

Stichwort "BVWP 2030"

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP 2030 nehme ich wie folgt Stellung: Im Bereich Straßenbau wird der zu erwartenden Belastung der Umwelt und der Anwohner bei verschiedenen Projekten zu wenig Relevanz zugeordnet und die Bewertungsgrundlagen sind zum Teil fehlerhaft und nicht nachvollziehbar. Insofern sollten insbesondere geplante Umgehungsstraßen vor der Realisierung noch einmal gründlich auf ihre Umweltrelevanz hin untersucht werden.

Als Beispiel für die von mir erhobenen Einwände gegen die Gesamtplanung nehme ich im folgenden Bezug auf das Projekt B256n-G20-RP.

Im Projekt B256n-G20-RP werden die Teilprojekte B256n-G20-RP-T1-RP und B256n-G20-RP-T2-RP in Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt bewertet, eine detaillierte Einzelbewertung findet nicht statt. Die im Projektinformationssystem hinterlegten Daten für die Teilprojekte weisen an verschiedenen Stellen Fehler oder Ungenauigkeiten auf, die zu einer falschen Einschätzung der Gesamtsituation führen können.

Vorrangiges Ziel des Gesamtprojektes B256n-G20-RP ist eine Verbesserung der Verkehrsanbindung des Neuwieder Raums an die die A3. Durch bereits fertiggestellte Streckenabschnitte zwischen Neuwied und Rengsdorf fließt auf diesem unteren Teilabschnitt der Verkehr bereits besser als vor Fertigstellung der Streckenabschnitte, dies soll nun durch Ortsumgehungen Straßenhaus und Gierender Höhe auch auf der letzten Teilstrecke zur A3 erreicht werden.

Während das vorrangige Ziel des Projekts B256n-G20-RP, nämlich eine Streckencharakteristik ohne Ortsdurchfahrten, mit der geplanten Streckenführung erreicht werden kann, sind die negativen Auswirkungen der geplanten Streckenführung allerdings deutlich höher als im PRINS dargestellt.

1. Die Gesamtprojektkosten enthalten insbesondere im Teilprojekt der Ortsumgehung Straßenhaus keine Kosten für ausreichende Schallschutzmaßnahmen wie z. B. hochwertige Dehnungsfugen im Fahrbahnbelag, dementsprechend ist die Kosten-Nutzen-Analyse des Gesamtprojektes in Frage zu stellen. Bei statistischen Kosten für 1 m Straße von EUR 11.300 (Finanzministerium NRW, Februar 2014) müssten die Kosten für die geplante Ortsumgehung Straßenhaus bei 31,64 Millionen Euro liegen, also fast dem Doppelten der angesetzten Kosten von 16,8 Millionen Euro.
2. Bei der Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme werden unter anderem die Unfallgefahr auf der B256 innerhalb der Ortsdurchfahrt Straßenhaus sowie die negativen Auswirkungen der Lärm- und Abgasbelastung auf die Wohnqualität in der Ortslage von Straßenhaus aufgeführt. Beides ließe sich durch eine alternative Maßnahme (Stichwort Tunnel) deutlich umweltverträglicher lösen.
3. Die städtebauliche Beurteilung des Projekts sieht in keinem Teilbereich signifikante Entlastungen oder Verbesserungen, für die betroffene Bevölkerung wäre der Bau der Ortsumgehung somit ohne positive Auswirkung, was im Widerspruch zur Begründung des Projekts mit den negativen Auswirkungen der Lärm- und Abgasbelastung auf die Wohnqualität in der Ortslage von Straßenhaus steht.
4. Die Alternativenprüfung für das Projekt stammt aus dem Jahr 1998, ist also 18 Jahre alt. Seitdem gibt es neue Erkenntnisse, insbesondere im Bereich des Umweltschutzes, so dass davon auszugehen ist, dass die damals zugrundegelegten Bewertungskriterien

heute nicht mehr vollumfänglich gültig und sinnvoll sind. Insbesondere Betrachtungen der Fauna müssten aktualisiert werden, vor kurzem wurde z. B. In der Nähe von Straßenhaus (Hardert) eine große Wildkatzenpopulation entdeckt.

