

# Wohin mit dem Verkehr?

*50 Jahre Diskussion um die B 266 in Bad Bodendorf*

Dr. Jürgen Haffke

**V**orbemerkung: Im Heimatjahrbuch Kreis Ahrweiler 1987 (S.178-187) habe ich die 25-jährige Diskussion seit 1962 um die Trassierung der Bundesstraße 266 im Bereich Bad Bodendorfs dargestellt. Gleichgültig, was seitdem beschlossen wurde, bisher wurde nichts davon umgesetzt. Dagegen wurde der Talgrund der Ahr von Ehlingen, Green, Heimersheim, Heppingen und Bad Neuenahr 1988 durch die Fertigstellung der neuen B 266 massiv verändert. Nach nun 50-jähriger Diskussion bietet sich eine Fortschreibung der Planungsgeschichte für den Bereich Bad Bodendorfs an. Das Thema reicht weit über die Lokalgeschichte hinaus, spiegeln sich doch darin viele gesellschaftliche Aspekte der deutschen Zeitgeschichte.

## Zwei Spuren reichen

Nachdem 1986 der alte Plan einer Autobahnquerspanne zwischen der Köln-Frankfurter (A 3) und der Köln-Ludwigshafener Autobahn (A 61) mit einer Rheinbrücke bei Remagen fallengelassen worden war, wurde es sehr ruhig um die Planungen für den Ausbau der B 266. Lediglich der Bau einer Anbindung an die Anschlussstelle Ehlingen kam noch ins Gespräch. Dieser könne jedoch zweispurig erfolgen wie auch die Fortsetzung in einem ca. 700 m langen Trog durch Bodendorf. So verlautete es im September 1990 von Seiten des Bundesverkehrsministeriums (Sinziger Zeitung SZ 20.09.1990) und Landwirtschaftsministeriums (Generalanzeiger GA 21.09.1990). Die örtliche CDU

setzte sich mehrfach dafür ein, die Ahrquerung gleichzeitig mit dem Bau des Troges in Bad Bodendorf vorzunehmen. An der Zweispurigkeit hatten außer einem Vertreter der Freien Wählergruppe (Rhein-Zeitung RZ 21.09.1990) CDU, SPD und FDP nichts auszusetzen. Die Grünen sprachen sich allerdings generell gegen einen Ausbau aus, weil die dazu nötigen Brückenbauwerke die Ahraue empfindlich stören würden (GA 21.09.1990).

### Es müssen vier Spuren sein

Im Oktober 1991 erklärte der Ministerpräsident von Rheinland-Pfalz, Rudolf Scharping (SPD), den Ausbau der B 266 zur Chefsache. Die Vorplanungen lägen nun der Landesregierung vor. Im Mai 1992 hieß es: „Ein auf das Jahr 2010 hochgerechnetes Verkehrsaufkommen von bis zu 20.000 Fahrzeugen täglich veranlasste das Bundesverkehrsministerium zu der Anweisung, die Planungen zum vierspurigen Ausbau der B 266 im Bereich Bad Bodendorf in Angriff zu nehmen“ (SZ 97.05.1992). Auf 500 m Länge verlaufe die Trasse in einem abgedeckten Trog. Westlich und östlich der Tunnelleinfahrten befänden sich Auf- und Abfahrten in alle Richtungen. In Sinzig hatten Bürgermeister und eine breite Ratsmehrheit aus CDU, SPD, Freier Wählergruppe und FDP gegen zwei Stimmen der Grünen nichts gegen die Vierspurigkeit einzuwenden. Der Dammanschluss in Ehlingen möge allerdings möglichst niedrig erfolgen (SZ 23.07.1992). Der Bodendorfer Trog wurde im Bundesverkehrswegeplan als „weiterer Bedarf“ eingestuft, der Anschluss Ehlingen und die Umgehung „Heerstraße“ in Bad Neuenahr jedoch als „vordringlicher Bedarf“ (SZ 17.09.1992). Eine Höherstufung des Bodendorfer Projekts scheiterte, und so war an eine Umsetzung frühestens 10 Jahre später zu denken. Die Deutsche Einheit 1990 ließ dann für viele Jahre Straßenbaumaßnahmen in den neuen Bundesländern in den Vordergrund rücken, so dass sich auch in Ehlingen und Bad Neuenahr nichts tat.

### Zwei Spuren reichen

In der ersten Jahreshälfte 1995 müssen die Ratsmitglieder der Sinziger SPD Einblick in die aktuellen Planungen des Straßenprojekt-

amtes Vallendar genommen haben. Denn bald konnte man in der lokalen Presse lesen, SPD und Bündnis 90/Grüne seien gegen einen vierspurigen Ausbau der B 266. Das Projekt sei überdimensioniert und fresse mit seinen umfangreichen Auf- und Abfahrten viel zu viel Landschaft (SZ 13.07.1995). Im August wurden die Pläne der Öffentlichkeit durch das Straßenprojektamt offiziell vorgestellt, allerdings ohne eine zeitliche Prognose für die Umsetzung (SZ 10.08.1995). Der Landtagswahlkampf im Frühjahr 1996 befeuerte die Diskussion zusätzlich. Während die CDU an der Vierspurigkeit fest-



