

A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jutta Blatzheim-Roegler (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
– Drucksache 17/1636 –

Brückenbauwerk an der B 255 bei Niederahr

Die Kleine Anfrage – Drucksache 17/1636 – vom 18. November 2016 hat folgenden Wortlaut:

Nach übereinstimmender Medienberichterstattung hat es bei der Umsetzung der neuen Umgehungsstraße bei Niederahr im Verlauf der B 255 eine Fehlplanung gegeben. Die Stellung der Pfeiler einer neuen Eisenbahnbrücke sorgt dafür, dass der ursprünglich geplante vierspurige Verlauf der B 255 nicht zu realisieren ist.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Kann die Landesregierung den von den Medien dargestellten Sachverhalt, wonach der ursprünglich geplante vierspurige Verlauf der B 255 bei Niederahr nicht umsetzbar ist, bestätigen?
2. Was sind die Gründe, die zu dieser Entwicklung geführt haben?
3. Ist es technisch möglich, die angedachte Vierspurigkeit doch noch herbeizuführen?
4. Welche Auswirkungen hätte eine Zweispurigkeit in diesem Bereich auf den Verkehrsfluss der B 255?

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 5. Dezember 2016 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Bundesstraße 255 verläuft im Bereich Boden-Nord planmäßig je Fahrtrichtung einstreifig. Die Planung für die Umgehung Niederahr-Hahnerkreuz sieht im Bereich der Anschlussstelle Boden-Nord in Fahrtrichtung Rennerod eine Spuraddition vor, sodass im Bereich der Eisenbahnüberführung planmäßig eine dreistreifige Führung vorgesehen war. Im Bereich der Eisenbahnbrücke kann das geplante Lichtraumprofil für die zwei in Richtung Rennerod vorgesehenen Fahrstreifen nun nicht regelkonform dargestellt werden. Der zweite Fahrstreifen in Richtung Rennerod wird daher erst unmittelbar hinter dem Bahnbauwerk zur Verfügung stehen. Insgesamt können so auf der etwa 5 km langen Strecke bis zum Anschluss B 8 rund 300 m nicht zweistreifig ausgebildet werden.

Zu Frage 2:

Die DB Netz AG (DB) hat die Eisenbahnüberführung geplant und gebaut. Im Rahmen der von der DB betriebenen Bauausführung wurden die Pfeiler um jeweils 1,20 m verbreitert. Diese Planänderung erfolgte entgegen den getroffenen Vereinbarungen ohne Beteiligung des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM).

Zu den Fragen 3 und 4:

Eine Überprüfung der Situation hat ergeben, dass unter den vorhandenen Querschnittsbedingungen beide Fahrstreifen lediglich mit reduziertem Standard unter dem Bahnbauwerk hindurch markiert werden könnten. Aus Leistungsfähigkeitsgründen ist gleichwohl der Verzicht der Spuraddition an der Anschlussstelle Boden-Nord zu vertreten. Der Landesbetrieb Mobilität hat sich daher zunächst für eine einstreifige Verkehrsführung entschieden. Es ist vorgesehen, diese Verkehrsführung nach Verkehrsfreigabe intensiv zu beobachten. Ob ggf. zu einem späteren Zeitpunkt eine Ummarkierung auf zwei reduzierte Fahrstreifen erfolgt, wird nach der Verkehrsfreigabe und einer Beobachtungsphase zu entscheiden sein.

Dr. Volker Wissing
Staatsminister