5. Das Gesamtprojekt besteht aus zwei Teilprojekten, bei denen eines eine hohe städtebauliche Bedeutung hat, das andere keine städtebauliche Bedeutung. Dem Gesamtprojekt wird eine hohe städtebauliche Bedeutung zugesprochen, obwohl diese nur für 20% der Gesamtstrecke ausgewiesen ist. Begründet wird die hohe städtebauliche Bedeutung in Abschnitt 1.10 des Gesamtprojekts damit, dass keine oder nur geringe Wirkungen zu erwarten sind – ein Widerspruch in sich. Insgesamt wird hier von einer Entlastungswirkung auf einer (innerörtlichen) Strecke von 1000 m ausgegangen, welches als 100% Längenanteil bewertet wird. Da die gleiche Angabe sich im Teilprojekt „OU Gierender Höhe“ findet ist offensichtlich nicht mit einer innerörtlichen Entlastung innerhalb von Straßenhaus zu rechnen, was die Begründung für die Notwendigkeit der OU Straßenhaus in weiten Teilen in Frage stellt.
6. Für das Gesamtprojekt sind Verbesserungen der Geräuschbelastung innerorts und Verschlechterungen außerorts in der Nutzen-Kosten-Analyse angegeben. Hier ist zu hinterfragen, was als „innerorts“ und was als „ausserorts“ bezeichnet wird, da durch die geplanten Ortsumgehungen Gierender Höhe und Straßenhaus jeweils Wohnbebauungen verschiedener Ortsteile von einer erhöhten Lärmbelastung betroffen sein werden, da der Trassenverlauf jeweils sehr nah an der vorhandenen Bebauung entlang geplant ist (teilweise sieht die Planung nur 37 m Abstand zur Wohnbebauung vor).
7. Die Bewertung der Umweltauswirkungen des Gesamtprojekts basiert auf der Annahme, dass durch die geplante Baumaßnahme kein einziger Einwohner entlastet oder neu belastet wird (Abschnitt 1.10 Gesamtprojekt). Allein die Ortsumgehung Straßenhaus würde aber ca. 30 Wohnhäuser entlang der bisherigen B256 entlasten, während andererseits ca. 80 Häuser entlang der geplanten Trasse mit einer erheblichen Mehrbelastung rechnen müssen, neben der zu erwartenden höheren Durchschnittsgeschwindigkeit der Fahrzeuge auf der Umgehungsstraße auch bedingt durch die zum Teil erheblichen Steigungen und Gefälle, die im Streckenverlauf geplant sind. In Abschnitt 1.8. wird der Einfluss des Projekts auf die Umwelt eindeutig negativ bewertet. Hier ist besonders auf die Zerschneidung und Zerstörung von Waldgebieten hinzuweisen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass für das hier diskutierte Projekt die Belange der betroffenen Bürger und der Umwelt nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Hierauf deuten die widersprüchlichen und zum Teil schon rein rechnerisch falschen Angaben bei der Beurteilung der Auswirkungen des Projektes hin. Hinweise auf weitere Einschränkungen der Lebensqualität der Bürger in der Region, z. B. durch die Belastung des Naturschwimmbades Niederhonnefeld durch Abwässer von der neu versiegelten Fläche, sind in der Darstellung im BVWP 2030 überhaupt nicht berücksichtigt.

Die Problematik setzt sich auch auf einem weiteren Teilstück der B256 fort – im Projekt B256n-G10-RP, Ortsumgehung Willroth, wird bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen festgestellt, durch das Projekt „werden Flächen eines großen, zusammenhängenden Waldgebietes zerschnitten. Das Projekt liegt auf gesamter Streckenlänge in einem Naturpark und schneidet einen Großsäugerfunktionsraum an.“. Trotzdem wird die Umwelt-Betroffenheit als „gering“ eingestuft.

Anhand des Beispiels B256n mit drei Teilprojekten kann meiner Meinung nach gezeigt werden, dass dem Umweltschutz im BVWP 2030 nicht genügend Beachtung geschenkt

wurde und negative Auswirkungen auf Menschen und Umwelt unzureichend berücksichtigt wurden. Weiterhin scheinen die angesetzten Kosten jeweils zu gering bewertet zu sein, legt man die durchschnittlichen Kosten für 1 m Straße von EUR 11.300 aus NRW zugrunde. Für die Projekte Gierender Höhe und Straßenhaus ergibt sich hier jeweils ein Faktor von knapp 2, für Willroth sogar ein Faktor von 7,5!

Insgesamt sollte meiner Einschätzung nach für alle im BVWP 2030 vorgesehenen Projekte zumindest eine Plausibilitätsprüfung der Kosten durchgeführt werden und die Bewertung insbesondere der negativen Auswirkungen der Planung auf die Umwelt und die Bewohner des betroffenen Gebiets geprüft werden. Im Fall des Projekts „OU Straßenhaus“ könnten diese beispielsweise durch den Bau eines Tunnels unter der bisherigen B256 im Bereich der Ortsdurchfahrt auf nahezu null reduziert werden.