

„Kritik gehört eben dazu“

IM GESPRÄCH Ulrich Hansel, Regionalbevollmächtigter Mittelhessen bei Hessen Mobil, zur geplanten Umgehung Lauterbach/Wartenberg

Von Tina Vonderheid

LAUTERBACH. Die Ortsumgehung Lauterbach/Wartenberg beschäftigt die Bevölkerung schon seit Jahrzehnten. Nun sind die Planungen relativ weit fortgeschritten und die Gegenstimmen werden wieder lauter. Ulrich Hansel, Regionalbevollmächtigter Mittelhessen bei Hessen Mobil, äußerte sich zu Planungen, Diskussionen und Schwierigkeiten im LA-Interview.



Im Interview

Ulrich Hansel

Wie lange genau dauern die Planungen für die Ortsumgehung schon an?

Mit den konkreten Planungen sind die Kollegen des Standortes Schotten seit 1997 beschäftigt.

Wie lange sind Sie schon mit dem Projekt befasst?

Ich bin seit Beginn dieses Jahres als Regionalbevollmächtigter Mittelhessen damit befasst.

War es schwierig, sich in ein solches Projekt wie die Ortsumgehung Lauterbach/Wartenberg einzuarbeiten?

Es ist ein großes Projekt, doch auf Grund meiner Erfahrung von ähnlich großen Projekten in Osthessen und meiner Ortskenntnis war es nicht ganz so schwierig. Klar habe ich mich erst einarbeiten müssen und bei einem Projekt dieser Größenordnung gibt es natürlich Besonderheiten. Aber wir haben ein klares Konzept, das wir abarbeiten müssen.

Momentan ist die Ortsumgehung ein Gesamtprojekt – bestünde die Möglichkeit, dass nur ein Teil der Strecke gebaut wird, oder müsste dafür komplett neu geplant werden?

Das ist eine sehr schwierige Frage. Wir planen jetzt das Gesamtprojekt. Das ist der konkrete Auftrag, den wir vom Bund haben. Ob eine Umgehung Lauterbach ohne Wartenberg den gleichen Nutzen hätte, das müsste neu untersucht werden. Baulich gesehen wäre ein Abtrennen möglich. Aber Lauterbach käme dann noch mal auf den Prüfstand. Das Ziel des Bundes ist eine ortsdurchfahrtsfreie Verbindung Alsfeld – Fulda im Zuge der B 254.

Wie bewerten Sie es, dass das Projekt schon so lange Zeit im Raum steht und bislang noch nicht umgesetzt wurde? Macht es Ihrer Meinung nach noch Sinn?

Ja, ganz klar macht das Projekt noch Sinn. Die aktuelle Verkehrsuntersuchung zeigt, dass die Ortsumgehung deutliche Entlastungen bringen würde. Ziel des Bundes ist es auch, die Reisezeiten zu verkürzen sowie den Lückenschluss im übergeordneten Verkehrsnetz herzustellen, woran sich nichts geändert hat.

Wie geht man mit solchen Diskussionen um, wie sie jetzt beispielsweise in Wartenberg wieder aufgekommen sind? Ändert das irgendwas an den Planungen?

Wir nehmen die Diskussionen zur Kenntnis, planen aber weiter, solange es kein gegenteiliges Signal gibt von der Wartenberger Gemeindevertretung. Zur Zeit gibt es keine Planungsaktivitäten, da wir uns im Anhörungsverfahren befinden.

Ist es ungewöhnlich, dass die Diskussion über ein solches Projekt nach längerer Zeit noch einmal hochkocht?

So intensiv habe ich es noch nicht erlebt, es ist schon ein bisschen ungewöhnlich. Aber Meinungen können sich eben ändern. Doch die Gemeindevertretung hat sich eindeutig geäußert – mit einem einstimmigen Beschluss aus dem Jahr 2010.

Es gibt Kritik an der Art des Ausbaus,



Ulrich Hansel, Regionalbevollmächtigter Mittelhessen von Hessen Mobil, erklärt LA-Redakteurin Tina Vonderheid den Plan für die Umgehungsstraße.

Foto: Rausch

da es keine Überholmöglichkeit gibt. Langsame Fahrzeuge – beispielsweise Traktoren oder Mähdrescher – würden den Verkehrsfluss erheblich behindern. Was sagen Sie dazu?

Wir bauen eine zweistreifige Straße, die so geplant und gebaut wird, dass es ausreichend Überholmöglichkeiten gibt. Zwei Streifen pro Seite sind nicht notwendig, es gibt genug Möglichkeiten, um gefahrlos überholen zu können. Die prognostizierte Verkehrsbelastung wird hier nicht so hoch sein, dass wir eine breitere Straße brauchen.

