



Die Ortsumgehung Uckerath (OuU)

Eine Zusammenfassung verschiedener Quellen

von aussen etwas tiefgründiger betrachtet
und frei kommentiert
von Peter Dreeßen, Uckerath
Diplom-Verwaltungswirt

Vorbemerkung

Eine Pressemitteilung der Stadt Hennef vom 5. Juli 2013 zur Ortsumgehung Uckerath (OuU) gab mir den Anlass, die **online recherchierbare** Historie des Vorhabens „Umgehungsstraße Uckerath“ einmal zusammen zu stellen, denn schon mehr als 20 Jahre lang wird daran „herumgedoktort“, und ein endgültiger Befund – und daher eine „Behandlungsmethode“ - liegt **rechtswirksam** immer noch nicht vor.

Vormals hieß es hier:

Es gilt in diesem Beitrag nicht, die Frage nach einer wirklichen Notwendigkeit der Maßnahme „Umgehungsstraße“ befürworten oder ablehnen zu wollen. Die Antwort liegt in den doch recht umfassenden Fakten verborgen, die, wenn wir sie richtig verknüpfen, zu einer einfachen Lösung führt. Falls das eine oder andere Ereignis doch kommentiert wird, so hat das – selbstredend - ausschließlich subjektiven Charakter.

Ich habe mich bemüht, das Projekt politisch unabhängig zu betrachten.

Aber wer ist denn schon von Emotionen frei ?

Und auch die Lebenserfahrung kann als ein hohes Gut zur Meinungsbildung beitragen.

Heute schreibe ich hier:

In der Vergangenheit habe ich mich bemüht, das Projekt „Ortsumgehung Uckerath“ weitgehend unabhängig und unpolitisch zu betrachten.

Aufgrund meiner in den letzten Jahren gewonnenen Erkenntnisse, die ich als Anlagen zu diesem Report beigefügt habe, vermag ich diesen eigenen Ansprüchen jedoch nicht mehr zu genügen. Wichtige Informationen - und somit Beurteilungskriterien – erreichten die Öffentlichkeit, und daher auch mich, immer nur „häppchenweise“, die heute zusammen mit völlig anderen Erkenntnissen und Wahrnehmungen für mich ein ganz anderes Bild des Projektes ergeben als ursprünglich zeichenbar. Nun sieht meistens jeder Betrachter eines Bildes dieses anders, das ist oft perspektivisch bedingt. Meine Perspektive und damit Sichtweise möchte ich versuchen, mit diesem Report zu vermitteln. Einen Anspruch auf Richtigkeit erhebe ich dabei natürlich nicht.

Als ich mit dieser Zusammenfassung begann, dachte ich: „Na, 2 Tage, 4 Seiten, wohl nicht mehr.“, aber je mehr ich suchte – nein, herausgefordert wurde zu suchen - , desto mehr fand ich auch. Aus 2 Tagen wurden nun beinahe 5 Jahre, und mit allen Anlagen sind – nach letztem Stand – insgesamt mehr als 110 Seiten geworden. Deshalb gibt es im folgenden auch eine Inhalts- und eine Anlagenübersicht. Die Anlagen wurden wiederum ergänzt und neu geordnet.

Peter Dreeßen

am 12.04.2018

Alle Querverweise, die in dem folgenden Inhaltsverzeichnis aufgeführt sind, sind interne Verweise auf Teile in diesem Dokument; alle anderen Verweise (Links), führen in das Internet.

Verweise (Links), die als Anlage zu diesem Dokument bezeichnet sind, führen allein zum Server von UCKERATH.DE

OuU

Inhaltsübersicht

[Begriffsbestimmungen](#)

[Geschichte](#)

[Verkehrswege](#)

national

regional

[Verkehrsaufkommen](#)

Zahlen

Unfallbilanzen

Gründe

[Umgehungsvarianten](#)

[Akzeptanz](#)

[Nachhaltigkeit](#)

[Kosten](#)

[Bewertungen](#)

Gutachten

Umfragen

Erlebnisse

Erfahrungen

[Folgen](#)

[Ergebnisse](#)

[Anregungen](#)

[Schlussbemerkung](#)

- 17.08.2013: insgesamt erstellt
08.11.2013: in Details geändert
erweitert um Anlage 13
20.11.2013: in Details geändert
erweitert um Anlage 14
10.12.2013: Anlage 11 erweitert
Seite 12 (Bewertungen) erweitert
das Dokument hat nunmehr 18 Seiten (ohne Anlagen)
07.01.2014: Seiten 13 und 18 geändert,
Anlage 15 hinzugefügt
13.06.2015: Anlagen 16, 17 und 18 hinzugefügt
Schlussbemerkung geändert und ergänzt
das Dokument hat nunmehr 19 Seiten (ohne Anlagen)
11.09.2017: Anlagen 19 und 20 hinzugefügt.
30.09.2017: Text aktualisiert,
Anlagen maßgeblich überarbeitet, angepasst und Anzahl verringert
12.04.2018: Text aktualisiert,
Anlage 15 erweitert, Anlage 19 – 21 entfallen (Anlage 21 unveröffentlicht),
Anlagen 22, 23 und 24 hinzugefügt

Anlagen

Anzahl
Seiten

<u>1</u>	Gemeinsam für die Ortsumgehung Uckerath: ein eindeutiges Signal der Landräte und Abgeordneten 2013	5
<u>2</u>	Begriffsbestimmungen	5
<u>3</u>	Verkehrswege (maßgeblich verändert und ergänzt)	7
<u>4</u>	Gewerbe- und Grundsteuern, Bodenrichtwerte 2013	9
<u>5</u>	Variantendiskussionen (geändert / erweitert)	14
6	(entfallen)	
7	(entfallen)	
<u>8</u>	Kostenübersicht und-entwicklung (erweitert)	3
<u>9</u>	Beschlüsse Stadtrat Hennef (erweitert)	4
<u>10</u>	Resolution Mündersbach (IHK Koblenz) 2012	2
<u>11</u>	Unfallbilanzen B8	7
<u>12</u>	OuU „auf Eis gelegt“	4
<u>13</u>	Bundesstraßenmaut	6
<u>14</u>	Aufbegehren 2013	5
<u>15</u>	Pressemitteilungen pro Ortsumgehung (erweitert)	10
16	(entfallen)	
<u>17</u>	Engpass (erweitert BVWP 2030)	2
<u>18</u>	Bypass	3
19	(entfallen)	
20	(entfallen)	
21	(unveröffentlicht, entfallen)	
neu:		
<u>22</u>	Baulast und Umwidmung	3
<u>23</u>	ÖPNV VRS	3
<u>24</u>	Radweg B 8	1

Begriffsbestimmungen

Bevor wir uns in die Tiefe einer zuweilen lebhaft geführten Diskussion begeben, ohne dass sich die Sicht zum Ziel trübt, müssen wir uns zunächst auf eine gemeinsame Plattform begeben und dazu ein paar Definitionen treffen:

- Umgehungsstraße,
- Bundesverkehrswegeplan,
- Lkw-Maut,
- Dominoeffekt,
- Suggestion,
- Nachhaltigkeit,
- Energiebilanz,
- Fauna – Flora – Habitat (FFH), und
- Fonds.

