergebnissen abgeleitete Einheitssätze in Ansatz gebracht, wobei nach Straßentypen mit jeweils straßentypspezifischen Instandhaltungskosten differenziert wird. Als Multiplikator geht die Länge der Projektstrecke in den Berechnungsgang mit ein.

Die spezifischen Kostensätze sind im oben genannten Handbuch auf Seite 178 beschrieben.

7. Welche Berechnungsgrundlage (Formel und Werte) führt zu dem monetären Ergebnis des Punktes „Verkehrssicherheit“ in der aktuellen Nutzen-Kosten-Berechnung?

Aus der Veränderung der Unfallkosten zwischen Planfall und Vergleichsfall ergibt sich die Nutzenkomponente „Verkehrssicherheit“. Die bei der Bewertung in Ansatz gebrachten Unfallraten und Unfallkostensätze sind nach Straßentypen und Unfallarten differenziert.

Die entsprechenden Einheitswerte sind im oben genannten Handbuch auf den Seiten 179 bis 186 benannt.

8. Welche Berechnungsgrundlage (Formel und Werte) führt zu dem monetären Ergebnis des Punktes „verbesserte Erreichbarkeit“ in der aktuellen Nutzen-Kosten-Berechnung?

Die projektbedingten Fahrzeitverkürzungen führen auch bei Privatfahrten zu Zeitvorteilen und damit zu „fiktiven“ Kosteneinsparungen. Sie werden in Form von Personenzeitkosten als Nutzenkomponente in die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) einbezogen. Hierbei erfolgt die Nutzenermittlung durch Multiplikation der zu erwartenden Zeitvorteile mit den Personenzeitkosten. Die spezifischen Personenzeitkosten sind in speziellen Untersuchungen ermittelt worden.

Sie sind im oben genannten Handbuch auf den Seiten 186 und 187 zusammengestellt.

9. Welche Berechnungsgrundlage (Formel und Werte) führt zu dem monetären Ergebnis des Punktes „Umwelteffekte“ in der aktuellen Nutzen-Kosten-Berechnung?

Um die verkehrlichen Einwirkungen auf die Umwelt sachgerecht erfassen und in die NKA einbringen zu können, wurde eine starke Differenzierung nach einzelnen Einwirkungsgruppen notwendig. Für den operativen Prozess wurde die Kenngröße „Entlastung der Umwelt“ nach folgenden Gruppen untergliedert:

- Geräuschbelastungen innerorts,
- Geräuschbelastungen außerhalb geschlossener Ortschaften,
- Globale Abgas-Emissionen,
- Innerörtliche NO_x-Immissionen,
- Kanzerogene Schadstoffe,
- Treibhausgase,
- Innerörtliche Trennwirkungen.

Die Berechnungsmethoden, Berechnungsformeln und Wertesätze sind für die einzelnen Komponenten zur Quantifizierung und Monetarisierung der Umweltwirkungen sehr unterschiedlich und gleichzeitig sehr komplex. Die Ausführungen im Rahmen dieser Antwort auf die gestellte Frage können deshalb nur Übersichtscharakter haben.

Bei der Nutzenberechnung zur Bewertung im Rahmen der Komponente „Geräuschbelastungen innerorts“ werden alle Wirkungsstrecken einbezogen, bei denen die nächtliche Verkehrsbelastung zu einer Überschreitung des Zielpegels von 37 dB(A) (äquivalenter Dauerschallpegel) führt. Gleichzeitig muss der Unterschied zwischen Vergleichs- und Planfall mehr als 2 dB(A) betragen. Der äquivalente Dauerschallpegel wird mit Lautheitsgewichten gewichtet und mit der Anzahl der betroffenen Einwohner verknüpft. Hierbei wird von Einwohnergleichwerten ausgegangen, wobei für Teilmengen der Einwohner die mit Hilfe der Stadtmodellbausteine errechneten Relativierungen in der Geräuschbelastung berücksichtigt werden. Schließlich wird über die angenommene Zahlungsbereitschaft der Einwohner eine Monetarisierung der berechneten Lärminderungen durchgeführt.

Vertiefende Ausführungen zu dieser Nutzenberechnung sowie auch die entsprechenden Koeffizienten und Ansätze sind im oben genannten Handbuch auf den Seiten 85 und 86 sowie 187 bis 191 enthalten.

Zur Berechnung des Nutzens aufgrund der Minderung von „Geräuschbelastungen auf Außerortsstraßen“ wird ein gegenüber dem Ansatz für Innerortsstraßen vereinfachtes Verfahren in Ansatz gebracht. Es werden alle Wirkungsstrecken, bei denen der äquivalente Dauerschallpegel 62 dB(A) in 100 Metern Abstand vom Trassenrand überschritten wird, in die Nutzenberechnung einbezogen.

