

Rettet unsere Stadt im Grünen

Bürgergemeinschaft Alt-Frankenforst e. V.
Interessengemeinschaft Bensberg-Süd
Bürgerinitiative Wohnstadt Bensberg
Bürgerinitiative „Hände weg vom Bahndamm“
Bürgerinitiative „Pro Saaler Mühle“
Bürgerinitiative Neu-Frankenforst
Bürgerinitiative „Pro Bahndamm/Contra Straße“
Bürgerinitiative Frankenforst West
Bürgergemeinschaft Bergisch Gladbach Raum Lückeraath
Siedlergemeinschaft Lückeraath
1. Gronauer Verkehrsinitiative

"Rettet unsere Stadt im Grünen" Parkstr. 40 51427 Bergisch Gladbach

Herrn Minister Oiver Wittke
Ministerium für Bauen und Verkehr
Elisabethstr. 5-11

40217 Düsseldorf

16. März 2006

IGVP NRW Vorhaben 24206 und 24222

Sehr geehrter Herr Minister,

das IGVP-Vorhaben-Dossier 24206 vom 08.12.05 kam bei seiner Nutzen-Kosten-Analyse der Tunnel-Komplettvariante zu einem Nutzen-Kosten-Quotient von 0,73. Im Dossier 24222 vom 26.01.06 wird eine bisher nie diskutierte oberirdische Halbvariante mit dem Faktor 3,63 bewertet. Diese Variante verbindet die Innenstadt nicht mehr direkt mit der A4, sondern endet auf der dann völlig überlasteten Kölner Straße. Das Ergebnis hat zum aktuellen Wiederaufleben der Bedrohung durch eine Strasse auf dem alten Bahndamm geführt.

Die überraschende, signifikante Steigerung der Bewertungsziffer beim Übergang von der ursprünglichen auf die „neue“ Variante ist darauf zurückzuführen, daß die jährlichen Kosten von 2,636 Mio € p.a. um 66% auf 0,8856 Mio € gesunken, der Nutzwert dagegen von 1,9268 Mio € p.a. um 67% auf 3,2189 Mio € p.a. angestiegen sind. (Vgl. Anlage I).

Die Veränderung der Kostenseite ist mit dem Weglassen aller Kosten, die mit Tunnelbau, des 2. Trassenteils hinter der Kölner Straße, allen Folgekosten bei den neuen Endstationen dieser Variante, sowie der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zwar nachvollziehbar, führt aber im Ergebnis zu einem sicherlich unrealistisch niedrigen Ergebnis, das die Bewertungsziffer unzulässig anhebt.

Die signifikante Verbesserung auf der Nutzenseite dagegen erscheint nicht nur unplausibel, sondern gerade gegen den gesunden Menschenverstand absurd und in das Gegenteil verkehrt. Diese Ungereimtheit ist dringend zu klären und ggf. zu korrigieren.

Die drei wesentlichen als Vorteil ausgewiesenen Aspekte der oberirdischen Halbvariante gegenüber der Tunnel-Variante sind:

1. Nr. I.2.1. Verkehrsbeteiligungsdauer mit einem Vorteil von 259 T € p.a. Wahrscheinlich nur dadurch zu erklären, daß die Verkürzung der Vorhabenstrecke berücksichtigt wurde, nicht jedoch die neu entstandenen Nadelöhre an den neuen „Endstationen“, Saaler- und Kölner Straße.
2. Nr. III.9.2., SEG und III.9.3 LEG mit einem geradezu absurden Vorteil von 948 T € p.a. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb eine oberirdische Variante mit wahrscheinlich verstopften Zu- und Abläufen bzgl. Schadstoff- und Lärmbelastung der Vorhabensanrainer zu einem so hochbewerteten wirtschaftlichen Vorteil führen soll. Im Gegenteil, der Tunnel wurde ja gerade aus dem Grund gefordert, da hier seine Hauptvorteile zu erwarten wären.

3. Nr. IV.1.1. Unfälle mit Personen- und Sachschäden mit einem Vorteil von 167.5 T € p.a. Möglicherweise ist dies auf eine analog zu Pkt. 1. durchgeführte Betrachtungsweise zurückzuführen.

