

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Vorab als Telefax an: 030-18 300 1920

Koblenz/Hardert, den **15.02.2016**

Unser Zeichen:

R/06.15/Bürgerinitiative Straßenhaus

Öffentlichkeitsbeteiligung am Bundesverkehrswegeplan 2015
(BVWP 2015)

Einwendungen und Alternativvorschläge zur Ortsumgehung der
B 256 bei Straßenhaus, lfd. Nr. 1513 (RP 82)

Sehr geehrte Damen und Herren,

aus der schon im Jahre 1996 entstandenen Bürgerbewegung
entstand die 2013 als gemeinnütziger Verein gegründete Bür-
gerinitiative „Zukunft für Straßenhaus e.V.“ (nachfolgend: BI-
Straßenhaus), vertreten durch die Vorsitzenden Frau MdL Eli-
sabeth Bröskamp und Herrn Herbert Krobb. In dieser Vereini-
gung haben sich zahlreiche Bürger von Straßenhaus, die sich
durch die in den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2015
(BVWP 2015) aufgenommene Ortsumgehung der B 256 west-
lich von Straßenhaus (vgl. „Übersicht über die laufenden und

Medizinrecht

Arztstrafrecht / Berufsrecht
Arzthaftung
Kooperationsverträge
Honorarverfahren der K(Z)V
Zulassungs- und Approbationsrecht
Apotheken- und Arzneimittelrecht

Strafrecht

Wirtschaftsstrafrecht
Arztstrafrecht
allgemeines Strafrecht

Wirtschaftsrecht

Bezugsmandate zum Medizin- und Strafrecht
Vertragsrecht
Arbeitsrecht

Verwaltungs- u. Verfassungsrecht

Bezugsmandate zum Medizin- und Strafrecht
allgemeines Verwaltungsrecht

Dr. iur. Th. Alexander Peters

Rechtsanwalt****
Fachanwalt für Strafrecht
Fachanwalt für Medizinrecht

Dr. iur. Christoph Reusch

Rechtsanwalt**
Richter am Oberverwaltungsgericht a.D.

Margrit Weirich

Rechtsanwältin**
Fachanwältin für Medizinrecht

Caren Baumbach

Rechtsanwältin*

Hans-Peter Ludwig

Rechtsanwalt**

Henrik Thiel

Rechtsanwalt*
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Maria-Stephanie Dönnebrink

Rechtsanwältin***
Fachanwältin für Medizinrecht
Mediatorin

* Kanzlei Düsseldorf
** Kanzlei Koblenz
*** Kanzlei Frankfurt
**** Alle Kanzleien

Kanzlei Koblenz

Firmungstr. 38 / Jesuitenplatz
56068 Koblenz

Tel.: 0261-133378-0
Fax.: 0261-133378-5

Kanzlei Düsseldorf

Kapellstraße 6
40479 Düsseldorf

Tel.: 0211-3015956
Fax.: 0211-3021937

Kanzlei Köln

Stadtwaldgürtel 13
50935 Köln

Tel.: 0221-940604-0
Fax.: 0221-940604-5

Kontoverbindungen

Volksbank Bad Saulgau e.G.
BIC: GENODES1SLG
IBAN: DE97 6509 3020 0027272001

Apotheker- und Ärztebank
BIC: DAAEDEDXXX
IBAN: DE86 3006 0601 0005421977
AnderKto.: DE33 3006 0601 0105421977

Internet

www.Medizinrecht-Strafrecht.de
www.RechtOK.de
eMail aller Kanzleien: info@RechtOK.de

Partnerschaftsgesellschaft

Registerbl. PR 20111, AG KO
Steuer-Nr. FA KO: 2222203619

Kooperationspartner

Apotheker- und Ärztebank
Poststrasse 8, 56068 Koblenz

Conscience GmbH

Wirtsch.-Beratung u. Finanzver-
mittlung
Stadtwaldgürtel 13, 50935 Köln

anwältl. Kooperationsverbund **Eco-
MedConsult**
mit Rechtsanwälten Klapp & Rösch-
mann, Seitzstr. 8, 80538 München,
www.EcoMed-Consult.de

Kanzlei Berlin

Nürnberger Straße 20
10789 Berlin

Tel.: 030-34663097-8
Fax.: 030-34663097-9

Kanzlei Frankfurt

Ludwigstraße 2-4
60329 Frankfurt

Tel.: 069-2691355-6
Fax.: 069-2691355-7

Kanzlei München

Seitzstraße 8
80538 München

Tel.: 089-4111847-11
Fax.: 089-4111847-12



die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben der Bundesfernstraßen, Stand 05.09. 2014, lfde. Nr. 1513, Seite 34“) in ihren Rechten beeinträchtigt sehen, zusammengeschlossen, um für die Abwehr dieser Rechtsverletzungen sowie für die von ihnen vorgeschlagenen Alternativlösungen ein gemeinsames Forum zu haben. Vor diesem Hintergrund hat uns die BI-Straßenhaus im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung an der Bundesverkehrswegeplanung mit der Abgabe einer Stellungnahme zu der geplanten Ortsumgehung der B 256 im Bereich von Straßenhaus sowie dem Einbringen von Alternativlösungen in das Planungsverfahren beauftragt. Eine schriftliche Vollmacht ist beigelegt.

Die Einbindung der Öffentlichkeit ist bei der Aufstellung des BVWP 2015, so das BMVI in dem von ihm vorgelegten „Konzept der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2015“, Stand: Juni 2015 (nachfolgend: „Konzept Öffentlichkeitsbeteiligung“) ein wichtiger Bestandteil. Nach dieser Broschüre ist es bei der Erarbeitung des BVWP 2015 Ziel des sog. „Konsultationsverfahrens“, „Hinweise und Einwände“ von betroffenen Bürgerinnen und Bürgern „rechtzeitig in den Prozess aufzunehmen, um die Argumente bei der Entscheidung angemessen würdigen zu können“ (siehe „Konzept Öffentlichkeitsbeteiligung“, Seite 6 f.). Solche Erörterungen im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2015 beziehen sich auf die Frage des Bedarfs einer Maßnahme (z.B. den Neubau eines Verkehrsweges) und dessen Realisierungswürdigkeit, um auf diese Weise *„die verschiedenen Sichtweisen ... sinnvoll in den Erarbeitungsprozess einzubringen, fundiert abzuwägen und eine fachgerechte Lösung zu erarbeiten.“* („Konzept Öffentlichkeitsbeteiligung“, Seite 5).

