

B 41: Verkehrsminister entscheidet

Landesbetrieb Mobilität stellte im Kreistag die Varianten für das Teilstück zwischen Idar-Oberstein und Birkenfeld vor

Schnellere Reisezeit, weniger Belastung für Nieder- und Oberbrombach sowie Rötweiler-Nockenthal und eine Reduzierung der Unfallgefahr. Das verspricht man sich von einer veränderten Straßenführung der B 41 zwischen Idar-Oberstein und Birkenfeld.

KREIS BIRKENFELD. Ende des Jahres wird das Bundesverkehrsministerium wahrscheinlich entschieden haben, welche Trasse zwischen Idar-Oberstein und Birkenfeld gebaut wird. Dann können die Straßenbauer in die Detailplanung für die genaue Linienführung der Strecke einsteigen. Wann Baubeginn sein wird, ist allerdings noch völlig unklar. Mit umfassenden Informationen wartete Thomas Wagner vom Landesbetrieb Mobilität (LBM) aus Bad Kreuznach während der Kreistagssitzung auf. Eine Stunde lang stellte er die verschiedenen Varianten vor und zeigte auf, wie das Verfahren um die schnellere Verbindung zwischen der Edelsteinstadt und der Kreisstadt aussieht.

Ausgeschlossen aus Kostengründen wird von insgesamt sieben beziehungsweise neun Varianten (zwei haben noch jeweils eine Alternative) die Tunnellösung IV, die zwar die kürzeste Umgehung wäre, mit veranschlagten 72 Millionen Euro allerdings auch die teuerste. Ebenfalls alles andere als ideal mit dem höchsten Konfliktpotenzial in puncto Umweltverträglichkeit wäre die auf 20 Millionen Euro Baukosten geschätzte, günstigste Variante I. Die Strecke führt direkt an Hußweiler und

östlich an Nockenthal vorbei, würde die beiden Ortsteile Rötweiler und Nockenthal aber trennen.

Probleme wegen Steigungen

Die beiden ortsnahe Umgehungen von Ober- und Niederbrombach (Variante II und III) kommen wegen erheblicher Steigungsstrecken, tiefer Einschnitte in die Landschaft und hohen Deponieflächenbedarfs (weil viel Erde bewegt werden muss) aus Sicht der Straßenbauer auch nicht infrage. Ein hohes ökologisches Konfliktpotenzial bei einer geringen Entlastung sehen die Planer bei den Varianten VIIa+b, die südlich an Rimsberg und Kronweiler und nördlich an Reichenbach vorbei auf die L 176 stoßen.

Favorisiert wird die Variante V, die ortsnahe südliche Umgehung von Nieder- und Oberbrombach, die ab Nie-

derhambach wieder auf der alten B 41 weitergeführt wird. Zwei Talbrücken (über den Siesbach und den Schwallbach) sowie weitere Zusatzstreifen wären nötig.

Diese Trasse brächte für Ober- und Niederbrombach sowie für Rötweiler-Nockenthal eine Entlastung von 79 Prozent. Diese Ortschaften haben einen Schwerlastverkehrsanteil von zehn bis zwölf Prozent. Die prognostizierte Verkehrsbelastung für das Jahr 2025 liegt für Niederbrombach bei 12 400 Fahrzeugen am Tag, für Oberbrombach bei 11 400 und für Rötweiler-Nockenthal bei 12 400. Veranschlagte Kosten für diese Variante sind 46,3 Millionen Euro.

Mit 42,5 Millionen Euro günstiger im Preis, aber dafür mit nur einem Entlastungsfaktor von 54 Prozent (sie ist unwegiger und hätte deshalb

wahrscheinlich eine geringere Akzeptanz bei den Autofahrern) ist der zweite Favorit der Planer, die Variante VIa. Einstieg wäre bei der Kaserne in Algenrod, die L 176 wird mitgenutzt, der Weg führt an Kronweiler und westlich an Rimsberg auf die L 172. Im Wasserschieder Wald stößt die Trasse wieder auf die B 41. Auch dort wären zwei Brückenbauwerke nötig, eines über den Schwallbach, das andere über das Nahetal. Die Geländeeinschnitte wären weniger tief als bei der Variante V, für sie spräche wiederum der starke Entlastungsfaktor.

Besser über Frauenberg?

Nach ökonomischen Kriterien und denen von Ökologie- und Landschaftsschutz wäre die Variante VIa über Frauenberg vorzuziehen, erklärte Wagner. Welchem der beiden

Trassen-Vorschläge letztlich der Bundesverkehrsminister in Berlin den Zuschlag gibt, sei ganz offen. Im Laufe des Jahres rechnet Wagner mit einer Entscheidung. Es besteht die Gefahr, dass man in Berlin stärker die Kostengesichtspunkte betrachtet, während man am Ort mehr den Betroffenheitsfaktor berücksichtigt, gab Landrat Axel Redmer zu bedenken.

Wann Baubeginn sein wird, kann der Fachmann vom Landesbetrieb Mobilität nicht sagen. „Das bestimmen wir nicht in Bad Kreuznach.“ Es werde am Ende auf ein Windhundrennen hinauslaufen, meinte Axel Redmer. Derzeit stünden neben dem Stück zwischen Idar-Oberstein und Birkenfeld zwei weitere Projekte an der B 41 an. „Letztlich wird dort zuerst gebaut, wo am ehesten Baureife besteht.“ (gav)



Die Serpentina zwischen Rötweiler und Oberbrombach werden Autofahrer nicht mehr nehmen müssen, wenn die B 41 zwischen Idar-Oberstein und Birkenfeld realisiert wird. ■ Foto: Hossler