

Landesbetrieb Mobilität
Friedrich-Ebert-Ring-Ring 14-20

56068 Koblenz

Regionalbeauftragter Koblenz/nördl. RLP

Egbert Bialk, Boelckestr. 9a, 56073 Koblenz
tel. 0261-94249638 - m 0157896257149
E-Mail: e.bialk@t-online.de

16.5.2018

Planfeststellungsverfahren Umgehung Straßenhaus im Zuge der B256

Sehr geehrte Damen und Herren

Namens des BUND-Landesverbandes Rheinland-Pfalz nehme ich im Zuge des Beteiligungsverfahrens der anerkannten Umweltverbände fristgerecht wie folgt Stellung zu o.g. Planung:

Der BUND lehnt den Aus- und Neubau der B 256 im Bereich zwischen Rengsdorf und A3 komplett ab. Dies gilt insbesondere für den Neubau der Ortsumgehung Straßenhaus. Das Planfeststellungsverfahren ist aus rechtlichen, verkehrlichen und naturschutzfachlichen Gründen einzustellen. Für die Ortsdurchfahrt Straßenhaus sind natur- und menschenverträgliche Alternativen, insbesondere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, zu priorisieren.

Begründung, Einwände und Anregungen:

- 1) Es bestehen erhebliche rechtliche Bedenken hinsichtlich der Nichtberücksichtigung der völkerrechtlich verbindlichen Vorgaben des Pariser Klima-Abkommens.**
- 2) Schwerwiegende Bedenken und Eingaben aus der Bevölkerung und der Umweltverbände, u.a. auch des BUND, bei der Verlängerung des Raumordnungsbescheides und der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplan wurden weder bearbeitet noch abgewogen. Insbesondere besteht kein hinreichender verkehrlicher Bedarf für eine Baumaßnahme mit solch gravierenden Eingriffen in wesentliche Schutzgüter. Die Maßnahme verlagert die Verkehrsbelastung lediglich in andere Bereiche der Gemeinde. Eine besondere Dringlichkeit für die Baumaßnahme besteht nicht. Das Vorhaben ist nicht hinreichend begründet.**
- 3) Es bestehen erhebliche naturschutzfachliche Bedenken gegen die Planung. Die Eingriffe in den Naturhaushalt sind nur zu einem geringen Teil ausgleichbar. Ausgleichsmaßnahmen sind insbesondere im Nahbereich der Maßnahme nicht hinreichend vorgesehen.**
- 4) Alternativen und deren Entlastungseffekte für die Bevölkerung insbesondere eine innerörtliche Verkehrsberuhigung (oder eine kleine Tunnellösung wie von der örtlichen Bürgerinitiative vorgeschlagen) wurden nicht öffentlich nachprüfbar und ergebnisoffen geprüft und bewertet.**
- 5) Im Übrigen schließen wir uns den detailliert begründeten und schriftlich vorgebrachten Bedenken der Bürgerinitiative Zukunft für Straßenhaus e.V., vertreten durch Herrn Herbert Krobb und Frau Elisabeth Bröskamp grundsätzlich an und machen sie uns zu eigen. Dies gilt auch für deren Ausführungen in einem Schreiben vom 21.5.2017 an die SGD Nord Koblenz**

vorgebrachten umfangreich begründeten Bedenken. (Dieses Schreiben setzen wir als dem LBM bekannt voraus, senden es aber gerne bei Bedarf nach).

Erläuterungen und nähere Ausführungen

zu 1):

Unsere Bedenken hinsichtlich einer grundsätzlichen Rechtmäßigkeit des Vorhabens bezieht sich auf das **Rechtsgutachten von Prof. Dr. Felix Ekardt u.a.**, Leiter der Forschungsstelle Nachhaltigkeit und Klimapolitik Leipzig/Berlin vom Dezember 2017 zur Rechtsverbindlichkeit des Pariser Klima-Abkommens im Auftrag des Solarenergiefördervereins Deutschland e.V. sfv – download:

https://www.sfv.de/artikel/paris-abkommen_menschenrechte_und_klimafolgen_hm.