*Blick auf die B 266 von Lohrsdorf in Richtung Bad Bodendorf, 2011*

hielt (SZ 08.02.1996), drängte die SPD jetzt auf eine zweispurige Troglösung mit Zu- und Abfahrtsrampen, die wesentlich geringeren Platzbedarf haben würden als die vorliegenden Pläne. Die Bündnis 90/Grünen stellten sich zunächst grundsätzlich gegen jeden Ausbau (SZ 18.04.1996), traten dann aber auch für zwei Spuren ein (SZ 22.08.1996). Im Februar 1996 bildete sich eine parteiunabhängige Bürgerinitiative „Keine Autobahn durch Bad Bodendorf“, die im Juli den Status eines Vereins annahm. Jetzt tauchten auch wieder Überlegungen zu einer Rheinbrücke auf, die der Bedeutung der Bundesstraße 266 ein völlig anderes Gewicht verleihen würde, sei es als Querspange zwischen A 3 und A 61, sei es als Entlastung für B 9, B 42 und die Bonner Rheinbrücken. Als neues Element kamen Computer-Simulationen der Brücken- und Trogbauwerke in die Öffentlichkeit, die mit großem Interesse diskutiert wurden (GA 23.11.1996, SZ 23.04.1998). Obwohl die CDU 1997 eine Modifizierung der Planungen des Straßenprojektes erreichen konnte (u.a. Verschiebung der Ahrquerung Richtung Lohrsdorf), blieben SPD und Bündnis 90/Grüne gegen die Vierspurigkeit. An der Einstufung der Dringlichkeit des Projektes im Bundesverkehrswegeplan hatte sich ohnehin nichts geändert: „weiterer Bedarf“ für Bad Bodendorf, also Realisierung jetzt nicht vor 2010, „vordringlicher Bedarf“ für Heerstraße/Bad Neuenahr und Anschluss Ehlingen (GA 06.02.1998).

### **Vier Spuren in Bad Neuenahr! Verzicht in Bad Bodendorf?**

Die im Frühjahr 1998 veröffentlichte Umweltverträglichkeitsprüfung der Ahrquerung bei Ehlingen sprach sich wegen der großen Belastung der Ahrue gegen einen solchen Eingriff aus und favorisierte eine „Null-Lösung“ (SZ 02.04.1998). Eine von Bodendorfer Bürgern gegründete Interessengemeinschaft zum Schutz der Ahrauen vereinbarte mit dem Verein „Keine Autobahn ...“ eine enge Zusammenarbeit (SZ 16.04.2000). Im Landtagswahlkampf des Jahres 2000 wurde das Thema erneut hochgekocht, es ergab sich jedoch keine neue Konstellation. Auf Bundesebene verfolgte auch die rot-grüne Koalition einen vordringlichen Ausbau der B

266 im Bereich Bad Neuenahr. Der wachsende Verkehr auf der Zu- und Abfahrt „Sinzig“ der A 61 im Bereich der Sinziger Stadtteile Westum und Löhndorf gab einen zusätzlichen Impuls zur Gründung einer neuen Bürgerinitiative in Bad Bodendorf für einen baldigen Ausbau der B 266 (SZ 13.09.2001). Während sich aber in den Folgejahren in Bad Bodendorf nichts änderte, begannen im März 2009 zu Zeiten einer Koalition aus CDU und SPD auf Bundesebene und einer absoluten Mehrheit der SPD in Rheinland-Pfalz die Baumaßnahmen für eine vierspurige Umgehung der Heerstraße in Bad Neuenahr, die etwa 2014 abgeschlossen sein sollen (SZ 04.03.2009). Der Landtagswahlkampf 2011 ließ das Thema B 266 in Bad Bodendorf erneut aufflackern. Jetzt sprachen sich die Bündnis 90/Grünen für eine Aufgabe der Ahrquerung und des Troges der B 266 aus. Die Ahrquerung werde auch vom Mainzer Verkehrsminister Hendrik Hering (SPD) wegen der Beeinträchtigung des dort ausgewiesenen FFH-Gebiets (Flora-Fauna-Habitat) abgelehnt (SZ 16.02.2011). Diese Haltung stieß umgehend auf deutliches Unverständnis im benachbarten Lohrsdorf. Dort erhofft man sich von einer Brückenanbindung der neuen an die alte Bundesstraße eine spürbare Entlastung vom Durchgangsverkehr. Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan gilt bis 2015, so dass sich bis dahin an der bestehenden Situation in Bad Bodendorf nichts ändern wird. Bei seiner Neuauflage wird sich zeigen, ob die inzwischen 50-jährige Diskussion um den Trassenverlauf der B 266 eine Fortsetzung findet. Die seit Mai 2011 regierende rot-grüne Koalition in Rheinland-Pfalz möchte das Projekt ganz zu den Akten legen, folgt man Aussagen im letzten Wahlkampf.

*Nachwort: Das Thema “B 266“ begleitet mich seit meinem 9. Lebensjahr. Bodendorf hatte damals knapp 1200 Einwohner. Jetzt hat Bad Bodendorf fast 4000 Einwohner und ich bin 59 Jahre alt. Es stimmt nachdenklich, wie manche Themen ein Leben nicht nur begleiten, sondern vielleicht auch überleben. Spätestens anlässlich des 75-Jahre-Jubiläums der Diskussion, also 2037, werde ich mich, so Gott will dann mit 84, wieder zu diesem Thema äußern.*