Bewertet man im Vergleich der Varianten allein nur diese drei Aspekte im konservativen Sinne lediglich neutral, so führt das zu einer Bewertungsziffer der oberirdischen Halbvariante von schwachen 2,08! Eine realistische Bewertung würde wohl nur noch zu einer 1 vor dem Komma führen! (Vgl. Anlage II).

Wir bitten Sie, die IGVP-Entscheidungsgrundlage zu überprüfen und zu den oben angeführten Punkten Stellung zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen,
Die ELF Bürgerinitiativen

Liane Schneider
Sprecherin

Anlagen: 2

24206 T 24222 HL

Nutzen p.a. 1,9268 3,2189
 Annuität 2,637795 0,885717

67 % mehr Nutzen
 -66 % weniger Kosten

Nutzen/Kosten 0,73 3,63

		Differenz
I.2.1. Verkehrsbeteiligungsdauer	0,7022	0,9612
II.8.2.	0,1311	0,118
III.9.1.	-0,0008	-0,0007
III.9.2. SEG	0,3338	0,7789
III.9.2.	0,0504	0,126
III.9.3. LEG	0,3464	0,8495
III.10.1.	0,0203	0,0379
IV.14.1. Unfälle Pers	0,6538	0,5466
IV.14.1. Unfälle Sach	0,1298	0,4045
VI.20.1.	-0,1921	-0,2303
VI.23.1.	-0,0999	-0,1737
VII.24.1.	-0,0904	-0,0821
IX.29.1.	0,0067	0,0089
IX.29.2.	-0,0202	-0,0366
X.35.1.	-0,0443	-0,0892
Summe Nutzen p.a.	1,9268	3,2189

	T Mio €	HL Mio €	Annuität	T Kosten p.a.	HL Kosten p.a.
Grunderwerb	4,5	0,5	0,03	135.000	15.000
Ausgleich	3	2,5	0,03	90.000	75.000
Erdbau	11,9	2,66	0,0323	384.370	85.918
Ingbau	40,65	4,25	0,0389	1.581.285	165.325
Oberbau	2,1	2,23	0,0574	120.540	128.002
Ausstattung	2,5	2,94	0,1172	293.000	344.568
Sonst. Anlage	0,5	1,07	0,0672	33.600	71.904
Summe Kosten	65	16		2.637.795	885.717

24206 T 24222 HL
 1,9268 1,8442
 2,637795 0,885717

-4 % mehr Nutzen
 -66 % weniger Kosten

Nutzen/Kosten	0,73	2,08
----------------------	-------------	-------------

		Differenz
I.2.1. Verkehrsbeteiligungsdaue	0,7022	0
II.8.2.	0,1311	-0,0131
III.9.1.	-0,0008	0,0001
III.9.2. SEG	0,3338	0
III.9.2.	0,0504	0,0756
III.9.3. LEG	0,3464	0
III.10.1.	0,0203	0,0176
IV.14.1. Unfälle Pers	0,6538	0
IV.14.1. Unfälle Sach	0,1298	0
VI.20.1.	-0,1921	-0,0382
VI.23.1.	-0,0999	-0,0738
VII.24.1.	-0,0904	0,0083
IX.29.1.	0,0067	0,0022
IX.29.2.	-0,0202	-0,0164
X.35.1.	-0,0443	-0,0449
Summe Nutzen p.a.	1,9268	1,8442

	T Mio €	HL Mio €	Annuität	T Kosten p.a.	HL Kosten p.a.
Grunderwerb	4,5	0,5	0,03	135.000	15.000
Ausgleich	3	2,5	0,03	90.000	75.000
Erdbau	11,9	2,66	0,0323	384.370	85.918
Ingbau	40,65	4,25	0,0389	1.581.285	165.325
Oberbau	2,1	2,23	0,0574	120.540	128.002
Ausstattung	2,5	2,94	0,1172	293.000	344.568
Sonst. Anlage	0,5	1,07	0,0672	33.600	71.904
Summe Kosten	65	16		2.637.795	885.717