Hierin wird festgestellt, dass das Pariser Klimaabkommen ein völkerrechtlich verbindliches Klimaziel festschreibt: Die nationale Politik und damit letztlich auch ihre gravierenden Maßnahmen in den klimarelevanten Sektoren müssen auf eine Erhaltung der 1,5-Grad-Grenze der Erderwärmung gegenüber dem vorindustriellen Niveau verpflichtend ausgerichtet sein. Wir beziehen uns hier auf den Artikel 2 Abs. 1 des Pariser Abkommens und fordern konkret darum den Verzicht auf die klar klimaschädliche Baumaßnahme der B256.

Der o.g. sfv bereitet derzeit eine Verfassungsklage gegen die Bundesrepublik Deutschland vor wegen Verletzung des Pariser Klima-Abkommens, da diese ihre Reduktionszusagen nicht einhält und die verbindlichen Zielmargen des Paris-Abkommens weit verfehlt. Dies ist in sämtlichen klimarelevanten Bereichen der Fall, im Energiebereich, insbesondere im Kohleausstieg, dem stockenden Ausbau der Erneuerbaren und bei der Reduktion des Energieverbrauches, im Ernährungs- und Landwirtschaftsbereich und insbesondere auch im Bereich Mobilität, wo der CO₂-Ausstoß durch Flug- und Autoverkehr weiter zunimmt. **Das vorliegende Projekt trägt (wie viele andere aus Sicht der Verkehrsplaner „wünschenswerte“ Straßenbaumaßnahmen anderswo auch) durch den Bau selbst und die induzierte Erhöhung des Verkehrs zu einem erhöhten CO₂-Ausstoß bei und ist bis zu einem Erreichen der Klimaziele zu unterlassen.** Das gilt insbesondere darum, weil Ersatzmaßnahmen zur Einhaltung des verbindlichen Klimazieles weder im Bereich Mobilität noch in anderen Sektoren ergriffen wurden.

Zumindest das Ergebnis der anstehenden o.g. Verfassungsklage ist abzuwarten, bevor hier unumkehrbare Fakten (z.B. eine vielbefahrene neue Straße bzw. ein Baurecht hierfür) geschaffen werden – Fakten, die auf veralteten, klimaschädlichen und möglicherweise rechtswidrigen Grundlagen fußen.

Der Maßnahmenträger des Ausbaus der Bundesfernstraßen, hier auch der B256, ist die Bundesrepublik Deutschland. Diese wäre verpflichtend gehalten all ihre wichtigsten Baumaßnahmen nach dem eng definierten Klimaziel des Paris-Abkommens neu auszurichten und auf Grund der neuen wissenschaftlichen Kenntnisse auf **Stand der Technik nachzubessern**. Dies ist weder im Bereich der Mobilität/Straßenbau generell der Fall noch bei der konkreten vorliegenden Baumaßnahme. (Eine Kompensation durch Verschärfungen in anderen Sektoren ist wie gesagt auch nicht erkennbar).

Wie auf Seite 1 des Erläuterungsberichtes nachzulesen, wird als **Planbegründung** sogar ausdrücklich auf einem **Weiter-so** bestanden. Schließlich habe man im Zuge des Ausbaus einmal so angefangen: *„Zur Wahrung der zu Beginn der Planung konzipierten Streckencharakteristik im gesamten Verlauf der B 256 ... und in Anlehnung an den mit der Ortsumgehung Rengsdorf bereits umgesetzten Ausbau .. wurde auf eine nachträgliche Anpassung der Planungsparameter verzichtet.“* Man bezieht sich sogar im

Wesentlichen unverändert auf Planungen aus den 1970er Jahren und die veraltete RAS-L aus dem Jahr 1995.

Auch der **Raumordnungsbescheid** aus dem Jahre 1998 wurde immer wieder verlängert, zuletzt sogar noch im Juli 2017, also als längst die Notwendigkeit einer Verschärfung der Klimaschutzmaßnahmen und einer ökologischen Verkehrswende allen Beteiligten des Genehmigungsverfahrens bekannt war - ein klimapolitischer Skandal, ebenso wie die Festschreibung der weiteren zahlreichen ungehemmten Straßenneubauten im Bundesverkehrswegeplan 2016.