Die BI-Straßenhaus wendet sich mit dem vorliegenden Schreiben an das BMVI, um vor der endgültigen Fertigstellung und Verabschiedung des BVWP 2015 durch die Bundesregierung die rechtlichen und tatsächlichen Bedenken vieler betroffener Bürgerinnen und Bürger von Straßenhaus hinsichtlich der vorgesehenen Ortsumgehung deutlich zu machen und stattdessen wesentlich sinnvollere, rechtssichere Alternativvorschläge in den Entscheidungsprozess einfließen zu lassen.

A) Vorgeschichte

Erste Überlegungen für eine Ortsumgehung von Straßenhaus durch eine Umlegung der B 256 gab es bereits Ende der 70er Jahre. Ausweislich der beigelegten Niederschrift einer Sitzung des Ortsgemeinderates von Straßenhaus vom 08.11.1979 (**Anlage 1**) standen damals drei unterschiedliche Trassen („A“, „B“ und „C“) zur Debatte, wobei die dort als „Variante A“ bezeichnete Streckenführung im Wesentlichen der heute geplanten Ortsumgehung westlich von Straßenhaus entspricht. Nach Durchführung einer Bürgerversammlung, in der allen Ratsmitgliedern und Bürgern die vorgesehenen Varianten erläutert wurden, entschied der Gemeinderat im Beschlusswege, dass bei dem jetzigen und bei einem unwesentlich stärkeren Verkehrsaufkommen für Straßenhaus eine Umgehungsstraße nicht notwendig erscheine.

Sollten aber die Prognosen des Straßenneubauamtes zutreffen und aufgrund eines wesentlich stärkeren Verkehrsaufkommens in den 80er Jahren der Bau einer Umgehungsstraße unumgänglich werden, so habe der Gemeinderat gegen die vorgeschlagene Variante „A“, also die auch heute noch aktuelle Streckenführung der Ortsumgehung, „erhebliche Bedenken“ – die Varianten „C“ (westlich von Straßenhaus) und



„B“ (sehr weiträumige Trassenführung westlich von Straßenhaus) sind heute nicht mehr in der Diskussion –. Bei dem Bau dieser Variante „A“

„würde ein Zusammenwachsen der verschiedenen Ortsteile der Ortsgemeinde Straßenhaus zu einem einheitlichen Ortsbereich auf ewige Zeiten unmöglich sein. Ein Zustand, der nicht zu verantworten wäre! Die Lärmbelästigung für den Ortsteil Straßenhaus würde ohnehin nur von der Hauptstraße auf andere Wohngebiete verlagert werden. Da die Straße unmittelbar an dem Natur Freibad (Naherholungs- und Freizeitber.) vorbeiführt, ist die bedeutsame Funktion dieses Bades ... erheblich gefährdet.“

Außerdem führe diese Trasse unmittelbar über die Hoffläche eines Aussiedlerhofs – das ist der heute den Eheleuten Elisabeth und Uwe Bröskamp gehörende „Bornshof“. Die Trasse „A“ würde die zusammengelegten Feldflächen dieses Hofes in Anspruch nehmen und die Existenz dieses Betriebes bedrohen.

Nachdem sich der Verkehr auf der B 256 in der Folgezeit mehr und mehr verstärkte, lebten die Diskussionen um eine Änderung dieser auf Dauer letztlich nicht tragbaren Verkehrssituation wieder auf. Dabei wurde auch die sog. Tunnellösung erörtert, d.h. die Möglichkeit, den Verkehr auf der B 256 durch einen unter Straßenhaus verlaufenden Tunnel zu führen. Ausweislich eines Schreibens des zu dieser Zeit noch existierenden Straßenneubauamts Vallendar an die damalige – mittlerweile gleichfalls aufgelöste – Bezirksregierung Koblenz vom 19.11.1996 (**Anlage 2**) wurden vier Tunnelvarianten untersucht, wobei der längste Tunnel, d. i. der mit der nördlich der vorhandenen Ortsdurchfahrt verlaufenden Streckenführung (Nr. 3. der Anlage) 870 m betragen sollte.

Allerdings legte sich das Straßenneubauamt in diesem Schreiben bereits auf die nunmehr streitbefangene Variante „A“, also die Umgehung westlich von Straßenhaus, die vom Ortsgemeinderat ursprünglich abgelehnt worden war (siehe oben), als die angeblich „kostengünstigste und verkehrstechnisch effektivste Variante“ fest und verfolgt dieses Vorhaben in der Folgezeit auch äußerst konsequent. Ein Mitarbeiter des Straßenneubauamtes sagte damals in einer öffentlichen Veranstaltung im Gasthof Reinhard in Straßenhaus zu den anwesenden Bürgern und Mitgliedern der Gemeindevertretung sinngemäß: *„Entscheidet Euch für die billigste Lösung – also die besagte Variante „A“ –, oder Ihr bekommt gar nichts!“*. Daraufhin ist die Gemeindevertretung, die ursprünglich, wie gesagt, anderer Meinung war (vgl. erneut das Protokoll der Gemeinderatsitzung vom 08.11.1979, **Anlage 1**), eingeknickt und verfolgt jetzt nur noch diese Variante „A“.

