

28. April 2016

Stichwort "BVWP 2030"

Stellungnahme zum Projekt B256n-G20-RP-T2-RP im Gesamtprojekt B256n-G20-RP

Sehr geehrte Damen und Herren!,

Die Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP 2030 gibt mir Gelegenheit zu meiner Stellungnahme in Bezug auf die vorgestellten Pläne; gegen die Realisierung gemäß BVWP 2030 erhebe ich Widerspruch, den ich folgendermaßen begründe:

Ich bin nicht damit einverstanden, dass die vor 50 Jahren eingemeindeten Dörfer Niederhonnefeld und Ellingen durch die geplante Ortsumgehung B256n Straßenhaus wieder voneinander abgetrennt werden. Das wird in ewigen Zeiten nicht mehr rückgängig zu machen sein!

Es ist eine Verlegung der B256 aus einem Gewerbe- und Mischgebiet zwischen die reine Wohnbebauung der Dörfer vorgesehen, die eigentlich zusammenwachsen sollten. Dass Gewerbe- und Mischgebiete von Verkehrsbelastungen befreit werden, ist wohl äußerst ungewöhnlich. Noch ungewöhnlicher ist, dass diese Belastungen einfach auf andere Bereiche, nämlich reine Wohngegenden, übertragen werden sollen.

Seit 1979 wird die sogenannte Ortsumgehung diskutiert und geplant. Der Gemeinderat hat damals einstimmig die Realisierung des Vorhabens abgelehnt und dazu überzeugende Argumente vorgetragen. Das zeigt eine Niederschrift zur 5. Gemeinderatssitzung am 08.11.1979 (siehe Anlage 1). Schon damals lautete der Text in der Niederschrift, dass „die vorgeschlagenen Varianten A und C, ... im übrigen nicht als eine echte Ortsumgehung angesehen werden können“. Diese Argumentation gilt bis heute.

Die gesamte Planung wirkt auf mich befremdlich. Abstände zu Wohnbebauung nach DIN 18005-1 werden einfach ignoriert, sie werden bis auf weniger als 40 m und auf einer längeren Strecke auf 80 bis 90 m reduziert. Die DIN-Vorgabe würde tatsächlich an keiner einzigen Stelle eingehalten. Ist diese Norm entstanden, damit man sie einfach ignorieren kann? Lärmschutz fehlt in dem Plan; Brücken-Dehnungsfugen zur Vermeidung von Tock-Tock-Geräuschen von der geplanten 109 m langen Brücke fehlen auch.

Es wurde vermittelt, dass bis zu 6,5% Steigung und Gefälle angesetzt sind, mit beiderseitigen Fahrbahnwechsellinien von drei auf zwei Spuren in einer Kurve auf dem Tiefpunkt der Trasse und an den jeweiligen Endpunkten der Steigungsstrecken. Richtlinien für die Anlage von Straßen sehen bei entsprechenden Entwurfsgeschwindigkeiten (V_e) Höchstlängsneigungen gemäß folgender Tabelle vor, die aus einer Vorlage aus dem Internet stammt:

V_e (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)

Neue Unfallschwerpunkte am Beginn und am Ende der Steigungsstrecken (zweispurig – dreispurig) würden entstehen. Das kann doch nicht einfach hingenommen werden. Die Unfälle auf dem Teilstück B256 bei Rengsdorf haben zugenommen, die Auswirkungen ebenfalls. So ähnlich wie dort soll auch die OU von Straßenhaus aussehen, mit Gefälle, Steigungen, Kurven und Fahrbahnwechseln.

Auch der weitere Ausbau der B256 von Straßenhaus bis zur A3 ist meiner Meinung nach verkehrs- und lärmtechnisch völlig überflüssig; es besteht hier weder Stau- noch Unfall-Gefahr. Die Straßenführung soll zwischen Wohnbebauung und ICE-Trasse verlaufen, dicht an den bisher nicht vom Belastungen durch Straßenverkehr heimgesuchten Häusern. Auch hier wird DIN 18005-1 nicht eingehalten.

Mit 233.00 qm wäre ein enormer Flächenverbrauch für die OU von Straßenhaus gegeben. Davon entfallen fast 31.000 qm auf Waldvernichtung. Landwirtschaftlich genutzte Flächen gehen verloren, Naherholungsgebieten ebenfalls. Schäden für die Tierwelt müssten akzeptiert werden. Das ist aus Sicht naturverbundener Menschen unerträglich! Durch abgeholzte Baumbestände wird die Luftqualität schlechter; Ausgleichsflächen fern von hier gleichen das ganz sicher nicht aus!

Der BUND hat schon 2003 zu der damals in Planung befindlichen Ortsumgehung Stellung genommen mit den Worten: *“Ablehnung, da Wald, Extensivwiesen, Bachlauf und §24 BNatSchG (Bundesnaturschutzgesetz) betroffen sind; liegt im Naturpark.“*

Diese Voraussetzungen treffen auch heute mehr denn je zu.