Allgemein gültige Beschreibungen dieser Begriffe sind auszugsweise in der Anlage [2](#) zusammengefasst. Ein Einvernehmen über diese Begriffe sollte zum Verständnis dieses Beitrags gegeben sein.

Geschichte

Die Bundesstraße 8 ist die Lebensader von Uckerath; die Lebenskraft entspringt ihrem geschichtlichen Auftrag.

[Http://www.uckerath.de/data/erkennen/Bilder/Westerwaldstrasse/default.html](http://www.uckerath.de/data/erkennen/Bilder/Westerwaldstrasse/default.html)

Die „Stunde null“

1990 war in Uckerath selten weder durch den Straßenverkehr auf der B 8 noch durch den Flugverkehr eine Belästigung wahrnehmbar.

1990 wurde der letzte Bauabschnitt der „Ortsumgehung Hennef“, die A 560, für den Verkehr freigegeben. Seither folgt der Durchgangsverkehr von Siegburg nach Hennef-Ost nicht der B 8, sondern der A 560. Ab Hennef-Ost wurde und wird der Straßenverkehr weiter über die B 8 und damit auch durch Uckerath geführt.



1992 (Anm.: Uckerath gehört nicht zu Altenkirchen)

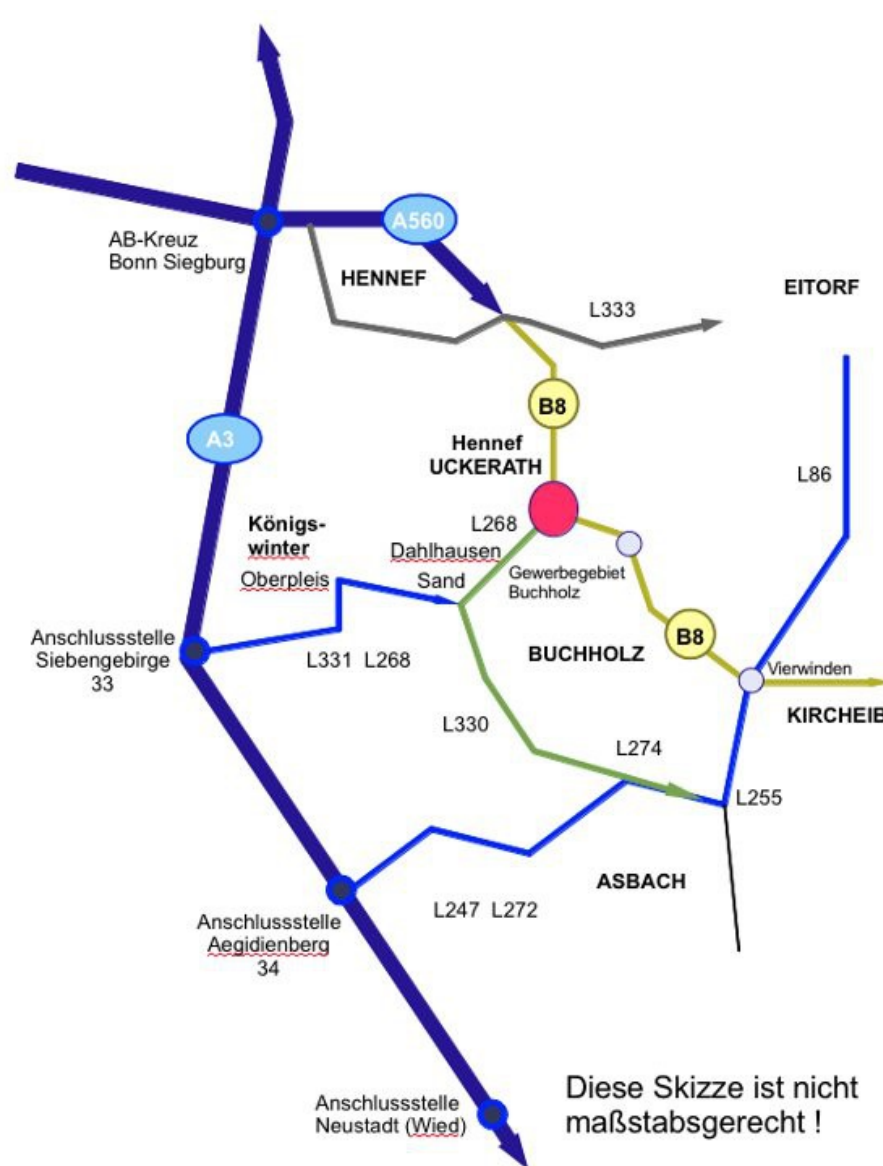
Die Freigabe dieses Bauabschnitts war öffentlich der Startschuss für Überlegungen, auch „um Uckerath herum etwas zu bauen“.

Verkehrswege

national

Betrachten wir die maßgeblichen Verkehrswege in Deutschland, so stellen wir fest, dass Uckerath durch A 3, A 45, A 560, B 8 und B 414 sehr betroffen ist. Diese Wege bestimmen maßgeblich die Frequenz des überregionalen Durchgangsverkehrs. Die A 3 deshalb, weil sie in nur etwa 10 Kilometer Entfernung westlich parallel zur B 8 verläuft, und die B 414, weil sie den Weg von der A 45 aus dem hessischen Raum in den Großraum Köln entscheidend verkürzt (Anlage 3).

regional



Sie möchten mit dem Pkw von Köln nach Asbach oder Buchholz fahren. Welchen Weg wählen Sie ? Welchen Weg bietet Ihnen Ihr Navi an ?

Verkehrsaufkommen

Zahlen

„Vom 21. bis 28 März 2011 hatte die Hennefer Stadtverwaltung eine eigene Verkehrsmengenmessung an zwei Stellen in Uckerath durchgeführt, bei der man eine sehr hohe Belastung der B 8 durch den PKW- aber auch durch den LKW-Verkehr feststellen konnte. Gemessen wurde auf zwei Streckenabschnitten, jeweils in Richtung Hennef und Altenkirchen.

Im Bereich Sportplatz B 8 (SC Uckerath) Richtung Altenkirchen wurden insgesamt 48.051 Fahrzeuge gezählt. Davon waren es 43.902 PKW und Motorräder, 2.499 LKW und 1.650 Lastzüge. Das bedeutet in beiden Richtungen im Schnitt täglich 13.450 Fahrzeuge. In Richtung Hennef waren es insgesamt 45.862 Fahrzeuge. Die setzen sich wie folgt zusammen: 41.872 PKW und Motorräder, 2.466 LKW und 1.524 Lastzüge.