Weitergehende Ausführungen sind dem oben genannten Handbuch zu entnehmen.

Zur Ermittlung der Nutzen aus Veränderung „globaler Emissionen“ werden die einzelnen Schadstoffe mit Hilfe von Toxizitätsfaktoren in NO_x-Äquivalente umgerechnet. Hierbei wird von spezifischen Emissionsmengen ausgegangen, die dann in Verknüpfung mit der Verkehrsstärke auf die gesamte Emissionsmenge hochgerechnet werden. Die Verknüpfung mit den Toxizitätsfaktoren führt dann zu NO_x-Äquivalenzmengen, aus denen mit Hilfe von Wertansätzen auf den Schadensumfang geschlossen wird.

Spezielle Ausführungen hierzu mit Angaben über Parameter und Quantifizierungen sind dem oben genannten Handbuch auf den Seiten 202 und 203 zu entnehmen.

Bei der Nutzenberechnung aufgrund der Veränderungen in der „Innerörtlichen NO_x-Immissionen“ wird von folgenden Kenngrößen ausgegangen:

- Verkehrsstärke,
- Verkehrsdauer,
- Spezifische Emissionsfaktoren,
- Betroffene Einwohnergleichwerte.

Die hieraus abgeleiteten Emissions-Konzentrationen werden mit einem spezifischen Wertesatz je Einwohnergleichwert verknüpft und führen damit zu monetarisierten Schadenswerten.

Begründungen, Methoden, Formeln und Wertesätze sind im oben genannten Handbuch auf den Seiten 203 und 204 im Einzelnen dargelegt.

Die Nutzenberechnung für das Kriterium „Kanzerogene Schadstoffe“ ist vergleichbar der vorstehend beschriebenen Berechnung zur Bewertung der innerörtlichen NO_x-Emissionen. Zusätzlich wird hier ein Abschätzungsfaktor für das Krebsrisiko mit eingeführt. Die vertiefenden Ausführungen sind dem oben genannten Handbuch auf den Seiten 205 und 206 zu entnehmen.

Die Ermittlungen zur Nutzenkomponente „Treibhausgase“ sind in der Struktur wiederum vergleichbar mit den beiden vorhergehenden Darstellungen zur Bewertung der Nutzen. Maßgebende Ausgangsgrößen sind die Verkehrsstärke, der Belastungspegel, die spezifischen Emissionsfaktoren, die Straßenlänge und der Wertansatz pro Emissionsmenge. Begründungen, Verknüpfungen, Formeln und Wertansätze sind dem oben genannten Handbuch auf den Seiten 206 und 207 zu entnehmen.

Mit der Kenngröße „Innerörtliche Trennwirkungen“ werden die erreichbaren Minderungen an Zeitverlusten für die Fußgänger, die Innerortsstraßen überqueren müssen, bewertet.

Die Fußgängerwartezeiten werden in Abhängigkeit vom Straßentyp und von der jeweiligen Verkehrsstärke ermittelt und mit der Anzahl der die Straßen querenden Fußgänger verknüpft. Hierbei werden die Anzahl Querungen aus den Stadtmodellbausteinen sowie aus einem unterstellten Querungsbedarf pro Anwohner abgeleitet. In die Berechnungen gehen somit ein:

- Stadtmodellbausteine,
- Anzahl Straßenquerungen abhängig von den Stadtmodellbausteinen,
- Spezifische Wartezeiten zur Straßenquerung,
- Kosten je Personenstunde.

Wertesätze, Formeln und Ansätze sind im Einzelnen im oben genannten Handbuch auf den Seiten 207 bis 209 ausgewiesen.

10. Welche Berechnungsgrundlage (Formel und Werte) führt zu dem monetären Ergebnis des Punktes „induzierter Verkehr“ in der aktuellen Nutzen-Kosten-Berechnung?

Der induzierte Verkehr führt zur Erhöhung des Verkehrsanfalls, mit dem auch negative Wirkungen in den verschiedenen Nutzenkomponenten verbunden sein können. Zur Ermittlung der Nutzen aus primär induziertem Verkehr werden die Fahrzeitdifferenzen zwischen Planfall und Vergleichsfall als Basisdaten mit einer Differenzierung nach den Fahrzeugarten Pkw und Lkw herangezogen. Diese Fahrzeitdifferenzen werden mit spezifischen Kosten je Fahrzeugstunde verknüpft. Die in Ansatz gebrachten spezifischen Kosten ergeben sich aus überschläglichen Berechnungen.

