

Marion Krobb | Dodostr. 11 | 48145 Münster

Planfeststellungsbehörde
beim Landesbetrieb Mobilität
Rheinland-Pfalz
Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz

Münster, 6. Mai 2018

Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gegen die geplante Ortsumgehung B256 Straßenhaus

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Wahrnehmung meiner Beteiligungsrechte im oben genannten Planfeststellungsverfahren erhebe ich als persönlich Betroffene folgende Einwände gegen die Realisierung der beantragten Ortsumgehung B256 Straßenhaus.

Als Grundstückseigentümerin und zukünftige Erbin einer Immobilie im Ortsteil Niederhonnefeld in der Ortsgemeinde Straßenhaus und als verantwortungs- und umweltbewusste Bürgerin lehne ich den Bau der geplanten sogenannten „Ortsumgehung“ ab, die gar keine Umgehung ist, da sie nur an anderer Stelle durch den Ort verläuft als die bisherige Durchfahrt. Ich werde sie daher im Folgenden folgerichtig nicht als „Ortsumgehung“ bezeichnen, sondern als das, was sie ist: die geplante „neue Ortsdurchfahrt“.

Im Übrigen ist die neue Ortsdurchfahrt nicht geeignet, die Verkehrsprobleme in Straßenhaus zu lösen und die Ortsgemeinde vom Verkehrsdruck zu entlasten. Denn sie wälzt die bestehenden Probleme lediglich auf andere, „schwächere“ Mitbürger_innen ab, die weniger politischen Einfluss haben. Sie schafft darüber hinaus vielfältige neue Probleme für die Ortsgemeinde Straßenhaus, wie z. B.:

- die für Straßenhaus insgesamt vermehrte (!) Abgas- und Lärmbelastung sowie
- die damit einhergehenden gesundheitlichen Beeinträchtigungen,
- erhebliche Wertverluste für Immobilien- und Grundstückseigentümer_innen,
- erhöhte Unfallrisiken aufgrund der bizarren Streckenführung,
- die Zerstörung von natürlichen Lebensräumen und Naherholungsgebieten,
- das Zerschneiden der Gemeinde und die erschwerte Erreichbarkeit des Ortskerns mit Einkaufsmöglichkeiten und Kulturangeboten für die Anwohner_innen der Ortsteile Niederhonnefeld und Ellingen.

Das alles wäre vielleicht hinnehmbar, wenn es keine andere, bessere Alternative für die Verkehrsführung gäbe. Doch die gibt es: Ein Tunnel unter der bisherigen Ortsdurchfahrt würde die Belastungen für deren Anwohner_innen reduzieren - ohne neue Probleme zu schaffen.

Meine Einwendungen begründe ich in Einzelnen wie folgt:

1. Persönliche Beeinträchtigungen:

a) Gesundheit

Ich befürchte durch den Bau- und späteren Betriebslärm, Beeinträchtigungen der Gesundheit meiner Eltern, die nahe an der geplanten neuen Ortsdurchfahrt wohnen, und auch meiner eigenen als Besucherin und mögliche zukünftige Bewohnerin meines Elternhauses, das ich mit meiner Schwester erben werde.

Bereits jetzt ist der psychische Druck auf meine Eltern unerträglich. Sie haben das Haus unter hohem persönlichem Einsatz selbst gebaut und dafür auf vieles andere verzichtet. Auch ich selbst verbinde viele Erinnerung mit dem Haus und habe bereits als Kind nach Kräften am Bau geholfen. Entsprechend hoch ist der ideelle Wert der Immobilie.

Die naturnahe Lage am Ortsrand mit Blick auf Wald, Bachlauf und Felder macht einen Großteil des ideellen und materiellen Werts der Immobilie aus. Sollte die neue Ortsdurchfahrt tatsächlich realisiert werden, verlief eine 109 m lange Brücke in unmittelbarer Nähe am Haus vorbei und würde den Blick vom Garten, der Terrasse, zwei Balkons und Panoramafenstern in zwei Stockwerken - alles extra so gebaut, um den erholsamen Blick ins Grüne zu genießen - komplett verschandeln.