Da es aber sowohl im Gemeinderat als insbesondere auch bei unserer Mandantschaft, der BI-Straßenhaus, nach wie vor vehemente Befürworter einer Tunnellösung gibt, hat schließlich der Landesbetrieb Mobilität (LBM) im Einvernehmen mit der Gemeindevertretung das Planungsbüro „MANNS Ingenieure GmbH“ aus 56422 Wirges mit einer sog. Machbarkeitsprüfung zur Tunnelvariante der B 256 beauftragt. Auf die Anfrage eines Gemeinderatsmitgliedes bei diesem Ingenieurbüro vom 08.06.2015 nach Referenzangaben im Bereich Tunnelbau und den dort vorliegenden Projekterfahrungen auf diesem Sektor schrieb ihm eine Mitarbeiterin der Firma „MANNS Ingenieure GmbH“ am gleichen Tag wörtlich zurück:

„Ganz herzlichen Dank für Ihre Anfrage. Leider ist es jedoch so, das wir keine Kompetenzen im Tunnelbau besitzen.“ (**Anlage 3**)



Von daher bestehen seitens der BI-Straßenhaus ganz erhebliche Zweifel an der Fachkunde dieses Ingenieurbüros für die Erstellung eines Gutachtens zu der „Tunnellösung“, also generell gegen die Beauftragung dieser Firma, sowie an der Brauchbarkeit der von diesem Unternehmen erstellten „Machbarkeitsstudie“, die in der Bürgerversammlung am 23.06.2015 vorgestellt wurde.

Die BI-Straßenhaus hat diese Bedenken gegenüber dem Gemeinderat zum Ausdruck gebracht und die Überprüfung dieser MANNS-Expertise durch einen einschlägig erfahrenen Fachgutachter verlangt. Ob es dazu kommt, ist wegen der dadurch ggf. entstehenden zusätzlichen Kosten fraglich. Außerdem hat sich die BI-Straßenhaus deshalb auch mit einem „Offenen Brief“ vom 31.07.2015 (**Anlage 4**) an den rheinland-pfälzischen Innenminister Roger Lewentz gewandt. Und schließlich fügen wir auch noch das sehr informative Schreiben des 1. Vorsitzenden unserer Mandantschaft, Herrn Herbert Krobb, an eine Frau Rechtsanwältin Sabine Kunz vom 06.09.2015 bei (**Anlage 5**). Diese hatte ihn im Auftrag der Firma Manns Ingenieure GmbH als Reaktion u.a. auf den bezeichneten „Offenen Brief“ vom 31.07.2015 aufgefordert, darin angeblich enthaltene „*unwahre und unzutreffende Tatsachenbehauptungen*“ künftig zu unterlassen, das Schreiben vom 06.09. 2015 ist die – lesenswerte – Antwort von Herrn Krobb darauf.

Mittlerweile hat der Gemeinderat von Straßenhaus in seiner Sitzung vom 24.02.2015 die Aufstellung des Bebauungsplans „Teilbereich Ortsumgehung B 256“ beschlossen und dies im „Heimatkurier Rengsdorf“ Nr. 10/2015 vom 06.03.2015 öffentlich bekanntgemacht. Außerdem hat der Gemeinderat am 26.01.2016 eine Veränderungssperre beschlossen. Grund dafür ist ein Bauantrag der Eigentümer des bereits erwähnten „Bornshof“, der Eheleute Bröskamp, für eine bauliche Erweiterung ihres landwirtschaftlichen Betriebes, die mit der Trassenführung der nun geplanten Ortsumgehung unvereinbar ist. Die Eheleute Bröskamp haben angekündigt, sich gegen diese Umlegung der B 256, die unmittelbar über die Hoffläche ihres Anwesens führen soll, mit allen rechtlich möglichen Mitteln zu wehren.

B) Argumente gegen die geplante Ortsumgehung der B 256

Der Ortsgemeinderat von Straßenhaus, der einerseits zu Recht keinesfalls auf eine Lösung für die durch den immer mehr zunehmenden Straßenverkehr auf der B 256 im Straßenhaus stark belasteten Anwohner verzichten will, andererseits aber die oben zitierte Forderung des Vertreters der Straßenbaubehörde – einige Mitglieder der BI-Straßenhaus sehen darin eine unverhohlene Nötigung – vor Augen hat, hat sich für die Ortsumgehung Variante „A“ entschieden, obwohl diese, wie das der Gemeinderat schon 1979 erkannt hatte (siehe oben), als „Trenntrasse“ zwischen den Ortsteilen wirkt und deutlich mehr Einwohner neu belastet als andere entlastet.

Nachteile dieser aktuellen Planung:

- Entlastung gäbe es zwar für Bewohner von 30 Häusern in einem ausgewiesenen Gewerbe- und Mischgebiet entlang der jetzigen Ortsdurchfahrt – was in Deutschland wohl ziemlich einmalig sein dürfte –, aber 80 andere Häuser in einem reinen Wohngebiet, an dem die neue Ortsumgehung in einem Abstand von teilweise nur 37 m zu den bestehenden Wohnhäusern entlang führt, würden mit permanentem Verkehrslärm, Abgasen und Feinstaub erheblich **neu** belastet.



- Die DIN 18005-1 gibt vor, dass beim Neubau derartiger Verkehrswege zur Einhaltung von Grenzwerten für die Lärmbelastungen entsprechende Abstände zur Wohnbebauung vorzusehen sind. Im vorliegenden Fall soll die sogenannte Ortsumgehung bis auf 37 m an die Wohnbebauung heranrücken, über einen Großteil der Strecke auf etwa 80 bis 90 m. Lärmschutzwände sind nach Aussage des LBM, Landesbetrieb Mobilität, nicht vorgesehen. Dehnungsfugen sind in der billigsten Ausführung geplant. Hunderte von Bürgern hätten auch im Ortsinnern Tag und Nacht die Tock-Tock-Geräusche zu ertragen, die durch ein 109 m langes Brückenbauwerk über den 40 cm breiten Hässbach verursacht würden.
- Nach der „Lärmfibel“ muss der Abstand einer Bundesstraße zu einem WA-Gebiet 450 m betragen, um 45 dB(A) in der Nacht einzuhalten, in einem reinen Wohngebiet, wie teilweise im vorliegenden Fall die Birkenstraße, an der die Ortsumgehung in einem Abstand von 80 bis 90 m vorbeiführen soll, sind es 800 m für die Einhaltung von 40 dB(A).
- Die Häuser auf den angrenzenden Grundstücken erleiden dadurch einen erheblichen Wertverlust.
- Im Fall des oben erwähnten, von der Planung besonders betroffenen Bornshofs der Familie Bröskamp ließe sich das Vorhaben ohne ein Enteignungsverfahren nicht durchführen. Diesen landwirtschaftlichen Betrieb hat die Familie Bröskamp im Juni 2012 mit erheblichen privaten Geldern erworben. Vor dem Kauf im Juni 2012 ist Familie Bröskamp seitens der Ortsgemeinde, weder von der Bürgermeisterin noch dem Gemeinderat, über die Planungen einer Umgehungsstraße informiert worden, vielmehr sind zwischen 2004 und 2012 die Informationen zu der Planung der OU Straßenhaus ausschließlich in nicht-öffentlichen Sitzungen der Ortsgemeinde Straßenhaus erfolgt. Eine Öffentlichkeitsbeteiligung gab es in dieser Zeit nicht.

