

Kreisbauernverband Limburg-Weilburg e.V.

Geschäftsstelle: Am Fleckenberg 12, 65549 Limburg

Tel.: 06431/54221

Fax:06431/54638

E-Mail: info@kbv-limburg-weilburg.de

Internet: www.kbv-limburg-weilburg.de

Kreisbauernverband Limburg-Weilburg e.V. Am Fleckenberg 12 65549 Limburg

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement
- Dezernat Betrieb Westhessen -
Moritzstraße 16
35683 Dillenburg

Limburg, den 09.10.2015

Per Fax vorab: 02771/840-300 (ohne Anlage)

Teileinziehung der Bundesstraße B 49, zwischen Limburg a. d. Lahn und der AS Obertiefenbach Ost und zwischen der Anschlussstelle Merenberg West und der AS Löhnberg sowie der B 54, zwischen der AS Ahlbach und dem Knotenpunkt der B 54 mit der K 459 bei Hadamar-Nieder-/Oberweyer

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir erheben als landwirtschaftliche Berufsstandsvertretung gegen die oben näher bezeichnete und im Weilburger Tageblatt vom 29. August 2015 bekannt gemachte Teileinziehung der B 49 / B 54 Einwände.

Im Zuge des vierstufigen Ausbaus der B 49 im Landkreis Limburg-Weilburg war zwar seit Beginn der Planung vorgesehen, diese als Kraftfahrstraße auszuweisen, mithin für Fahrzeuge, welche bauartbedingt nicht schneller als 60 km/h fahren können, zu sperren.

In den dazu erfolgten Anhörungsverfahren wurde aber sowohl von uns als auch der Landwirtschaftsverwaltung darauf hingewiesen, dass die B 49 eine wichtige Ost-West-Verbindung für den landwirtschaftlichen Verkehr darstellt, sodass eine Alternative geschaffen werden müsse.

Für diese Verbindung wurde der Ausdruck „Traktorautobahn“ geprägt. Dass diese „Traktorautobahn“ als Teilstück bei einem Anschluss an bestehenden Kreisstraßen keine sinnvoll nutzbare und sichere Alternative darstellen wird, wurde von uns vielfach betont, beispielhaft sei unsere Stellungnahme vom 31.10.2000 für den Abschnitt 1.1., 1.2 OU Obertiefenbach genannt.

Vielmehr sollte der landwirtschaftliche Verkehr über auf 4,50 m verbreiterte und für 40 t Last ertüchtigte Wirtschaftswege zwischen Löhnberg und Limburg geführt werden, was von allen Beteiligten als Lösungsvorschlag gesehen wurde, vgl. Protokoll der „zweiten Arbeitssitzung B 49“ vom 29.09.1998.

Umgesetzt wurden diese Überlegungen nicht, vielmehr soll der landwirtschaftliche Verkehr nun über weite Teile auf klassifizierten Straßen geführt werden.

In der Vorbereitungs- und Planungsphase ging Ihre Vorgängerbehörde also noch davon aus, dass die Streckenführung des landwirtschaftlichen Verkehrs ein bewältigungsbedürftiges Problem darstellt, welches mit der „Traktorautobahn“ gelöst werden sollte.

Die B 49 wird nicht nur zum Erreichen der Nutzflächen benötigt, sondern auch um Handel (u.a. Burggraf, Dehrn; Rompel, Lindenholzhausen; RWZ, Limburg Kernstadt und Annahmestelle Ahlbach) und Reparaturwerkstätten (u.a. Egenolf, Dehrn; Noll, RWZ u. Egenolf, Limburg; Schäfer, Ennerich u.a.) problemlos anfahren zu können.

Weiterhin werden Arbeiten wie Ernte oder Pflanzenschutz überbetrieblich von Lohnunternehmen aufgeführt, welche bis über die Kreisgrenzen hinaus tätig sind und große Strecken zurücklegen müssen.

Schließlich gibt es seit Jahren einen regen Handel mit Heu und Stroh zwischen Landwirten aus dem „Goldenen Grund“ und dem Westerwald.

Weiterhin wird die B 49 von vielen landwirtschaftlichen Gespannen genutzt, um Kompost vom Kompostwerk Beselich zu den landwirtschaftlichen Nutzflächen zu transportieren.

Auch diese Fahrten müssten künftig durch die Ortslagen geführt werden, insbesondere würden hier die Ortsteile von Beselich belastet werden, da die Abfuhr nicht mehr vom Kompostwerk über die B 49 erfolgen könnte.