Ansätze, Formeln und Wertesätze für die Ermittlung der Wirkungen aus induziertem Verkehr sind im oben genannten Handbuch auf den Seiten 89 und 90 sowie 209 und 210 ausgewiesen.

11. Was war der Anlass zur Beauftragung der Nachbewertung, die im Mai 2010 vorgelegt wurde?

Anlass der Nachbewertung war der zu diesem Zeitpunkt bekannte Planungsstand mit den entsprechenden Kostenschätzungen.

12. Was ist der Grund dafür, dass gegenüber der Bewertung von 2003 folgende Nutzen in monetärer Umrechnung negativ bewertet werden:
- Umwelteffekte
(2010: – 0,36 Mio. Euro pro Jahr; 2003: + 0,027 Mio. Euro pro Jahr),
 - Verkehrssicherheit
(2010: – 0,68 Mio. Euro pro Jahr; 2003: + 0,095 Mio. Euro pro Jahr)?
13. Was ist der Grund dafür, dass gegenüber der Bewertung von 2003 folgende Nutzen in monetärer Umrechnung deutlich höher bewertet werden:
- Transportkosten
(2010: + 1,92 Mio. Euro pro Jahr; 2003: + 1,32 Mio. Euro pro Jahr),
 - Verbesserte Erreichbarkeit
(2010: + 1,77 Mio. Euro pro Jahr; 2003: + 0,89 Mio. Euro pro Jahr)?
14. Was ist der Grund dafür, dass gegenüber der Bewertung von 2003 folgender Nutzen in monetärer Umrechnung eine weitere Verschlechterung erfahren hat:
- Induzierter Verkehr
(2010: – 0,63 Mio. Euro pro Jahr; 2003: – 0,30 Mio. Euro pro Jahr)?

Die Fragen 12 bis 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet, da in allen Fällen ein gleichartiges Bündel von Ursachen für die Unterschiede vorliegt.

Diese Ursachen ergeben sich insbesondere aus folgende Tatbeständen:

- Anhebung der Kostensätze,
- Veränderter Prognosehorizont,
- Verkehrsverlagerungseffekte.

Die im Rahmen der ersten Bewertung in Ansatz gebrachten Kostensätze beziehen sich auf den Preisstand 1998. Für die Bewertung 2010 wurden diese Kostensätze auf den Preisstand 2008 aktualisiert.

Wegen unterschiedlicher Wertesätze können bereits zwischen den einzelnen Nutzenkomponenten unterschiedliche Tendenzen in der Veränderung der Bewertung zwischen 2003 und 2010 eintreten.

Zwischen den beiden Bewertungszeitpunkten wurde für die Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen der Prognosehorizont von 2015 auf 2025 fortgeschrieben mit gleichzeitig deutlichen Veränderungen in den Prognoseansätzen für die Verkehrsentwicklung. Während für den Personenverkehr die weiteren Zuwächse in engem Rahmen bleiben, werden im Lkw-Verkehr noch starke Zuwächse erwartet. Da Personen- und Güterverkehr in den Nutzenkomponenten sehr unterschiedliche Wertungen auslösen, ergeben sich bereits hieraus Entwicklungstendenzen, die nicht mit einem linearen Fortschreibungsansatz erfasst werden können.

Mit der Veränderung und dem generellen Zuwachs in der Verkehrsnachfrage – vor allem infolge des veränderten Planungshorizontes – stellen sich Verlagerungseffekte ein, insbesondere beim Auftreten von Kapazitätsengpässen. Eine pauschale Wirkungseinschätzung ist für diesen Fall nicht möglich, da Verlagerungen positive wie negative Wirkungen haben können. Hinzu kommt, dass bei einem veränderten Mengengerüst gegebenenfalls Grenzwerte über- bzw. unterschritten werden und somit zu sprunghaften Veränderungen bei der Nutzenberechnung führen.

15. Was ist der Grund dafür, dass jetzt eine andere Streckenführung und eine andere Streckenlänge (2010: 4,8 km, 2003: 3,8 km) zugrunde gelegt wurde?

In der Anmeldung der Bundesstraße 258n zur Bewertung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2003 war eine Linienführung enthalten, die nach dem seinerzeitigen Kenntnisstand umsetzbar erschien. Im Rahmen der zwischenzeitlich durchgeführten Umweltverträglichkeitsstudie haben sich Varianten ergeben, die von der vorgenannten Trasse abweichen.

16. Inwieweit sind die elf Brückenbauwerke für die östliche Alternative der B 258n, die im Entwurfsplan, der im Rahmen der UVS erstellt wurde, eingezeichnet sind, in die Kostenschätzung eingegangen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

17. Ist die Nachbewertung auf der Grundlage des letzten Planungsstands, der beim Landesbetrieb Straßenbau NRW vorliegt, erfolgt?
Wenn nein, warum nicht?

