

Umstrittene Umgehungsstraßen

Wer Verkehr anders leiten will, braucht Geduld und Geld

Eine Kommune, die für eine Bundesstraße eine Umgehung wünscht, braucht viel Geduld. Und sie ist darauf angewiesen, dass sich die Kosten für den Bund im Rahmen halten. Wir stellen heute vier zum Teil umstrittene Umgehungsstraßen-Projekte vor: die B-8-Umgehung in Elz und Bad Camberg, die Limburger Südumgehung (B54) und die Aar-Umgehung.

plan für die Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf eingestuft; der „vordringliche“ Bedarf ist die höchste Dringlichkeitsstufe. Derzeit steht noch ein spezielles Naturschutzrechtliches Gutachten für die B-8-Umgehung in Elz aus. Dabei geht es um die Trasse 3. Die würde durch ein Gebiet führen, in dem zwei selbste Schmetterlingsarten des Artenbambos leben

der Schmetterlinge, was einen Bau nicht mehr ausschließen würde. Anschließend wird das ASV Dillenburg dem Bund als Baulastträger eine Vorzugsroute vorschlagen der Bund muss dann entscheiden. Was für die Variante 3 spricht: Sie ist mit Kosten von 18,7 Millionen Euro noch immer die kostengünstigste Variante, sagt Eichler. Allerdings ist die Elzer B-8-Umgehung im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen mit nur 12,6 Millionen Euro veranschlagt. Die höheren Kosten ergeben sich aus verstärktem Lärmschutz (Neubaugebiete), höheren Bauwerkskosten sowie zusätzlichen Fahrbahnen für den Schwerverkehr in den Steigungsbereichen.

Der Elzer Bürgermeister legt Wert auf die Feststellung, dass eine Umgehungstraße für Elz auch eine Entlastung für die Offheimer Ortsdurchfahrt bringe und als Teil eines regionalen Verkehrskonzepts gesehen werden müsse. Die großen Einzelhandels- und Gewerbeansiedlungen in Offheim und auf der Dickröder Höhe zögen nun mal erhebliche Verkehrsströme an, die definitiv nicht alle über die B49 fließen, sondern insbesondere aus dem Westerwald über Hadamar, Elz und Offheim ihren Weg nehmen. So sei die Offheimer Straße in Elz täglich mit deutlich mehr als 9000 Fahrzeugen belastet. Dieser Verantwortung für das Umfeld müsse sich die Stadt Limburg stellen und mithelfen, eine für alle verträgliche Lösung zu finden.

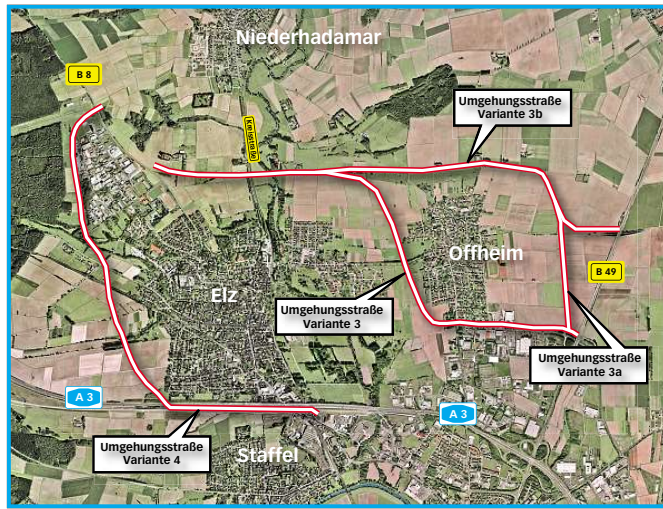


Elz. Elz leidet unter sehr viel Verkehr. Die B8 zerschneidet die Gemeinde. Täglich quälen sich mehr als 18000 Auto- und Lkw-Fahrer durch Elz. Kein Wunder, dass schon seit Ende der 60er-Jahre über eine Umgehungstraße diskutiert wird. Wie Bürgermeister Horst Kaiser (CDU) sagt, ist schon damals eine Trasse über Offheim zur B49 hin favorisiert worden, der Offheimer Gemeinderat sei jedoch dagegen gewesen. An der ablehnenden Haltung der Offheimer hat sich bis heute nichts geändert. Sie befürchten zu viel Bundesstraßenverkehr auf bestehenden Offheimer Straßen wie zum Beispiel der Kapellenstraße, oder dass sie von ihren Erholungsgebieten „abgeschnitten“ werden.