Das Lebenswerk meiner Eltern, ihr Rückzugs- und Erholungsort würde zerstört. Ständiger Lärm, Schadstoffe und Feinstaub vom viel zu nah vorbeirauschenden Straßenverkehr würden sie psychisch und physisch stark belasten.

b) Eigentum

Aufgrund der Nähe der neuen Ortsdurchfahrt zum Haus und Grundbesitz meiner Eltern und der oben beschriebenen Beeinträchtigungen ist damit zu rechnen, dass die Immobilie mindestens 20-30 % an Wert verliert. Aus meiner Sicht stellt dies einen enteignungsgleichen Verstoß gegen Art. 14, Abs. 1, des Grundgesetzes dar. Als zukünftige Erbin behalte ich mir ausdrücklich das Recht vor, dagegen rechtliche Schritte einzuleiten und meine Rechte ggf. im Klageweg durchzusetzen.

2. Verkehrspolitische und bauliche Fehlplanungen:

a) Verkehrspolitisch sinnlose Planung

Bei „unter 20.000 Fahrzeugen am Tag würde ich gar nicht über eine Umgehung nachdenken“, sagte Egbert Bialk, Leiter der Regionalgruppe des BUND, in einem in der Rhein-Zeitung am 06.05.2016 veröffentlichten Interview. Das habe „nichts mit verantwortungsvoller Planung zu tun.“ Er fordert daher, das Projekt aus dem vordringlichen Bedarf herauszunehmen. Dem kann ich nur zustimmen.

In der Begründung für die der Anmeldung zum vordringlichen Bedarf zugrundegelegte Notwendigkeit werden folgende Punkte angeführt:

- erhöhtes Unfallrisiko an der Ortsdurchfahrt,
 - erhebliche Auswirkungen von Lärm- und Abgasbelastung auf die Wohnqualität in der Ortslage von Straßenhaus,
 - Behinderung und Gefährdung des Rad- und Fußgängerverkehrs,
 - eine starke Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt
- und als Zweck:
- die ortsdurchfahrtfreie Verbindung zwischen Neuwied und der AS Neuwied an der A3.

Keiner dieser Mängel wird durch die neue Ortsdurchfahrt behoben und der Zweck nicht erfüllt. Vielmehr bleibt es dabei:

- Ein erhöhtes Unfallrisiko besteht weiterhin, da die geplante Trassenführung eine sehr ungünstige Kombination aus starken Steigungen bzw. Gefällen, einer engen Kurve und Wechsellagen beinhaltet und zudem die Fahrgeschwindigkeit höher sein wird.
- Die Lärm- und Abgasbelastung für den Ort als Ganzes wird dadurch sogar steigen.
- Die Trasse führt unzulässig nah an Wohngebieten vorbei, sodass zukünftig andere - unterm Strich sogar mehr - Anwohner Einbußen ihrer Wohn- und Lebensqualität hinnehmen müssen als bisher.
- Zudem wird der Verkehr zunehmen, da Umgehungsstraßen in der Regel zu einer Vermehrung des innerörtlichen Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs führen (s. auch Punkt b).
- Der Rad- und Fußgängerverkehr wird ebenfalls weiterhin beeinträchtigt, denn die Anwohner aus den Ortsteilen Niederhonnefeld und Ellingen müssen zukünftig die neue Ortsdurchfahrt überqueren und Umwege in Kauf nehmen, um in die Ortsmitte zu gelangen.
- Der Verkehr zwischen Neuwied und der A3 wird nach wie vor den Ort durchqueren, nur eben woanders.
- Da die Strecke mehr als dreimal so lang sein wird wie die bisherige Ortsdurchfahrt, gibt es auch keinen Zeitgewinn für den Durchgangsverkehr.

b) **Erhöhung der Belastungen**

Durch eine höhere Durchfahrgeschwindigkeit auf der neuen Trasse und die höhere Motorleistung bei der Bewältigung der geplanten Steigungsstrecke steigen die Lärm- und Abgasbelastungen.