Die **Entwurfsgeschwindigkeit** beträgt z.B. weiter durchgängig 80 km/h = 100 km/h Höchstgeschwindigkeit. Es ist ein dreistreifiger Ausbau geplant. Der Verkehr wird gegenüber heute also deutlich beschleunigt, was die klimaschädlichen Emissionen gravierend erhöht. Auch die **Zahl der Fahrzeuge** wird sich durch die Ausbaumaßnahme erhöhen. Ein gutes Straßenangebot verbunden mit der (nicht immer realistischen) Aussicht auf eine flotte Fahrt zwischen A3 und B42/B9 im Rheintal wird die Nutzung und Verkehrsfrequenz erheblich erhöhen. Die Strecke wird für den Fernverkehr sogar interessant als Ausweichstrecke statt der BAB 48, auch um von der Nord-Süd-Verbindung A3 zur A61 und umgekehrt zu wechseln.

Die umwelt- und klimafreundlichen Alternativ-Verkehrsmittel Bus/Bahn geraten bei der Fahrtzeit gegenüber dem MIV weiter ins Hintertreffen.

Die Neubaumaßnahme induziert also insgesamt zusätzlichen Individualverkehr, in der Regel angetrieben von Verbrennungsmotoren mit entsprechenden Klimagasemissionen.

Bereits die vorhandenen Verkehrszählungen belegen, dass schon der inzwischen fertiggestellte Ausbau der B256 im Bereich Rengsdorf den Durchgangsverkehr in Straßenhaus merklich erhöht hat. Die Prognosen des Erläuterungsberichtes selbst rechnen bei Ausbau schon mit einer Erhöhung von 16 400 auf 18 600 KFZ/d (Tabelle S. 4 Summe Zeile 1 + 5). Wir halten diese Zahl noch für untertrieben. **Die Emissionen dürften sich hier bei unveränderten politischen Rahmenbedingungen grob geschätzt um mehr als 20% erhöhen – statt sie, wie im Paris-Abkommen impliziert, in kurzer Zeit gegen Null zurückzufahren.**

Auch die Verkehrsbelastungen in den weiter nördlich gelegenen Gemeinden an der B 256 Richtung Flammersfeld/Altenkirchen werden sich durch den Ausbau im Bereich Neuwied-Straßenhaus weiter erhöhen. Dies erhöht auch die klima- und gesundheitsschädlichen Emissionen. Hier gibt es auf absehbare Zeit keine Umgehungsstraßen. Die Anwohner entlang der dortigen Ortsdurchfahrten werden zusätzlich belastet.

Zu 2) und 4):

Im Zuge der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes wurde die Bevölkerung zu einer Bürgerbeteiligung aufgefordert. **Der BUND brachte damals (Mai 2016) bereits folgende Kurzstellungnahme ein:**

„Der BUND Rheinland-Pfalz, Region Koblenz, lehnt den Bau der B 256 Ortsumgehung Straßenhaus ab. Dies betrifft sowohl die bisher bekannt gewordene und von den Straßenbaubehörden favorisierte Trassenführung, deren unausgleichbaren Eingriffe in die Natur und die Zusatzbelastung für die Menschen in den anliegenden Wohnbereichen als auch die Notwendigkeit des Projektes in Gänze. Insbesondere ist ein vordringlicher Bedarf aus unserer Sicht nicht erkennbar. Der ungehemmte Straßenausbau in der Fläche auch des Kreises Neuwied widerspricht dem Grundsatz Erhalt vor Neubau und dem Klimaschutzabkommen von Paris, das auch von der Bundesrepublik verbindlich mitunterzeichnet wurde. Wertvoller alter Wald, Extensivwiesen, ein natürlicher Bachlauf wären betroffen, Ruhezonen für Menschen und Fauna wären unausgleichbar gestört und entwertet. Die

