



Cochem, den 23.10.2020

Fragenkatalog Kaltenengers

1. Anbindung der L 126 an die A 48

Seitens des LBM werden keine Planungen zur Anbindung der L126 neu an die A48 betrieben und sind auch keine bekannt. Der geplante Neubau der Autobahnbrücke wird darauf keinen Einfluss haben, da es sich um einen Ersatzneubau handelt, bei dem lediglich das vorhandene Bauwerk ersetzt wird. Weitere Anpassungen des Streckenverlaufs finden dabei nicht statt.

Zusätzlich ist zu sagen, dass der Bund als Straßenbaulastträger der Autobahnen von einer ausreichenden Anzahl an Anschlussstellen ausgeht und daher dahingehende Anträge sehr restriktiv behandelt.

Weiterhin sollen Anschlussstellen mindestens 5 km auseinanderliegen um mit der Vorwegweisenden Beschilderung und den Verflechtungsstrecken der Verkehrsströme nicht untereinander in Konflikt zu kommen. Historisch gewachsen liegen die beiden Anschlussstellen Koblenz und Bendorf schon heute nicht weit genug auseinander, sodass auch für die Zukunft eine derartige Überlegung als sehr unwahrscheinlich anzusehen sind.

Sollte es dennoch jemals zu verfestigten Überlegungen/Planungen für eine Anschlussstelle an die A48 kommen, wäre die Gemeinde bei diesem Planungsprozess zweifellos bereits frühzeitig eingebunden und hätte spätestens in dem dann zur Umsetzung notwendigen Verfahren der Baurechtschaffung selbstverständlich die Gelegenheit ihre Einwendungen zu erheben.

2. Verwendung des Begriffs „Rheindörferstraße als Entlastungsstraße für die B9“

Der genannte Begriff wurde nicht durch den LBM geschaffen und wird sowohl dort als auch bei beauftragten Planungsbüros nicht genutzt.

Bei der L 126n handelt es sich um einen Lückenschluss zwischen den Umgehungen Urmitz und Kesselheim. Sie dient der Entlastung der Ortslagen von St. Sebastian und Kaltenengers. Neben der Entlastungswirkung trägt eine durchgängige, außerhalb der Ortslagen verlaufende L 126 auch zur Vereinfachung der Verkehrsströme bei. Derzeit noch ungünstig ist hierbei, dass die bereits auf den Ortsumgehungen Kesselheim und vor allem Urmitz bereits gebündelten Verkehre entweder die Ortsdurchfahrten von St. Sebastian und Kaltenengers belasten oder auf überörtliche Straßen ausweichen müssen.

Durch den Neubau von Straßen kann ein gewisses Maß an Verkehrsverlagerung nie gänzlich ausgeschlossen werden. Bei dem Lückenschluss handelt es sich jedoch keineswegs um eine Entlastungsstraße der B9. Dieser Begriff wurde rein durch die Medien aufgeworfen bzw. genutzt und entbehrt einer fachlich fundierten Grundlage.

3. Weiteres Vorgehen im Falle einer Ablehnung der Straße durch eine der beiden Ortsgemeinden

Zunächst gehen wir davon aus, dass es bei beiden Gemeinden Wunsch bzw. Ziel ist, die Ortslagen durch eine Umgehungsstraße vom Verkehr zu entlasten.

Sollte dennoch eine der beiden Gemeinden eine Ortsumgehung ablehnen, obliegt es dem Land bzw. dem Verkehrsministerium Rheinland-Pfalz, zu entscheiden, wie mit dem Projekt weiter umgegangen werden soll. Aus Sicht des LBM könnte in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium Rheinland-Pfalz überlegt werden, ob und in wieweit eine Umgehungsstraße von nur einer Ortslage (also nur Umgehung Kaltenengers bzw. nur Umgehung St. Sebastian) verkehrlich sinnvoll wäre und ggf. damit planerisch weiterverfolgt würde.

Im geplanten Verkehrsgutachten könnten diese beiden Varianten, je nach Bedarf, bereits mit untersucht werden.

Zunächst geht es um das planerische Vorankommen im Projekt. Erst wenn die finanziellen und rechtlichen Voraussetzungen vorliegen, wird über die tatsächliche Umsetzung entschieden. Zweifelsohne hat die Planung einen späteren Bau zum Ziel.

4. Verkehrszahlen, Verkehrsuntersuchung

Verkehrszahlen sind für den LBM von hoher Bedeutung, daher werden Verkehrszählungen turnusmäßig alle 5 Jahre durchgeführt, für Landesstraßen zuletzt im Jahr 2015. Für die Ortsdurchfahrten Kaltenengers und St. Sebastian wurden damals 2.819 Kfz/24h gezählt, wovon 1% Schwerverkehr war.