Der Bau der Umgehungsstraße käme dem wirtschaftlichen Ruin der – sechsköpfigen – Familie Bröskamp gleich, da eine solche Immobilie durch den immensen Wertverlust nicht mehr zu dem derzeitigen Wert (inkl. der Kaufpreissumme und den Investitionen der Familie) zu veräußern wäre. Das Betriebskonzept zur Erweiterung des landwirtschaftlichen Meister- und Zuchtbetriebes ist durch die Planungen der Ortsumgehung Straßenhaus nicht mehr realisierbar. Die Eheleute Bröskamp und andere Bürger haben angekündigt, gegen den bereits aufgestellten Bebauungsplan ein Normenkontrollverfahren nach § 47 VwGO zu beantragen. Diese Prozesse werden bis zu einem rechtskräftigen Abschluss mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

Wir legen dazu noch einen Leserbrief aus der Rheinzeitung Koblenz vom 12.02.2016 vor, der das zweifelhafte Verhalten der Ortsbürgermeisterin gegenüber Familie Bröskamp in dieser Angelegenheit betrifft (**Anlage 6**).

- Die Ortsteile Niederhonnfeld und Ellingen würden für immer vom Ortskern Straßenhaus abgetrennt, die sog. „Ortsumgehung“ mitten durch die Gemeinde ist in Wirklichkeit also gar keine „Umgehung“, sondern nur eine Verlagerung der B 256 innerhalb von Straßenhaus.
- Es sind mehrere neue Steigungs- und Gefällstrecken mit 6,5 % Neigung vorgesehen.



Die **Richtlinien für die Anlage von Straßen** sehen bei entsprechenden Entwurfsgeschwindigkeiten (V_e) Höchstlängsneigungen gemäß folgender Tabelle vor:

| Ve (Entwurfsgeschwindigkeit) | maximal % bei Straßen der Kategoriengruppe | |
|------------------------------|--|-------------------------|
| | A | BI / BII (Ortsumgehung) |
| 50 | 9 | 12 |
| 60 | 8 | 10 |
| 70 | 7 | 8 |
| 80 | 6 | 7 |
| 90 | 5 | 6 |
| 100 | 4,5 | 5 |
| 120 | 4 | |

Die höheren Werte für Straßen der Kategorien BI und BII tragen den besonderen Erfordernissen innerhalb bebauter Gebiete Rechnung.

(A = außerhalb bebauter Gebiete,

B = innerhalb bebauter Gebiete,

I = großräumige Straßenverbindung,

II = überregionale/regionale Straßenverbindung)

Daraus folgt, dass man für die Strecke der Ortsumfahrung eine Höchstgeschwindigkeit von nur 80 km/h plant. Die Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer wird dementsprechend niedrig sein.

- Eine enge Kurve im Tiefpunkt der Trasse macht die Steigungs- und Gefällstrecken gefährlich, besonders bei winterlichen Straßenverhältnissen.
- Überholspuren beginnen am Tiefpunkt der Trasse und enden mit Reißverschlussverfahren auf den Scheitelpunkten – das ergibt weitere vier Unfallschwerpunkte.
- Der Trasse würden Wald- und Naherholungsgebiete, Natur und landwirtschaftliche Flächen in erheblichem Ausmaß zum Opfer fallen.
- Das Naturschwimmbad in Niederhonnefeld würde durch Abwässer von der Trasse verschmutzt, und wegen des ständigen Verkehrslärms wäre es mit der Ruhe und der Erholungsqualität, die bisher besonders zum Besuch des Bades eingeladen haben, vorbei.
- 230.000 qm Fläche einschließlich 30.950 qm Wald sollen dem Straßenneubau zum Opfer fallen,
- Gewerbebetriebe in Straßenhaus, die auf den Durchgangsverkehr angewiesen sind, würden schließen, was eine Verödung des Ortes zur Folge hätte, wie das in den von einer mittlerweile abgeschlossen Ortsumgehung betroffenen Gemeinden Oberbieber und Rengsdorf schon geschehen ist.
- Die Verringerung des Steueraufkommens wäre die Folge.
- Diese verschwindende Infrastruktur verringert den Zuzug neuer Bürger und erhöht den Anteil derer, die wegziehen; das führt zu einer weiteren Überalterung der Bevölkerung.



Von den Befürwortern dieser nun geplanten Ortsumgehung werden aus Behördenkreisen und auch seitens des Ortsgemeinderats immer nur die Interessen der Anlieger an der Ortsdurchfahrt der B 256 in den Vordergrund gestellt, ohne auf die weitaus überwiegenden Nachteile einzugehen, die dadurch für andere Einwohner von Straßenhaus entstehen, nämlich für die mehr als 300 Bürger, die unmittelbar neben dieser Ortsumgehung in der Birkenstraße sowie in den Ortsteilen Niederhonnefeld und Ellingen wohnen. Ihnen sollen nicht nur immense Wertverluste an ihren Immobilien, sondern auch permanente, unerträgliche Lärm- und Abgasbelastungen zugemutet werden. Dies alles widerspricht in eklatanter Weise dem Grundgesetz, wonach der Staat Leben, Gesundheit und das Eigentum seiner Bürger zu schützen hat.