Für Anwohner, die vielleicht erst vor wenigen Jahren ein Haus in den Neubaugebieten Angersbach und Landenhäusern gebaut haben, würde die Umgehung bedeuten, die Bundesstraße direkt vor die Nase gesetzt zu bekommen. Ist es nachvollziehbar, dass die Leute diese Vorstellung aufregt?

Eine neue Straße löst häufig neue Betroffenheiten aus. Wir haben die Straße aber so geplant, dass wir entlang der gesamten Umgehung überall deutlich unter den strengen Lärmvorgewerten liegen. Die neue Trasse ist so weit von den Wohngebieten entfernt, dass wir keine Lärmschutzwände brauchen.

Wie sieht es aus mit Schallschutz und Feinstaubbelastung?

Die von uns durchgeführten Berechnungen und Untersuchungen haben ergeben, dass wir sowohl bei der Lärm- und auch bei der Feinstaubbelastung unter den Grenzwerten liegen. Deshalb sind keine Maßnahmen zur Reduzierung nötig. An einen gewissen Pegel muss man sich wohl gewöhnen, der ist aber zumutbar.

Liegen aktuelle Ergebnisse von der letzten Verkehrszählung vor?

2013 wurde im Zuge der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung eine Verkehrsanalyse durchgeführt und auf dieser Basis die Verkehrsuntersuchung aktualisiert. Die letzte Aktualisierung der Verkehrszahlen zur Fortschreibung der Verkehrsmengenkarte wurde 2015 im Rahmen der Bundesverkehrszählung durchgeführt. Hierzu liegen die Ergebnisse allerdings erst im Herbst vor und es lässt sich noch nicht sagen, ob sich dadurch noch etwas verändert. Die Datengrundlage, auf der wir aktualisiert haben, ist schon sehr gut, mit einer detaillierten Auflistung,

was Pkw- und Lkw-Verkehre anbelangt.

Die gesamte Ortsumgehung hat einen Kosten-Nutzen-Faktor von 2,4 auf einer Skala von 10. Wie bewerten Sie das? Ist es ein ungewöhnlicher Wert?

2,4 klingt erstmal nicht viel, es ist aber ein normaler Wert für die ländliche Region. Vergleichbare Projekte im Rhein-Main-Gebiet liegen deutlich höher auf der Skala – auf Grund des wesentlich höheren Verkehrsaufkommens.

Inwieweit wird ein solcher Faktor gefördert? Wie ist die finanzielle Perspektive?

Die Ortsumgehung ist im Entwurf als vordringlicher Bedarf eingestellt, das bedeutet, eine Finanzierung bis 2030 soll damit sichergestellt werden. Wir sind schon mitten im Baurechtsverfahren, also schon relativ weit. Es kann aber immer sein, dass, wenn es Verschiebungen gibt, andere Projekte vorgezogen werden.

Fühlt man sich bei der ganzen Schelte ungerecht behandelt? Müssen Sie Ihre Mitarbeiter neu motivieren?

Bei den Mitarbeitern, die an diesem Projekt arbeiten, steckt natürlich viel Herzblut drin. Aber Kritik gab es auch schon bei anderen Projekten, die gehört eben dazu. Und es kann auch durchaus sein, dass ein Projekt auch mal gestoppt wird. Aber grundsätzliche Diskussionen um Straßenbauprojekte sind normal, Gegner wie Befürworter gibt es überall.

Wie gelingt es Ihnen, die Straßen auch mal hinter sich zu lassen? Gerade in den Sommermonaten prasselt ja wahrscheinlich sehr viel auf Sie ein?

Es ist schon schwierig, den Schalter umzulegen, denn man fährt schon interessiert über das deutsche Straßennetz, um sich möglicherweise woanders etwas abzuschauen. Ich bin auch sehr mit der Materie verbunden. Wir haben einen guten Standard in Hessen, darauf können wir stolz sein.

Am 13. Juni wurden die Pläne in neun Rathäusern noch einmal offengelegt – wie schätzen Sie es ein, wird sich dadurch noch viel ändern? Und wieviel Zeit wird das noch einmal in

Anspruch nehmen?

Das ist schwierig abzuschätzen, denn es wird sicher einige Einwendungen geben. Wir müssen abwarten, was die vier Wochen Offenlegung bringen. Die Einwendungen müssen dann ausgewertet und von uns bearbeitet werden.