Im Bereich der Straße Im Scherbusch (Höhe Tankstelle Tank Treff) in Richtung Altenkirchen wurden insgesamt 64.940 Fahrzeuge gezählt. Davon waren es 59.684 PKW und Motorräder, 2.678 LKW und 1.687 Lastzüge. In Richtung Hennef waren insgesamt 60.328 Fahrzeuge unterwegs. Davon waren es 55.801 PKW und Motorräder, 2.858 LKW und 1.669 Lastzüge. Das bedeutet in beiden Richtungen im Schnitt täglich 17.900 Fahrzeuge.“

Hennefer Stadtmagazin Ausgabe 8 / September 2011, S.4-5
WWW.Rhein-Sieg-Magazin.DE

Unfallbilanzen

Die B 8 gehört leider zu den Wegstrecken, die sehr unfallträchtig sind. Auch wenn bundesweit ein Rückgang schwerer Unfälle zu verzeichnen ist, so gilt das für den Streckenabschnitt Altenkirchen – Hennef nicht, weil hier in den vergangenen Jahren die Verkehrsdichte, und damit auch Unfallrisiko und -quote übermäßig zugenommen haben. Bemerkenswert ist, dass dabei in einem hohem Maße der Zweiradverkehr betroffen ist, wobei nicht jeder Unfall auch gleich pressewirksam wurde (Anlage 11).

Gründe für erhöhtes Verkehrsaufkommen

- nationale Veränderungen

Womit 1988, dem Jahr der Freigabe des ersten Streckenabschnitts der A 560, niemand gerechnet hatte, war die deutsche Wiedervereinigung 1989. Fortan nahm auch der überregionale Ost-West-Verkehr erheblich zu, übrigens nicht nur auf der Straße, sondern auch in der Luft.

- geldwerte Aspekte

Kreuzungen der A 3 zur B 8 gibt es zwischen Limburg (Lahn) und Hennef (Sieg), einem A 3-Streckenabschnitt von etwa 85 Kilometern . Die Maut beträgt derzeit je nach Lkw und Schadstoffklasse zwischen rund 12 und 24 Cent je Kilometer Autobahn, für die Strecke Limburg (Lahn) und Hennef (Sieg) auf der A3 also zwischen rund 10 und 20 Euro.

Fahren weniger Brummis durch Uckerath, wenn die Durchfahrt ans Portemonnaie geht? Anders: Kann der ortsübergreifende Schwerlastverkehr in Uckerath durch eine Mautpflicht für LKW auf der Bundesstraße B 8 reduziert werden?

Diese Frage stellte der Umweltausschuss in seiner Sitzung im vergangenen März, die Stadtverwaltung sollte das prüfen. In einen Schreiben an das Verkehrsministerium NRW hatte sich Bürgermeister Klaus Pipke an Staatssekretär Horst Becker gewendet, die Antwort lautet: "Nein, aber ... ". Demnach fehlen auf der B8 die Voraussetzungen, die laut Bundesstraßenmautgesetz für eine Maut auf Bundesstraßen gegeben sein müssen. Es darf sich dabei nicht um eine Ortsdurchfahrt handeln und die Straße muss zwei oder drei Fahrstreifen je Fahrtrichtung haben. Eine Maut komme, so Becker, von daher hier nicht in Frage. Allerdings , so Becker weiter, gelte *"unverändert die schon bisher bestehende Ermächtigung in § 1 Abs. 4 des Bundesstraßenmautgesetzes an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Mautpflicht auf genau bezeichneten Abschnitten auf Bundesstraßen auszudehnen, wenn dies zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs gerechtfertigt ist. Zu Mautausweichverkehren auf der B 8 ist festzustellen, dass auf Veranlassung des Deutschen Bundestages die Auswirkungen der Einführung der Lkw-Maut auf Ballungsräume, Wohngebiete und grenznahe Gebiete zu beobachten und die Ergebnisse jeweils in einem Bericht vorzulegen sind. Dieses ist entsprechend 2005 und 2009 erfolgt. Dabei haben sich auf der B8 im Bereich Hennef-Uckerath nur unbedeutende Mehrbelastungen durch Mautausweichverkehre gegenüber dem gesamten Lkw-Aufkommen auf dieser Bundesstraße gezeigt. Diese bundesweiten Untersuchungen sind aber nicht abgeschlossen."*

2012 werde dem Deutschen Bundestag der dritte Folgebericht über mautverdrängte Verkehre vorgelegt. Dabei werde auch die B8 im Bereich Hennef untersucht. Danach entscheide sich, ob eine Maut möglich sei, oder nicht. "Diesen Prozess", so Becker abschließend, "bitte ich abzuwarten."

Hennefer Stadtmagazin Ausgabe 8 / September 2011, S.4-5

- Landespolitik

Gründe für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen vorzugsweise durch den Privatverkehr auf der B 8 in Uckerath gibt es in erheblichem Maße auf regionaler Ebene. So gibt es im weitläufigen Umkreis von Uckerath massive Unterschiede bei

- der Höhe der Grund- und Gewerbesteuer,
- den Bodenrichtwerten zum Erwerb von Wohneigentum, und den
- Ab-/Wasserpreisen,

zusammengefasst in der Anlage [4](#) .

Hiernach kann eine Standortwahl in Rheinland-Pfalz – nur zwei Kilometer von Uckerath entfernt – sowohl für Gewerbebetriebe wie auch für Privatinteressenten auf Dauer wirtschaftlicher sein, anstatt Uckerath als einen Standort / Wohnort zu wählen. Beispiel: Gewerbepark Buchholz.

- Analysepolitik

In jeder Veröffentlichung einer Erhebung zur Verkehrsdichte wurde zwar stets das „wieviel“ ermittelt, aber leider nicht das „woher – wohin – wieviel“, insbesondere der Lkw. Ich habe das einmal stichprobeweise an drei Tagen im Juli 2013 gemacht, und siehe da: regional SU ja, meistens jedoch NR oder AK, international oft NL, PL oder TR, aber auch RU habe ich mehr als einmal gesehen. Warum ?

- Tarifpolitik

Ein Lkw-Fahrer erhält z.Zt. einen Tariflohn zwischen 11 und 14 Euro je Stunde (<http://www.tarifregister.nrw.de>).

Nur angenommen, ein Spediteur würde seinem Fahrer sagen: „Fahre die B 8, die Hälfte der Ersparnis (s.o., „geldwerte Aspekte“) bekommst Du!“ ,bekäme er zwischen 5 und 10 Euro hinzu. Welcher Fahrer würde da „nein“ sagen ?

Ja, die Fahrt dauert länger, und Ruhezeiten verkürzen sich damit, aber der Anreiz ist da, denn viele Fahrer erhalten noch nicht einmal den Tariflohn, sondern erhalten einen – wenn überhaupt – Mindestlohn, weil dieser mit dem Spediteur über Zeitarbeitsagenturen vereinbart wurde, denn Festanstellungen sind dank Agenda 2010 in diesem Berufssegment eher selten geworden.