C. Argumente für eine „Tunnellösung“

All dies bestärkt die Bürgerinitiative „Zukunft für Straßenhaus“ e.V. in ihrem Bemühen, die geplante Ortsumgehung zu verhindern und sich stattdessen für eine **Tunnellösung** einzusetzen.

I. Vorteile eines Straßentunnels

Die Vorteile einer solchen Alternative zu der geplanten Ortsumgehung – sieht man zunächst einmal von der Frage der Kosten ab (dazu unten) –, liegen auf der Hand:

- Die Ziele des Vorhabens, die Verkehrsverbindung zwischen der A61 und der A3 sowie die Anbindung des Neuwieder Beckens zur A3 zu verbessern, werden in vollem Umfang erreicht.
- Die Anwohner an der Ortsdurchfahrt in Straßenhaus (Raiffeisenstraße) werden von Lärm und Abgasen entlastet, ohne dass dafür wesentlich mehr andere Bürger **neu** belastet werden, d.h. es erfolgt keine im Zweifel rechts- und verfassungswidrige Verschiebung der von dem Verkehr auf der B 256 ausgehenden Lärm- und Gesundheitsbelastung auf andere Einwohner von Straßenhaus, nämlich die Bürger, die unmittelbar neben dieser geplanten Ortsumgehung in der Birkenstraße sowie in den Ortsteilen Niederhonnefeld und Ellingen wohnen.
- Die Tunnelstrecke verursacht wegen fehlender starker Neigungen gegenüber der Ortsumgehung erheblich weniger CO₂- und Feinstaubbelastung.
- Dadurch werden anderenfalls mit Sicherheit zu erwartende langjährige Rechtsstreitigkeiten wegen Enteignungen, Schadenersatzansprüchen und anderen Grundstücksangelegenheiten (z.B. Klagen wegen fehlender Lärmschutzmaßnahmen) vermieden.
- Der Flächenverbrauch verringert sich deutlich (auch wenn die Manns-Ingenieure das in unakzeptabler Weise anders dargestellt haben, dazu unten mehr).
- Es sind so gut wie keine Enteignungsverfahren durchzuführen; fast alle benötigten Flächen sind im Gemeindebesitz. Die Vermeidung von Enteignungsverfahren gilt vor allem auch für den Bornshof und den dortigen landwirtschaftlichen Betrieb (siehe oben).
- Die Bauzeit für den Tunnel kann mit etwa zehn Jahren veranschlagt werden, während die Verwirklichung der sogenannten Ortsumgehung mit allen Verzögerungen durch rechtliche Auseinandersetzungen mehr als 20 Jahre beanspruchen würde.



(Diese Aussage beruht auf der mündlichen Stellungnahme eines Mitarbeiters von Straßen NRW.)

- Seitliche Rampen an den Tunneleinfahrten ersparen große Anschlussbauwerke.
- Diese Rampen ermöglichen Autofahrern die einfache Ortsdurchfahrt für Besorgungen und dienen so dem Erhalt der Infrastruktur mit einer Reihe von fortbestehenden Gewerbebetrieben.
- Das Gewerbegebiet Ost in Straßenhaus wurde als Sackgasse konzipiert und wird von Investoren wohl vor allem deshalb gemieden, weil es bisher nicht unmittelbar an die B 256 angebunden werden durfte - mit Rampen neben der nördlichen Tunneleinfahrt ist dies auf einfache Weise möglich.
- Im Tunnel ist im Gegensatz zu der mit starken Neigungen konzipierten, also im Winter problematisch zu befahrenden Umgehungsstrecke kein Winterdienst erforderlich.
- Die Unfallgefahr bei nahezu kurvenloser Strecke im Tunnel verringert sich erheblich.
- Bei Wartungsarbeiten oder Sperrung der Tunneldurchfahrt aus anderen Gründen kann problemlos die bestehende Ortsdurchfahrt genutzt werden.

Es kann nach allem keinerlei Zweifel unterliegen, dass eine solche **Tunnellösung** der zurzeit geplanten Ortsumgehung westlich des Ortskerns von Straßenhaus bei weitem vorzuziehen wäre.

II. Die Kosten der Tunnellösung

Dem könnte allein das Argument entgegenstehen, dass durch eine solche **Tunnellösung** derartige Mehrkosten entstehen würden, dass deshalb bei einer Abwägung der beiden Alternativen die Führung des Verkehrs durch einen unter Straßenhaus verlaufenden Tunnel auszuschließen ist. Von derart untragbaren und völlig unverhältnismäßig höheren Mehrkosten einer Tunnellösung kann nach den bisherigen Recherchen der BI-Straßenhaus aber keine Rede sein, und vor allem nicht vor dem Hintergrund, dass nur durch sie die bei der Ortsumgehung entstehenden erheblichen Belastungen und Grundrechtseingriffe bei zahlreichen Einwohnern von Straßenhaus vermieden würden. Hier muss man fragen, welchen Preis man im Rechtsstaat des Grundgesetzes für die Vermeidung solcher Grundrechtseingriffe bei zahlreichen Bürgern, die Wertminderung ihrer Grundstücke, eine schwere Beeinträchtigung ihrer Lebensqualität, die Zerteilung einer ganzen Ortschaft, die Zerstörung der natürlichen Eigenart der Landschaft und großer Waldflächen usw., usw., zu zahlen bereit ist? Anders gewendet, auch wenn die Tunnellösung teurer wird, muss man sich, solange diese Kostenerhöhung in einem adäquaten Rahmen bleibt, die dadurch erzielte Vermeidung solcher Rechtsverletzungen und der Beeinträchtigung der Lebensqualität hunderter Bürger eben etwas kosten lassen.

Zumindest aber ist in dieser Situation zu verlangen, dass für beide Alternativen eine sorgfältige Ermittlung der jeweils realistisch zu erwartenden Kosten, Neben- und Folgekosten, jährliche Unterhaltskosten etc. vorgenommen wird, und zwar durch ein fachlich versiertes, einschlägig erfahrenes Ingenieurteam. Denn die Entscheidung, welche der beiden Alternativen letztlich vorzuziehen ist, vor allem aber, was beide Varianten denn schließlich definitiv kosten, kann nur aufgrund einer auf wissenschaftlicher Basis erar-



beiteten, exakten Kostenanalyse erörtert und letztlich bestimmt werden, und damit müssen fachkundige Gutachter beauftragt werden.

