

B256 Umgehung: Bürgerinitiative bietet FDP Fortbildung an

Straßenhaus. Mehr Unsachliches und Falsches ließ sich in dem FDP-Pamphlet gegen den Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND e.V.) und für die Umgehung Straßenhaus wahrlich nicht unterbringen. Die BI „Zukunft für Straßenhaus“ e.V. bietet gerne Hilfe zur Fortbildung in der Sache an.

Ohne Umgehung werden wir nicht ins Mittelalter katapultiert, sondern bleiben nur im Jahr 1979. Seitdem wird um die B256 palavert. Der Gemeinderat stimmte damals geschlossen gegen eine Ortsumgehung – mit heute noch gültigen Argumenten. Nachzulesen ist das in dem Protokoll-Auszug von der Gemeinderatssitzung am 08.11.1979, veröffentlicht unter <https://www.bi-strassenhaus.de/Historie/1979>.

Einige Stichworte daraus: Keine echte Ortsumgehung, Zusammenwachsen der Ortsteile auf ewige Zeiten unmöglich; Verlagerung der Lärmbelastigung auf andere Wohngebiete, Wasserverschmutzung und Gefährdung des Naturschwimmbades, Nachteile für Naherholungsgebiete, Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen mit Existenzbedrohung von Betrieben, Fehlplanung, riesige Waldflächen wären zu opfern. 1996 gab es in einer Bürgerversammlung die öffentliche Erpressung durch das Straßenneubauamt Vallendar: „Nehmt die billigste Lösung oder Ihr bekommt gar nichts.“ Der Gemeinderat kippte folgsam um und war ab da für die sogenannte Ortsumgehung.

Der Plan ist, die Verkehrsverbindung A61/Neuwieder Becken und A3 zu verbessern und als „werbetaugliches Nebenprodukt“ ein Gewerbe- und Mischgebiet an der Ortsdurchfahrt zu entlasten, gleichzeitig aber Einwohner von mehr als 80 Häusern in reinen Wohngebieten an den Ortsrändern neu zu belasten.

Ortsteile von Straßenhaus würden mit einer „Trenn-Trasse“ abgespalten. Es würde nebenbei der Beginn einer Verödung des häufig als Zentralgemeinde benannten Ortes Straßenhaus eingeläutet. Siehe Beispiele entlang der bestehenden Umgehungsstrecke.

6,5-prozentige Steigungs- und Gefällestrecken

Umgehungen bedeuten laut FDP-Pressemitteilung immer eine Verbesserung der Lebensumstände? F-D-P-ustekuchen! Wo bisher die Ortsdurchfahrt fast eben verläuft, sollen 6,5-prozentige Steigungs- und Gefällestrecken entstehen.

Wie kommt man auf die absurde Idee, es würde sich dann wegen



Fotomontage der BI „Zukunft für Straßenhaus“ e.V.: Tunnelleinfahrt mit seitlichen Rampen. Foto: BI „Zukunft für Straßenhaus“ e.V.

„gemilderter Bremsvorgänge“ der Feinstaub reduzieren?

Geschwindigkeit von 100 km/h ergibt ein schadstoffoptimiertes Nutzungsverhältnis? Hoffentlich wissen das die LKW, die mit viel Power die 6,5 Prozent Steigung überwinden sollen und auch die PKW, die auf der dritten Spur mit noch mehr Power überholen dürfen. So würden nach Berechnungen eines sachkundigen Ingenieurs täglich über sieben Tonnen CO₂ mehr produziert. Rund 200.000 qm Wald, Wiesen und Felder sollen verschwinden, Geh- und Fahrwege würden an rund 50 Stellen einfach gekappt, Naherholungsgebiete für Menschen und Lebensraum für Wildtiere sollen vernichtet werden. All dem kann der BUND unmöglich zustimmen!

Der B256-Ausbau bis Straßenhaus ist durchgeführt? Nur noch drei Kilometer fehlen bis zur A3? Möglicherweise waren die PM-Verfasser von der FDP noch nie auf der Strecke unterwegs. In Rengsdorf ist Ausbau-Ende. Rund sieben Kilometer über Bonéfeld, Straßenhaus und Gierendhöhe fehlen noch bis zur A3! Oberraden plädiert sogar für vier-spurigen Ausbau – aber nur bis Straßenhaus. Vorbei an Oberraden soll es dann mit weniger Spuren wieder etwas ruhiger vorgehen, mit möglichst viel Abstand zum Dorf. Vielleicht kann St. Florian auch dabei helfen.

Tunnellösung als Alternative

Ein Schnellkurs bei der BI „Zukunft für Straßenhaus“ e.V. hätte Klarheit gebracht, auch zur Alternative, genannt Tunnellösung. Die bringt nur Vorteile – und zwar für alle. Dies zu fördern, würde intelligenten Politikern besser zu Gesicht stehen. Stattdessen wurde von den Planern versucht, diese Variante mit übertriebenen Auslegungen kaputt zu rechnen: 1.350 m Absenkungsstrecke, 16

m Überdeckung, zu geringe Fahrbahnneigung, 1.200 m Tunnellänge statt ausreichender 900 m – dadurch Pflicht zu mehr millionenteuren Fluchttunneln, überflüssige Anschlussbauwerke statt seitlicher Rampen an beiden Tunnelleinfahrten.

Zum Bundesverkehrswegeplan sind für die sogenannte Umgehung Straßenhaus sehr wenig glaubhafte 16,8 Mio. Euro angemeldet. Laut veröffentlichten Angaben vom Finanzministerium NRW kostete schon 2012 ein Kilometer Straße 11,3 Mio. Euro. Das macht bei 2.835 m Umgehungsstrecke rund 32 Mio. Euro. Allein die 109 m lange und 13 m hohe Brücke über den 40 cm breiten Hässbach kostet laut einem Fachmann von Straßen NRW mehr als sieben Mio. Euro. Dieses und fünf weitere Brückenbauwerke kommen hinzu, plus Anschlussbauwerke für mindestens sechs Mio. Euro. Wie man da mit 16,8 Mio. Euro auskommen will, bleibt schleierhaft.

Ein Teil von den 46 Mio. Euro aus Mitteln des Bundesverkehrswegeplans, die der Landesbetrieb Mobilität in 2017 nicht verbaut hat, reicht für den eventuellen Aufpreis bei der Tunnellösung. Und schneller als eine Umgehungsstraße mit Einspruchs-, Enteignungs- und Klageverfahren geht es beim Tunnel allemal. Man rechne vorsichtig mit mindestens 20 Jahren für die Realisierung der Umgehung (falls es irgendwann Baurecht gäbe) oder (mit möglichen zehn m Vortrieb täglich) mit weniger als zehn Jahren Bauzeit beim Tunnelbau. So sieht die zukunftsfruchtige Lösung aus. Nach Aussage des Tunnelbau-Experten Dr.-Ing. Herrenknecht halten Tunnel 100 Jahre, Brücken nur 50 Jahre. Das wäre doch was: Problem gelöst und 100 Jahre Ruhe vor dem Thema!

Pressemitteilung
BI „Zukunft für Straßenhaus“ e.V.