Die Zerschneidung und Verlärmung von Naherholungsgebieten erzeugt zusätzlichen Autoverkehr zu ruhigeren Gegenden. Der BUND, der in Baden-Württemberg über 20 Jahre neu gebaute Ortsumgehungen beobachtet hat, stellte ein Verkehrswachstum von 60 bis über 100 % fest. In Orten ohne Umgehungsstraße nahm der Verkehr hingegen nur um 20-40 % zu.

c) **Missachtung von Vorgaben zum Schutz der Bürger_innen**

- Die DIN 18005-1 gibt vor, dass beim Neubau derartiger Verkehrswege zur Einhaltung von Grenzwerten für die Lärmbelastungen entsprechende Abstände zur Wohnbebauung vorzusehen sind. Nach der „Lärmfibel“ muss der Abstand einer Bundesstraße zu einem allgemeinen Wohngebiet 450 m betragen, um 45 dB(A) in der Nacht einzuhalten, in einem reinen Wohngebiet 800 m für die Einhaltung von 40 dB(A). Die neue Ortsdurchfahrt

Straßenhaus unterschreitet diese Abstände eklatant: Auf einer weiten Strecke beträgt der Abstand nur 80 bis 90 m, an einer Stelle sogar nur 37 m. Diese Missachtung von Vorschriften und der Gesundheit der Bürger_innen ist nicht akzeptabel.

d) **Ungerechte Umverteilung der Belastung**

Die Verlegung der Ortsdurchfahrt würde die Bewohner_innen von ca. 30 Häusern entlang der jetzigen Ortsdurchfahrt (einem ausgewiesenen Gewerbe- und Mischgebiet) entlasten, dafür aber ca. 80 andere Häuser im Bereich Birkenstraße (einem reinen Wohngebiet!) mit permanentem Verkehrslärm, Abgasen und Feinstaub erheblich neu belasten.

1979 lehnt der Gemeinderat der Ortsgemeinde Straßenhaus daher den Bau der neuen Ortsdurchfahrt in der jetzt geplanten Trassenführung u. a. mit der Begründung ab: „Die Lärmbelästigung für den Ortsteil Straßenhaus würde ohnehin nur von der Hauptstraße auf andere Wohngebiete verlagert werden.“

Das gilt unverändert! Daher erscheint es mir unbedingt geboten bei der Ablehnung zu bleiben und eine Lösung zu suchen, die die Interessen ALLER Einwohner_innen schützt, nicht nur die der Anwohner_innen an der Hauptstraße. Deren Interessen werden im aktuellen Gemeinderat so auffällig stark vertreten, dass sich die Frage aufdrängt, ob hier eventuell eigene und politische Interessen unlauter vermengt werden. Zumal auch die BI „Zukunft für Straßenhaus“ offiziell zu klären versuchte, ob Gemeinderatsmitglieder an Abstimmungen zur neuen Ortsdurchfahrt teilnahmen, obwohl sie dies wegen Sonderinteresse (§22 GemO) nicht hätten tun dürfen (vgl. Nachricht im NR-Kurier vom 11.03.2013).

e) **Bessere Lösung ist machbar**

Die BI Zukunft für Straßenhaus schlägt eine Untertunnelung der bisherigen Ortsdurchfahrt als alternative Verkehrslösung vor. Diesen Vorschlag unterstütze ich, weil die Tunnellösung folgende Vorteile bietet:

- tatsächliche Entlastung der Anwohner_innen von Verkehrslärm und Abgasen
- keine Neubelastung anderer Anwohner_innen und keine Wertverluste für deren Immobilien
- kürzerer sichererer Streckenverlauf ohne extreme Steigungen bzw. Gefälle, Wechsellspuren im Kurvenverlauf, Glätte bei Frost und Schnee
- Straßenhaus bleibt ohne Umwege für Durchfahrende und die Einwohner_innen der umliegenden Ortsteile erreichbar
- weniger Waldverlust und Beeinträchtigung der Flora und Fauna im schützenswerten Naturpark
- Erhalt von Naherholungsgebieten und landwirtschaftlichen Nutzflächen, keine Belastung des Naturschwimmbad in Niederhonnefeld durch Abwasser von der Fahrbahn
- weniger Erdbewegungen und Beeinträchtigungen in der Bauphase
- weniger Flächenbedarf, darum weniger Enteignungen und Bürgerproteste, keine Verzögerungen durch Einsprüche und Rechtsstreitigkeiten

