

„Ungebautes Bielefeld“ – Fall Rütlistraße

Der Fall trägt die Überschrift „Nun ist die Rütlistraße auch juristisch tot“.

Man kann den Fall (nicht) sehen vom Hermannsweg Richtung Eiserner Anton, mit Blick nach Süden in die Senne. Was man aber noch heute sehen kann, ist die sog. „Haarnadelkurve“.

Das Landesstraßenbauamt hatte dort eine 300 m lange Talbrücke geplant; es wurde in einer Prognose mit einem Verkehrsaufkommen von 10.000 bis zu 13.000 PKW-Einheiten und mit Kosten von 20 Mio DM gerechnet.

Der Bedarf für den Neu- und Ausbau wird im Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW gesetzlich festgeschrieben. Der Bedarf wird in Dringlichkeitsstufen sortiert, dies hat aber keinen Gesetzescharakter: Da gibt es a) einen

Vordringlichen Bedarf mit Vorplanung, Entwurfsplanung,

Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung, Bauvorbereitung, b) den

Weiteren Bedarf mit Planungsrecht, c) **Weiteren Bedarf** nur bis zur Linienbestimmung.

Der Bedarf wird von der Verwaltung festgestellt und langfristig geplant. Zum einen aufgrund von **Prognosen** und zum anderen in der Qualität von Landstraßen bezüglich der **Stetigkeit** und **Zügigkeit** des Verkehrs. Hier gibt es eine gewisse Freihändigkeit in der Bewertung und Abwägung. Das beginnt bei der Feststellung, dass überhaupt eine Maßnahme nötig sei; wenn ein Bedarf erst einmal festgestellt und geplant ist, ist die Nullvariante eher selten zu erwarten. Konkret in unserem Fall: Warum muss eine Talbrücke im Naturpark Teutoburger Wald gebaut werden, nur weil eine Kurve die Stetigkeit und Zügigkeit der Straße reliefbedingt etwas mindert?

Dagegen gab es ab 1974 Widerstand. Weil es noch keine Verbandsklage gab, konnten nur Eigentümer klagen. Vier Grund- und Waldeigentümer waren berechtigt. Der Verein Pro Grün bereitete mit Hilfe des Rechtsanwalts Riedenklau die Klage vor, der Vereinsvorsitzende Stratenwerth garantierte persönlich für das finanzielle Risiko einzustehen. Er war darüber hinaus engagiert. In einem Schreiben vom 8.7.1977 heißt es:

„Ich halte die brutale Perfektion, mit der die Rütlistraße ausgebaut wird, für einen Anachronismus, der in die Geschichte als das traurige Zeugnis einer Generation eingehen wird, deren Denken von dümmlichem Fortschrittsglauben gekennzeichnet ist.“

Am 15.12.1978 fiel das Urteil des Verwaltungsgerichts Minden: Die Planfeststellung wurde aufgehoben. Erstaunlich, ja überraschend war das immerhin, denn ein Verwaltungsgericht darf nur formell, nicht aber materiell urteilen. Das Gericht hatte einen Formfehler entdeckt, vor allem aber dem Straßenbauamt vorgeworfen, es habe sich mit den Argumenten der Grundsstückseigentümer nur zum Schein auseinandergesetzt. Ein Sacheinwand war z.B. die Gefährdung des künftigen Verkehrs durch Glatteis auf der hochliegenden Brücke. Aus den Akten ergebe sich, dass die „lästigen Gegner“, zu denen auch der Bund der Steuerzahler gehöre, „abgewimmelt“ worden seien. Das Landesstraßenbauamt ging in die Berufung und bot an, den Formfehler zu beheben.

Wir fahren also im Jahre 1987 zum OVwG in Münster. Das Ober-Gericht hatte die Berufung zu beurteilen. Nochmal erstaunlich, ja überraschend, dass auch dieses Gericht den Planfeststellungsbeschluss aufhob.

Die Straße wurde nicht gebaut. Die Haarnadelkurve ist noch heute eine Kurve, im Graben landet nur derjenige, der das Relief ignoriert und die Kurve nicht meistert. Der Teuto ist auch hier weiterhin ein Naturpark. 20 Millionen DM wurden nicht verbaut.

Nachbemerkung: Pro Grün ist nicht banal autofeindlich. Der Verein hat vor genau 25 Jahren in Haus Neuland dafür gesorgt, dass eine nötige Umgehungsstraße in Oerlinghausen gebaut wurde. Aber sie wurde nicht durch das Tal des Menkhauser-Bachs gebaut, sondern durch einen neuen Tunnel für 40 Millionen DM.

Die Grundfragen lauteten: Wo ist das Problem? Welche Lösungsoptionen gibt es? Wie wird abgewogen? Wer entscheidet mit welchen Gründen? Der Tunnel war damals die abgewogene Option, das Verfahren war transparent, kooperativ, problem- und lösungsorientiert. Neben dem ungebauten gibt es auch das gebaute Bielefeld mit Umgegend.