Erfahrungsgemäß – wie viele Otto-Normal-Bürger nutzen die Möglichkeit der Offenlegung? Liegen dazu genaue Zahlen vor?

Dazu gibt es keine Erfahrungswerte. Darüber hinaus informieren sich auch zahlreiche Bürger auf den Internetseiten des RP.

Und wie geht es weiter? Wie ist der zeitliche Ablauf und was sind die vorgesehenen Schritte?

Vom 13. Juni bis 11. Juli hat das Regierungspräsidium Gießen die überarbeiteten Unterlagen im Rahmen des 1. Änderungsverfahrens in neun Rathäusern offengelegt. 2017 erwarten wir den Erörterungstermin, bei dem Behörden und Bürger über die Einwände sprechen können, das wird eventuell an zwei Tagen stattfinden. Daraus macht das Regierungspräsidium einen zusammenfassenden Bericht. Dieser Bericht ist ein umfassendes Werk, für das einige Monate Arbeit nötig sind. Das Werk geht dann zur Planfeststellungsbehörde, das Hessische Verkehrsministerium. Die Terminierung dafür ist Sache der zuständigen Anordnungsbehörde und lässt sich verlässlich erst festlegen, wenn die Einwendungen aus dem Änderungsverfahren geprüft worden sind. Im Hessischen Verkehrsministerium wird der Planfeststellungsbe-

schluss bearbeitet. Dieser Beschluss wird dann veröffentlicht und nochmal für zwei Wochen offengelegt. Dann besteht die Möglichkeit, gegebenenfalls dagegen zu klagen. Erst dann erlangt der Planfeststellungsbeschluss Rechtskraft, das ist das Signal für eine baureife Planung, und erst dann entscheidet der Bund über die Finanzierung. Das Projekt wird in den Straßenbauplan des Bundes eingestellt, damit ist die Finanzierung sichergestellt. Ohne eine Finanzierungszusage des Bundes können wir nicht bauen. Aber ich bin zuversichtlich, dass die Umgehung gebaut wird, wir haben vieles berücksichtigt und in vielen wichtigen Punkten die Planung noch einmal angepasst und optimiert.

Was passiert mit der vorhandenen Bundesstraße 254?

Ab der Lauterbacher Kläranlage bis zum Abzweig nach Rudlos in Angersbach wird sie abgestuft zur Gemeindestraße, hier wird die Gemeinde dann eventuell Rückbaumaßnahmen vornehmen. Ab der Abfahrt nach Rudlos bis zum Knoten vier, der dann im Angersbacher Gewerbegebiet liegen wird, wird die B 254 zur Kreisstraße, weil ein klassifizierter Netzschluss geschaffen werden muss. Ab dem Knoten vier bis zur Abzweigung nach Bad Salzschlirf wird sie ebenfalls zur Gemeindestraße. Ich gehe nicht davon aus, dass sie in dieser Breite bestehen bleiben wird, es bestünde dann natürlich die Möglichkeit, einen Wirtschaftsweg neben der Straße zu belassen. Das wird aber im Rahmen eines Flurbereinigerungsverfahrens geprüft und festgelegt.

ZUR PERSON

Ulrich Hansel (55 Jahre) ist seit Januar 2016 Regionalbevollmächtigter Mittelhessen bei Hessen Mobil und damit für die Landkreise Vogelsberg, Main-Kinzig und Wetterau zuständig.

Er stammt aus Engelrod und hat 1980 sein Abitur an der Alexander-von-Humboldt-Schule Lauterbach gemacht. An der Technischen Hochschule in Darmstadt hat er Bauingenieurwesen studiert, im Anschluss daran absolvierte er ein Referendariat in der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung. Er wurde 1992 Sachgebietsleiter Straßenverkehr beim Autobahnamt Frankfurt, bevor er drei Jahre später als Abteilungsleiter Bau und

Erhaltung beim damaligen Amt für Straßen- und Verkehrswesen (ASV) Fulda anging. Er war ab 1996 Vertreter des Amtseleiters, 2002 Projektmanager und schließlich von 2003 bis 2011 Leiter des ASV. Ab 2012 arbeitete Hansel in der Wiesbadener Zentrale von Hessen Mobil, wo er vier Jahre lang als Abteilungsleiter des hessenweiten Betriebsdienstes tätig war und damit Chef von sechs Dezernaten sowie 60 Autobahn- und Straßenmeistereien mit insgesamt rund 1500 Beschäftigten. Nun ist er Regionalbevollmächtigter Mittelhessen. Der Vater zweier erwachsener Kinder lebt mit seiner Frau in Künzell. (ti)