f) **Unglaublich Kostenaussagen**

- Laut Recherchen und Veröffentlichungen der BI Zukunft für Straßenhaus kosten 3 km Straße in NRW 33,9 Mio. Euro, in Straßenhaus aber nur 16,8 Mio. Euro.
- Einen Meter Tunnel zu bauen wäre dagegen in Straßenhaus deutlich teurer als bei vergleichbaren in Deutschland realisierten Tunnelbauwerken.
- Obwohl die heutige Ortsdurchfahrt nur rund 500 m lang ist, wurden für einen Tunnel unter der gleichen Strecke weit über 1.000 m veranschlagt.
- Dem Bau der neuen Ortsdurchfahrt würde angeblich weniger Waldfläche zum Opfer fallen als dem - unterirdisch verlaufenden! - Tunnelbauwerk.

Angesichts dieser Zahlen erscheinen die Kostenpläne, die für die neue Ortsdurchfahrt und die alternative Tunnellösung aufgestellt und verglichen wurden, höchst unglaublich und tendenziös. Ich fordere daher eine Überprüfung der Kostenpläne durch eine unabhängige Stelle und die Neubewertung der Machbarkeit einer Tunnellösung und frage mich: Wer wird eigentlich zur Verantwortung gezogen, wenn am Ende die Kosten der neuen Ortsdurchfahrt nicht der „Planung“ entsprechen?

3. Umwelt- und Klimaschutz

a) **Verstoß gegen § 1 BNatSchG**

Nach § 1 (1) Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind „die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft“ auf Dauer zu sichern. Nach Satz (2) sind „zur dauerhaften Sicherung der biologischen Vielfalt [...] lebensfähige Populationen wild lebender Tiere und Pflanzen einschließlich ihrer Lebensstätten zu erhalten und der Austausch zwischen den Populationen sowie Wanderungen und Wiederbesiedelungen zu ermöglichen“. Nach Satz (6) sind „Freiräume im besiedelten und siedlungsnahen Bereich einschließlich ihrer Bestandteile, wie [...] Wälder und Waldränder, Bäume und Gehölzstrukturen, Fluss- und Bachläufe mit ihren Uferzonen und Auenbereichen, [...] Naturerfahrungsräume sowie gartenbau- und landwirtschaftlich genutzte Flächen [...] zu erhalten“.

Die neue Ortsdurchfahrt in Straßenhaus soll im Naturpark Rhein-Westerwald z. T. durch Waldflächen, durch einen Großsäugerlebensraum und Großräume (Waldlebensräume) verlaufen. Für den Bau sollen zwei Waldstücke gerodet werden. Damit wird wertvoller Lebensraum zerstört, der Erhalt und die Vielfalt der Arten werden gefährdet. Vor allem der Waldsaum stellt aufgrund seiner Schutz- und Lebensraumfunktion eine wichtige ökologische Nische zwischen Wald und Offenland dar. Zudem wird Wildtieren ohne den Schutz des zusammenhängenden Waldes die Wanderung und der Austausch zwischen Fockenbachtal und dem Jahrsfelder Bachtal erschwert. Somit läuft das Projekt der Biodiversitätsstrategie zuwider.