Trasse zerschneidet den Naturpark. Die Neuversiegelung von wertvollem Boden ist inakzeptabel und soll nicht durch Rückbau anderer Straßen ausgeglichen werden. Straßenhaus ist kein Unfallschwerpunkt. Der Schwerlastverkehr ist vergleichsweise gering, die Trasse dient vor allem also der Beschleunigung des MIV, was die Emissionen weiter erhöhen würde – ein deutlicher Widerspruch zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung und der EU. Alternativlösungen wurden aus unserer Sicht nicht hinreichend geprüft. Dazu gehört insbesondere eine innerörtliche Verkehrsberuhigung, die die Menschen im Ortskern stark entlasten würden. Eine eventuelle Trassenänderung sollte vorrangig durch das Gewerbegebiet geführt werden, nicht durch wertvolle Natur und entlang von Erholungs- und Wohngebieten. Der Abstand zu diesen ist zu gering, Brückenbauten und Erdbewegungen sind unverhältnismäßig groß und teuer für eine einfache Ortentlastung. Die östliche Anschlussstelle würde die Existenz eines Aussiedlerhofes gefährden, die Trasse würde die verschiedenen Ortsteile der Gemeinde Straßenhaus zerteilen. Wirtschaftliche Nachteile für die Gemeinde und ihres Kleingewerbes und Handels werden unterschätzt. Baurecht im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens ist auf Jahre hin nicht erreichbar, zudem sind juristische Auseinandersetzungen absehbar. Gegen die bisherige Vorgehensweise der Gemeinde sich über Bebauungspläne Baurecht zu verschaffen, erheben wir für den Bau einer Bundesstraße formale Bedenken. Wir fordern darum, die Ortsumgehung Straßenhaus im Bundesverkehrswegeplan aus dem vordringlichen Bedarf herauszunehmen.“

Diese Bedenken halten wir auch im Planfeststellungsverfahren weiterhin aufrecht.

Leider hat das Bundesverkehrsministerium alle damaligen Eingaben der Bevölkerung und Umweltverbände weder beantwortet noch den Eingang bestätigt geschweige denn nach Abwägung eingearbeitet. Eine inakzeptable Pseudo-Bürgerbeteiligung.

Wir weisen ausdrücklich auf die „**Grundkonzeption einer nachhaltigen Bundesverkehrswegeplanung**“ **des Umweltbundesamtes hin**. Hierin heißt es: „*Zu den sich verändernden Rahmenbedingungen der BVWP gehören auch die gestiegenen Anforderungen an den Klimaschutz und die Reduktion von CO₂-Emissionen. ... Um die Kriterien der Nachhaltigkeit auch im Rahmen der BVWP zu erfüllen, muss diese auf eine dauerhaft umweltgerechte Mobilität zielen und dazu einen Beitrag zur Verringerung der Flächeninanspruchnahme und des Verbrauchs nicht erneuerbarer Ressourcen sowie zur Reduktion der Emissionen von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen leisten. ... Weiterhin stellen sich erhöhte Anforderungen an die ‚ökologische Optimierung‘ (FES 2010) der Verkehrsinfrastrukturen, wie z.B. durch die Errichtung von Lärmschutzanlagen und die Vermeidung weiterer Flächenzerschneidung.*“ **Das vorliegende Projekt Umgehung Straßenhaus im Zuge der B 256 widerspricht in eklatanter Weise diesen Grundsätzen des UBA.**

Im Erläuterungsbericht Seite 8 wird zugegeben, dass gem. § 7 Abs. 1 UVPG die Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung erforderlich gewesen wäre. Aufgrund des Umfangs der Maßnahme habe der Vorhabenträger entschieden auf eine Vorprüfung zu verzichten. Auch dies ist inakzeptabel und rechtlich fragwürdig.

Die Baumaßnahme im Bereich Straßenhaus wird hauptsächlich mit der „Belastung und Gefährdung der Bürger“ und „Minderung der Verkehrsqualität“ im Zuge der Ortsdurchfahrt begründet. (Seite 8). **Einen Nachweis hierfür bleibt der Entwurf schuldig. Bei genauer Betrachtung der betroffenen Gebäude zählen wir nur 10 bis 20 reine Wohnhäuser, die an der jetzigen Straße liegen.** Über die Hälfte der Häuser sind gewerblich genutzt. Diese anderen Anlieger, v.a. Geschäfts- und Gewerbegebäude **profitieren** von dem Durchgangsverkehr durch gute Sicht- und Erreichbarkeit und höhere potenzielle Kundschaft.

