

B 266 (neu) mit Kosten von 47,4 Millionen Euro aktuell teuerstes Straßenbauvorhaben im Kreis Ahrweiler

Umgehungsstraße für Bad Neuenahr: 1.830 Meter Länge mit Lärmschutzwänden, Brücken- und Unterführungsbauwerken

Jochen Tarrach

Es war am 27. Februar 2009 nur ein einziger Spatenstich, mit dem das für viele Jahre größte und teuerste Straßenbauvorhaben im Kreis Ahrweiler begann: Der Ausbau der B 266 als Umgehungsstraße für Bad Neuenahr zur Entlastung der Heerstraße. Technisch sehr aufwendig und immer wieder von unvorhergesehenen Problemen aufgehalten, gestaltete sich der Bau des noch fehlenden Verbindungsstückes vom Autobahnzubringer A 573 im Westen bis zur B 266 an der Brücke „Im Schwertstal“ im Osten als schwieriges Bauwerk.

Mehr als 40 Jahre nach Beginn der ersten Planungen konnte das auf letztlich 47,4 Millionen Euro berechnete Bauvorhaben endlich beginnen. Die Stadtkasse und auch die Kreiskasse

wird das allerdings nicht belasten, denn der Bund als Baulastträger übernimmt 100 Prozent der Kosten. Ende 2014 sollte alles fertig sein, aber immer wieder musste der federführende Landesbetrieb Mobilität in Cochem den Eröffnungstermin verschieben. Ende August/Anfang September 2018 sollte es nun endlich soweit sein. Aber bis zum Redaktionsschluss des Heimatjahrbuches 2019 war auch die Einhaltung dieses Termins noch nicht abzusehen.

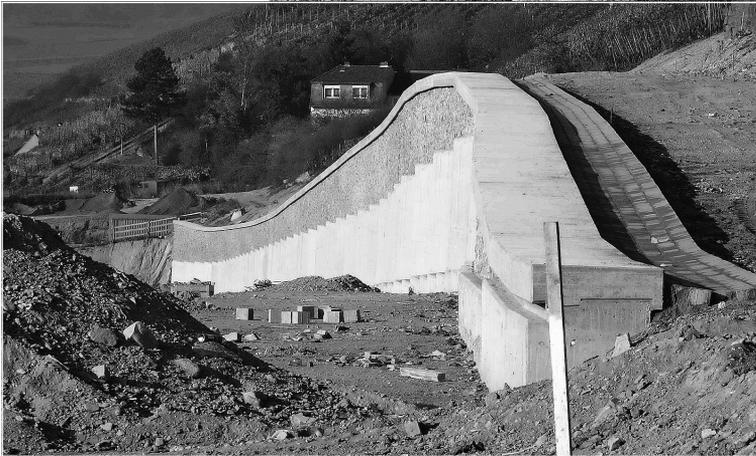
Heiß ersehntes Bauprojekt

So war es ein von vielen Bürgern heiß ersehntes Bauprojekt in der jüngeren Geschichte der Kreisstadt, das da im Februar 2009 begonnen wurde. Auf 1.830 Meter Länge war der



Impressionen von einer Großbaustelle: der Tunnel Muckental ...

*... die Stützwand
Bergstraße -
Schwertstal vor ...*



*... und nach
der Fertigstellung.*

sogenannte Lückenschluss der B 266 parallel zur Heerstraße geplant und sollte mehrere Brücken- und Unterführungsbauwerke beinhalten.

Angefangen wurde am westlichen Abschnitt der Neubaustrecke an der Straße „Im Dellmich“. Dort entstand als Anschluss an den Autobahnzubringer A 573 (Abfahrt Bad Neuenahr-Ahrweiler) eine auf vier Stützen gelagerte, 105 Meter lange und bis zu zehn Meter hohe Hochstraße mit insgesamt vier Fahrbahnen. Am Fuße der Weinberge entlang führt die Trasse von der Hochstraße „Im Dellmich“ aus weiter durch die 115 Meter lange Untertunnelung „Im Muckental“ und die 120 Meter lange Untertunnelung „Bergstraße“ bis zur geplanten Anschlussstelle Bad Neuenahr-Ost direkt an der bereits vor rund 30 Jahren errichteten Brücke „Im Schwertstal“. Hier schließt sie an den bis

zur Autobahn (Zubringer Löhndorf, Dreieck Sinzig, A 571) fertig gestellten, vierspurigen Abschnitt der B 266 an.

Die Untertunnelungen wurden in offener Bauweise erstellt, also nicht bergmännisch vorgegraben, sondern offen gebaut und dann wieder zugeschüttet. An der Anschlussstelle Bad Neuenahr-Ost ist inzwischen unabhängig vom Bau der B 266 (neu) bei den Gebäuden der Firma Apollinaris und den Berufsbildenden Schulen auf der anderen Seite mit dem Bau des neuen, 5,5 Mio. Euro teuren, neuen Entree der Stadt begonnen worden.

Elf Meter hohe Stützwände

Nahezu entlang der gesamten Neubaustrecke sind auf der Bergseite bis zu elf Meter hohe Stützwände und auf der Talseite in voller Ausbaulänge Lärmschutzwände errichtet worden.