- Arbeitszeitpolitik und -management

Viele Berufstätige haben (immer noch) feste und gleiche Arbeitszeiten, wodurch sich Verkehrszeiten verdichten. Insbesondere dem Handel und öffentlichen Dienstleistern ist das logistischen und organisatorischen Bedingungen geschuldet.

- Verkehrs- und Gewerbepolitik
Wer Autostraßen baut, wird Autoverkehr ernten.
Gewerbegebiete werden von den Kommunen meistens dort ausgewiesen, wo die Verkehrsinfrastruktur schwach ist und deshalb „nachgebessert“ werden muss.
- Wirtschaftspolitik, Konsumverhalten
Fehlgeleitete Bedarfsorientiertheit ?
Wer „geht“ denn heute noch zum Einkauf, ohne ein Auto zu benutzen ?
- Navigationssysteme
Diese „technischen Wunderwerke“ kennen keine örtlichen Strukturprobleme. Immerhin können einige doch Verkehrsstaus anzeigen, verhindern können sie diese aber nicht, sondern nur verlagern.

Somit haben die Gründe für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in Uckerath insgesamt nicht ihre Wurzeln in den besonderen Verhältnissen des Ortes.

Umgehungsvarianten

Verschiedene Interessen, verschiedene Varianten.

Darüber gibt es publizierte Meinungen, die sich von 2004 bis 2007 nur geringfügig veränderten. Bis Mitte 2007 wurden nur 6 Varianten – alle eigentlich nur Stückwerke - diskutiert. Dann kam die bis heute favourisierte Variante 7 hinzu, und bei genauem Hinsehen wohl auch die erfolgreichste, was die Verkehrsberuhigung im Ort beträfe (Anlage 5).

Weil die Trasse der Variante 7 großräumig Wohn- und Gewerbebebauung nicht berührt, wären Enteignungsprozesse und die damit verbunden zeitlichen Verzögerungen und Entschädigungszahlungen recht gering.

Politisch ist diese Variante aber immer noch umstritten.

Zum „aktuellen Stand“ der Variante 7 gibt es zuletzt aus dem Jahre 2009 :

Ortsumgehung Uckerath: CDU-Auffassung wird bestätigt □

Datum: 15.12.2009

Ratsmitglied Thomas Wallau hakte auf der gestrigen Ratssitzung nach und fragte nach dem aktuellen Stand

Die Verkehrssituation auf der Westerwaldstraße ist das Thema, das die Uckeratherinnen und Uckerather seit Jahren am meisten beschäftigt. Nachdem in den vergangenen Jahren mehrere Streckenführungen für eine Ortsumgehung im Gespräch waren und 2009 die einzelnen Varianten geprüft werden sollten, erkundigte sich Thomas Wallau, Ratsmitglied für Lichtenberg und Bierth, in einer Anfrage an die Verwaltung, welche Ergebnisse die Untersuchungen gebracht hätten.

Bürgermeister Klaus Pipke antwortete, dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW inzwischen die FFH-Verträglichkeit der sog. Variante 7 geprüft habe. Nach dieser Untersuchung sei die Streckenführung, die Uckerath großräumig von Bierth bis zum Sportplatz nördlich umfährt, FFH-verträglich, da das geplante große Brückenbauwerk die entsprechenden Flächen schütze. Die Ergänzung der Umweltverträglichkeitsstudie und eine Verkehrsuntersuchung seien die nächsten Schritte, die der Landesbetrieb dem Bund vorschlagen werde, um der Verwirklichung näher zu kommen. Darüber hinaus erklärte der Bürgermeister, dass bei Bundesmaßnahmen kein förmliches Linienbestimmungsverfahren durchlaufen werden müsse. "Das spart Zeit", so Klaus Pipke in der Ratssitzung.

Wallau zeigte sich zufrieden mit dem Sachstand: "Die Verkehrssituation in Uckerath und Bierth ist nach wie vor sehr belastend - gerade zu Stoßzeiten. Mit der großräumigen Lösung wird unsere bereits vor mehreren Jahren gestellte Forderung nach einer sinnvollen Trassenführung bestätigt. Jetzt müssen Taten folgen, um die Bürgerinnen und Bürger endlich zu entlasten."

Von: Jens Winter

Quelle: http://www.hennefpartei.de/16.0.html?&tx_ttnews%5Btt_news%5D=871&cHash=b0e23bdeefb379f425aad3a05cf6cb47

Akzeptanz

Die Akzeptanz ist entscheidend abhängig von den vorhersehbaren Wirkungen einer OuU.

Die Bürger von Uckerath sind „eigentlich mehrheitlich“ gegen eine OuU. Politisch wirksam wurde das ganz deutlich anlässlich der Kommunalwahl 2004. Danach hat sich der BNU e.V. im Jahre 2008 aufgelöst und findet sich jetzt dauerhaft in einer politischen Partei wieder:

Kommunalwahlergebnisse Uckerath						
	1999		2004		2009	
Stimmberechtigte	1665		1788		1971	
Wahlbeteiligung	58,2 %		56,9 %		49,2 %	
CDU	53,5 %	EE	40,2 %	CB	36,4 %	CB
SPD	16,9 %	SK	14,9 %	CW	13,0 %	HN
FDP	15,6 %	RS	20,8 %	RS	21,1 %	RS
GRÜNE	03,3 %	TH	12,0 %	TH	11,9 %	AK
Die Unabhängigen	12,2 %	JH	10,6 %	HC	12,3 %	HC
Die Linke					05,3 %	SK

AK=Andreas Klee CB=Claudia Berger CW=Christoph Wiesenhütter EE=Emil Eyer mann HC=Harald Chillingworth HN=Hans-Jörg Nacken JH=Jürgen Henschel RS=Rudolf Schmitz SK=Silvia Krieger-Strauch TH=Tillmann Hüsgen

Dies ist keine amtliche Veröffentlichung !

Quellen: WWW.WAHLERGEBNISSE.NRW.DE und WWW.WAHL.CIVITEC.DE

Die Geschäftswelt in Uckerath kann an der OuU kein Interesse haben, weil viel Kundschaft derer, die sich aus Rheinland-Pfalz gen Hennef (oder umgekehrt) begeben, ausbleiben könnte. Das hat der Zentralort Hennef nach Einweihung der Hennefer Teilstrecke zur A 560 auch schmerzlich erleben müssen, denn seitdem wird vielfach gleich an Hennef vorbei nach Siegburg gefahren... oder nunmehr auch in das 2017 neu eröffnete HUMA-Center in Sankt Augustin. Oder anders herum die Frage, warum die Hennefer Politik den östlich vorbeiströmenden Verkehr am geschäftstarken Uckerath vorbeileiten möchte? Privatinteressen sind nur dort erkennbar und auch verständlich, wo das Verkehrsaufkommen der B 8 die Nutzung des Grund- oder Wohneigentums beeinträchtigt.

Nicht formuliert und daher nicht erkennbar sind hier die Gründe Eitorfs, eine OuU zu befürworten. Jedenfalls bis hier hin nicht.

