

# Mobilitätswende Rheinland-Pfalz

-

## doch im Westen geht es rückwärts

In Mainz und anderen großen Städten im Land wird von Mobilitätswende geredet und es werden Pläne gemacht, manche Ideen gar bereits umgesetzt. Auf dem Land sieht das jedoch anders aus.

### Mobilitätswende nicht an der Nahe

Zum Beispiel setzen Politik und Planungsbehörden an der Nahe gerade mit ganz großen Schritten die Straßenverkehrsplanung im Geiste der 1970er Jahre um, fern jeglicher internationaler Vereinbarungen zu Umwelt- und Klimaschutz.

„Warum muss man denn mit viel Geld die B41 vierspurig bauen ?“, fragten und fragen sich viele Bürger von der Nahe, als für die meisten überraschend die Bauarbeiten für den autobahnähnlichen Ausbau des 1,5 km langen Abschnitts der Bundesstraße zwischen den Abfahrten Nußbaum und Bad Sobernheim begonnen wurde. „Hier gab es nie Stockungen, Staus, Behinderungen oder Unfälle.“



Die nun vierspurige autobahnähnliche B41 zwischen Bad Sobernheim und der Abfahrt Nußbaum. Kein Bedarf und doch gebaut.

## Vierspuriger Ausbau ohne Bedarf

Und das, worüber die Leute heute ihr Unverständnis äußern, soll direkt im Anschluss in Richtung Westen so weiter gehen.

Hier sollen zwei weitere bisher dreispurige Abschnitte der B41 autobahnähnlich ausgebaut werden. Der LBM selbst gesteht zwar bei einer Offenlegung der Grobplanung Ende April 2022 ein, dass die Verkehrsmenge (6700 Fahrzeuge in 24 Stunden und Richtung) und keinerlei Aussicht auf eine Steigerung der Verkehrsmenge einen Ausbau nicht rechtfertigt.

Selbst in den absoluten Spitzenzeiten ergaben die letzten Verkehrsmessungen laut der „Tagesganglinie Martinstein-Monzingen“ der Verkehrsuntersuchung B41 Martinstein Simmertal mit 377 Kfz in den mit Abstand stärksten 30 Minuten ein Verkehrsaufkommen, das weit von dem entfernt ist, welches einen Anbau von zusätzlichen Fahrspuren an dreispurige Abschnitte rechtfertigt. Daher wird auch auf den kreuzungsfreien Ausbau der zahlreichen Abfahrten und Ortschaften verzichtet. Es ist nicht notwendig.

Doch wird trotzdem fleißig so geplant wie es gerade zwischen Nußbaum und Bad Sobernheim bereits gebaut wurde: Vierspurig. So, als erwarte man trotz anderer Zahlen eine Steigerung der Verkehrsmenge wie sie 1970 noch angenommen wurde. Auch wenn die Realität anderes zeigt.

Vierspurig, bergab, selbst ins Hochwassergebiet und auf landwirtschaftlich genutzte Flächen gebaut soll es hier künftig auf zwei Spuren autobahnähnlich direkt auf die geschlossene Ortschaft von Monzingen mit der dortigen Ampelanlage zu auch von der Abfahrt Nußbaum sowie von der Abfahrt Weiler aus gehen, so die laufende Planung. Und weiter im Westen, zwischen Bärenbach und Kirn-Sulzbach soll es ähnlich laufen.



Dies kommt nach der künftigen „Autobahn B41“: die Ortsdurchfahrt und Ampel in Monzingen.

Dabei bleiben die Kreuzungen bzw. Abfahrten als Problemstellen am Anfang und Ende eines jeden Ausbauabschnitts sowie die Ortsdurchfahrt und Ampel von Monzingen in vollem Umfang erhalten. Sie bleiben, wie sie heute sind: ganz klassische Kreuzungen bzw. eine ganz normale Ortschaft sowie eine Ampelkreuzung in einem innerörtlichen Verkehrsknoten. Sie bleiben also einspurig, entsprechend in Geschwindigkeit begrenzt und mit zum Teil reichlich kreuzendem bzw. ein- und ausfahrendem Verkehr. Sie werden nach dem Ausbau zu noch gesteigerte Problemstellen.