Indem man aber den Ausbau der B 49 nicht in einem Planfeststellungsverfahren, sondern über einzelnen Bebauungspläne löste, um schneller zu Bauchrecht zu kommen, hat man das Problem des überörtlichen landwirtschaftlichen Verkehrs vor sich hergeschoben.

Der Grundsatz der Problembewältigung erfordert es, grundsätzlich alle durch das Vorhaben – Ausbau der B 49 – ausgelösten Konflikte in der Planungsentscheidung selbst zu regeln.

Notwendige Folgemaßnahmen dürfen also grundsätzlich nicht einem anderen Planungsvorhaben überlassen bleiben. Nur ausnahmsweise darf die Problemlösung einem späteren Verfahren vorbehalten werden, wenn der Vorbehalt seinerseits dem Abwägungsgebot entspricht, weil eine Regelung des Problems von dem späteren Verfahren objektiv erwartet werden kann (vgl. Urteil vom 9. März 1979 - BVerwG 4 C 41.75 - BVerwGE 57, 297, 299 f.). Folge eines solchen Planungsdefizits ist es, dass die Folgeplanung, hier Teileinziehung der B 49, nicht rechtmäßig wäre.

Diese Grundsätze wurden hier aber beachtet, die geplanten Führung des überörtlichen landwirtschaftlichen Verkehrs über klassifizierte Straßen durch Ortslagen ist, was noch weiter ausgeführt wird, konfliktträchtig und widerspricht den Erwägungen in der Planungsphase, eine „Traktorautobahn“ zu schaffen, um keinen Konflikte zwischen langsamem Verkehr und Anwohnern in den Ortslagen aufkommen zu lassen.

Mithin hätte die Verkehrsführung für den landwirtschaftlichen Verkehrs keiner späteren Planung, insbesondere dem Teileinziehungsverfahren überlassen

werden dürfen, sondern im Rahmen der Bebauungspläne der einzelnen Abschnitte umgesetzt werden müssen.

Die zur Zeit öffentlich ausgelegten Planungsunterlagen sind unvollständig mithin nicht nachvollziehbar.

Unter Punkt 4.3, Bewertung der Ersatzwege, wird ausgeführt:

„Die durch die Nutzung des alternativen Straßen- und Wegenetzes entstehenden Umwege für langsamen Verkehr erscheinen zumutbar und geeignet (vgl. Anlage 2)“.

Indes ist eine Anlage 2 den Planungsunterlagen nicht beigelegt.

Zwar sollen die Erwägungen aus Anlage 2 in die ausgelegten Planunterlagen eingearbeitet wurden sein, nachvollziehbar ist diese Einarbeitung aber nicht. Es fehlt für die Ausweichstrecken an einer konkreten Weg-/Zeitrechnung. Es finden sich lediglich an einer Stelle Hinweise, dass sich die Wege für den landwirtschaftlichen Verkehr verlängern würden.

Ob ein Umweg zumutbar ist, bemisst sich aber nicht nur an der reinen Entfernung, sondern auch an der zusätzlich benötigten Zeit. Dabei ist nicht abstrakt von der durchschnittlichen Geschwindigkeit eines landwirtschaftlichen Fahrzeugs auszugehen, sondern von der tatsächlich erreichbaren Durchschnittsgeschwindigkeit auf den jeweiligen Strecken.

Gerade die beengten und rückgebauten Ortsdurchfahrten von Offheim, Ahlbach, Eschhofen, Dehrn, Allendorf, Waldhausen und Löhnberg lassen es nicht zu, dass landwirtschaftliche Gespanne mit 25 km/h bzw. 40 km/h fahren können, sodass sich die Wege zeitlich wesentlich verlängern werden.

Hierzu sind in den Planungsunterlagen keine Überlegungen zu finden, sodass ein Abwägungsdefizit vorliegt.

Weiterhin ist Zumutbarkeit von Umwegen auch unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit zu betrachten.

Hierbei handelt es sich nicht allein um einen Belang des Allgemeinwohls, sondern auch um einen der Rechtssphäre der einzelnen Landwirte zuzurechnenden Belang, da sie als Verkehrsteilnehmer von erhöhten Unfallgefahren ebenfalls betroffen wären (vgl. Bay. VGH, 7.10.2009, 22 A 09.40002).

Eine Abwägung der Zumutbarkeit der Umwege unter dem Gesichtspunkt Verkehrssicherheit findet nicht statt, sodass die geplante Teileinziehung aus diesem Gesichtspunkt u.E. rechtswidrig ist.

