

Ost-und Südtangente sind immer wieder Thema

Ausschuss besteht auf Planung der Osttangente – Südtangente als ringförmige Einbahnstraßenlösung?



Eine Einbahnstraßenlösung auf der Südtangente zwischen Schwarzmaar und der L210 könnte Müggenhausen zumindest von 50 Prozent des Schwerlastverkehrs befreien.

Da waren sie wieder, die Dauerthemen des Gemeinderates und seiner Ausschüsse: die Osttangente und die Südtangente. Während man sich von ersterer seit Mitte der 1990er Jahre eine Entlastung des Schwerlastverkehrs für die Ortskerne Vernich, Müggenhausen, Schwarzmaar und Metternich versprach, sollte die Südtangente ab 2016 wenigstens den Ortskern von Müggenhausen vom Schwerlastverkehr befreien.

Im Ausschuss für Gemeindeentwicklung und Infrastruktur in der ersten Maiwoche standen beide Themen wieder zur Debatte an. Nach jahrelangem Hin und Her – die Gemeinde Weilerswist sah die Notwendigkeit zum Bau der Osttangente mit Anbindung des Autobahnanschlusses A1 bis zum IPAS, der Kreis Euskirchen stimmte dem laut Kreisverkehrskonzept von 2002 zu, nahm jedoch, wie schon die Landesregierung zuvor, 2008 davon Abstand.

Die Gemeinde setzte sich daraufhin für eine verkürzte Osttangenten-Variante von der K3 bis zum Autobahnanschluss ein. Damit sollten die genannten Ortschaften vom Schwerlastverkehr aus dem Kiestagebau entlastet, aber auch eine zweite Erschließungsstraße für Weilerswist Süd entstehen. Desweiteren sollte diese

Kurzvariante später zur Erschließung des Ziel- und Quellverkehrs für neue, im Regionalplan festzulegende Gewerbe und Wohnbauflächen dienen.

Die Gemeinde gab eine Umweltverträglichkeitsstudie für knapp 23.000 Euro in Auftrag, 2014 wurde der Beschluss zu einer Flächennutzungsplanänderung gefasst, der 2016 fertiggestellt war. Die Bezirksregierung stellte diesen Entwurf bis zur Neuaufstellung des Regionalplans zurück. Vor einigen Monaten dann die Überraschung: Im aktuellen Regionalplan ist, selbst die verkürzte Variante der Osttangente, nicht mit aufgenommen worden.

Verwaltung und Fachausschuss stellten den Bedarf zur Aufnahme der Osttangente fest und forderten in einer Stellungnahme die Aufnahme in den Regionalplan. Der Ausschuss fordert aber auch, die Osttangente bis zur L210 in den Regionalplan aufzunehmen. Doch seitens der Gemeinde ist ein Bedarf von der K3 bis zur L210 nicht darstellbar: Für diesen Streckenabschnitt müsse seitens des Kreises ein überörtlicher Bedarf nachgewiesen werden, was eine entsprechende Stellungnahme des Kreises zum Regionalplanentwurf erforderlich mache.

Obwohl es noch völlig offen ist, ob die Bezirksregierung als genehmigende Behörde den Bedarf einer Osttangente teilt und der Kreis den überörtlichen Bedarf sieht und einen Ausbau befürwortet, beschloss der Fachausschuss Anfang Mai die Planung einer Osttangente-Trasse.

Weil Verwaltung und Politik mit dem Hinweis, die Osttangente müsse zunächst im Regionalplan dargestellt werden, jahrelang hingehalten wurden, kam 2016 der mögliche Bau einer Südtangente ins Spiel. Damit sollten wenigstens Müggenhausen vom Schwerlastverkehr entlastet werden. Ziel war, gemeinsam mit dem Kreis Euskirchen die Ortsdurchfahrten für den Schwerlastverkehr zu sperren.