Das Naturschwimmbad von Niederhonnefeld soll ebenfalls der Trasse zum Opfer fallen; Schmutzwasser von der Fahrbahn wird einfach in den Bachlauf einfließen, der das Naturschwimmbad speist. Damit wäre das Ende einer auf langer Tradition begründeten Naherholungsmöglichkeit besiegelt. Auch das hatte der Gemeinderat schon 1979 bemängelt und auch damit seine Ablehnung begründet! (siehe Anlage 1). Siehe hierzu auch einen Auszug aus dem Heimat-Jahrbuches des Kreises Neuwied (Anlage 2). Dort heißt es: „Der Kurverband zwischen Niederhonnefeld-Ellingen und Jahrsfeld, der dieses Bad betrieb, war eine der Keimzellen für die 1966 aus diesen Gemeinden entstandene neue Ortsgemeinde Straßenhaus“. Der Plan für die OU, der von Menschen ohne Bezug zu diesen Voraussetzungen und Traditionen entwickelt wurde, ist durch eine rücksichtslose Vorgehensweise gekennzeichnet und schon allein deshalb abzulehnen.

Die gesamte Vorgehensweise sowohl des LBM als auch in besonderer Weise der Gemeindevertretung zeugt von einer Missachtung des Gemeinwohls, für dessen Erhalt sich eigentlich gemäß geleisteten Eiden und erklärten Verpflichtungen Planer und Volksvertreter einsetzen sollten.

Alle Auseinandersetzungen wären sofort beendet, wenn statt der unsäglichen sogenannten Umgehungsstraße ein Tunnel unterhalb der bestehenden Ortsdurchfahrt realisiert würde. An Stelle von 3000 m Straße mit zwei bis drei Fahrbahnen, fünf Brücken und zwei großen Anschlussbauwerken würde ein etwa 900 m langer Tunnel sämtliche Probleme lösen und auch der Ortsfrieden wäre so wieder herzustellen.

Der LBM Cochem hatte eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben; es wurde ein Ingenieurbüro

beauftragt, das nach eigener Mitteilung keine Fachkompetenzen im Tunnelbau hat. Es liegt E-Mail-Schriftwechsel hierüber vor. Die inzwischen vielfach als Gefälligkeitsstudie angesehene Ausarbeitung stellte die Kosten gegenüber mit 17,3 Mio. Euro für die Ortsumgehung und 61 Mio. Euro für den Tunnel.

18,1 Mio. Euro stehen in einer veröffentlichten Tabelle direkt untereinander 17,3 Mio. Euro für die gleiche Planung gegenüber. Das wirkt wenig professionell.

Die Kostenangaben für die Ortsumgehung sind insgesamt viel zu niedrig angesetzt. Zuvor hatte der LBM schon einmal 19,1 Mio. Euro für die OU genannt und diesen Betrag in einer späteren Darstellung auf 18,2 Mio Euro reduziert. Ganz neu sind Aussagen des Bundestagsabgeordneten Rüdiger Wülfel mit nur noch 16,8 Mio. Euro, wie die Rhein-Zeitung berichtete. Diese Zahl findet sich jetzt überraschend auch im BVWP. Ein derartiger Umgang mit Zahlen gegenüber der Öffentlichkeit zeugt nicht gerade von verantwortungsvollem Handeln und kann eher als Volksverdummung wahrgenommen werden.

Die OU wurde im Laufe der Zeit immer billiger dargestellt statt - wie es der Wahrheit entsprechen würde - teurer. Manns Ingenieure, die Ersteller des Gutachtens, verkürzten in ihrer Darstellung die Strecke der OU von ursprünglich vom LBM genannten 3200 m auf 2850 m; ein Grund dafür wurde nicht genannt. Laut einer Veröffentlichung des Finanzministeriums NRW vom Februar 2014 kostet ein Meter Straße durchschnittlich 11.300 Euro; das ergibt bei 2.850 m immer noch 32,2 Mio. Euro - hinzu kämen Brückenbauwerke, Anschlussbauwerke und bisher nicht berücksichtigter Schallschutz. Demzufolge ist auch die Kosten-Nutzen-Analyse in Frage zu stellen.

Für den Tunnel dagegen wurden 1200 m Länge angesetzt, obwohl in einer Studie von 1996 schon drei Varianten erwähnt wurden, von denen sogar die längste nur 870 m lang sein sollte. Es wurde eine Überdeckung von bis zu 16,5 m als Kalkulationsgrundlage genommen; damit stieg die Gesamtlänge der Absenkungsstrecken und erhöhte die Kosten immens. Die Versorgungs- und Entsorgungs-Leitungen liegen meines Wissens nur etwa drei Meter tief. Damit wirkt die vorgesehene Überdeckung übertrieben und unnötig. So etwas für die Abwehr einer besseren Lösung zu konstruieren, ist absolut nicht zu akzeptieren!