Richtlinie empfiehlt Drei- aber nicht Vierspurigkeit

Dabei soll die Bundesstraße 41 gemäß der Verkehrsplanung und -hochrechnung aus dem letzten Jahrhundert gemäß einer „Richtlinie zur Anlage von Landstraßen“ (RAL) ausgebaut werden. Diese besagt, dass die B41 als Landstraße der Entwicklungskategorie 1 von Anfang bis Ende gleichmäßig dreispurig sein soll. Diese dreispurigen Abschnitte sollen „alternierend“, also stets im Wechsel, die Möglichkeit bieten, Fahrzeuge überholen zu können ohne die Fahrspur des Gegenverkehrs zu nutzen. Der Verkehrsteilnehmer soll wissen, dass ihn genau dies auf der ganzen Straße regelmäßig erwartet. Man erwartet sich dadurch entsprechende Auswirkungen auf die Fahrweise und den Verkehrsfluss. Dies schreibt auch die Bundesanstalt für Straßenwesen auf Nachfrage zur RAL am 21. August 2023.

Ungeachtet des erkannten Muss zur Mobilitätswende und ungeachtet dessen, dass sich die Verkehrsmenge auch wegen der Home-Office-Nutzung nicht so entwickelt(e), wie man sich das 1970 noch dachte und Verkehrsmengen hochrechnet(e), werden selbst damit überall unnötige neue Fahrspuren an diese Bundesstraße geplant.

Dies hat fatale Folgen für das enge Tal der Nahe.

Doch trotzdem gar vierspurig?

Zusammengefasst bedeutet diese Festlegung der RAL, dass es auf den gesamten Verlauf einer solchen Straße gesehen nach Abzug von Engpässen und nicht realisierbaren Abschnitten ca. 40% an Überholspuren für je eine Richtung geben kann.

Diese 40% an Überholspuren will der LBM mit aller Gewalt erreichen, indem er derzeit bereits dreispurige Abschnitte vierspurig und somit autobahnähnlich ausbaut, statt durchgängig alternierend Überholspuren einzurichten. So lauten die Aussagen des LBM in der erwähnten öffentlichen Offenlegung im April 2022 und auch in schriftlichen Antworten an die ehemalige CDU-Landwirtschaftsministerin Julia Klöckner und anderer auf Anfrage. Völlig ohne

Sinn geht es nur um diese 40% statt um einen gleichmäßigen Straßenverlauf und Verkehrsfluss gemäß RAL.

## Auswirkungen im engen Nahetal

### Landwirtschaft

Mit den neuen Spuren der vierspurigen Abschnitte werden einige tausend Quadratmeter landwirtschaftliche Fläche versiegelt und zum Ausgleich werden Bäume auf seit Jahrhunderten existenten Kulturflächen, auf wertvollem Ackerland in der flachen Flusslandschaft gepflanzt. Künftig dienen diese Flächen nicht mehr zum Anbau heimischer Gerste für unser regionales Bier. Auch Getreide, Mais und Weizen wird hier nicht mehr wachsen. Damit gehen der Landwirtschaft neben den künftig versiegelten Flächen weitere 55000 Quadratmeter traditionelle Bewirtschaftungsfläche alleine in Monzingen verloren.



Die Landwirtschaft zwischen B41 und Bahnlinie sollen verschwinden, wie hier zwischen Weiler und Monzingen.

### Tourismus

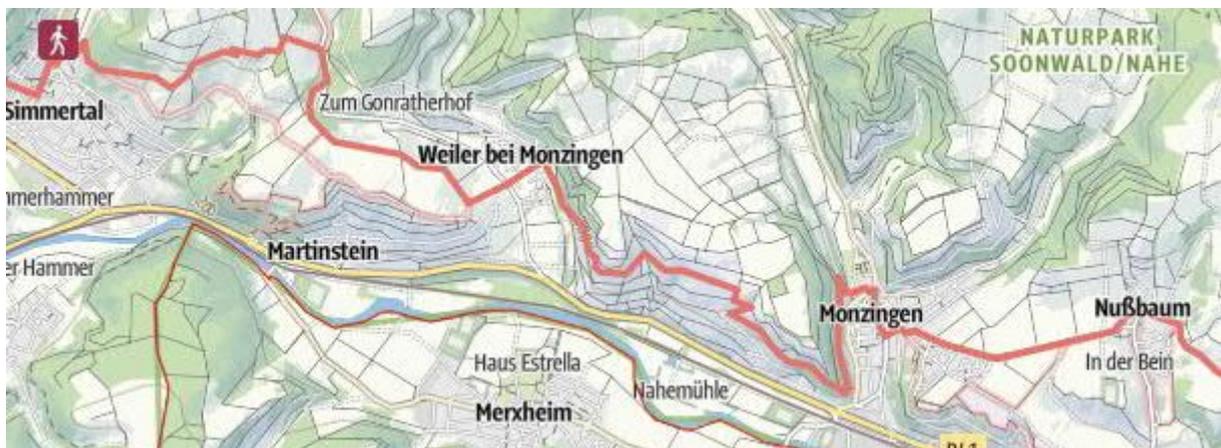
Höhere Geschwindigkeit bewirken nicht nur mehr Feinstaub und CO<sub>2</sub>-Ausstoß, sie macht den Straßenverkehr auch deutlich lauter. Und mit einer autobahnähnlichen Straße wird es schneller, selbst wenn die erlaubte Geschwindigkeit ggf. weiterhin auf 100 km/h begrenzt wird. Die Auswirkungen auf den nahen Campingplatz Nahemühle in Monzingen und übrigens auch für die Baugebiete im benachbarten Merxheim sind enorm, auch wenn die Lärmberechnung wegen der geltenden Abstandsregeln offiziell keine Belastungen ergeben. Die Campingplatzbetreiber bangen daher berechtigt um ihre Existenz.