Das gilt nicht nur für die Kosten der sog. Tunnellösung, sondern auch für die der geplanten Ortsumgehung. Denn ebenso, wie von deren Initiatoren die Kosten des Tunnels mit Hilfe des Planungsbüro „MANNS Ingenieure GmbH“ und ihrer nachfolgend im Einzelnen zu beleuchtenden „Machbarkeitsstudie“ offenbar bewusst hochgerechnet wurden, muss man davon ausgehen, dass andererseits aus den gleichen „politischen“ Gründen die Kosten der Ortsumgehung zu niedrig dargestellt wurden. Das erkennt man z.B. schon daran, dass bei der bisherigen Planung jegliche Lärmschutzmaßnahmen wie insbesondere Lärmschutzwände fehlen und höherwertige Dehnungsfugen gar nicht erst vorgesehen sind, die bei einer Realisierung dieses Projekts jedenfalls unerlässlich wären.

III. Die sog. Machbarkeitsstudie der Firma „MANNS Ingenieure GmbH“

Die Machbarkeitsstudie des Planungsbüro „MANNS Ingenieure GmbH“, einer Firma, die nach der oben zitierten schriftlichen Bekundung einer Mitarbeiterin „*keine Kompetenz im Tunnelbau*“ besitzt, und die auch unseres Wissens noch kein einziges Tunnelbauwerk durchgeführt hat, erfüllt nicht die Voraussetzungen einer fundiert begründeten realistischen Kosteneinschätzung.

Das – aus der Sicht der Befürworter einer Tunnellösung niederschmetternde – Ergebnis dieser Studie zeigt, warum eine so rasche Zustimmung zur Einholung dieser Expertise erfolgt ist. Nach Meinung der BI-Straßenhaus handelt es sich um ein **Gefälligkeitsgutachten** zu Gunsten der Befürworter der aktuell geplanten Ortsumgehung. Mit selbst für Laien erkennbaren maßlosen Übertreibungen sowohl bei der Länge der Gesamt-Trasse als auch bei der erforderlichen Tunnellänge wurden die zu erwartenden Kosten in eine geradezu unglaubliche Höhe getrieben, der Verbrauch von Waldflächen völlig überzogen dargestellt, die erforderliche Überdeckung mit 16 Metern angegeben, was völlig unnötig ist und die erforderliche Länge des Tunnels wesentlich erhöht, usw.

Gleichzeitig wurden die Kosten für die sogenannte Ortsumgehung heruntergespielt. So wurden die früher vom LBM genannten Kosten für die Ortsumgehung in Höhe von **18,2** Mio. EUR in der Manns-Studie nur noch mit **17,3** Mio. EUR beziffert. Die ehemals genannte Trassenlänge von **3.200** m hat sich angeblich auf **2.850** m reduziert. Stichhaltige Begründungen erfolgten für beide nach unten gerichteten Abweichungen nicht. Das wirkt unglaubwürdig. Fraglich bleibt zudem, ob der Kostenrahmen überhaupt eingehalten werden kann, da, wie schon erwähnt, mit einem erheblichen Mehraufwand allein schon durch Nachrüstungen für Lärmschutzmaßnahmen einschließlich geräuschkindernder Dehnungsfugen, Flüsterasphalt etc. zu rechnen ist.

Für die Tunnel-Zu- und Abfahrten berechnen die Manns-Ingenieure **16,6** Mio. EUR. In Relation zu den Gesamtkosten der Ortsumgehung (17,3 Mio. EUR) ist das schlicht unsinnig, weil die Anschlussbauwerke auch bei der Variante „A“ benötigt würden - so betrügen die Kosten für die rund 2.500 m größtenteils dreispurige Strecke inklusive einer 109 m langen Talbrücke und weiteren Brückenbauwerken nur 0,7 Mio. Euro. Da wirken diese 16,6 Mio. EUR allein schon für die Tunnel-Zu- und Abfahrten unprofessionell und unglaubwürdig!



Die gesamten Kosten für die Tunnellösung wurden in der MANNS-Studie mit 61 Mio. Euro angegeben, beruhend auf

- einer viel zu langen Gesamt-Trassenlänge (weil mit der Absenkung für die Tunnel-einfahrt schon in viel zu großer Entfernung begonnen werden soll, was den Tunnel unnötig verlängern würde),
- einer Tunnellänge von 1200 m, während nach Aussage des damaligen Straßenneubauamts Vallendar, das sich ja schon 1996 mit einer solchen Tunnellösung befasst hat (siehe oben), die Tunnellänge mit höchstens 870 m angegeben worden ist,
- einer mit 16 m unnötig hohen Überdeckung, die zudem die schon erwähnte längere Absenkungsstrecke außerhalb des Tunnels erforderlich macht (siehe oben), und
- einem überflüssigen Anschlussbauwerk am nördlichen Ortsrand.

Beispielhaft dafür ist folgendes Detail: Pro Meter Tunnel sollen allein die Ausrüstungskosten 5.000,00 Euro betragen; das wirkt utopisch.

Ein kompletter Meter Kanaltunnel Dover-Calais kostete 1991 nur 8.500,00 EUR, hochgerechnet mit den Indizes des Statistischen Bundesamtes auf heutige Werte entspricht das 11.883,00 EUR/m. Der 57 km lange St. Gotthard Basistunnel in Vollausstattung ist mit rund 23 Mrd. Euro kalkuliert, das wären umgerechnet auf 1 km Tunnel für Straßenhaus etwa 40 Mio. Euro, aber nicht - wie laut Manns-Studie veranschlagt - 61 Mio. Euro.

Es ergibt sich die Frage, welche Absicht der LBM damit verfolgt haben könnte, ein derart unerfahrenes Ingenieurbüro mit der Erstellung eines so wichtigen Gutachtens zu beauftragen. Nach Auffassung der BI-Straßenhaus lassen dessen offenkundig unhaltbare Ergebnisse vor allem die Deutung zu, dass dies erfolgt ist, um die Tunnellösung zu verhindern.