Noch gibt es also keine festgelegte Trasse. Mehr als 350000 Euro an Planungskosten sind bereits ausgeworfen worden. Insgesamt 18 verschiedene Trassen sind nach Angaben Kaisers im Gespräch gewesen. Wie er sagt, ist die Variante 3 (siehe Grafik) im derzeit gültigen Bedarfs-

und das des halb als europaweit bestmögliche Schutzfläche gemeldet und vom Land Hessen ausgewiesen wurde. Wie Manfred Eichler vom Amt für Straßen- und Verkehrswesen (ASV) in Dillenburg sagt, war es notwendig, die ursprünglichen Fachbeiträge für die Ortsumgehung zu aktualisieren, weil die bestehenden Daten zu alt waren und keine belastungsfähigen Entscheidungen damit möglich gewesen seien.

Eichler rechnet im Februar 2011 mit einem abschließenden Ergebnis. Theoretisch sei alles möglich: Eine fachliche Ablehnung der Trasse 3 aus naturschutzrechtlichen Bedenken oder eine Lösung im Sinne



Für die B-8-Umgehung in Elz werden derzeit vier Trassenvarianten diskutiert. Eine Westvariante (4), die als Staffel parallel zur A3 vorbeiführt und dann Richtung Norden geht. Eine Nordvariante, die das Elzer Gewerbegebiet direkt mit der B49 verbindet würde (3b), mit der Möglichkeit, einen Anschluss an das Offheimer Gewerbegebiet zu schaffen (3a). Und eine Nordostvariante, die zwischen Offheim und Elz vorbeiführen würde (3). Grafik: NNP/Kalteier

Zwei Varianten für Südumgehung

Wann kommt die Südumgehung für Limburg? Wenn alles glatt läuft, könnte 2020 mit dem Bau begonnen werden. Das sagt Jürgen Dumetier von der Stadtverwaltung. Er leitet das Amt für Verkehrs- und Landschaftsplanung und koordiniert die Planungen. Aber das alles glatt läuft, ist nicht zu erwarten.

Limburg/Diez. Die Südumgehung soll die Diezer Straße und damit die Limburger Innenstadt vom Verkehr entlasten. Außerdem soll sie ermöglichen, dass die rheinland-pfälzischen Gemeinden westlich von Limburg wie zum Beispiel Diez einen schnellen Anschluss an die A3 und den ICE-Bahnhof bekommen. Die Aartalgemeinden südlich von Limburg sollen an die Südumgehung angeschlossen und ebenfalls mit Umgehungsstraßen vom Verkehr entlastet werden (siehe Info-Kasten rechts).

Das alles glatt läuft mit der Südumgehung, ist allerdings nicht zu erwarten. Zum einen gibt es zwei aus Bürgerinitiativen hervorgegangene Vereine, die sich heftig gegen die Südumgehung wehren. Zum anderen gibt es den Bund, der die Umgehungsstraße finanzieren muss, weil es eine Bundesstraße wäre. Da die Südumgehung aber nur im „weiteren Bedarf“ des Bundesverkehrsplans ist (die höchste Stufe ist der „vordringliche Bedarf“), müsste schon eine deutliche Verkehrsentlastung prognostiziert werden. Die Finanzierung müsste sich im Rahmen halten, und das Baurecht müsste geschaffen werden können.

Für die Südumgehung kommen im Wesentlichen zwei Korridore in Frage – eine mitten durch Blumenrod (Variante 2), auf einem Streifen, der nicht bebaut werden dürfte, und eine südlich von Blumenrod, die am Rand eines Vogel-schutzgebietes (Variante 1a) verläuft

(siehe Grafik unten). Die Stadt lässt beide Varianten auf eigene Kosten (insgesamt 400000 Euro) prüfen. Eine Präferenz geht es noch nicht, versichert Jürgen Dumetier.