Verkehrsuntersuchungen werden nur zu bestimmten Projekten (wie z.B. Neubaumaßnahmen) veranlasst. Das grundsätzliche Resümee des hier vorliegenden Verkehrsgutachtens aus dem Jahr 2003 besagt, dass für die Ortsdurchfahrten Kaltenengers und St. Sebastian zwischen 40 und 70 % Entlastung erreicht werden könnte. Dieses Resümee hat bis heute seine Gültigkeit.

Nichts desto trotz ist eine Erneuerung der Verkehrsuntersuchung auf die heutigen Gegebenheiten (Bebauungsstrukturen/Nutzungsarten) notwendig und würde im Zuge der weiteren Planung auch als nächster Schritt erfolgen. Die Prognosen würden heute mindestens für das Jahr 2030 ermittelt, so dass bereits bekannte zukünftige Veränderungen in diesen auch Berücksichtigung finden.

Bezüglich des aus der Verkehrszählung 2003 bislang genannten Ziel- und Quellverkehrs ist darauf hinzuweisen, dass sich dieser auf das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der A48, K65 und K44 bezieht. Eine Auftrennung auf die einzelnen Ortslagen ist somit nicht erfolgt und damit auch nicht ablesbar.

Seitens des LBM ist vorgesehen im Zuge einer neuen Verkehrszählung belastbare Aussagen zur Entlastungswirkung für die Ortslagen durch die Umgehung einschließlich der innerörtlichen Anbindungen zu erhalten.

5. Anschlüsse und innerörtliche Anbindungen an die Umgehung

Die derzeit in den Plänen dargestellten Anschlüsse an die geplante L126 sind grundsätzlich noch nicht feststehend. Allerdings muss darauf hingewiesen werden, dass mit der Anzahl von Anschlüssen nachgeordneter Straßen an übergeordnete Straßen auch Störungen in deren Verkehrsfluss einhergehen. Ziel ist es jedoch den Verkehr gerade auf einer Ortsumgehung flüssig zu halten, um ein hohes Maß an

Attraktivität zur Nutzung und damit eine hohe Entlastungswirkung für die Ortslage zu erreichen.

Weiterhin entstehen durch weitere Anschlüsse an eine Umgehung auch weitere Straßen mit Durchgangsverkehr in den Ortslagen. Die hierfür in Frage stehenden Straßen müssen diesen Verkehr dann auch aufnehmen und verteilen können.

6. Ältere Planunterlagen, Varianten bzw. Überlegungen einer Entlastungsstraße für St. Sebastian

Alternative Trassenführungen sind in der Vergangenheit betrachtet worden. Die derzeit vorgelegte Trasse ist aus verkehrlicher und wasserrechtlicher Sicht zu bevorzugen und soll daher weiterverfolgt werden.

Bei der derzeit vorliegenden und zur Diskussion stehenden Planung handelt es sich um eine Ortsumgehung für die Orte St. Sebastian und Kaltenengers. Jede Ortsumgehung dient der Entlastung der Ortsdurchfahrt. Daher ist in dieser Planung eine „Entlastungsstraße“ für die jeweilige Ortsdurchfahrt zu sehen.

Es handelt sich hierbei um die favorisierte Variante, andere werden derzeit nicht verfolgt.

7. Angaben zu den Dimensionen der L126 neu

Hier muss auf das frühe Planungsstadium verwiesen werden, so dass wir derzeit noch keine abschließenden Angaben hierzu machen können.

Die Straße ist entsprechend dem anzuwendenden technischen Regelwerk derzeit mit dem nachfolgend aufgeführten Breiten vorgesehen:

- Fahrbahn: 8,00 m
- Bankette (beidseitig): bis zu 2,50 m (in der WSG Zone II)
- Entwässerungsmulden (beidseitig): 1,50 m

Für die Wirtschaftswege rechnen wir grundsätzlich mit einer Breite von mindestens 3,50 m (zzgl. Bankett). Je nach Nutzung (z.B. als ausgewiesener Radweg) kann eine breitere Ausführung notwendig sein.

Die Breite der Böschungen ist sehr variabel, da diese von der Höhenlage der Straße und dem umgebenden Gelände abhängig ist.

Überführungen benötigen eine Durchfahrtshöhe von 4,70 m. Der Überbau wird in diesem frühen Planungsstadium mit 1,20 m angesetzt sodass bei Überführungen von einer Gesamthöhe von ca. 5,50 m ausgegangen werden muss.

Für Unterführungen können je nach dem dort zugelassenen Verkehr geringere Höhen ausreichen.

8. Querung der Bahntrasse bei Urmitz

Der vorhandene Bahndamm soll in Form einer Unterführung gekreuzt werden. Hier wird die Straße unter der Bahn durch verlaufen.

