

VISCON VerkehrsInitiative der Service Clubs an der Oberen Nahe				
Rotary Club	Lions Club	Lions Club	Lions Club	Kiwanis Club
Idar-Oberstein	Kirn - Mittlere Nahe	Idar-Oberstein	Birkenfeld	Idar-Oberstein
:				

**An das
Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
1011 Berlin**

Kontakt:
Neuer Weg 14
55756 Herrstein
Tel.: 06785 92012
Fax.: 06785 943433
Email:
terzo.21@t-online.de

VISCON wird mitgetragen von 700 Unternehmen (mit 32.000 Beschäftigten),
von 11 Industrieverbänden und Gewerbevereinen und der IHK,
Aktuell haben 10.500 Bürgerinnen und Bürger der Region die Ziele von VISCON mit ihrer Unterschrift
unterstützt.
mit allen Bundestags- und Landtagsabgeordneten und den kommunalen Spitzenvertretern der Region
besteht eine enge Kooperation.

Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2015/2030

Bundestraße 41

Der im Entwurf des BVWP 2015/2030 vorgesehene Entzug der bisherigen Klassifizierung
„Vordringlicher Bedarf“ für die restlichen Ortsumgehungen an der B 41

Martinstein

(im Entwurf nicht enthalten, da unter 1 bewertet)
und

Niederbrombach-Oberbrombach

(Ziffer 50 Liste Rheinland-Pfalz)

ist inhaltlich fehlerhaft und regionalpolitisch nicht akzeptabel.

Begründung:

1. Die in der Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015/2030 für übergeordnete Ziele des künftigen Straßenbaus genannten Zielsetzungen
 - 1.1. Verbesserung von Erreichbarkeit und Anbindungsqualität
 - 1.2. Verbesserung des Verkehrsflusses und Engpassbeseitigung (Lückenschluss)
 - 1.3. Lärmvermeidung und Lärminderung
 - 1.4. Entlastung von Orten und Menschen
 treffen auf die genannten Projekte an der B 41 zu und wurden in der Bewertung nicht berücksichtigt.
2. Die Nutzensbewertung bezieht sich nur auf die Einzelprojekte und ergibt dementsprechend ungünstige Werte. Der Nutzen dieser Ortsumgehungen erschließt sich aber nur unter Zugrundelegung des Gesamtnutzens der ausgebauten B 41 als überregionale Verkehrsachse zwischen dem Raum Mainz/Bingen und dem Saarland, also zwischen den Autobahnen A 61 und A62. Die genannten Projekte sind letzte Engpassbeseitigungen(Lückenschlüsse) zur Komplettierung des seit Jahrzehnten unbestrittenen Ausbauziels. Dementsprechend ist die Raumwirksamkeit höher zu bewerten.