Rheinland-Pfalz würde sich doch „ins Fäustchen lachen“, falls die OuU realisiert würde, bekämen sie dann doch dort – nach dem Ausbau der B 8 auf drei Spuren zwischen Kircheib und Uckerath - einen noch attraktiveren und sehr preiswerten – im übrigen auch mautfähigen (Anlage 13) - Zugang zum Kölner Raum.

Im Jahre 2006 waren einer Bürgerinitiative zur Folge 450 Bürger in Uckerath für eine OuU. Das reicht jedoch nicht aus, um ein öffentliches Projekt von mehreren Mio Euro „anzuwerfen“, da stecken andere Interessen dahinter (Anlage 10).

Nachhaltigkeit

Unabhängig von der Wahl einer Variante ist ein Dominoeffekt nicht auszuschließen. Anstoß dazu war die Fertigstellung der A 560 im Teilabschnitt Hennef. Jetzt wird eine Umgehungsstraße für Uckerath gefordert. Wann wird – nach einem Ausbau der B 8 auf rheinland-pfälzer Seite - eine solche Forderung für Kircheib laut?

Eine naheliegende Ortsumfahrungsmaßnahme können wir in Königswinter-Oberpleis besichtigen. Dort wurde bereits 1970 – die Gründe und Kosten dafür sind hier nicht bekannt - der Ortskern per Tempo -30 – Zone verkehrsberuhigt, und auf der Umfahrung ist Tempo 70 erlaubt.

<http://de.wikipedia.org/wiki/Hasenboseroth>

Der Aufwand für die baulichen Maßnahmen zu deren Errichtung, Umwelt-eingriffe und Kosten dürften hingegen mit denen einer OuU nicht vergleichbar sein.

Außerdem ist Oberpleis für einen sehr weiten Umkreis ein Wirtschaftskern, ein örtliches Umfahren für den täglichen Einkauf ist also dort nicht attraktiv.

Kosten

Das Projekt hatte 2002 im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung 1992 einen veranschlagten Umfang von knapp 25 Mio Euro (Anlage 8). Dieser Betrag dürfte heute nach mehr als 20 Jahren statistisch prognostiziert um 50 % auf etwa 70 Mio Euro zu erhöhen sein (<https://www.destatis.de/DE/Startseite.html>).

Dabei war die „Variante 7“ bei der Kostenermittlung in 2002 noch gar nicht spruchreif.

Das in 2002 für 2015 vorausgeplante Fahrzeugaufkommen von 12300 Fahrzeugen ist – wie gezeigt - bereits deutlich überschritten, was eine Korrektur der damaligen Bauplanungen erforderlich macht und die Kosten noch weiter erhöhen kann... nein, wird.

Und falls dann nach 2030 alles fertig sein sollte, können in der Schlussrechnung noch einmal 30% draufgelegt werden.

Sollte auch der auf der anderen Landesseite geplante dreispurige Ausbau der B 8 erfolgen, so wäre das den Gesamtkosten hinzuzurechnen.

Die Maßnahme, den gewerblichen wie individuellen Straßenverkehr auf einer Länge von nicht einmal 3 Kilometern verändern zu wollen, würde den Steuerzahler so insgesamt mehr als 100 Mio EUR kosten.

Wo bleibt da die „Verhältnismäßigkeit der Mittel“? Na, auf der Strecke.

Bewertungen

- Gutachten

hat es vor großen Baumaßnahmen in der Vergangenheit mehrfach gegeben.

Wer krank ist und zu mehreren Ärzten geht, wird vielleicht noch von allen die gleiche Diagnose erhalten, aber oft verschiedene Behandlungsmethoden oder Rezepte empfohlen bekommen, und die wohl noch zu unterschiedlichen Preisen. Da macht es zudem noch einen Unterschied, ob man Privat- oder Kassenpatient ist.

Mit Gutachten im Bauwesen verhält es sich ebenso, wie auch mit solchen auf anderen Fachgebieten; eine Leugnung dessen wäre wohl eher alltagsfremd.

„Ein Gutachten zu einer Sachfrage ist die begründete Darstellung von Erfahrungssätzen und die Ableitung von Schlussfolgerungen für die tatsächliche Beurteilung eines Geschehens oder Zustands durch einen oder mehrere Sachverständige. Der Sachverständige erstattet in der Regel Befunde, Gutachten, oder gutachtliche Stellungnahmen.

Ein qualifizierter Gutachter wird bei Sachfragen zunächst Tatsachen feststellen und danach ggf. Schlussfolgerungen ziehen. Das Gutachten muss auch für einen Laien verständlich und für einen Fachmann vollständig nachvollziehbar sein.

Ein Gutachten enthält eine allgemein vertrauenswürdige Beurteilung eines Sachverhalts im Hinblick auf eine Fragestellung oder ein vorgegebenes Ziel. Es tritt als verbindliche (z.B. bezeugte oder unterschriebene) mündliche oder schriftliche Aussage eines Sachverständigen oder Gutachters auf.

Die allgemeine Vertrauenswürdigkeit wird in Deutschland durch die öffentliche Bestellung und Vereidigung, sowie die Zertifizierung erreicht.“

<http://de.wikipedia.org/wiki/Gutachten> , Auszug

Das letzte von der Stadt Hennef in Auftrag gegebene Gutachten wurde von einer Ingenieurgesellschaft mit Sitz in Bochum erstellt

(<http://www.bbwgmbh.de/verkehrswesen/unternehmen.php>) .

Warum Bochum? Es musste der Auftrag europaweit ausgeschrieben werden. Und eine Firma, die auch gerne Bauleitertätigkeiten übernimmt, wäre doch dumm, sich bei einem vorhersehbaren Auftragsvolumen von gut 80 Mio Euro die Tür selbst zuzuschlagen?

Wenn ein Gutachten über ein Ereignis zu erstellen ist, welches bereits stattgefunden hat, so ist das Ereignis nicht mehr veränderbar und wird von vielen Sachverständigen (hoffentlich) gleich beurteilt.

Gutachten sind zwar kosten- und interessenunabhängig zu erstellen, sie wirken jedoch unmittelbar auf wirtschaftliche Interessen über politische Einflüsse. Oder umgekehrt?

(noch: Bewertungen)

- **Umfragen**

hat es vor großen Baumaßnahmen in der Vergangenheit immer gegeben.

Wer ratlos ist und deshalb Freunde befragt, wird vielleicht eine gewogene Antwort erhalten. Das ist oft abhängig davon, ob die Befragten als nahe Freunde erkannt werden oder eher nicht. Für die „Sachlichkeit“ der Antwort gilt umgekehrt das Gleiche.

Befragungsformen der Sozialwissenschaften

Unterscheidungskriterium für die Formen der Befragung ist vor allem das Kommunikationsmedium, während der Grad der Standardisierung und Strukturiertheit sich neben der Abgrenzung zwischen qualitativer und quantitativer Forschung vor allem auf Art und Aufbau des Fragebogens bezieht.