Die Pläne für die vierspurige B41 zwischen Weiler und Monzingen sehen noch mehr Lärm für die Bewohner und Gäste des Campingplatzes Nahemühle (und der Baugebiete von Merxheim im Hintergrund) vor.

Eine noch breitere und damit noch lautere B41 und die noch breitere Asphaltpiste im engen Nahetal werden die oberhalb durch die Weinberge führenden regionalen Wanderwege und auch z.B. den Nahehöhenwanderweg und den Hildegard-von-Bingen-Pilgerwanderweg nachhaltig belasten und ihren Reiz mindern. Tal-aufwärts ist dies bei der gigantischen B41 bei Hochstetten-Dhaun bereits sehr deutlich. Von den Wanderwegen aus und vom bekannten Skywalk oberhalb von Hochstetten blickt man in ein Asphalt- und Beton-Tal, statt in das Tal der Nahe.

Die B41 verläuft hier an der Mittleren Nahe gar durch den Naturpark Soonwald-Nahe. Dieser Schutzbereich soll unmittelbar an der Nahe mit noch mehr Fahrspuren der B41 und dem Umbau des Nahetals für eine unnötig breite B41 erheblich verletzt werden.



## Verkehrssicherheit außerorts

Von Bad Sobernheim über Nußbaum und Monzingen bis Weiler besteht keine Möglichkeit, die geplante vierspurige B41 als Kraftfahrtstraße auszuweisen. Es fehlen Möglichkeiten, dem Nicht-Kraftverkehr einen zweckdienlichen parallelen Weg zu schaffen.

Damit trotzdem autobahnähnlich gebaut werden kann, verzichtet der LBM auf die Ausweisung der geplanten autobahnähnlichen B41 als Kraftfahrtstraße und beschränkt als Sicherungsmaßnahme die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h. Wegen der real zu erwartenden Fahrweise auf einer autobahnähnlichen außerörtlichen Straße dann jedoch mit völlig gemischtem Verkehr, was die Reisegeschwindigkeit betrifft, ist dies ein unverantwortliches Vorgehen, das Menschenleben massiv gefährdet.

Beim fertiggestellten Abschnitt zwischen der Abfahrt Nußbaum und Bad Sobernheim ist festzustellen, dass dieser nicht zu gleichmäßiger und damit sicherer Fahrweise beiträgt. Es ist zu beobachten, dass nun nach der Überholspur von Monzingen zur Abfahrt Nußbaum die dortige Linksabbieger und Auffahrs pur zum rasanten Überholen derer genutzt wird, die sich dort an die vorgeschriebene 70 km/h halten. Die Verjüngung der Fahrbahn auf eine Fahrspur am Ende des neuen Überholabschnitts unmittelbar vor der Abfahrt Bad Sobernheim animiert zum überschnellen Überholen vor diesem Ende der Überholspur oder gar zum Überfahren der Sperrflächen am Ende der Überholspur. An der neu gestalteten Auffahrt Nußbaum, die in die neue Überholspur mündet, ereigneten sich bereits einige Unfälle.

## Gewerbe

Die Argumentation für den vierspurigen Ausbau der B41 ist stets die Ansiedlung von Gewerbe und Produktionsstätten. Real wird durch den unbeschreiblichen Flächenfraß für die breitere B41 jedoch gar die Ansiedlung von Gewerbe und damit nahen Arbeitsplätzen verhindert.

