

Aktionsbündnis A52 war gestern – Jetzt: Wege für morgen!

www.a52-war-gestern.de

c/o Dr. Martin Arnold, Martin.Arnold@ekir.de

01. August 2016

Fragen zur Wirtschaftlichkeit einer A52 nördlich der A42

Die Analysegruppe des Aktionsbündnisses hat sich genauer mit dem Transitautobahnprojekt A52/A44 von Gelsenkirchen-Buer-West bis Essen-Heisingen beschäftigt. Zu dessen einzelnen Teilstücken, deren Dossiers am 17. März 2016 als *öffentlicher Entwurf* (ÖE) im PRINS publiziert wurden, wurden rechtzeitig Stellungnahmen eingereicht. Am wichtigsten sind die Stücke nördlich der A42, weil sie in VB-E und VB eingestuft wurden. In den Dossiers dieser Projekte zeigten sich zahlreiche Ungereimtheiten und Mängel.

A

Zum A52-Plan von A42 bis A2 (Projekt A52-G60-NW)

Die erkennbaren Mängel scheinen die Kritik des Bundesrechnungshofes "schlampig, intransparent, schöngerechnet" zu bestätigen. Ein Verkehrswissenschaftler: „Auf der Grundlage des vorliegenden Entwurfs kann man *nicht seriös* über Zahlen oder andere Ungereimtheiten diskutieren.“ Die Beobachtungen des Aktionsbündnisses zu diesem Projekt sind in einer „Mängelliste“ zusammengestellt: <http://a52-war-gestern.de/wp-content/uploads/2016/08/2016-0609.-Mängel-in-Dossier-A52-G60-NW.pdf>.

In dieser Mängelliste zum ÖE ist die Unstimmigkeit zum NKV, um die es uns im Wesentlichen geht, unter Nr. 2.6 und Nr. 2.7 dargestellt. Darauf wird hier zur Vereinfachung verwiesen. Die neueren Daten sind in der Liste für den *Referentenentwurf* (RE) S. 49 und im "*Bericht Öffentlichkeitsbeteiligung*" (BÖ) S. 83 (beide Juli 2016) aufgeführt, hier die Bilder davon:

RE S. 49:

Int. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf.2. Str. Nr.	Projekt		Bau-ziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Pla-nungs-stand	Dring-lichkeit	NKV	Umwelt- u. Natur- schutz- fachliche Beurteil- ung	Raum- ordner- ische Beurteil- ung	Städte- bauliche Beurteil- ung	Engpass- beseitig- ung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhal- tungs- bedarf
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
129	NW	A52-G60-NW-T1-NW	A 052		AK Essen-N	s AD Essen/Gladbeck	E 4	3,6	65,6	43,2	22,1	0,3	1	PA	VB-E	3,1				ja	
130	NW	A52-G60-NW-T2-NW	A 052		AK Essen/Gladbeck		KN	1,4	72,3	59,9	12,2	0,2	1	PA	VB-E	4,1				ja	

BÖ ("In den folgenden Listen sind alle Projekte dokumentiert, bei denen es Änderungen hinsichtlich der Kosten, Bewertungsergebnisse oder der Dringlichkeitseinstufung gab. Geänderte Felder werden farblich markiert. Kleinere Änderungen im PRINS, die nicht zu veränderten Bewertungsergebnissen geführt haben, werden nicht aufgelistet.")

S. 83:

int. Ordn.- Nr.	Land	(Teil)Projektnummer	Str. Nr.	Str. Nr.	Projekt		Bau-ziel	Länge	Gesamt- investition	davon Aus- Neubau- investition Bund	davon Erhaltung- /Ersatz- investition Bund	davon Kosten Dritte	VFS	Pla- nungs- stand	Dring- lichkeit	NKV	Umwelt- u. Natur- schutz- fachliche Beurteil- ung	Raum- ordner- ische Beurteil- ung	Städte- bauliche Beurteil- ung	Engpass- beseitig- ung	dringend anstehender Ersatz-/ Erhal- tungs- bedarf	Hinweise zu Änderungen
					von	bis																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	
130	NW	A52-G60-NW-T2-NW	A 052		AK Essen/Gladbeck		KN	3,6	72,3	59,9	12,2	0,2	1	PA	VB-E	4,1				ja	Neuer (Teil-)Projektzuschnitt als singuläre Knoten	

Dies zeigt:

- Teilprojekt T1

wurde im RE unverändert gegenüber dem ÖE übernommen und daher in BÖ nicht aufgeführt.