Die Teileinziehung wird zwar mit einem überwiegenden Interesse des Allgemeinwohls an der Verkehrssicherheit begründet (Punkt 1 „Allgemeine Hinweise“ der Planungsunterlagen), aber dies wird einseitig auf die Verkehrssicherheit der „schnellen“ Verkehrsteilnehmer auf der B 49 und mit der Leichtigkeit des Verkehrs begründet.

Ob durch die Verlagerung des landwirtschaftlichen Verkehrs nicht eine größere Unfallgefahr in den Ortslagen geschaffen wird, sowohl für die Landwirte als

Verkehrsteilnehmer als auch die Anwohner, und der innerörtliche Verkehr nicht wesentlich zäher fließen wird, findet in den Planunterlagen keine Beachtung.

Die Ortslagen sind in weiten Teilen durch Rückbau sehr eng, mit großen Erntemaschinen oder langen Zügen ist eine Durchfahrt kaum möglich. Wir verweisen für die Probleme in den Ortslagen auf unsere Präsentation vom 17.05.2013, siehe Anlage.

Zwar sind die Ortsdurchfahrten teilweise für Fahrzeuge bis 40 t klassifiziert, aber nicht für einen stetigen Durchgangsverkehr ausgelegt. Hierdurch wird eine unnötige Gefahrenquelle geschaffen. In vielen Teilen ist die Strecke durch die Ortslage auch nur für Fahrzeuge bis 7,5 t oder 3,5 t ausgelegt.

Die landwirtschaftlichen Fahrzeuge müssen nahe an Häuser und öffentlichen Einrichtungen, wie Kindergärten, Schulen etc., vorbeifahren. Selbst bei Beachtung aller Sicherheitsvorschriften kann es in beengten, schwierigen Verkehrssituationen eher zu Unfällen kommen als im fließenden Verkehr auf der B 49.

Gerade um Unfälle mit Fußgängern, Anwohner zu vermeiden, hat man in der Vergangenheit den Schwerverkehr über gut ausgebaute Umgehungsstraßen aus den Orten herausgeführt. Es ist inkonsequent nun den landwirtschaftlichen Schwerverkehr wieder in die Orte zu führen.

Wir wiederholen an dieser Stelle unser Forderung, dass vor einer Teileinziehung der B 49 / B 54 unter realistischen Bedingungen Fahrversuche mit Erntemaschinen und landwirtschaftlichen Gespannen durchgeführt werden, ob die Ortsdurchfahrten wirklich ausreichend sind, den überörtlichen landwirtschaftlichen Verkehr aufzunehmen. Das Ergebnis dieser Versuche ist in die Abwägungsentscheidung einzubeziehen.

Weithin wurden keine Erwägungen angestellt, ob die B 49 und B 54 zwar als Kraftfahrstraße ausgewiesen werden können, um so dem Interesse eines schneller fließenden Lkw-Verkehrs gerecht zu werden, aber gleichzeitig der landwirtschaftliche Verkehr weiter die Bundesstraßen befahren kann.

Es könnte beispielsweise ein Fahrverbot für den langsamen Verkehr nur zu den Kernzeiten des Berufsverkehrs bestehen. Eine vergleichbare Regelung findet sich beispielsweise auf der B 210 / L 810 im Landkreis Friesland.

Als weiteres Beispiel, wo landwirtschaftlicher Verkehr auf einer Kraftfahrstraße zugelassen ist, wurde von uns in der Vergangenheit die B 50 zwischen A 1 und A 61 im Hundsrück angeführt.

Dort hatte das VG entschieden, dass der langsame Verkehr auch auf einer Kraftfahrstraße zugelassen werden können, gerade vor dem Hintergrund, dass der Umweg über schlechte Wirtschaftswege und durch Ortslagen unzumutbar sei.

Inzwischen ist die B 50 in dem genannten Bereich weitgehend für den landwirtschaftlichen Verkehr gesperrt, allerdings wurde dort zeitgleich parallel zur B 50 eine „Traktorautobahn“ gebaut.

Daher sollte die Teileinziehung der B 49 / B 54 in o.g. Abschnitten unterbleiben, solange es keine zumutbare und risikoarme Alternative für den langsamen landwirtschaftlichen Verkehr gibt.

Mit freundlichen Grüßen
Kreisbauernverband Limburg-Weilburg e.V.
im Auftrag

Theodor Merkel
Geschäftsführer

Anlage

KOPIE