Durch weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, z.B. Kreisel an Ortsein- und -ausgängen, bauliche Verschwenkungen, Begrünung, Überquerungshilfen usw., kann man die Geschwindigkeit der KFZ, die Unfall-Gefährdung der Anwohner und die Immissionen durch Lärm und Erschütterungen wirksam reduzieren. Hinzu träten auch Möglichkeiten des passiven Lärmschutzes und die Auflassung einzelner Gebäude. Dies alles würde ein Bruchteil der Baukosten der Ortsumgehung kosten. Die Planrechtfertigung „Schutz der Anwohner“ erweist sich als nicht dringlich und erheblich übertrieben.

Wir weisen auch (wie die o.g. Bürgerinitiative Zukunft für Straßenhaus e.V.) ausdrücklich darauf hin, dass die Belastungen durch die Straße vielfach nur verlagert werden. Andere Wohngebäude im **Ortskern**, auch im Ortsteil **Niederhonnefeld**, werden zusätzlich belastet, einige müssten sogar mit passiven Lärmschutzmaßnahmen versehen werden.

Ein Aussiedlerhof (Pferdehof mit Erholungsangebot) östlich von Straßenhaus wird durch eine neue und völlig überdimensionierte Anschlussstelle von Kreisstraßen eingekreist, Lärm und Abgasen ausgesetzt und in seiner Existenz akut gefährdet.

Die **Kindertagesstätte** liegt bisher am ruhigen, naturnahen nördlichen Ortsrand von Straßenhaus, ebenso die **Schule** und die **Sportanlagen**. Hieran rückt nun die neue Trasse der B 256, notdürftig abgeschirmt durch einen Erdwall. Damit mag man zwar die zulässigen Schallpegel unter den gesetzlichen Grenzwert drücken können, dennoch tritt eine **klare bildungs- und kinderfeindliche Verschlechterung der Lebensqualität** ein. **Auch die Gesundheitsgefährdung der Kinder wird hier steigen, z.B. durch Schadstoffe in den Abgasen, Feinstaub und Stickoxide.** Neuere Untersuchungen der WHO belegen, dass bereits bei einem Jahresmittelwert von deutlich unter 40 Mikrogramm NO_x Gesundheitsschädigungen eintreten können, insbesondere bei empfindlichen Personen, z.B. Kinder.

Zu 3):

Durch die Umgehung werden zahlreiche **Schutzgüter verletzt, teilweise unausgleichbar.** Einige davon sind hier besonders zu nennen:

Bodenversiegelung: Auf 3 km Länge zzgl. der Kreuzungs- und Anschlussbauwerke und Wegeveränderungen kommt es zur vollständigen Versiegelung des Bodens. Die natürliche Bodenfunktion für Kleinlebewesen, die Wasser- und CO₂-Speicherfähigkeit und die naturnahe land- und forstwirtschaftliche Nutzungsmöglichkeit fallen vollständig aus. Rd. 43 000 qm werden laut Erläuterungsbericht vollständig versiegelt, mind. 200 000 qm werden hochgradig verdichtet bzw. erheblich degradiert. Eine entsprechende Entsiegelung im Nahbereich ist nicht vorgesehen. Der Bodenhaushalt im Gemeindebereich Straßenhaus wird dauerhaft geschädigt.

Wasserhaushalt: Durch die Versiegelung, Verdichtung und Degradation wird die Grundwasserneubildung eingeschränkt. Es kommt zu einem erhöhten Oberflächenwasserabfluss im Nah- und Fernbereich. Dieses Oberflächenwasser ist mit erhöhtem Schadstoffanteil (Mineralöle, Feinstaub, Ruß, Reifen- und Bremsabrieb, Sedimente während des Baus) belastet. Rückhalteanlagen werden dies nur teilweise auffangen können. Vorfluter werden belastet, insbesondere der Hässbach bis hin zur Wied. Bei Starkregenereignissen, die z.B. laut Deutschem Wetterdienst infolge des Klimawandels in den nächsten Jahrzehnten deutlich zunehmen werden, wird es vermehrt zu Überschwemmungen in unseren Mittelgebirgslagen kommen. Sollte es den Raum Straßenhaus treffen, würden sich die Schäden durch die Straßenbaumaßnahme, die Versiegelung und Verdichtung und Waldverluste noch zuspitzen. Die geplanten Rückhaltemaßnahmen sind hierfür nicht ausreichend dimensioniert und drohen dann überzulaufen.