- Am Teilprojekt T2

wurden Änderungen gegenüber dem ÖE vorgenommen. Sie sind im BÖ in Rot angegeben. Allerdings stimmen die Angaben hier nicht in allen Punkten mit den Angaben im RE überein. Zu den Änderungen:

-- Die falsche Längenangabe "0,1 km" im ÖE wurde geändert: Im RE steht sie mit "1,4 km" etwa korrekt. Im BÖ steht "3,6 km", das ist nicht die Länge von T2, sondern von T1, wie im RE in der Zeile darüber richtig angegeben wurde. Ob der BÖ-Fehler "3,6 km" wesentlich ist oder nicht, z.B. wenn er zu einer falschen Nutzenberechnung geführt haben sollte, ist nicht erkennbar.

-- Kosten dieses Teilstücks wohl, aber Nutzen oder Teile von Nutzenberechnungen wurden weder im ÖE, noch im RE, noch im BÖ angegeben.

-- Daher ist in keiner Weise nachvollziehbar, wie der neu eingetragene NKV-Wert von "4,1" zu T2 in RE (Sp. 17) und BÖ (Sp. "15") ermittelt wurde oder begründet sein könnte, zumal es außerdem in allen drei Dokumenten keine Angaben über Verkehrsprognosen zu T2 gibt.

-- T2 wurde im BÖ mit dem Hinweis "Neuer (Teil-)Projektzuschnitt als singulärer Knoten" versehen.

- Das *Gesamtprojekt*,

dessen Teile einzeln zu bauen keinen Sinn ergibt, taucht im RE nicht mehr auf und auch nicht im BÖ, obwohl Änderungen darin, nämlich in T2, vorgenommen wurden.

Fragen:

1.) Was bedeutet der Hinweis "Neuer (Teil-)Projektzuschnitt als singulärer Knoten" und inwiefern wird dieses Bauvorhaben "singulär" anders behandelt als andere?

2.) Was bedeutet das Fehlen des "Gesamtprojekts" und dessen NKV in RE und BÖ? Auch der erwähnte Verkehrswissenschaftler meint: Für die realistische Bewertung eines Baus, der nur als Gesamtprojekt Sinn macht, ist nicht nur die NKV-Ermittlung der Teilprojekte, sondern auch die des Gesamtprojekts erforderlich. Fehlt diese, so ist ein Beschluss darüber nicht zu verantworten.

3.) Beruht die Ermittlung des NKV von "4,1" in T2 auf stichhaltigen, seriösen Daten und Berechnungen der "Bewertungsrelevanten Ausbau-/Neubaukosten", "Nutzenberechnungen", „Barwerte“ usw.? Diese Daten und Berechnungen sind vor dem Beschluss darüber gründlich auf Seriosität und Stichhaltigkeit zu prüfen.

Dazu einige Anregungen:

a) Falls zur NKV-Berechnung ein anderer Wert als 96,4 Mio € (ÖE) für die "Bewertungsrelevanten Ausbau-/Neubaukosten" zu Grunde gelegt, dieser also korrigiert wurde:

aa) Auf welchen Daten und Berechnungen beruht die Angabe von 96,4 Mio € im ÖE?

ab) Wie kam der Fehler zustande? ("Zeitdruck" genügt nicht:

Warum führte er zu dieser Art Fehler?)

ac) Auf welchen Daten und Berechnungen beruht die neue Zahl?

ad) Die dafür benutzten Daten und Berechnungen sämtlich überprüfen.

ae) Gibt es ähnliche Fehler bei den anderen Stücken der A52-Planung? (vgl. unten bei **B**)

b) Falls zur NKV-Berechnung 96,4 Mio € (ÖE) für die "Bewertungsrelevanten Ausbau-/Neubaukosten" zu Grunde gelegt wurde: Prüfung der weiteren Daten, die zum neuen NKV-Wert führten.