Ein weiteres Problem ist das hohe Grundwasser in beiden angelegten Korridoren, was den Bau einer Umgehungsstraße aufwendig und damit teuer machen würde. Derzeit läuft eine hydrologische Untersuchung. Dumetier betont, diese Untersuchung sei noch nicht abgeschlossen; bislang liegt nur ein vorläufiges Ergebnis vor. Er rechnet mit einem abschließenden

Gutachten bis zum Herbst 2011. Dann sei das Bundesverkehrsministerium an der Reihe. Nach fachlicher Abwägung kann sich der Bund für eine Variante entscheiden – oder auch ablehnen, wenn ihm die Kosten als zu hoch und/oder die Verkehrsbelastung als zu gering erscheinen. Wichtig sei, eine „gerichtlichste“ Variante zu finden, sagt Jürgen Dumetier. 2012/2013 könnte das Raumordnungsverfahren starten. Wenn es so kommt, wäre das ein Durchbruch für den Bau einer Südumgehung. Aber erst muss der Bund Ja sagen.

INFO Aar-Umgehung

Die Positionen sind klar abgesteckt: Die Anliegergemeinden im Aar-Gebiet möchten – was Gemeinderäte und wohl auch die Mehrheit der Bürger angeht – die Aar-Umgehung, das Land Rheinland-Pfalz steht hinter dem Projekt, und beim Bund gehört die Trasse in den vordringlichen Bedarf des Verkehrswe-geplans. Damit enden aber auch schon die Gemeinsamkeiten.

Das Bundesverkehrsministerium hat der Verbandsgemeinde Hanststadt im Sommer mitgeteilt, dass aus Kostengründen nur eine Linienführung aus den Varianten I bis IV realisiert werden kann. Auf örtlicher Ebene wird das ganz anders gesehen. Die Ortschaften lehnen diese Streckenführungen in einstimmigen Beschlüssen rundweg ab und wünschen den Bau der Varianten V oder VI. Knackpunkt: Im Bundesverkehrsweplan sind gerade mal elf Millionen Euro für den Streckenabschnitt vorgesehen, die vor Ort bevorzugten Lösungen liegen aber durch ihre Tunnel- und Trogelgelände nach vorsichtigen Schätzungen bei bis zu 90 Millionen Euro. Eine gründliche Kosten-Nutzen-Analyse der Umgehung liegt derzeit noch nicht vor.

Komplizierter gemacht hat das Projekt eine Entscheidung des Gemeinderates Holzheim. Die Gemeinde, von der Abtindung der Trasse an die alte Bundesstraße betroffen, sieht zwischen Holzheim und Flacht die negative Merkmale einer Umgehung verdichtet und möchte am Sportplatz neben 35 Meter breiten und 14 Meter hohen Dämm mit Betondeckung, einmündig fordern die Ratsleute für die Querung von Aar und Bahn an dieser Stelle eine Tunnelung. ...

Zwar hat der Landesbetrieb Mobilität der Verkehrsbehörde eine Optimierung der Varianten V und VI angekündigt, im Raum steht aber schon die Befürchtung, das Vorhaben könne bei der Fortschreibung des Verkehrsweplans 2015 aus dem vordringlichen Bedarf herausfallen. Im übernächsten Jahr beginnen bereits die Neubewertungen der aufgelisteten Maßnahmen. Der Ablauf des Planverfahrens sieht vor, dass das Land dem Bund (als Finanzier) eine bevorzugte Route vorschlägt. Ohne übereinstimmendes Votum der Anliegergemeinden – und zwar im Sinne der ministeriellen Vorgaben – wird erst gar nicht geplant. ...

Bad Camberg und die Feldlerche So weit ist der Ausbau der B49

Bad Camberg. Die B-8-Umgehung für Bad Camberg ist von allen großen Umgehungsstraßen-Projekten im Landkreis am weitesten fortgeschritten. Sicherlich auch deshalb, weil sie im Vergleich am wenigsten umstritten ist. Bad Cambergs Bürgermeister Wolfgang Erk (SPD) rechnet mit einem Baubeginn im Jahr 2012. Es werde mit Kosten in Höhe von 36 Millionen Euro geplant, die der Bund trägt. Die Umgehung soll westlich von Bad Camberg verlaufen, vor Würges beginnen und hinter Erbach wieder auf die bestehende B8-Trasse führen.