Am Südportal des Tunnels wurde entsprechend einem Vorschlag der Bürgerinitiative kein umfangreiches Anschlussbauwerk vorgesehen, sondern seitliche Rampen neben dem Portal. Am Nordportal wurde - was wiederum völlig unverständlich ist - ein aufwändigeres und damit deutlich teureres Anschlussbauwerk vorausgesetzt; auch hier wären seitliche Rampen sinnvoller - und wesentlich billiger. Alle Planansätze dienten erkennbar lediglich dazu, die Kosten für die Tunnelvariante in die Höhe zu treiben, deren Verwirklichung zu unterdrücken und der Umgehungsstraße mit all ihren Nachteilen den Vorzug zu geben.

Mit den vorliegenden Berechnungen wäre der Tunnel für Straßenhaus das teuerste Tunnelbauwerk Deutschlands. Es gibt hier keine Voraussetzungen, die solch übertriebene Darstellungen rechtfertigen könnten. Was also sollen die völlig überzogenen Kalkulationen bezwecken? Sie dienen offensichtlich lediglich der Verteidigung einer selbst für Laien erkennbaren Fehlplanung.

Der Vorschlag Tunnellösung mit seinen vielen Vorzügen sollte gefördert werden, aber nicht zu Gunsten einer wahrhaft widersinnigen sogenannten Ortsumgehung bekämpft und boykottiert werden.

Kostenzusammenstellungen realisierter Tunnels zeigen einen Durchschnittswert von knapp unter 20 Mio. Euro pro km, ermittelt von der BI. Es gibt eine Tabelle mit Hochrechnungen gemäß Indizes des Statistischen Bundesamtes (siehe Anlage 3). Mit den Beträgen aus den echten Kosten für die

Umgehungsstrecke ist also ein Tunnelbau möglich, vielleicht mit wenig finanziellem Mehraufwand.

In Wertung der vorgetragenen Argumentationen sollte die Erstellung eines neuen Gutachtens durch ein wirklich unabhängiges, unvoreingenommenes Unternehmen erwogen werden, so dass nicht wieder - wie im vorliegenden Fall - der Anschein eines Gefälligkeitsgutachtens entstehen kann. Voraussetzung wäre die Beauftragung eines Planungsunternehmens, das weltweit tätig ist und nicht von der Berücksichtigung bei Ausschreibungen und von Aufträgen des LBM Rheinland-Pfalz abhängig ist.

Die Umgehungsstraße ist laut Plan rund 2300 m länger als die Tunnellösung. Die Straße mit 6,5% Steigungen wird gemäß den Berechnungen eines TÜV-Ingenieurs 10 Tonnen CO₂ täglich *MEHR* produzieren.

Ist die Realisierung eines solchen Bauwerks im Hinblick auf Umweltschutz überhaupt vertretbar? Ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis ergibt sich wohl nur, wenn der Wert der Natur mit nahezu Null angenommen wird.

Straßenhaus würde wie schon zuvor Oberbieber und Rengsdorf nach dem Bau der Ortsumgehung veröden, weil die Gewerbetreibenden ihre Kundschaft aus dem Durchgangsverkehr verlieren würden. Die Infrastruktur würde sich nachteilig verändern und eine Abwanderung der Einwohner wäre die Folge dieser Entwicklung. Kann das gewollt sein oder einfach in Kauf genommen werden?

Bei der Tunnellösung mit seitlichen Rampen neben den Portalen würde die Ortsdurchfahrt für Verkehrsteilnehmer erleichtert, die Besorgungen im Ort erledigen möchten. Das würde dem Erhalt der Infrastruktur dienen, während umständliche Auf- und Abfahrten mit großen Schleifen das genaue Gegenteil bewirken würden.

Mein Wohnsitz in Naturnähe, in ruhiger Ortslage, nahe am Wald gefällt mir sehr gut. Durch die nahe gelegene sogenannte Ortsumgehung würden alle Vorteile des Standortes stark beeinträchtigt. Neben dem Lärm der Fahrzeuge würden die Tock-Tock-Geräusche von der 109 m langen Talbrücke auch zu meiner Wohnung durchdringen. Die Tallage der geplanten Trasse würde den Schall wesentlich stärker übertragen als an der bisherigen Straße in der Ortsmitte. Die vom LBM errechneten und veröffentlichten Lärmdaten wirken nicht überzeugend.

Der ruhige Wohnsitz würde zunichte gemacht mit dem unheilvollen Plan für eine sogenannte Ortsumgehung, der gegen fast alle geltenden Normen, Regeln, Empfehlungen und Vorschriften für solche Bauwerke verstößt.

Die durch die Verwirklichung der sogenannten Ortsumgehung drohende Wertvernichtung des Besitzes im Verbund mit unausweichlichen Angriffen auf unsere Gesundheit stellt einen klaren Verstoß gegen den § 14 des Grundgesetzes dar. Das muss verhindert bzw. geahndet werden!

Hinzu kommt, dass eine Realisierung hier vor Ort ganz offensichtlich am Bürger vorbei erfolgen soll und damit sogar ein Abwägungsmangel bewusst in Kauf genommen wird.

Uns Betroffenen bleibt die Hoffnung, dass die Planungen auf Grund der Stellungnahmen doch noch zum Wohle aller Beteiligten verbessert werden.

Mit freundlichen Grüßen