Klima: Zur partiellen negativen Auswirkung auf das Klima siehe oben. Das Klima im Nahbereich könnte durch die Riegelwirkung der Dämme und die Aufheizung der Asphalt- und Betonbauwerke negativ beeinflusst werden. Entgegen der Behauptung, die Talbrücke hätte keine Barrierewirkung auf den Kaltlufttransport, wird darauf hingewiesen, dass die angrenzenden Dämme, auch Lärmschutzdämme, sehr wohl negative Einflüsse auf die anliegenden Ortsteile haben werden. Es fallen Waldflächen weg, die zur Frischluft- und Sauerstoffentstehung im Nahbereich fehlen werden.

Landschaft: Die Landschaft zwischen dem Ortskern und den umgebenden Ortsteilen sowie Wäldern, Wiesen und Ackerflächen wird durch die Neutrassierung, die Brücken, Dämme, Einschnitte und zahlreichen Überführungen erheblich zerschnitten. Bereits 1979 hatte dies der damalige Gemeinderat massiv kritisiert und aus diesem Grund die Umgehung abgelehnt. Besonders negativ betroffen ist Niederhonnefeld. Der nördliche Teil des Ortskerns von Straßenhaus mit seinen sensibelsten Wohngebieten und Bildungseinrichtungen wird zwischen Ortsdurchfahrt und neuer Trasse (Einschnitt, Lärmschutzdamm) regelrecht eingeschlossen. Der Erholungswert der Gemeinde und des Naturparks wird beeinträchtigt.

Lärm: Die anliegenden Ortsteile, insbesondere Niederhonnefeld, der Aussiedlerhof nördlich von Straßenhaus und die Wohngebiete und Bildungseinrichtungen in Straßenhaus/Nord werden zusätzlich belastet. Dies wird verstärkt durch hohe Geschwindigkeiten (zul. 100 km/h), Überholungen in den Steigungsstrecken und die Brückenbauwerke. Es ist zweifelhaft, ob die Lärmgrenzwerte in Niederhonnefeld gesetzeskonform eingehalten werden.

Die negativen Folgen auf Gesundheit und Konzentration durch dauerhaften Lärmstress dürften bekannt sein. Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen halten wir für nicht ausreichend.

Wald: Es werden mehrere Hektar alter Wald und Waldränder durchschnitten oder angeschnitten. Dieser ist ausdrücklich als Lärm- und Emissionsschutzwald benannt. Diese Schutzfunktion wird eingeschränkt, die Lebensräume werden entwertet. Die ausgewiesenen Ausgleichsmaßnahmen, z.B. Gehölze, sind nicht ausreichend. Weitere Folgeschäden, z.B. Windwurf, sind zu erwarten.

Arten und Biotope: Durch die Neutrassierung mit vielen Dämmen, Einschnitten und Kunstbauwerken wird die Biotopvernetzung beeinträchtigt. Hier geht es nicht nur um Wild sondern auch um zahlreiche Kleinlebewesen. Grünbrücken oder Durchlässe fehlen fast vollständig. Ein Laichgewässer wird beeinträchtigt. Die naturschutzfachlichen Kompensationen sind nicht ausreichend, insbesondere helfen sie meist nicht dem direkten Nahbereich.

Zu 5):

Siehe auch Schreiben der Bürgerinitiative Zukunft für Straßenhaus e.V., Luisenstraße 2, vom 21.5.2017 an die SGD Nord. Wir schließen uns den bereits dort geäußerten Argumenten vollumfänglich an und machen sie uns zu eigen, auch im Zuge des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Eine von der BI geforderte Tunnellösung halten wir allerdings nicht für erforderlich. (Wie oben dargestellt, präferieren wir eine innerörtliche Verkehrsberuhigung.) Die Untertunnelung oder Tieferlegung mit Deckelung sollte jedoch ergebnisoffen, öffentlich nachvollziehbar sowie unter realistischen Annahmen und Größenordnungen fachlich vertieft geprüft werden. Bis dahin muss die weitere Umgehungsplanung eingestellt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Für den BUND-Landesverband:

Egbert Bialk, BUND-Regionalbeauftragter Koblenz/nördl. RLP