Nach der Art der Kommunikation mit den Befragten unterscheidet man persönliche, telefonische, schriftliche ("self administered") und Online-Befragungen. Jede hat ihre spezifischen Vor- und Nachteile.

Persönliche Befragung:

Bei der persönlichen Befragung (Face-to-Face) besucht ein Interviewer den zu Befragenden und spricht mit ihm .

Vorteile: Für die Befragung können Hilfsmittel (Listenvorlagen, Bildblätter, ggf. Produktbeispiele) eingesetzt werden. Dabei sind Interviewerbeobachtungen möglich (auf dem Fragebogen wird beispielsweise vermerkt, ob der Befragte engagiert oder desinteressiert wirkt). Persönliche Interviews können relativ lang sein.

Nachteile: Persönliche Befragungen sind vergleichsweise teuer, weil Material verschickt und ein gegebenenfalls im ganzen Land verteiltes Netz von Interviewern betreut werden muss. Die Führung und Anleitung der Interviewer ist deshalb kompliziert und aufwändig.

<http://de.wikipedia.org/wiki/Befragung> (Auszug)

Um eine repräsentative Befragung mit einem halbwegs zuverlässigen Ergebnis zu erreichen, ist ein wochenendlicher Stimmenfang vor einem Supermarkt im Ort kaum zielführend. Irritierend ist bei allen Umfragen stets, dass nicht öffentlich gemacht wird, woher die Leute kommen, die sich in die Umfragelisten eingetragen haben. Nun, ich habe solche Zahlen jedenfalls nicht gefunden.

Nur Uckerather?

Es gab im Januar 2014 eine Pressemitteilung "2 Stimmen pro Minute" für die Umgehung. Wer ein wenig demokratisches Verständnis hat, der muss sich bei einer solchen Meldung "verschaukelt" gefühlt haben, kommt es doch auf die Stimmenanzahl an, und nicht auf deren durchschnittliche Frequenz der Abgabe.

(Anlage 15)

(noch: Bewertungen)

- **Erlebnisse**

sind Ereignisse *im individuellen Leben eines Menschen, die sich vom Alltag des Erlebenden so sehr unterscheiden, dass sie ihm lange im Gedächtnis bleiben.*

Unter einem Erlebnis wird ein emotional verarbeitetes Ereignis verstanden, welches innere und äußere Vorgänge mit positiven und negativen Empfindungen verknüpft. In seiner Qualität und Wirkung ist es immer ein subjektiver unmittelbarer und individueller Bewusstseinsvorgang. Das Erlebnis steht im engen Zusammenhang mit der Atmosphäre einer Situation am Ort des Geschehens, sodass es außerhalb davon nicht beliebig wiederhol- und herstellbar ist und demzufolge als solches nicht an eine unbeteiligte Person weitergegeben werden kann.

<http://de.wikipedia.org/wiki/Erlebnis> (Auszug)

Für viele Menschen ist eine Umfrage zugleich ein Erlebnis.

- **Erfahrungen**

sind *die Gesamtheit aller Erlebnisse, die eine Person jemals gehabt hat (ggf. einschließlich ihrer mehr oder weniger realitätsadäquaten Verarbeitung)*

<http://de.wikipedia.org/wiki/Erfahrung> (Auszug)

„Die Erfahrung zeigt, dass ...“ ja, wessen und was denn?

Niemand kann in die Zukunft sehen, ebenso Gutachter nicht, und Umfrageinstitute auch nicht. Daher sind die in die Zukunft gerichteten Sichtweisen stets nur Prognosen. Wir können ihnen glauben, zu einem bestimmten Handeln zwingen können sie uns indes nicht.

Standpunkte und Sichtweisen sind stetig änderbar...

... so man es denn möchte und/oder zulässt.

Folgen

Endlich mehr Ruhe im Ort. Im Ort schon. Und weiter draussen ?
Weiter draussen gibt auch noch den Flugverkehr, der weit mehr Uckerather betrifft als nur die Anlieger der B 8.

Endlich weniger LKW im Ort. Im Ort schon. Und weiter draussen ?
Weiter draussen wird der LKW-Verkehr zunehmen.

Projekte der Größenordnung OuU benötigen eine Bauzeit von mindestens drei Jahren.

Die Uckerather wären über die Bauzeit hinweg vom Baulärm zusätzlich belastet, besondere Zuwegungen für einen Baulastschwerverkehr müssten durch Uckerath, und hier insbesondere die Straße „Zum Siegtal“, geschaffen werden, deren Wunden über Jahrzehnte hinweg erst heilen könnten.

Allein durch die mehrjährigen Bauarbeiten wäre ebenso die Natur – und hier vor allem die Tierwelt – derart geschädigt, dass sie Jahrzehnte bräuchte, um sich zu erholen.

Der von uns Uckerathern geschätzte Erholungswert ginge im neuen „Durchgangsgebiet“ für sehr lange Zeit verloren, würden wir doch – nach der Bauphase – das „Durchbrausen“ der Fahrzeuge auf der Brücke, vereint mit dem beim Überfahren klappernden metallenen Dehnungs- bzw. Bewegungsfugen, die bei Brückenbauten erforderlich sind, weithin hören.

([http://de.wikipedia.org/wiki/Fuge_\(Bauwesen\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Fuge_(Bauwesen)))



Foto:

<http://www.hna.de/lokales/hofgeismar/baubeginn-esselbruecke-b83-ortsumgehungs-hofgeismar-fs-1187854.html>

Ergebnisse

- Die Ortsstruktur von Uckerath ist über Jahrhunderte gewachsen. Ad hoc - Baumaßnahmen sind in dem gezeigten Ausmaß für Strukturveränderungen nicht erforderlich, nicht ratsam und nicht zielführend.
- Es geht beim Projekt OuU nur vordergründig um eine Verkehrsberuhigung und Straßenlärmentlastung in Uckerath, sondern im Wesentlichen um die Schaffung eines vorteilhafteren Zugangs für Wirtschaftsbetriebe der angrenzenden südlichen Landkreise zum Rhein-Sieg-Kreis (Anlage 10). Nicht zuletzt deshalb hat die Landesregierung NRW das Projekt in 2011 „auf Eis gelegt“ (Anlage 12). Um wirtschaftspolitische Ziele zu erreichen wurden Bürgerbegehren „vorgeschoben“.
- Eine Straßenverkehrs(lärm)minderung im Ort würde im Wege einer OuU nur dadurch eintreten, dass der Verkehr zwar verlagert, aber insgesamt nicht vermieden würde. Das gilt im Übrigen auch für die Emissionen von Kohlendioxyd und für die insbesondere durch die LKW erzeugte Feinstaubpartikelbelastung, die in den ganzen Debatten zu OuU überhaupt nicht zur Sprache kamen; wahrscheinlich, weil dafür Messstationen in Uckerath fehlen.
Stellen Sie sich doch einmal an eine viel befahrene Straße, das muss nicht die B 8 sein. „Lauschen“ Sie dem vorbeifahrenden Straßenverkehr. Was ist lauter: die Motoren der PKW oder das Abrollen derer Reifen ?
- Eine OuU für den Fernverkehr gibt es bereits, es sind die A 3 und die A 45, die durch den beinahe fertig gestellten Ausbau der B 49 Limburg – Wetzlar mehr an Bedeutung gewinnt, als dies eine lokale Lösung der OuU erreichen könnte (Anlage 3) .
- Eine Brücke über und durch ein Naturschutzgebiet nur zur Umleitung des Regionalverkehrs zu bauen ist keine „umweltverträgliche Lösung“.
- Die B 8 von Altenkirchen (besser: von Limburg) bis Hennef muss Lkw-mautpflichtig werden (Anlage 13). Das würde auch dem besseren Fluss des Privatverkehrs nutzen.
- Wenn infolge der Entwicklung technischer Möglichkeiten (2025 +) eine persönliche Mobilität, so wie sie noch heute in vielen Berufsfeldern gefordert wird, künftig nicht mehr notwendig sein wird, wäre eine Investition in die OuU für den privaten Straßenverkehr vertan. Dieses Aspekt wurde in allen Diskussionen bisher ausser Betracht gelassen. Allerdings läuft die Entwicklung, dass viele Berufstätige nicht mehr von nur einem Job leben können, dem zur Zeit entgegen.