Alter Wald, Extensivwiesen und ein Bachlauf würden unwiederbringlich gestört, Ruhezonen entwertet. Der Lauf und die Uferzonen des Häßbachs werden gestört und durch Abwässer von der neuen Straße belastet. Lärm und Schadstoffe, Kahlschlag und das geplante Abtragen des Hügels zwischen Straßenhaus und Niederhonnefeld zerstören die Schönheit der westerwaldtypischen Hügellandschaft und reduzieren ihren Erholungswert in

beträchtlichem Ausmaß.

b) Verstoß gegen die Nachhaltigkeitsstrategie 2002

Im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie 2002 ist die Reduktion der Flächeninanspruchnahme eine klar quantifizierte Zielgröße. Durch den Straßenneubau in Straßenhaus würde eine Fläche von ca. 230.000 qm in Anspruch genommen und neu versiegelt – und das obwohl nachhaltigere Alternativen (Verbreiterung der bestehenden Ortsdurchfahrt, Tunnellösung) zur Verfügung stehen!

c) Verstoß gegen § 13 und § 15 BNatSchG

Die Flächeninanspruchnahme stellt eine erhebliche Beeinträchtigung von Natur und Landschaft dar, die nach § 13 BNatSchG vom Verursacher vorrangig zu vermeiden ist. Beeinträchtigungen sind nach § 15 BNatSchG „vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.“

Im Falle von Straßenhaus gibt es eine solche Alternativlösung: Eine Untertunnelung der bisherigen Ortsdurchfahrt würde den Flächenverbrauch minimieren, da nur an den Ein-/Ausfahrten neue Flächen benötigt werden. Tunnelstrecken, so heißt es im Übrigen auch im Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan (S. 38), werden „grundsätzlich nicht als Flächeninanspruchnahme und Konflikt mit den Umweltkriterien gewertet“.

d) Verstoß gegen § 1 BImSchG

Im Bundes-Immissionsschutzgesetz ist der Schutz des Menschen und Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Immissionen festgeschrieben. Der Schutz vor Verkehrslärm gehört laut Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan (S. 66) auch zu den „Kern-elementen einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik der Bundesregierung“. Das BMVI strebe an, „die Lärmbelastung für alle Verkehrsträger über das bereits erreichte Niveau hinaus weiter zu reduzieren.“

Die Ortsumgehung Straßenhaus läuft dem zuwider, denn es sind keinerlei Maßnahmen zum Lärmschutz geplant. Im Gegenteil: Zwei Waldstücke, die bisher für viele Anwohner als Schallschutz, zur Luftreinhaltung durch Sauerstoffproduktion und Bindung von CO₂ dienen, sollen dem Straßenneubau zum Opfer fallen. Durch den zu erwartenden Verkehrszuwachs (s. o.) sowie die höheren Fahrgeschwindigkeiten werden Verkehrslärm und Schadstoffausstoß zugleich zunehmen.

Fazit: Das Straßenneubauprojekt in Straßenhaus erhöht die Belastung und reduziert den Schutz. Es steht im klaren Widerspruch zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung.

5. Formale Gründe:

a) Abwägungsmangel

Es liegt ein schwerer Abwägungsmangel vor: Nach § 17 Abs. 1 Satz 2 BFStrG und der Rechtsprechung des BVerwG ist die Variantenauswahl bei den möglichen Trassenführungen einer geplanten Bundesfernstraße fehlerhaft, wenn sich eine Alternativlösung als eindeutig

besser geeignet aufdrängen musste. Das ist hier eindeutig der Fall: Die Tunnellösung ist eindeutig besser geeignet als die geplante neue Ortsdurchfahrt.

b) Beschlussfassung fehlerhaft

Straßenbaumaßnahmen sind immer öffentlich zu behandeln – der Gemeinderat von Straßenhaus hielt sich daran nicht und behandelte Planung und Beschlüsse jahrelang in nicht-öffentlichen Sitzungen. Alle so gefassten Beschlüsse sind als hinfällig anzusehen.

c) Raumordnungsentscheid veraltet

Den Planungen für die neue Ortsdurchfahrt liegt ein Raumordnungsentscheid (ROE) aus dem Jahre 1998 zugrunde. Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) dazu ist sogar noch älter, sie stammt von 1992. Beide entsprechen nach (mehr als) 20 Jahren sicher nicht mehr den realen Gegebenheiten und Vorschriften. Beide sollten daher dringend geprüft und neu gefasst werden.

Stattdessen verlängerte die Ortsbürgermeisterin Birgit Haas den ROE jüngst zum dritten Mal und war im Alleingang. Der zuständige Gemeinderat wurde lt. Pressemitteilung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN aus Juli 2017 dazu nicht gehört. Das ist im wahrsten Sinne unerhört! Der ROE ist daher nun als ungültig anzusehen.