c) Wie verhält sich die Nutzen-Berechnung bei T2 zu der bei T1?

ca) Ist dies angemessen?

caa) Die Nutzen-Berechnung bei T1 beruht auf seltsam erscheinenden Angaben über Verkehrsbelastungen: "Bezugsfall: 46.000 Kfz/Tag, Planfall: 39.000 Kfz/Tag" (ÖE). Dem stehen einerseits die Verkehrsprognose für 2025 aus dem Planfeststellungsverfahren mit der Angabe "52.000 Kfz/Tag" in 2025 entgegen und andererseits die aktuellen Verkehrszählungen, die rund 41.000 Kfz/Tag ausweisen.

cab) Wie weit wurden die Entlastungseffekte, die durch die bereits in Gang gesetzten Maßnahmen des B224-Entlastungspakets erwartet werden und neben anderen Maßnahmen u.E. den A52-Bau überflüssig machen, bei der Angabe "Engpassbeseitigung" und bei der NKV-Berechnung berücksichtigt? Welche Berechnungen sind aus welchen Gründen realistisch? [Siehe auch unten e)]

cac) Sind aus den im ÖE angegebenen Verkehrsbelastungen "Bezugsfall: 46.000 Kfz/Tag, Planfall [also 2030]: 39.000 Kfz/Tag" - d.h. 7.000 Kfz/Tag weniger! - im weiteren Verlauf der Nutzenberechnung die richtigen Schlüsse gezogen worden?

cad) Wie weit stützt sich die Nutzenberechnung für T2 auf in baa) genannte Berechnungen?

- cb) Die Nutzen-Berechnungen von T1 und T2 sämtlich überprüfen.
- cc) Die Verwendung der Nutzen-Angaben bei den NKV-Berechnungen sämtlich überprüfen.
- d) NKV für das „Gesamtprojekt“ aus T1 und T2 ermitteln.

4.) Hält die Einstufung von T1 und T2 in "VB-E" seriöser Überprüfung stand?

Anregungen bei der Prüfung:

e) Wenn lt. ÖE im Planungsfall 7.000 Kfz/Tag, d.h. 15% weniger über dieselbe Strecke T1 fahren, dürfte dies wesentliche andere Gründe haben als den Autobahnbau (Zur Problematik dieser Zahlen siehe baa). Gründe könnten z.B. sein: Rückgang des Verkehrs durch – bereits beschlossene – Maßnahmen für besseren ÖPNV- und Radverkehr und andere wahrscheinliche Maßnahmen (vgl. B224-Entlastungspaket S. 4 der „Mängelliste“ <http://a52-war-gestern.de/wp-content/uploads/2016/08/2016-0609.-Mängel-in-Dossier-A52-G60-NW.pdf>) oder Rückgang durch Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung (IHK prognostizierte drastische Abnahme der Zahl von Betrieben und Beschäftigten im Münsterland). Wenn dies zutrifft, erscheint die Frage naheliegend, ob dann der Autobahnbau zur Auflösung der Staus bzw. Engpassbeseitigung erforderlich und die Kosten dafür zu rechtfertigen sind.

Ist aber der wesentliche Grund der Autobahnbau, so liegt die Frage nahe, wie sehr dieser wegen Reduzierung der Zugänge den Anwohnerverkehr auf andere Straßen verdrängen und dadurch erhebliche neue Lärm-, Feinstaub- und andere Belastungen in Wohngebieten mit sich bringen würde. Wurden diese wesentlichen Aspekte bei der Einstufung VB-E berücksichtigt?

f) Die Verkehrsbelastung auf der A52 ändert sich, wenn nördlich des AK die A52 durch Gladbeck weitergebaut und damit der "Netzschluss" (ÖE beim Projekt A52-G70-NW) erreicht wird. Es ist nicht ersichtlich, ob dieser Bau bei den Daten und Berechnungen in T1 und T2 angenommen wurde oder nicht. Diese Frage ist allerdings erheblich, selbst wenn die Verkehrszahlen ähnlich sein mögen. Denn hier gibt es zum einen ein Junktum und zum andern massive Anfragen zur NKV-Ermittlung.