Amerkung:

An dieser Stelle gab es in der Vergangenheit konkrete Links zum Thema. Leider stellen <http://www.arbeitsagentur.de> sowie <http://www.bmas.de> diese konkreten Links nicht mehr zur Verfügung bzw. ändern sich ständig, daher kann ein Quellenverweis an dieser Stelle nicht absolut erfolgen.

- Den Privathaushalten wird ständig zum „Energie sparen“ geraten. Welche Energiebilanz kann denn eine Baumaßnahme OuU vorzeigen ? Hierzu habe ich keine Angaben gefunden, diese sollten jedoch in der online nicht zugänglichen Umweltverträglichkeitsstudie nachlesbar sein.
- Sollte sich die Elektromobilität tatsächlich in den nächsten Jahren durchsetzen, oder sollten sich gar Motorantriebe auf nicht fossiler Basis etablieren (Brennstoffzelle), so ist hinsichtlich weiterer Projekte, die ein „Auto nicht mehr selbst fahren müssen“ ermöglichen sollen, fraglich, ob geplante Straßenbaumaßnahmen im Umfange der OuU tatsächlich noch vertretbar sind. Hier wäre auch das Aspekt der Nachhaltigkeit hinzuzuziehen.

Lokalpolitische Anregungen

Hier einige Vorschlägen, die die örtliche oder auch regionale Diskussion um eine OuU bereichern könnten:

- Erfolge mit Geduld erreichen wollen

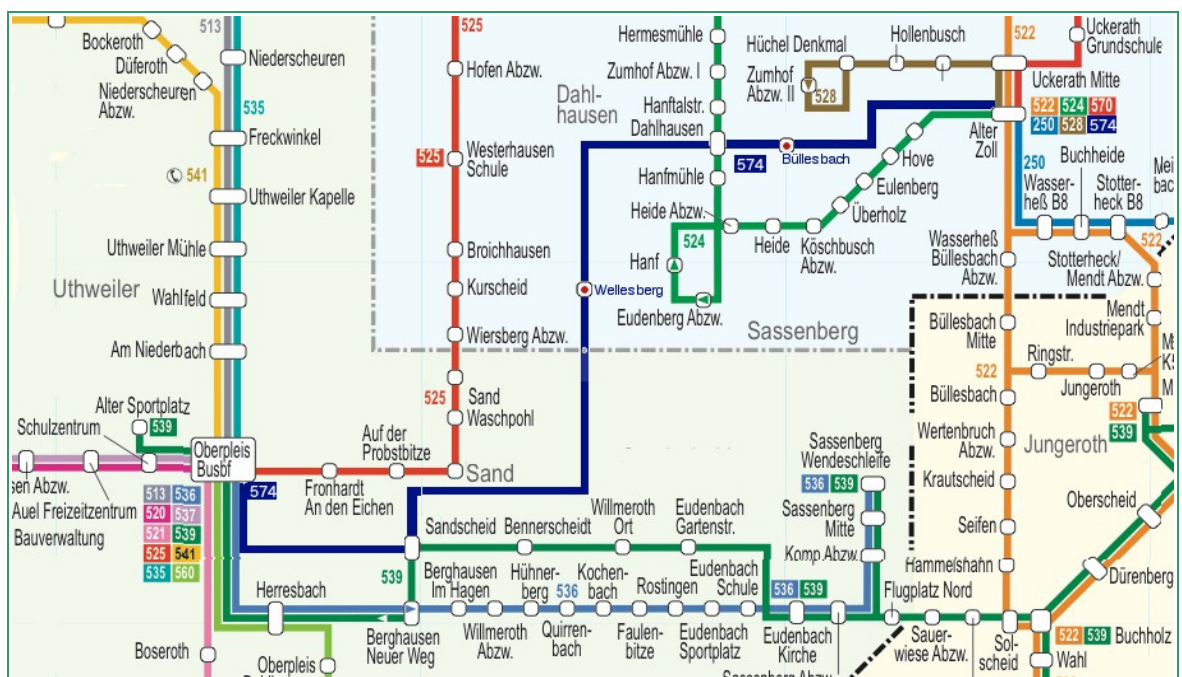
Jeder Mensch möchte auf Erfolge seiner Tätigkeit zurückblicken. Das gilt im besonderen Maße für Politiker/innen. Gute Politiker/innen setzen Meilensteine durch besonnene Entscheidungen und Zurückhaltung, und ernten erst in weiter Zukunft die Anerkennung, weil die Erfolge nicht zeitnah sichtbar oder vielleicht sogar nicht mehr erlebt werden können.

- Einzelhandel in Bierrh und Lichtenberg fördern

Dem Ortsteil Bierrh wie auch dem benachbarten Ortsteil Lichtenberg fehlt Infrastruktur. Getränke und Brötchen kann man zwar an einer Tankstelle erwerben, alles weitere - sogar die ärztliche Versorgung - ist jedoch fußläufig nicht zu erhalten. Somit ergibt sich schon dadurch reger Fahrzeugverkehr allein im Ort selbst. Eine bebauungsplanmäßige Ausweisung von MI-Gebieten (Kleingewerbe) gibt es dort z.Zt. nicht.

- Mut zu Alternativen beweisen

Um den Privatverkehr in den Spitzenzeiten einzudämmen böte sich an, den ÖPNV von Altenkirchen und Asbach nach Eitorf und Hennef erheblich auszubauen. Auch sollte Königswinter-Oberpleis wieder von Uckerath (Eitorf ?) aus mit dem Bus unmittelbar erreichbar sein. Diese Mehrkosten könnten aus einem „Ersparnis-Fond“ der „Variante 7“ geschöpft werden: 80 Mio EUR (siehe Kosten) in einen Topf, und daraus diese Maßnahmen subventionieren... das würde für Jahrzehnte reichen, siehe hierzu insbesondere auch Anlage [23](#) zum ÖPNV VRS.



neue Buslinie 574 (hier blau gekennzeichnet) Uckerath – Oberpleis
ggfs. zur Erweiterung der Linienführung 570 (Eitorf)?