3. Die Ausgangsdaten der theoretischen Berechnung der Dringlichkeit enthalten mehrere Fehler. Zum Beispiel: Zur OU Oberbrombach/Niederbrombach angegebene Zahl der entlasteten Bevölkerung von 137 und der durch das Projekt neu belasteten Bewohnern von 904 sind falsch. Die entlastete Bevölkerungszahl der zu umgehenden Orte Rötswinter, Oberbrombach und Niederbrombach beträgt rd. 1.400 Einwohner. Durch den Umgehungsstraßenbau würden keine Bewohner neu belastet.
Dem Projekt werden alle Ziele des BVWP (Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, bessere Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte und der Fernstraßennetzes, Entlastung von Durchgangsverkehr usw. und eine ausreichende Wirtschaftlichkeit attestiert. Dennoch wird es im Weiteren Bedarf ohne Planberechtigung eingestuft.
Bei der OU Martinstein gibt es in den Punkten Verkehrssicherheit, Betriebskosten, Abgasbelastungen, innerörtliche Trennwirkung und impliziten Nutzen im Detail nicht nachvollziehbare Werte, die überprüft werden müssen. Es ist nur die aktuell verfolgte Süd-Variante mit einem Kostenauswand von 18 bis 20 Mio € zu bewerten.
4. Die Verbindungsfunktion der B41 zwischen dem Rhein und dem Saarland erfordert die Einstufung als länderübergreifende Projekte. In der vorgelegten Bewertung sind sie aber als rein reinland-pfälzische Maßnahmen eingestuft.
5. Gegen die Projekte wird eine negative Bevölkerungsprognose ins Feld geführt. Das ist ein Widerspruch in sich. Die negative Bevölkerungsentwicklung beruht doch überwiegend darauf, dass der Region über Jahrzehnte eine angemessene Verkehrserschließung verweigert wurde und so eine wirtschaftliche Entwicklung als Grundlage eines Bevölkerungswachstums nicht möglich war. In der Region Obere Nahe leben etwa 100.000 Menschen, also das Bevölkerungspotenzial eine Großstadt. Eine solche Bevölkerungszahl verkehrlich und damit auch wirtschaftlich abzuhängen, verstößt gegen den grundgesetzlich verankerten Auftrag an staatliches Handeln, gleichwertige Lebensverhältnisse zu schaffen. Während EU, Bund und Land wirtschaftsschwache Regionen mit hohem Mitteleinsatz fördern, würde die weitere Verweigerung einer zukunftsfähigen Verkehrsanbindung diese Fördermaßnahmen konterkarieren. Das kann nicht im Sinne eines zielgerechten Einsatzes öffentlicher Mittel sein.
6. Die jetzt geplante Herausnahme der an der B 41 noch fehlenden Teilprojekte aus den Vordringlichen Bedarf würde die über Jahrzehnte als überregionale Verkehrsachse zwischen den genannten Zielen verfolgte B41quasi zu einer Sackgasse machen, die an der A 61 vierspurig beginnt und sich dann weiter westlich in einer Kreisstraßenqualität verliert. Die völlige Abkehr von dem bisher unstrittigen Ausbauziel stellt die Verlässlichkeit der vom Bund der Region gegebenen Entwicklungsgrundlage in Frage. Die Regionen brauchen aber für ihre Strukturpolitik verlässliche Grundlagen.
7. Ein besonders kurioses Ergebnis des vorliegenden Planentwurfs stellt die Neubewertung der bisher in der höchsten Dringlichkeitsstufe (Vordringlicher Bedarf) bewerteten OU Martinstein dar. Sie wird, da unter 1 bewertet, nicht einmal im weiteren Bedarf (ohne Planungsberechtigung) eingestuft. Das heißt es wird für sie für alle Zeiten kein Bedarf gesehen. Die OUs von Hochstetten und Martinstein wurden als ein gemeinsames Projekt geplant und aus eher finanzierungstechnischen Gründen in zwei Teile gegliedert. Während dem einen Teilabschnitt, also der OU Hochstetten, vor weniger als einem Jahr ein so Vordringlicher Bedarf bestätigt wurde, dass mit dem Bau sofort begonnen werden konnte, soll nun für die zweite Hälfte, die von Topografie, Verkehrsbedarf und Kostensituation fast identische OU Martinstein für alle Zeiten kein Bedarf mehr bestehen. Dass ein Projekt, das

seit Jahren als höchst dringlich bewertet wurde nun bei völlig unveränderten Verhältnissen jeder Bedarf abgesprochen werden soll, kann nicht das Ergebnis einer logischen und sachgerechten Bewertung sein und stellt einen nicht nachvollziehbaren Zickzack-Kurs dar.

8. Die vom Ausbau der B 41 betroffene Region der Oberen Nahe hat in den vergangenen Jahren infolge des militärischen Abbaus und der vorhandenen Verkehrsferne jährlich etwa 1.000 Einwohner und damit auch erheblich an wirtschaftlicher Substanz verloren. Als Grund für die Wirtschaftsschwäche nennt das Statistische Landesamt offiziell „ die abseitige Verkehrslage“

Neben der Hauptbedeutung der B 41 als überregionale Verkehrsachse zwischen zwei Wirtschaftsräumen und zwei Autobahnen ist der Ausbau der B 41 auch als Lebensader der Region und als Verkehrsanbindung eines wirtschaftsschwachen Raumes zu bewerten. Das wird in dem vorliegenden Entwurf nicht in dem erforderlichen Maße berücksichtigt..

9. Zusammenfassung

Die in den Entwurf des BVWP vorgesehene Beendigung des Ausbaus der B 41 ist in sich unlogisch, da sie unterstellt, dass alle seit Jahrzehnten und bis heute gültigen Bewertungen von höchster Dringlichkeit absolut fehlerhaft gewesen sein müssen. Es zeugt nicht von verlässlicher und vorausschauender Planung, ein so weit fortgeschrittenes Projekt unvollendet sich selbst zu überlassen. Mit einem Blick auf die Landkarte wird erkennbar, dass damit in der geografischen Mitte von Rheinland-Pfalz ein großer Raum zwischen Hunsrück, Nahe und der Pfalz verkehrlich ohne den rundum vorhanden Verkehrsanschluss bliebe. Der betroffenen Region mit 100.000 Einwohnern mit der Verweigerung einer angemessenen Verkehrsanbindung die Zukunftschancen zu nehmen, bedeutet, sich für sie nicht mehr politisch verantwortlich zu fühlen. Das kann nicht das Ziel des mit großen Worten der Zukunftsentwicklung unseres Landes angekündigten Verkehrswegeplanes sein.

Wir fordern auf Grund der dargestellten Argumente die Beibehaltung der Einstufung der beiden genannten Projekte in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan 2015/2030.

18. April 2016

(Wolfgang Hey)

Sprecher der Verkehrsinitiative