Eine seriöse Überprüfung der Einstufung erfordert daher die Einbeziehung des nördlich angrenzenden Stückes, wie folgt.

B

Zum A52-Plan von A2 bis Gelsenkirchen-Buer-West (Projekt A52-G70-NW)

Dieses Stück sei hier abgekürzt "G70" genannt. Für seine Bewertung sind Zusammenhänge mit dem "Gesamtprojekt" aus T1 und T2 wesentlich, die in ÖE und RE nicht berücksichtigt wurden. Sie betreffen sowohl die Finanzierung und daher die NKV-Berechnung als auch Bauplanung und -ausführung: Es wurde politisch ein Junktum vereinbart: dass G70 nur zusammen mit T2 und T2 nur zusammen mit G70 gebaut werde. (Die beiden wesentlichen Dokumente sind "Vereinbarung..." und "Eckpunkte..." aus der Vorlage zum Gladbecker Stadtratsbeschluss, Anlagen 1 und 2, vom 26.11.2015, inzwischen vom Gladbecker Bürgermeister und NRW-Verkehrsminister unterschrieben. Die Problematik seines Zustandekommens und die Vorgeschichte mit Ratsbürgerentscheid sollen hier, solange der Ratsbeschluss gültig ist, keine Rolle spielen.)

Das Junktum hat die gleiche Struktur wie das Junktum im noch gültigen BVWP von 2003/4 zwischen den (darin anders benannten) Bauwerken T1 und T2: Eins darf nur zusammen mit dem anderen gebaut werden. Diese Festlegung ist die Voraussetzung für die Zustimmung der Stadt Gladbeck zum A52-Bau. Sachgemäß erscheint dementsprechend, was bei T1 und T2 im ÖE sachlich angemessen geschah: für die Bewertung ein Gesamtprojekt zu bilden, und zwar ein neues, das G70 einbezieht.

Forts. Fragen:

4.) Warum wurde trotz Junktim für die Bewertung kein Gesamtprojekt aus T1, T2 und G70 gebildet, was bedeutet dies für die "Vereinbarung..." („pacta sunt servanda“ ?) und welche Bedeutung hat das Junktim für die Bewertung von T1, T2 und "Gesamtprojekt"?

5.) Warum wurden trotz Junktim die Projekte T1 und T2 einerseits und G70 andererseits als verschieden dringlich eingestuft, was bedeutet dies für die "Vereinbarung..." und welche Bedeutung hat das Junktim für die Einstufung von T1, T2 und "Gesamtprojekt"? (Zu weiteren Problemen bei der u.E. mehrfach fehlerbehafteten Einstufung von G70 vgl. unsere Stellungnahme dazu auf www-a52-war-gestern.de.)

6.) Warum wurde trotz Junktim bei der Darstellung der Maßnahme im ÖE insgesamt und somit auch bei Ermittlung des NKV von dem Bau zweier kurzer Tunnel von zusammen 380 m Länge ausgegangen, obwohl die Zustimmung der Stadt Gladbeck von dem Bau eines Tunnels von 1490 m Länge abhängt, und was bedeutet dies für die "Vereinbarung..."?

7.) Wenn die Differenzkosten für den längeren Tunnelbau (mind. 31 Mio. €), die gemäß Junktim-"Vereinbarung" vom Land NRW und von der Stadt Gladbeck und damit wie die des Bundes von der Öffentlichen Hand aufzubringen sind, in die NKV-Ermittlung einbezogen werden, wie groß ist dann das NKV für G70 und was bedeutet das für die Wirtschaftlichkeit von G70? (Unsere Rechnung ergibt: $NKV < 1$; nur die Kosten des Bundes bei der Bewertung anzusetzen, widerspricht zumindest dem gesunden Menschenverstand, auch dem Gesetz?)

8.) Was bedeuten die Antworten zu den Fragen 4.) bis 7.) konkret für die gesetzes- und vereinbarungskonforme NKV- und Wirtschaftlichkeitsberechnung der gesamten Strecke von der A42 bis Gelsenkirchen-Buer-West und für ihre Bedarfseinstufung?