Pro Längenmeter Tunnel würden die Kosten gemäß dieser Ausarbeitung von Manns rund 45.000 Euro betragen (wenn man gedanklich die Kosten für Baumaßnahmen außerhalb des Tunnels herausrechnet). Das wäre dann pro Meter gerechnet **das teuerste Tunnelbauwerk Deutschlands!** Hierfür gibt es keine Rechtfertigung. Schwierige Bodenverhältnisse, hydrologische Besonderheiten oder sonstige Erschwernisse liegen nicht vor. Da der Tunnel unterhalb der auf einer Wasserscheide verlaufenden Ortsdurchfahrt liegen würde, kann ein Wassereinbruch ausgeschlossen werden. Der Untergrund besteht gemäß Fachauskunft aus bröckeligem Tonschiefer, Gebirgsklasse E bis G, wobei Sprengungen nicht erforderlich sind. Recherchen der BI-Straßenhaus ergaben für vergleichbare, bereits fertiggestellte Tunnelprojekte in Deutschland Kosten von durchschnittlich 19.151,00 Euro/m, hochgerechnet auf heute geltende Werte mit den Indizes des Statistischen Bundesamtes.

Beispiele für solche realisierten Straßentunnel:

| <i>Tunnel</i> | <i>Länge m</i> | <i>Kosten je m</i> |
|---------------|----------------|--------------------|
| Füssen | 2 x 1300 | 17.053 |
| Kohlberg | 2 x 595 | 14.428 |
| Olpe | 2 x 1020 | 15.148 |



| | | |
|----------------------------|----------|---------------|
| Hemberg | 2 x 410 | 23.296 |
| Allach | 2 x 1400 | 39.296 |
| Bürgerwald | 2 x 1520 | 16.611 |
| Lindenberg | 2 x 690 | 18.808 |
| Eching | 2 x 648 | 12.668 |
| Heidberg | 2 x 379 | 15.052 |
| Mittelwert --> Straßenhaus | 1 x 1000 | 19.151 |

Ob dieser Mittelwert von 19.151 EUR für die Untertunnelung von Straßenhaus realistisch ist oder ob er wegen der vorliegenden günstigen geologischen Bedingungen nicht sogar noch wesentlich unterschritten werden kann, muss, wie gesagt, durch ein Fachgutachten geklärt werden. Dessen Kosten sind aufzubringen, weil sie zum einen im Vergleich zu den endgültigen Projektkosten verschwindend gering sind, zum anderen, weil der gebotene Kostenvergleich mit der aktuell vorgesehenen Ortsumgehungslösung anders nicht möglich ist, und zum Dritten, weil hier viele Bürger von Straßenhaus betreffende erhebliche Rechtsverletzungen und Grundrechtseingriffe auf dem Spiel stehen.

Einen solchen exakten Vergleich der Kosten beider Alternativen miteinander nicht vorzunehmen, wäre angesichts dieser andernfalls unvermeidlichen Rechts- und Verfassungsverletzungen zahlreicher Einwohner von Straßenhaus **ein schwerer Abwägungsmangel** im Sinne § 17 Abs. 1 Satz 2 BFStrG. Nach 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 (BVerwG, Urteile vom 09.02.2005 - BVerwG 9 A 80.03 -, sowie Urteil vom 09. 06.2004 - BVerwG 9 A 11.03 - Buchholz 406.400 § 61 BNatSchG 2002 Nr. 5 m.w.N.). Vorliegend spricht alles dafür, dass das diese sog. Tunnellösung ist. Da aber natürlich in das Entschließungsermessen der zuständigen Entscheidungsträger auch der Kostenfaktor einfließen muss, sind insofern alle realistisch verfügbaren Erkenntnismöglichkeiten auszunutzen. Davon ist man aber im Gemeinderat Straßenhaus und beim LBM Koblenz leider noch weit entfernt.

D. Weitere Alternative: Ausbau der Ortsdurchfahrt der B 256 in Straßenhaus

Eine weitere Alternative wäre auch noch der innerörtliche Ausbau der vorhandenen Durchfahrtsstrecke der B 256 innerhalb von Straßenhaus in einer Länge von etwa 500 Metern, ähnlich wie das z.B. in Bad Breisig mit der Ortsdurchfahrt der B 9 erfolgreich durchgeführt worden ist. Das wäre die kostengünstigste Lösung. Dazu müsste nämlich lediglich an mindestens einer Straßenseite die Bebauung teilweise weichen, die Anwohner wären zu entschädigen.

Dann könnte die B 256 innerorts ähnlich gestaltet werden wie die B 9 in Bad Breisig: Abbiegespuren mit (verkehrsabhängigen) Ampelregelungen – auch für Fußgängerüberquerungen – würden vorgesehen, die Fahrspuren könnten verbreitert werden, um auch den LKW-Verkehr – dieser wird zur Zeit noch über Anhausen geleitet, seine Frei-



gabe für die B 256 durch Straßenhaus steht aber kurz bevor – ohne Behinderungen durch den Ort zu führen. In Bad Breisig ist das Verkehrsaufkommen auf der B 9 um etwa 31 % höher als auf der B 256 in Straßenhaus (Zählung 2010: Fahrzeuge täglich im Durchschnitt: Bad Breisig 19.100, davon 5,5% Schwerlastverkehr – Straßenhaus 14.600, davon 4,9% Schwerlastverkehr.) Für die Zählungen 2015 werden die Auswertungen noch erwartet.

Gegenüber der Tunnellösung blieben die Nachteile der Lärm- und Abgasbelästigung für die unmittelbaren Anlieger zwar bestehen, jedoch wären die Kosten mit schätzungsweise weniger als 10 Mio. EUR deutlich geringer: Sie würden nur etwa die Hälfte des für die geplante Ortsumgehung erforderlichen Aufwandes betragen. Hinzu kommt, dass die Realisierung mit Planung und Enteignungsverfahren innerhalb weniger Jahre möglich wäre, während der Bau einer Umgehungsstraße durch Einsprüche und Prozesse mit Sicherheit verzögert und nach Meinung von Fachleuten ohnehin mehr als 20 Jahre dauern würde.