- Ansprüche realistisch definieren und einfordern, gemeinsam einfache und korrigierbare Entscheidungen finden

Wenn Unternehmen sich einen besseren Zugang zu anderen Geschäftsquellen wünschen, könnten sie dorthin umziehen, oder dort Zweig- bzw. Geschäftsstellen gründen.

Wenn Privatleute sich etwas mehr finanziellen Spielraum schaffen können und Uckerath statt das (überregionale) Umland für die Errichtung von Wohneigentum oder für Mietwohnungen zu wählen, so ist das Geld mit Sicherheit gut angelegt, und der Anspruch, fussläufig Brötchen am Morgen erhalten zu können, würde zudem erfüllt, und sie müssten nicht ein Auto bewegen.

Es kann nicht sein, dass Betriebe mit Schwerlastverkehr aus AK, NR oder WW, also nicht aus NRW, nicht nur die B 8 kaputtfahren, sondern dann auch noch eine Umgehungsstraße einfordern, zu der sie – da in Hennef nicht gewerbesteuerpflichtig – keinen anteiligen Beitrag leisten (müssen).

Und an dieser Stelle wird mir auch verständlich, warum die Stadt Hennef - obwohl sie das selber vielleicht gar nicht will – eine OuU so vehement befürwortet: ihr droht nach Überschreiten der Einwohnerzahl von 50.000 die Übertragung der Baulast für die Instandhaltung der Ortsdurchfahrt Uckerath (B 8). Also lieber die Umgehungsstraße durch den Bund erstellen und bezahlen lassen, als die (teure) Baulast für die B 8 künftig alleine übernehmen zu müssen. Damit wäre auch „der Weg geebnet“ für eine Umwidmung der B 8 in Uckerath, wie schon für die Frankfurter Straße im Hennefer Zentralort nach Fertigstellung der A 560 geschehen, siehe Anlage [22](#) . Das ist allerdings nur (m)eine Vermutung.

- „Finger weg“ von einem Fuß- und Radweg an der B 8 entlang zwischen Uckerath und der südlichen Landesgrenze

Sollte die B 8 in Uckerath wirklich eine Umgehungsstraße erhalten, welchen Sinn würde dann diese Forderung machen (Anlage [24](#)) ? Das Verkehrsaufkommen würde weiter steigen, jedoch wohl eher nicht für Fußgänger oder Radfahrer, denn wer transportiert schon Betonsäcke oder Gartenerde kilometerlang auf der Schulter oder auf einem Fahrrad ? Und falls doch : eine „Umgehung“ gibt es dort bereits. Und wer bei diesem Weg mit einem „unvorteilhaften Höhenprofil“ argumentiert, hat die falschen Schuhe an oder scheint den immer mehr „boomendem“ Markt von eBikes zu verkennen, oder sollte einmal an seiner Kondition arbeiten...oder es sich liefern lassen.

Wichtiger wäre in diesem Zusammenhang eher, die Fuß- und Radwegverbindung zwischen Uckerath und dem Zentralort Hennef in/am Käsberg zu verbessern.

Umgehungsstraße Käsberg ? Das wäre doch mal was ?!

Schlussbemerkung(en)

Ist das alles so schwer zu lösen? Nein, es müssen sich nur Leute zusammensetzen, die etwas im Sinne der Bürger und nicht allein im Sinne der Wirtschaft regeln können und wollen.

Gegenwärtig sitzen solche Leute wohl mehrheitlich im Landtag (Anlage [15](#)).

Die Vehemenz, mit der die Stadt Hennef das Projekt OuU immer wieder neu antreibt, ist schon erstaunlich, und ich habe es lange Zeit nicht verstanden. Wenn Verantwortliche eine gegen ihre eigene Überzeugung gerichtete aber mehrheitliche und überinstanzliche Entscheidung mit tragen (Anlage [12](#)), so ist das jedoch Demokratie !

Der Stadtrat in Hennef hat die Mehrheit der Uckerather Bevölkerung für eine Umgehungsstraße – nach welcher Variante auch immer – nach meinen Recherchen nicht, obwohl das in der Presse oft so dargestellt wird (Anlage [14](#)).

Weniger Straßenverkehr ja, eine Umgehungsstraße muss aber nicht sein. Im Gegenteil: eine Umgehungsstraße würde der A 560 und letztlich der A 3 wesentlich mehr Verkehr zuführen, einer Autobahn, die eh schon die verkehrsreichste in NRW ist (Anlage [17](#)), zuletzt ausgebaut 2017.

Wie wäre es denn statt einer „Umgehungsstraße“ mit einer „Umgebungsbahn“ oder sogar einem „Umgehungsflughafen“ (Anlage [18](#)) ?

Wenn wir in 10 Jahren alle nur „elektrisch betrieben unterwegs“ wären : welche Relevanz hätte da noch der Verkehrslärm auf der B 8 ? Und selbst alle LKW werden dann CO₂- und feinstaubfrei fahren (müssen).

Ich hoffe, dass ich mit meinen Ausführungen den Leser mindestens habe nachdenklich stimmen können.

Ein parteiübergreifendes, politisches Netzwerk gibt es selbst – oder gerade – auf Länderebene(n) offenbar nicht, und daher gibt es auch keine vernünftige Basis für von allen zu befürwortenden tragfähigen Entscheidungen. Somit wird die OuU irgendwann doch gebaut werden ? In 2017 habe ich das noch für wahrscheinlich gehalten, heute aber nicht mehr.

Nahrung dafür, dass dies nicht geschehen wird, sind die neu angestoßene Diskussion über die Erweiterung der Lkw-Mautpflicht für Bundesstraßen und die Fertigstellung der Spanne B 49 Wetzlar – Limburg, sowie das Aufkeimen der Idee, den ÖPNV im VRS deutlich preiswerter zu machen (Anlage [23](#)).

Alternativ zur Errichtung von Mautstellen wäre scherzhaft (?) vorstellbar, den „[alten Zoll Uckerath](#)“ wieder zu reaktivieren, denn warum sonst wurden in der Neuzeit die Ampeln davor und dahinter – in einem etwa 20-jährigem Abstand – errichtet ? Die könnten dann nach weiteren 20 Jahren endlich wieder abgebaut werden !

Ziel muss die Vermeidung von Fahrzeugverkehr sein, und nicht dessen Ausbau oder Umleitung.

Umgeleitet werden muss unser [Konsumverhalten](#)...

... und da fasse ich mir durchaus auch „an die eigene Nase“.

Peter Dreeßen

Weiterführend:

wo fliegen wir im kommenden Sommer hin ??

<http://www.uckerath.de/data/erhoeren/geraeuschvolles/Fluglaermreport%202017.pdf>