An sechs Gebäuden neben der neuen Straße wurden ergänzende Lärmschutzmaßnahmen getroffen. Die befestigte Fahrbahnbreite beträgt vier Meter pro Fahrspur, so dass einschließlich der zwei Meter Mittelstreifen eine Gesamtbreite von 18 Metern entstanden ist. Insgesamt ist ein frostsicherer bituminöser Oberbau mit einer Stärke von 70 Zentimetern aufgebracht, davon 44 Zentimeter Frostschutzschicht, 14 Zentimeter bituminöser Tragschicht, acht Zentimeter Binderschicht und eine Deckschicht von vier Zentimetern aus Splittmastix-Asphalt.

Absoluter Aufreger während der Bauarbeiten war 2017 die seit gut 30 Jahren fertige, aber nie genutzte Brücke „Im Schwertstal“ am östlichen Ende des neuen Straßenstücks. Erst jetzt durchgeführte Überprüfungen hatten ergeben, dass sie den durch einen modernen Verkehr gewachsenen Stabilitätsansprüchen längst nicht mehr gerecht werden konnte. Folge: Aufwändige Reparaturmaßnahmen, die bis in das Jahr 2018 hinein dauerten und die Eröffnung der Neubausstrecke wieder einmal verzögerten.

Hohen Wert wurde bei den Baumaßnahmen neben dem Lärmschutz für die Menschen auch auf den Umwelt- und Tierschutz gelegt. Beim Bau wurden nur Eingriffe in die vor Ort bestehende Natur und Umwelt vorgenommen, die nicht vermeidbar waren, da der Bau als vorrangig und unverzichtbar für einen flüssigen Verkehr angesehen wurde. Die entstandenen Böschungs- und Hangbereiche wurden nach Fertigstellung der Trasse wieder begrünt und mit ortstypischen Gehölzen bepflanzt. Die Stützmauern wurden zur besseren Eingliederung in das Landschaftsbild mit Natursteinen verblendet.

Nach nahezu 40 Jahren Planung und weiteren zehn Jahren Bau erfüllt sich nach der Fertigstellung endlich der Wunsch vieler Bürger auf Entlastung des Nadelohrs Heerstraße, die mittlerweile vom Verkehr völlig überlastet ist. Ein wirklicher Grund zum Feiern. Dabei war die Heerstraße einst für lange Zeit als völlig ausreichend angesehen worden. Im Heimatkalender des Kreises Ahrweiler aus dem Jahr 1936 wird ausführlich über die Entstehung der Straße berichtet. Dort heißt es: „*Schon im Jahre 1935 ist das große Projekt der Umgehungsstraße rechts der Bahnlinie in Bad Neuenahr, das bisher nur*

Wunschbild gewesen ist, Wirklichkeit geworden. Die neue Straße ist für Bad Neuenahr eine unbedingte Notwendigkeit, nachdem der ständig steigende Verkehr auf der Adolf-Hitler-Straße (heute Hauptstraße) den Rückgang der in dieser Straße liegenden Sanatorien, Hotels und Pensionen mit verursacht. Heute trägt die Heerstraße, die inzwischen von Reichsinspekteur Dr. Todt übernommen worden ist, fast schon den gesamten Durchgangsverkehr und wird ihn noch lange aufnehmen können. Außerdem wurden die Verbindungsstraßen von der Heerstraße in die Stadt hinein, die Bengener- und die Bergstraße, sowie auf der Ahrseite die Landgrafenstraße, die Kirchstraße und die schöne Anschlußstraße nach Königsfeld, die Hardtstraße, ausgebaut, sodaß Bad Neuenahr jetzt über ein wirklich gutes Straßennetz verfügt.“ Soweit die Erfolgsmeldungen von 1936.

Wirtschaftswunder brachte mehr Verkehr

Auf alten Fotos ist allerdings zu erkennen, dass die Straße nicht nur gute Tage gesehen hat. Bereits neun Jahre später, im Jahr 1945, führte der Weg in die Gefangenschaft für zahlreiche deutsche Soldaten über die Straße mit dem für die Situation zutreffenden Namen Heerstraße. In den Nachkriegsjahren mit dem aufblühenden deutschen Wirtschaftswunder blühte auch der Verkehr auf der Heerstraße immer mehr auf und die bedrückenden Bilder bei Kriegsende waren schnell vergessen. Bald wurde über eine Entlastung der Straße nachgedacht, da der Verkehrslärm für die Anwohner immer unerträglicher wurde und auch ihre Kapazität nicht mehr ausreichte. Das besonders, als die vierspurige Fortsetzung in westlicher Richtung (A 573) fertig wurde und sich im Osten der Zubringer (A 571) zur A 61 anschloss. Es bildete sich die Bürgerinitiative „Lückenschluss 1.500 Meter“ (später umbenannt in „Nur noch 2.000 Meter“), die immer wieder an verantwortlicher Stelle für den Lückenschluss eintrat, aber deren Wunsch erst jetzt in Erfüllung geht. Bereits seit 2001 bestand für den Lückenschluss Baurecht und es hätte schon längst losgehen können, wenn da nicht dem Bund als Bauträger die veranschlagten 47 Millionen Euro gefehlt hätten.