Hinsichtlich der Zahlen der betroffenen Anlieger bei dieser „innerörtlichen Lösung“ ist zu sehen, dass die B 256 in Straßenhaus durch ein Gewerbe- und Mischgebiet führt und hier nur wenige reine Wohnhäuser unmittelbar an der Straße stehen. Diesen höchstens 30 Häusern an der Raiffeisenstraße stehen mindestens 80 Wohnhäuser mit Neubelastungen und Wertminderungen an der Birkenstraße und den Ortsrändern von Niederhonnefeld und Ellingen gegenüber, wobei das nähere Umfeld mit noch einmal mindestens der gleichen Zahl privat genutzter Wohnhäuser noch nicht einmal miterfasst ist. An der jetzigen Ortsdurchfahrt der B 256 in Straßenhaus wohnen kaum mehr als zehn Familien unmittelbar an der Bundesstraße. Hohes Verkehrsaufkommen wird an Werktagen morgens und abends für jeweils etwa zwei Stunden durch zahlreiche Berufspendler verursacht, während der übrigen Zeiten herrscht normaler problemlos ablaufender Straßenverkehr.

Bisher hat sich die Ortsdurchfahrt als wenig unfallträchtig und kaum stauanfällig erwiesen. Ein verbesserter Ausbau würde diese guten Eigenschaften noch verstärken. Auch weitere benötigte Parkflächen könnten geschaffen werden. Wichtig ist außerdem die Erkenntnis, dass die Durchfahrtsstrecke nahezu eben durch den Ort führt, während eine Umgehungsstraße nur mit erheblichen Steigungs- und Gefällstrecken (6,5%!) gestaltbar wäre. Auf Grund dieser Steigungs- und Gefällstrecken würden sich keine zeitlichen Vorteile für den Durchgangsverkehr ergeben. Außerdem stünde eine Gesamtstrecke von 2.850 m Länge der sehr kurzen Ortsdurchfahrt gegenüber.

Auch wenn, wie gesagt, bei dieser Lösung an mindestens einer Straßenseite die Bebauung teilweise weichen müsste und diese Anwohner zu entschädigen wären, wäre dieser Weg, wie schon oben hervorgehoben, mit Sicherheit die kostengünstigste Lösung. Nach Meinung sachkundiger Fachleute läge der Aufwand deutlich unter dem für eine Umgehungsstraße. Ein solcher innerörtlicher Ausbau stünde auch noch nicht einmal der späteren Realisierung einer wie auch immer gearteten Umgehungs- oder Tunnellösung im Wege, er würde aber die Verkehrssituation sehr schnell verbessern, keine Bürger neu belasten, die gute Infrastruktur des Ortes erhalten und eben, zum wiederholten Male, deutlich weniger kosten.



E. Zusammenfassung und Schlussbemerkung

Die Realisierung der geplanten Ortsumgehung von Straßenhaus mit all den damit verbundenen tatsächlichen und rechtlichen Beeinträchtigungen einschließlich schwerer Grundrechtseingriffe gegenüber zahlreichen Bürgern von Straßenhaus könnte durch die Rücknahme des diese sog. Variante „A“ favorisierenden Gemeinderatsbeschlusses erfolgen, der letztlich auf die deutliche Drohung eines Mitarbeiters des damaligen Straßenneubauamts Vallendar, sonst bekäme man überhaupt nichts – sowie wohl auch auf gewisse wirtschaftliche Eigeninteressen einzelner Gemeinderatsmitglieder – zurückging. Die vorstehend dargestellten Alternativlösungen wie die eines Tunnels unterhalb von Straßenhaus oder der gleichfalls denkbare innerörtliche Ausbau der B 256 sind der in den BVWP 2015 allein aufgenommenen Ortsumgehung bei weitem vorzuziehen.

Eine Reihe von Mitgliedern der Bürgerinitiative wird den Rechtsweg beschreiten, wenn die Verwirklichung dieser Ortsumgehung Realität zu werden droht. Ein Planfeststellungsverfahren – wie es bei normalen Abläufen im Rahmen derartiger Baumaßnahmen üblich ist – wird es aller Voraussicht nach nicht geben, weil von den Planungsbehörden der Weg über abschnittsweise zu erstellende Bebauungspläne gegangen werden soll. Für den ersten Bauabschnitt wurde ein solcher Bebauungsplan bereits aufgestellt. Das ist zwar vom Verfahren her – wohl – legal, aber von den betroffenen Bürgern nicht hinnehmbar. Es ist deshalb davon auszugehen, dass alle diese Bebauungspläne im Normenkontrollverfahren nach § 47 VwGO angefochten werden.

Auch unsere Mandantschaft, die Bürgerinitiative „Zukunft für Straßenhaus“ e.V., ist wegen der hohen Verkehrsbelastung auf der durch Straßenhaus führenden B 256 grundsätzlich für eine alsbaldige Lösung. Deshalb möchte sie keinesfalls, dass die in der „Übersicht über die laufenden und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben der Bundesfernstraßen, Stand 05.09.2014“ unter der lfdn. Nr. 1513 auf Seite 34 erwähnte Ortsumgehung von Straßenhaus aus dem BVWP 2015 herausgenommen wird. Vielmehr erwartet sie, dass im Rahmen des BVWP die Realisierung einer straßenbaulichen Verbesserung der mit dem Durchgangsverkehr auf der B 256 zusammenhängende schwierigen Verkehrssituation in Straßenhaus beschlossen wird.

Wir bitten das BMVI aber namens und im Auftrag der betroffenen Bürgerinnen und Bürger von Straßenhaus, die sich in der BI-Straßenhaus zusammengeschlossen haben, dringend, im BVWP 2015 an dieser Stelle mit Blick auf die oben dargelegten Argumente hinzuzufügen, dass diese Ortsumgehung möglicherweise durch eine Alternativlösung wie einen Straßentunnel unterhalb von Straßenhaus oder einen innerörtlichen Ausbau der B 256 ersetzt werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

ROVG a. D.
Dr. Christoph Reusch
Rechtsanwalt