

Aufbruchsignal: Erstes Nadelöhr ist bald Geschichte

Viel Geld für Trasse zwischen Hennef und Herborn

Von unserem Redakteur
Michael Fenstermacher

Hasselbach. 10 800 Fahrzeuge passieren täglich die B 8 im Bereich zwischen Hasselbach und Weyerbusch, bislang aufgrund der Haarnadelkurve mit 40 km/h-Tempolimit eines der Nadelöhrer auf der Strecke quer durch den Westerwald zwischen Hennef und Herborn. Aber seit einem halben Jahr tut sich hier sichtbar etwas: 40 000 Kubikmeter Erde bewegt und 15 000 Quadratmeter Fahrbahnoberfläche aufgebaut haben die Arbeiter der Firma Gebrüder Schmidt im Auftrag des Landesbetriebs Mobilität, um die Kurve durch Verlagerung der Bundesstraße auf einer Länge von 1,1 Kilometern zu entschärfen. Das 3,1-Millionen-Euro-Projekt liegt im Zeitplan. Ab dem neuen Jahr soll der Verkehr über die neue Straße rollen. Die Bundstagsabgeordnete Sandra Weeser, die IHK Koblenz und die Initiative Anschluss Zukunft sehen darin ein Aufbruchsignal an dem Weg zu einer besseren Infrastruktur für die Region – und hatten an die Baustelle eingeladen, um diese Botschaft zu verkünden.

Noch nie hätten Bund und Land soviel in den Straßenbau investiert wie derzeit, stellte Weesers Parteifreund Andy Becht, Staatssekretär im Landesverkehrsministerium, beim Ortstermin fest. 200 Millionen Euro stünden allein für 57 Einzelprojekte zum Ausbau der rhein-

land-pfälzischen Bundesstraßen zur Verfügung. Die Trasse von B 8 und B 414 sei dabei ein Schwerpunkt. „Für jedes Bundesprojekt, das wir in die Hand nehmen und planen geben wir ganz viel eigenes Geld dazu, da die Planungskosten vom Bund nicht erstattet werden“, betonte Becht. Der Unternehmer Christopher Böhmer, Mitglied des Kampagnenbeirats Anschluss Zukunft, und Landrat Peter Enders hörten die Kunde gern, verwiesen aber auf den dringenden Bedarf einer Umgehung für die Ortsdurchfahrt Uckerath. „Solange Uckerath nicht gemacht ist, bleibt es das Nadelöhr mit einer erheblichen Zeitverzögerung, morgens Richtung Siegburg und nachmittags umgekehrt“, sagte Enders.

Der NRW-Landesregierung, namentlich seinem Pendant Hendrik Schulte, sei das Problem bewusst, erklärte Becht. Uckerath werde „bei jeder Gelegenheit“ angesprochen. „NRW steht dazu, uns zu helfen, und das Projekt ist im Bundesverkehrswegeplan“, so Becht, der sein „gutes Gesprächsklima“ mit Schulte hervorhob. Auf die Frage, ob er damit rechne, als Rentner über eine voll ausgebaute Strecke zwischen Hennef und Herborn zu fahren, wand sich der Staatssekretär dann aber doch etwas: „Ich bin lieber Akteur als Prophet.“

Ein wenig in die Karten schauen ließ sich dafür Lutz Nink, Leiter des LBM Diez, der einen Einblick gab, welche Projekte auf der Trasse mittelfristig anstehen und welche Herausforderungen dabei noch zu bewältigen sind.

Kreisverkehr Weyerbusch: Im Kreuzungsbereich von B 8, L 276 als Richtung Flammersfeld und K 24 aus Richtung Werkhäusen ist oft Geduld gefragt. „Hier besteht Einigkeit mit der Kommune über einen Kreisverkehr“, sagte Nink. Bis zu einer Umsetzung werde es nicht mehr allzu lang dauern.

Umgehung Altenkirchen: Hier kommt ein Megaprojekt auf den LBM zu, das sich massiv auf Pend-



Ein wichtiges Signal für den „Anschluss Zukunft“ sehen unter anderem Staatssekretär Andy Becht, Kampagnenbeiratsmitglied Christopher Böhmer, Bundstagsabgeordnete Sandra Weeser und Landrat Peter Enders (oben, 3. bis 6. von rechts) in der Kurvenbegradigung bei Hasselbach. Noch sorgt die Baustelle für Staus auf der alten Strecke (unten rechts), während die neue Fahrbahn schon fast fertig ist (unten links).

Foto: Heinz-Günter August

ler auswirken wird. Denn die beiden Talbrücken auf dem Teilstück der B 256 – über die Bahnstrecke hinweg und im Bereich des Toomarkts – lassen sich nicht mehr aus ausreichend ertüchtigten und müssen demzufolge ersetzt werden. „Das wird uns sicher 20 Millionen Euro kosten“, so Nink, der ankündigt, dass mit dem Neubau aber auch der Verkehrsfluss deutlich

verbessert werden soll – mit dreispuriger Verkehrsführung und einem vollwertigen Beschleunigungstreifen im Bereich der „Toom-Auffahrt“. Mindestens fünf Jahre, so schätzt Nink, dürften aufgrund des hohen Planungsaufwands aber noch vergehen, bis eine Umsetzung spruchreif wird.

B 414 zwischen Altenkirchen und Bahnhof Ingelbach: Auch hier

soll ein dreispuriger Ausbau nicht mehr allzu lang auf sich warten lassen und ist technisch auch umsetzbar. Eine Herausforderung ist laut Nink aber die Anbindung der benachbarten Ortschaften, also vor allem Sörth und Ingelbach. Aufwands des Aufwands sei eine einzelne Anbindung für jeden Ort kaum darstellbar, der Standort könnte zum Politikum werden.

B 8 im Bereich Buchholz-Mendt: Hier verläuft die Bundesstraße direkt an der Landesgrenze. Für eine dritte Fahrspur braucht es daher in jeden Fall eine Genehmigung seitens NRW. Die, so vermutet Nink, werde kaum vor einem Umgebungsbauprojekt erteilt werden, da sich sonst die Situation in dem Hennefer Stadttief noch weiter verschärfen würde.

57

Einzelprojekte mit einem Kostenvolumen von 200 Millionen Euro sind derzeit allein für die Bundesstraßen in Rheinland-Pfalz in der Umsetzung oder Planung. B 8 und B 414 zwischen Hennef und Herborn sind dabei ein Schwerpunkt.