Was derzeit noch fehlt, ist der Planfeststellungsbeschluss, in dem alle Details für den geplanten Straßenausbau geregelt werden. Das wird nicht umgesetzt werden kann, habe mit einer EU-Richtlinie zu tun, erklärt Erk (SPD). Die EU-Richtlinie sieht eine Pflicht vor, den Artenschutz beim Bau einer

Straße zu berücksichtigen. Wie Harald Keller vom Amt für Straßen- und Verkehrswesen in Dillenburg erklärt, gibt es inzwischen neue Anforderungen, die zum Zeitpunkt der Planbearbeitung noch nicht bekannt waren. So lägen heute wissenschaftlich abgesicherte Methoden vor, die die Betroffenheit von bedrohten Vogelarten im sogenannten Offenland bewerten können. Die B-8-Umgehung führt durch ein Gebiet, in dem Rebhühner und Feldlerchen leben. Nach Angaben des Lexikons Wikipedia gilt das Rebhuhn als „stark gefährdet“, die Feldlerche als „gefährdet“. Die Untersuchungen dazu seien im Sommer abgeschlossen worden, erklärt Keller. Die Auswertung werde derzeit vorgenommen. Aber schon jetzt stehe fest: Rebhuhn und Feldlerche werden den Bau der Umgehung nicht verhindern – sie bekommen Ausgleichflächen. ...

Limburg-Weilburg. Ein weiteres wichtiges Verkehrsprojekt im Landkreis ist der vierstupe Ausbau der B49, die ein Autobahnstrich in Ost-West-Richtung ist. Wie das Amt für Straßen- und Verkehrswesen (ASV) mitteilt, betragen die Gesamtkosten des Ausbaus zwischen Limburg und Weizlar rund 237 Millionen Euro; die B49 von Weizlar nach Gießen ist bereits vierstupe.

Die Gesamtlänge des Ausbaus zwischen Limburg-Allbach und Weizlar beträgt 32,1 Kilometer Straßestraße. Davon fertiggestellt sind bereits 5,6 Kilometer im Landkreis Limburg-Weilburg und 2,8 Kilometer im Lahm-Dill-Kreis. Die Gesamtlänge der bereits fertiggestellten Abschnitte im Landkreis Limburg-Weilburg betrug rund vier Jahre.

Probleme bestehen derzeit auf dem Bauabschnitt Beelich-Heckholzhausen und Kresmildeplone (3,4 Kilometer Länge, Gesamtkosten rund 47 Millionen Euro). Spätestens war im September 2009. Aber gegen den Behaltungsplan ist geklagt worden. Wie ASV-Sprecher Marco Gräß mitteilt, ist das Verfahren „noch in der Schwebe. Die weiteren Bauarbeiten sind bis zur endgültigen Entscheidung ausgesetzt.“ Zwischen Heckholzhausen und Mertenberg-Allendorf-West (1,7 Kilometer, Gesamtkosten neun Millionen Euro) ist das Baudenken für Mitte 2012 vorgesehen. Zum gleichen Zeitpunkt soll auch der Abschnitt zwischen Allendorf-West und Allendorf-Ost (1,33 Kilometer, Gesamtkosten rund zehn Millionen Euro) fertiggestellt sein.

Dieser Lärm, dieser Dreck

Heinz-Dieter Basquitt wohnt an der B8 in Niederbrechen

Wie ein ohrenbetäubender und staubspielender Lastwagenverkehr die B8 durch Niederbrechen. Wer an dieser Straße wohnt, braucht viel isolierte Fenster, eine Kirschschale gegen den Feinstaub und gute Nerven.

Von Anken Bohnhorst-Vollmer

Brechen-Niederbrechen. Es ist der Gullydeckel und nicht die Lerche, die Heinz-Dieter Basquitt jede Nacht aus dem Schlaf reiße. Seit 30 Jahren wohnt Basquitt mit seiner Familie in Niederbrechen an der Bundesstraße 8. Aber an den Verkehrslärm hat er sich ebenso gewöhnt wie an den Dreck und Gestank der vorbeifahrenden Fahrzeuge. „Außerdem hören wir im Winter, wenn die Bäume ihr Laub verloren haben, nicht nur vor dem Haus die Autos und Lastwagen“, sagt Basquitt. „Von hinten werden wir vom ICE beschallt, der über die Schnelltrasse jagt, sowie vom Nahverkehr und von der Zielbahn.“ Und wenn dann auf der A3 noch ein Unfall passiert, sei Niederbrechen dicht, berichtet der 58-jährige Ingenieur.