Verschiedene Trassen zwischen K3 und L210 wurden geprüft. Letztlich schien die Lösung gefunden: ein bereits solide und breit ausgebauter Wirtschaftsweg zwischen der L210 und Schwarzmaar. Dieser könnte zur Gemeindestraße gewidmet, und, wo erforderlich, ausgebaut werden. Alle anderen geprüften Trassen scheiterten nicht nur am nötigen Grunderwerb, sondern insbesondere auch daran, dass die Wirtschaftswege für die Aufnahme des Schwerlastverkehrs von ihrem Aufbau her nicht geeignet sind und somit von Grund auf hätten neu gebaut werden.

Doch dieser schnellen und pragmatischen Lösung einer Südtangente wurde durch die Klage einer Anwohnerin der geplanten Südtangente ein Strich durch die Rechnung gemacht: Das Gericht bemängelte fehlende Informationen, insbesondere zu ungenauen Informationen zum Verkehrsaufkommen, um einer Widmung zur Gemeindestraße zuzustimmen.

Die Verwaltung besserte hier nach, das Verkehrsaufkommen auf der Ortsdurchfahrt Müggenhausen wurde geprüft: Pro Tag sind es 240 Fahrzeuge über 7,5 Tonnen, die die Ortschaft durchfahren. Jetzt werden gemeinsam mit dem Kreis Euskirchen die verschiedenen Interessen (Anlieger Ortsdurchfahrt/Klägerin) abgewägt. Die Ergebnisse werden mit den zuständigen Behörden des Kreises und des Landesbetriebes NRW abgestimmt.

Allerdings kam das Ingenieurbüro Fischer, das mit der Verkehrszählung und einer vorläufigen Planung zur Umsetzung der Südtangente beauftragt worden war, zu einem Ergebnis, dass in Müggenhausen auf geteilte Meinungen stoßen wird. Denn anders, als zuvor gedacht, ist eine völlige Befreiung Müggenhausens vom Schwerlastverkehr nicht möglich.

Um Müggenhausen völlig vom Schwerlastverkehr zu befreien, sind für die Südtangente bestimmte Mindestbreiten vorgeschrieben. Da auf beiden Seiten der Trasse Kiesgruben mit einer Tiefe von 30 Metern den Raum zur Verbreiterung der Straße auf rund 900 Metern eingrenzen, ist ein Begegnungsverkehr nach vorgeschriebenen Maßen nicht durchführbar. Selbst Ausweichbuchten sind hier nicht zu realisieren.

Hier sieht das Ingenieurbüro nur eine Möglichkeit: Eine ringförmige Einbahnstraßenlösung und damit eine Halbierung des Schwerlastverkehrsaufkommens für Müggenhausen. Erwin Jakobs, Ortsbürgermeister von Müggenhausen, Schwarzmaar und Neukirchen und vehementer Verfechter einer Südumgehung, schlug im Fachausschuss vor, die Umgehung als Industriestraße zu widmen. Problem hier: Eine Industriestraße erfüllt nicht die Standards einer Kreisstraße. Folge: Die Ortsdurchfahrt Müggenhausen könnte noch nicht einmal in eine Richtung für den Schwerlastverkehr gesperrt werden.

Aber warum hat man sich seitens der Gemeinde für eine weitere Verfolgung der bereits vorgeschlagenen Trasse entschieden und nicht, wie vom Ausschuss gewünscht, Alternativrouten geprüft? Wie schon genannt, lagen den Richtern zu wenig Informationen vor – insbesondere was die tatsächliche Belastung durch den Schwerlastverkehr in Müggenhausen betrifft, um hier eine realistische Abwägung der unterschiedlichen Interessen treffen zu können. Diese liegen jetzt vor. Zum anderen wird eine Umgehung, die mit vielen 90-Grad-Kurven das umstrittene Teilstück in Schwarzmaar umgehen könnte, von Lkw-Fahrern nur ungerne genutzt. Dass Grunderwerb bei mehreren Eigentümern erfolgen müsste, wurde bereits erwähnt. Außerdem würde eine Trassenführung, die Schwarzmaar umgeht, über teils grüne, sehr artenreiche Wirtschaftswege führen. Die Frage, die sich hier der Verwaltung stellt: Würde damit bei erheblich höherem Kostenaufwand die Verkehrsbelastung in Müggenhausen tatsächlich wesentlich reduziert?