

Bürgerinitiative,
Bürger und Natur Uckerath, BNU e.V.

Rüdiger Grotklags

53773 Hennef (Sieg)

Bundesstraßen

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 06.03.2008 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil er dem Anliegen nicht entsprechen konnte.

Begründung

Mit der öffentlichen Petition wird gefordert, die im gültigen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) enthaltene Maßnahme "Ortsumgehung Hennef-Uckerath" als wenig effiziente Maßnahme zurückzustellen, um in Vorbereitung des kommenden Bundesverkehrswegeplanes eine Entlastungsspanne zwischen Bundesstraße 8 (Westerwald, Kreis Altenkirchen) und A 3 (Auffahrt Bad Honnef/Linz) im Bereich der Landesgrenze zwischen Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz zu prüfen.

Der öffentlichen Petition einer Bürgerinitiative haben sich 297 Mitzeichner angeschlossen. Weiterhin liegen dem Ausschuss Unterschriftenlisten mit 1.664 Unterzeichnern vor. Es wird im Wesentlichen Folgendes ausgeführt:

Die geplante Ortsumgehung nehme einen zweistelligen Millionenbetrag für eine Maßnahme in Anspruch, die hinsichtlich ihrer positiven Effekte für den übergeordneten Verkehr und die Ortslage Hennef-Uckerath äußerst fragwürdig sei. Es sollte eine Alternative zur Ortsentlastung Hennef-Uckeraths und Optimierung der Verbindung Köln-Westerwald-Gießen geprüft werden. Vorgeschlagen werde von der Petentin

noch Rüdiger Grotklags

eine Querspange (Verbindung) zwischen B 8 (Westerwald, Kreis Altenkirchen) und A 3 (Auffahrt Bad Honnef/Linz) über vielfach bereits bestehende Straßentrassen und topografisch ruhigeres, wenig besiedeltes Ackerland. Die Untersuchungen der zuständigen Landesstraßenbaubehörde von insgesamt sechs verschiedenen Trassen-vorschlägen für die Ortsumgehung Uckerath hätten ergeben, dass fünf Vorschläge aus finanziellen und/oder ökologischen Gründen ausschieden. Die nun geplante Maßnahme würde als die einzig machbare und finanziell vertretbare Variante ausgewiesen, gegen sie sprächen allerdings folgende Aspekte:

- Die Ortsumgehung solle im Nordwesten erst über 600 Meter nach Ortseinfahrt beginnen und ließe somit die Verkehrsentslastung für diesen Teil der Ortslage außer Acht.
- Sie verlaufe dann in unmittelbarer Nähe zu ruhigen Wohnlagen und überziehe dadurch die dort Ansässigen unvermeidlich mit einem Lärmteppich; Entlastungseffekte der Ortsmitte würden dann zu Lasten bislang ruhiger Wohnlagen gehen.
- Sie trenne den gesamten Ort auf einer Länge von fast 3 Kilometern nach Nordosten hin von der Landschaft und ihrem hohen Erholungswert ab.
- Es würde in wertvolle Naturräume und teilweise auch in ein Fauna-Flora-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) eingegriffen werden.
- Problematisch erscheine die Verknüpfung der Ortsumgehung mit der B 8, die aus Platzmangel nicht kreuzungsfrei gestaltet werden könne und den Verkehrsfluss somit deutlich verlangsamen würde.
- Diese Variante weise Schätzkosten auf, die weit mehr als doppelt so hoch seien, wie die ursprünglich angegebenen Kosten von 7,9 Mio. €.

Angesichts dieser Aspekte sollte das Kosten-Nutzen-Verhältnis der ortsnahen Umgehung "Hennef-Uckerath" von den Entscheidungsträgern kritisch hinterfragt werden.

noch Rüdiger Grotklags

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung stellt sich unter Einbeziehung einer Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wie folgt dar:

Grundlage für Planungen der Bundesfernstraßen ist der Bedarfplan als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG), welches vom Bundestag beschlossen wird. Dieses ist am 16. Oktober 2004 in Kraft getreten.

Darin ist die Maßnahme B 8, Ortsumgehung Hennef/Uckerath als neues Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Damit ist ein gesetzlicher Planungsauftrag für die Maßnahme verbunden. Zuständig für Planung, Bau und Betrieb der Bundesfernstraßen sind nach den Artikeln 90 und 85 des Grundgesetzes (GG) die Länder.

Festzustellen ist zunächst, dass sich die Planungen für den Bau der Ortsumgehung noch in einem sehr frühen Stadium befinden. Die für die Beurteilung verschiedener Varianten notwendige Bestandsaufnahme der Schutzgüter, wie z. B. die Belange des Natur- und Umweltschutzes, ist erfolgt. Im Ergebnis wurden verschiedene Varianten entwickelt und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die vorgenannten Schutzgüter sowie der Wirtschaftlichkeit und der verkehrlichen Belange bewertet.

Die von der Petentin vorgeschlagene Führung einer Trasse westlich von Vierwinden (B 8) in südwestliche Richtung zur A 3 in Höhe Bad Honnef könnte durch die Verkehrsführung – verglichen mit einer ortsnahen Führung – lediglich 50 v. H. des Verlagerungspotentials zur Entlastung der Ortsdurchfahrt von Uckerath erreichen. Aufgrund der geringeren Entlastungswirkung wurde diese Variante nicht weiter verfolgt.

Die Ergebnisse der Variantenuntersuchung wurden den Bürgern im Dezember 2006 im Rahmen einer Informationsveranstaltung vorgestellt. Infolge hoher Raumwiderstände und der Berücksichtigung von FFH-Gebieten erscheinen fünf der sechs un-

noch Rüdiger Grotklags

tersuchten Varianten nicht realisierbar. Nach der Abwägung aller Belange wurde die Variante mit den geringsten ökologischen Beeinträchtigungen vorgeschlagen.

Die Stadt Hennef lehnt diese Variante allerdings ab. In der gegenwärtigen Diskussion gibt es unter anderem Forderungen nach einer weiträumigen Umgehung von Uckerath. Diese siebente Variante würde den im Bedarfsplan festgelegten Finanzrahmen jedoch überschreiten und führt teilweise durch ein FFH-Gebiet.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung führt Planungsbesprechungen mit dem Land Nordrhein-Westfalen, um die weitere Vorgehensweise abzustimmen. Das Ergebnis der Untersuchung der verschiedenen Varianten bleibt abzuwarten.

Der Petitionsausschuss empfiehlt insbesondere mit Blick auf die unzureichende Entlastungswirkung der von der Petentin vorgeschlagenen Variante, das Petitionsverfahren anzuschließen.