fenster dreifach verglast

Nachts bei geöffneten Fenstern zu schlafen sei unmöglich. Bereits zu Beginn der 80er-Jahre hat Basquitt die Fenster dreifach verglast lassen, um den Lärm abzumildern. Die mittlerweile erwachsenen Kinder sind dennoch genervt. „Die warten nur noch darauf, dass sie hier ausziehen und dem Dauerlärm von den engen Durchgangsstraßen entkommen können“, sagt Heinz-Dieter Basquitt. Er selbst, der

eigentlich ständig ein Hörgerät tragen müsste, habe für sich eine praktische Lösung gefunden und verzichte auf das Gerät, sobald er Zuhause sei. „Die ROLLgeräusche von Lkw, Autos und Motorrädern brauche ich ebenso wenig in voller Lautstärke wie klappernde Gullydeckel oder ungeduldiges Hupen.“



Heinz-Dieter Basquitt vor seinem Haus an der B8 in Niederbrechen. 8000 Fahrzeuge rollen hier jeden Tag vorbei. Foto: Bohnhorst-Vollmer

jetzt damit zufrieden geben, dass bei uns 4000 Autos zu wenig fahren?“ Das Straßengeräusch werden, sei unumstritten, resümieren er, „aber keiner will sie direkt vor seinem Haus“.

Schon sei das hier alles nicht mehr, stimmt auch Basquitts Schwiegermutter Maria Bach zu, die mit ihrem Mann ebenfalls im Haus an der B8 wohnt. Es ist ihr Elternhaus, und „früher“, sagt sie, „da fuhren an einem Tag 25 oder 30 Autos vorbei, und da hat man denen noch nachguckt, weil es was Besonderes war“, erinnert sich die 89-jährige Frau.

Die Beeinträchtigungen lassen sich mittlerweile nicht mehr ausprechen. „Manchmal erleben wir hier Vibrationen, ausgelöst von schweren Lastwagen mit Anhängern, das bei uns die Glasier wackeln“, sagt Basquitt. Auch die Substanz des 1899 errichteten Hauses

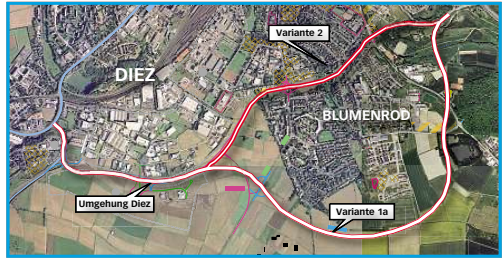
leidet. Wie tiefe Sorgenfalten durchziehen mehrere Risse die Straßenseite des Gebäudes. Sändig könne er mit der Kehrschaukel den Feinstaub von den Fenstersimsen fegen, erläutert er und wischt mit dem Besen über den grauen Putz. „Der war einmal cremefarben“, lacht er bitter. „Aber einen neuen Anstrich zögere ich so lange wie möglich hinaus, denn nach wenigen Monaten hätte das Haus doch wieder einen Grauschleier.“

Bloß keine Ampelanlage

Und das Wohnen an der B8 wird noch schlimmer werden, vermutet Basquitt. Denn die Verkehrssituation wird sich seiner Einschätzung nach dramatisch verschärfen, sobald an der Bundesstraße eine weitere Ampelanlage installiert wird. „Dann bricht ein komplettes Chaos aus“, befürchtet er, weil dann der Verkehr immer wieder unterbrochen würde. „Wir hätten dann noch mehr Anfahr- und Abbremsgeräusche.“ Das habe er selbst erst künzlich erlebt, „wegen einer Baummaßnahme an seinem Haus ein Kran vor der Tür gestanden habe.“

„Ich wollte da ein bisschen den Verkehr regeln und bin angeheut und beschimpft worden, weil die Fahrzeuge nicht schnell genug durchkämen.“

Der 88-jährigen Niederbrechenerin Maria Bach ist das alles zu viel. Heute gehe es an ihrer Straße zu „wie auf der Zelle in Frankfurt“. Die ist allerdings längst eine Fußgängerzone.



Für die Limburger Südumgehung werden derzeit zwei Trassen untersucht. Die eine führt mitten durch Blumenrod (Variante 2), die andere südlich von Blumenrod vorbei (Variante 1a). Grafik: NNP/Kalteier