4. Ortssterben in Straßenhaus

a) Verlust von Infrastruktur

Der Bau der neuen Ortsdurchfahrt hätte verhängnisvolle Folgen für die Gemeindeentwicklung, denn dadurch würde Straßenhaus seiner Lebensader beraubt. Das ortsansässige Gewerbe lebt zum großen Teil vom Durchgangsverkehr. Verlagert sich dieser auf die neue Trasse ist mit Umsatzeinbußen und Geschäftsaufgaben und in der Folge mit dem Verlust von Steuereinnahmen für die Gemeinde zu rechnen. Mit dem Verlust von Infrastruktur droht eine Abwanderung der Bevölkerung. Als anerkannter Luftkurort mit mehreren Hotels und Gaststätten hatte Straßenhaus einmal touristisches Potenzial. Daran anzuknüpfen wird nach dem Bau der „Umgehungsstraße“ unmöglich.

Unter dem erhöhten Schadstoffausstoß durch Verkehrszuwachs, erhöhte Fahrgeschwindigkeit und erhöhte Motorleistung an den Steigungsstrecken würde die Luftqualität leiden. Das Naturschwimmbad in Niederhonnefeld würde durch Abwässer von der Trasse verschmutzt. Die Landschaft wäre optisch verschandelt und damit als Erholungsgebiet nicht mehr attraktiv. Zwei der drei von der Gemeinde Straßenhaus ausgewiesenen Rundwanderwege und der bekannte „Butterpfad“ (vgl. <http://www.strassenhaus.de/wandern.html>) würden vom Marktplatz aus nicht mehr wie bisher durch einen lebendigen, erholsamen Wald führen, sondern über die und entlang der neuen Trasse. Verkehrslärm statt Vogelgezwitscher lockt keine Touristen an.

b) Minderung der Lebensqualität

Bürger_innen aus den Ortsteilen Ellingen und Niederhonnefeld müssten künftig die neue Ortsdurchfahrt überqueren, um in der Ortsmitte einzukaufen, Besorgungen zu machen, den

Bus zu erreichen, soziale Kontakte zu pflegen oder an kulturellen Veranstaltungen teilzunehmen. Insbesondere ältere Mitbürger_innen würden durch dieses Hindernis und die erforderlichen Umwege in ihrer Mobilität und gesellschaftlichen Teilhabe erheblich beeinträchtigt. Zumal die geplante Überquerungsmöglichkeit aus Richtung Ellingen in einer alle andere als barrierefreien Fußgängerbrücke mit 45 Treppenstufen bestehen soll!

Aus diesen Argumenten leite ich die folgenden Forderungen ab:

- die Herausnahme der derzeit geplanten neuen Ortsdurchfahrt aus dem vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans
- die Neukalkulation der Kosten für eine Untertunnelung der bisherigen Ortsdurchfahrt von unabhängigen Experten und die Neubewertung dieser Alternative
- die ernsthafte Überprüfung von weniger invasiven Alternativen, um die Belastung der Ortseinwohner_innen von Verkehrsdruck zu erreichen, z. B. Maßnahmen zur innerörtlichen Verkehrsberuhigung, Verbreiterung der bestehenden Ortsdurchfahrt oder Umleitung eines Teils des Verkehrs auf eine andere innerörtliche Streckenführung
- die Einhaltung von Vorgaben und Gesetzen bei der Beschlussfassung, der Planung und Durchführung des Bauvorhabens
- die transparente und umfassende Information der Bevölkerung über die Beschlussfassung, die Planung und Durchführung des Bauvorhabens
- die Berücksichtigung und den Schutz der Interessen und Rechte ALLER Ortseinwohner_innen bei der Planung und Umsetzung einer Verkehrslösung für Straßenhaus

Bitte setzen auch Sie sich für eine Lösung der Vernunft ein, die letztlich allen Beteiligten zugutekommt!

Mit freundlichen Grüßen

Marion Krobb