Ja.

18. Wie groß ist die errechnete Entlastung für die L 232 in der Ortsdurchfahrt Kohlscheid in Herzogenrath?

In der Ortsdurchfahrt Kohlscheid reduziert sich infolge der Maßnahme Bundesstraße 258n der durchschnittliche werktägliche Verkehr um ca. 2 500 Kfz.

19. Wie groß ist die errechnete Entlastung für die L 232 im Stadtzentrum in Herzogenrath?

Im Stadtzentrum von Herzogenrath reduziert sich infolge der Maßnahme Bundesstraße 258n der durchschnittliche werktägliche Verkehr um ca. 2 200 Kfz.

20. Wie groß ist die errechnete Mehrbelastung auf der L 232 im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Roermonderstraße und Autobahnanschlussstelle Laurensberg (Kohlscheider Straße)?

Bei Realisierung der Maßnahme Bundesstraße 258n tritt eine Mehrbelastung des durchschnittlichen werktäglichen Verkehrs auf der Landstraße 232 im Abschnitt zwischen Roermonder Straße und der Autobahn 4 Autobahnanschlussstelle Aachen-Laurensberg um ca. 5 500 Kfz ein.

21. Auf welchen Straßen, die nicht im Planausschnitt „Belastungsveränderung ...“ dargestellt sind, sind weitere deutliche Entlastungen von anderen Streckenabschnitten errechnet worden und in die Nutzenbewertung eingeflossen?

Auf folgenden nicht im Planungsausschnitt des Dossiers dargestellten Straßen werden infolge der Maßnahme Bundesstraße 258n Entlastungseffekte auftreten:

- Bundesstraße 57 in der Ortsdurchfahrt Würselen: ca. 1 000 Kfz im durchschnittlichen werktäglichen Verkehr,
- Autobahn 4 östlich Würselen: ca. 500 Kfz im durchschnittlichen werktäglichen Verkehr,
- Autobahn 4 zwischen Autobahnkreuz Aachen und Anschlussstelle Aachen-Zentrum: ca. 2 000 Kfz im durchschnittlichen werktäglichen Verkehr.

22. Sind die Entlastungs- und Belastungseffekte auf niederländischer Seite in die Nutzenberechnung eingegangen?

Wenn ja, warum werden dann nicht die Gesamtkosten auf deutscher und niederländischer Seite (ca. 33 Mio. Euro) in das Nutzen-Kosten-Verhältnis eingerechnet?

Wenn nein, wie wurden dann die Quelle-/Ziel-Verknüpfungen im Hinblick auf die Be- und Entlastungseffekte und die daraus errechneten Nutzenanteile gegenüber einer nicht grenzüberschreitenden Bewertungsprognose eingerechnet?

In die Netzberechnungen wurde selbstverständlich die Fortsetzung des Straßennetzes in den Niederlanden mit eingebracht. Entsprechend wurden auch die Nutzen für Verkehrsteilnehmer auf ihrem gesamten Weg einschließlich in den Niederlanden erfasst.

Die Fortführung des Straßenzuges Bundesstraße 258n auf niederländischer Seite ist Teil des indisponiblen Bezugsfalles und wurde somit als realisiert unterstellt. Entsprechend wurden die Kosten der Ausbaumaßnahme auf niederländischer Seite nicht in die Betrachtungen einbezogen.

23. Weicht der Entlastungseffekt bei der Neubewertung des Autobahnabschnitts 4 zwischen Aachener Kreuz und Anschlussstelle Eschweiler 2010 von dem 2003 errechneten Entlastungseffekt von 3 000 Kraftfahrzeugen pro Tag ab?

Die Entlastung auf dem Autobahnabschnitt der Autobahn 4 zwischen dem Aachener Kreuz und der Anschlussstelle Eschweiler reduziert sich gemäß der aktuellen Analyse nur um ca. 1 000 Kfz/Werktag. Dies ist bedingt durch den veränderten Planungshorizont bis 2025 und die damit verbundene Verkehrszunahme im grenzüberschreitenden Verkehr, insbesondere im Lkw-Verkehr.

24. In welchen Kostenanteilen sind die Instandhaltungskosten für den 2003 berechneten Zeitraum der mittleren Nutzungsdauer von 27,76 Jahren enthalten?

Die Instandhaltungskosten sind vom Straßentyp und von der Straßenlänge abhängig. Sie betragen ca. 12 800 Euro pro km und Jahr. Sie sind als negativer Nutzen in die Nutzenkomponente „Erhaltungskosten“ eingegangen.