Für die Unterführung wird der gleiche Straßenquerschnitt angesetzt wie im gesamten Verlauf der Trasse. Daraus, zzgl. Der vorgeschriebenen Sicherheitsräume, werden sich die Maße ergeben.

Genauere Ausführungen, z.B. ob weitere Verkehrsanlagen hinzukommen werden auch hier erst im Laufe der weiteren Planung zu prüfen sein.

9. Trinkwasserschutzgebiet / Grundwasserschutz

Das Wasserschutzgebiet wurde 2018 als Rechtsverordnung festgelegt. Für die Festlegung ist die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord (SGD Nord) zuständig. Grundsätzlich richtet sich die Festlegung der Wasserschutzzonen nach den Strömungsverhältnissen im Untergrund.

Nähere Informationen zum detaillierten Verlauf kann die SGD Nord erteilen.

Der Grundwasserschutz ist in der Örtlichkeit mit Trinkwasserschutz gleichzusetzen. Da wir uns im Bereich eines Trinkwasserschutzgebietes befinden bedarf es enger Abstimmungen mit der zuständigen Genehmigungsbehörde (SGD Nord).

Es wird in jedem Fall ein Ausbau der Straße gemäß der Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) notwendig sein. Daher werden alle Vorkehrungen zum Schutz des Trinkwassers getroffen. Hierzu gehört u. a. die gesammelte Ableitung des kompletten Oberflächenwassers der Straße in Rückhaltungen mit Leichtflüssigkeitsabscheidern, so dass im Falle eines Unfalls keine Eintragungen in das Trinkwasser erfolgen können.

10. Baukosten

Bei den genannten Kosten handelt es sich mit Blick auf den derzeitigen frühen Planungsstand um eine grobe Schätzung, bei der alle bereits bekannten Rahmenbedingungen (wie z.B. der RiStWag-Ausbau) berücksichtigt wurden. Da Wasserschutzmaßnahmen hier mit inbegriffen sind lässt sich der Anteil nicht einzeln aufzeigen.

11. Lärmschutz

Im Zuge von Neubaumaßnahmen werden im Rahmen der Entwurfsplanung Lärmberechnungen durchgeführt. Überall dort wo die prognostizierten Werte über den gesetzlich einzuhaltenden Werten liegen **müssen** durch den Straßenbaulastträger (Land) Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Dabei ist zu unterscheiden zwischen aktiven und passiven Maßnahmen. Durch aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. Wände oder Wälle, wird der Lärm aktiv durch Abschirmung gemindert. Bei passiven Maßnahmen handelt es sich um Maßnahmen die am Ort der Lärmeinwirkung umgesetzt werden (z.B. Lärmschutzfenster). Aktive Maßnahmen sind passiven gleichwohl vorzuziehen.

Die Kosten für Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen von Neubaumaßnahmen werden durch den jew. Straßenbaulastträger übernommen (Hier: Land Rheinland-Pfalz)

12. Umwelt- und Naturschutzgutachten

Bisher gibt es keine derartigen Gutachten, die auf die aktuell vorliegende Planung ausgerichtet sind. Im weiteren Planungsverlauf (Entwurfsplanung) werden alle

notwendigen Gutachten erstellt und insb. auch die Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.

13. Welche Geschwindigkeitsregelungen sind für den Verkehr geplant? Kann dies über eine Skizze verdeutlicht werden?

Die Festlegung der zulässigen Geschwindigkeit erfolgt durch die Kreisverwaltung als Verkehrsbehörde. Um genauere Festlegungen zu treffen ist der derzeitige Planungsstand noch zu früh.

In den Planungen einer Straße der Entwurfsklasse 3 (L 126 neu) wird mit einer Planungsgeschwindigkeit von 90 km/h gearbeitet. Aufgrund dieser Geschwindigkeit werden die Planungsparameter (wie z.B. Radien) ausgewählt.

14. Bis wann wäre eine Umsetzung der Planung denkbar?

Seriöse Aussagen zu einem Umsetzungszeitpunkt können aufgrund des frühen Planungsstadiums nicht getroffen werden. Nach Festlegung der weiter zu verfolgenden Planungsvariante müssen zunächst die Unterlagen für den sog. RE-Vorentwurf erstellt und zur Genehmigung beim MWVLW in Mainz vorgelegt werden. Hierin müssen bereits alle Fachbeiträge wie Landschaftspflege und Immissionsschutz abgearbeitet werden. Erst hiernach kann mit der Planerstellung für das Baurechtsverfahren begonnen werden. Besonders innerhalb des Baurechtsverfahrens kann es zu nicht abschätzbaren Zeitverzögerungen kommen.