

Holzheimer fordern einen Tunnel

Neue Variante für die Aar-Umgehung im Gespräch – Charakteristik des Aartals soll nicht zerstört werden

Mit dem Wunsch nach einer Unterquerung im Aarbereich, es wäre die Variante VII, hat nun auch der Gemeinderat in Holzheim die Chancen für eine Umgehung Niederneisen/Flacht auf unabsehbare Zeit ein Stück weit versenkt.

Holzheim. Seinen Satz musste Ulrich Neuroth, Chef des Landesbetriebs Mobilität (LBM) in Diez, gar nicht vollenden: „Sollte der Bund aus Kostengründen die Varianten I bis IV bevorzugen, die Gemeinden entlang der Bundesstraße 54 aber auf eine Realisierung der Trassen V oder VI beharren...“ Die möglichen Folgen hatte der Straßenplaner in der Sitzung schon an anderer Stelle klar und eindeutig formuliert: „...dann wird der Bund Ihnen die Umgehung nicht aufdrängen.“ Jetzt ist nicht mehr aus-

zuschließen, dass die in Rheinland-Pfalz politisch intensiv geförderte Endlaststrecke bei der Fortschreibung aus dem vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2015 herausfallen könnte.

Unterführung

Nach Niederneisen und Flacht haben sich auch die Ratsmitglieder in Holzheim gegen die Trassen I bis IV und für eine Optimierung der Varianten V und VI ausgesprochen. Dabei ergänzte das Gremium die einstimmig abgegebene Stellungnahme um die Forderung nach einer Unterführung im Bereich des Sportplatzes, die Variante VII, Brücke und Damm – zwischen zwölf und 14 Meter hoch und am Sockel 35 Meter breit – sind aus Holzheimer Sicht nicht akzeptabel, sie würden die „Charakteristik des Aartals zerstören“.

Damit zeichnen sich für das Projekt jede Menge grundsätzliche Probleme ab: Für den Bund erfüllen die Trassen I bis IV den Zweck einer Umgehung, die Varianten V und VI fallen mit den drei- bis vierfach höheren Baukosten im Vergleich zum Ansatz im Wegeplan aus dem Rahmen. Dabei leidet die gesamte Diskussion unter der einfachen Kalkulation: Für die Umgehung wurde der übliche Kostensatz pro Kilometer Neubau auf eine möglichst kurze Streckenführung (Variante I) umgerechnet. Eine genaue Kosten-Nutzen-Analyse liegt bisher noch nicht vor.

Wasserdichtes Bauwerk

Nun könnten zwar die Varianten V und VI, die sich in der Linienführung im Bereich des Holzheimer Sportplatzes unterscheiden, hinsichtlich Kosten und Betroffenheit

„optimiert“ werden, wie Neuroth sagt, die gewünschte Unterquerung von Bahn und Aar rückt das Projekt aber vollends ins Reich der Utopie. Das Bauwerk müsste „aufwendig wasserdicht gebaut“ werden.

Obwohl sich die Sitzung phasenweise wie die vorweihnachtliche Wunschzettel-Gestaltung von Feierabendpolitikern anfühlte, sind die ernst zu nehmenden Bemühungen des Rates durchaus nachvollziehbar. Holzheim kann – im Gegensatz zu Niederneisen und Flacht – weitgehend unbeeinträchtigt mit dem zunehmenden Verkehr auf der Bundesstraße leben und wäre „nur“ von einer eigenen Ortsumfahrung mit Weiterführung in Richtung Südumgehung Limburg direkt betroffen. Durch den Anschluss der Aarumgehung an die alte Bundesstraße verdichten sich aber alle

„Negativmerkmale in Holzheim“, wie Ortsbürgermeister Werner Dittmar feststellte. Deshalb kommt für den Rat zwischen Holzheim und Flacht auch nur ein Tunnel in Betracht (der die Baukosten explodieren lassen würde). Darüber hinausgehende Vorschläge, die Umgehung erst gar nicht auf die Bundesstraße zurückzuführen und gleich von der großen Umfahrung Niederneisen in Richtung Limburg abzuzweigen, liegen allein aus Gründen der Raumordnung schon fernab aller realistischen Lösungsmöglichkeiten.

Bei der Entscheidung, ob der Verkehr aus den Ortslagen herausgenommen wird, legt sich das Land als Planer später auf eine Vorzugsvariante fest und schlägt diese dem Bund als Finanzier vor. Ohne zustimmende Signale aus den Anliegergemeinden, so die Auskunft von

Ulrich Neuroth, wird beim Landesbetrieb aber erst gar nicht geplant. Für die ab 2012 anstehenden Neubewertungen der Straßenprojekte könnte das schwerwiegende Folgen haben – die Umgehung könnte aus dem vordringlichen Bedarf tauffliegen.

Auf die Bitte des LBM-Leiters, die Varianten I bis IV wenigstens zu Vergleichszwecken im Planungsumfang zu belassen, mochte sich der Rat nicht einlassen. Befürchtung der Mitglieder: Eine dieser Trassen könnte dann doch noch realisiert werden. Hinsichtlich der Auswirkungen auf die gesamte Umgehung rangiert Variante IV nämlich gleich hinter V und VI an vorderer Stelle. Bei der Beurteilung ausschließlich nach Schutzkriterien folgt dahinter Trasse I. Die Linien II und III liegen in dieser Rangliste ganz hinten. *bbw*