Zum Beispiel in der hierfür lukrativen Ortsdurchfahrt von Monzingen zwischen B41 und Bahnlinie. Es gab einige Anfragen, die teilweise auch an den Gemeinderat gestellt wurden. Diese Ansiedlung von Gewerbe untersagt und untersagte der LBM im Sinne einer künftigen B41. Eine vor 20 Jahren abgebrannte Gewerbehalle innerhalb der verdichteten Bebauung (im Gewerbehof) darf wegen der B41 nicht wieder errichtet werden. Ein Busbetreiber im Dienste des neuen kommunalen Busnetzbetreibers KRN darf sein Busdepot nicht zukunftsicher aufstellen. Ein Kfz-Betrieb musste seinerzeit aufgeben, da eine im Rahmen des B41-Ausbaues illegal gebaute Betonmauer das Unternehmen von der innerörtlichen Bundesstraße trennt. Die vierte Fahrspur und dafür definierter Ausgleich werden auf potentiell leicht zu erschließenden Flächen für Gewerbe errichte. Die Ansiedlung von Gewerbe wird wegen Hochwassergefahr untersagt, während die enorme Verbreiterung

der B41 für die vierten Fahrspuren ins Hochwassergebiet gebaut wird und damit vorhandene Firmen in ihrer Existenz bedroht werden. Es werden damit bewusst Arbeitsplätze gefährdet und verhindert nur für noch mehr B41.



Einige Interessenten wollen sich hier am Verkehrsknoten um den Bahnhof herum ansiedeln.

### Lkw-Parkplätze

Als Begründung für den mehrspurigen Ausbau der B41 generell wird der zunehmende Schwerlastverkehr angegeben. Denn führt die B41 günstig von der A61 zur A62 quer durchs Land und durchs enge Nahetal. Je leichter diese Passage für Lkw zu fahren ist, desto mehr Lkw werden sie nutzen. Der Grund sollte fürs Nahetal eher einer gegen den generellen Ausbau sein.

Für die Lkw-Fahrer werden an solchen Strecken Parkplätze benötigt, um die Lenkzeitenbeschränkungen und Ruhepausen einzuhalten.

Zwischen der Abfahrt Nußbaum und Monzingen gibt es unterhalb der Weinberge einen kleinen Parkplatz „Am Halenberg“. Diesen nutzen bisher bis zu 6 Lkw(-Fahrer), um hier die notwendigen Pausen zu machen.

Mit dem geplanten vierspurigen Ausbau wird dieser Parkplatz ersatzlos beseitigt.



Zwischen Nußbaum und Monzingen soll der Lkw-Rastplatz der vierspurigen B41 weichen.

## Nahe-Landschaft

Damit die vierspurigen Abschnitte der B41 gebaut werden können, werden große Teile des Nahetals umgebaut. So sollen selbst bei Merxheim auf der anderen Seite der Nahe gegenüber des Abschnittes zwischen Weiler und Monzingen, der ins Hochwassergebiet gebaut werden soll, große Teile der gewachsenen landwirtschaftlichen Flächen an der Nahe einige Meter tiefer gelegt werden. Dort sollen sich künftig die Wasser der Nahe ausbreiten, die dies seit Jahrhunderten auf der anderen Seite der Nahe taten, also dort, wo künftig Fahrzeuge selbst bergab auf der dann vierspurigen Bundesstraße 41 der Ortsdurchfahrt von Monzingen mit seiner Ampel entgegenrasen sollen.

## Mobilitäts-hub

Als eine Ausgleichsmaßnahme für die neue vierspurige Strecke zwischen der Abfahrt Nußbaum und der Abfahrt Bad Sobernheim West wurde eine Ackerfläche am Bahnhof von Monzingen mit Bäumen bepflanzt.

Dabei besteht hier eine an der Nahe einmalige optimale Möglichkeit für einen Mobilitäts-hub. An diesem können nicht nur die Menschen aus der Region leicht und ohne jemanden mehr zu belasten den Verkehrsträger wechseln und mit dem Zug weiter in die Zentren des Landes fahren. Per Pedes, mit dem Fahrrad, dem Pkw oder mit einem der bisher 4 kreuzenden Buslinien erreichen die Menschen aus den Nachbarorten und Monzingen diesen Verkehrsknoten. Doch und vor allem fahren hier bis zu 15000 Fahrzeuge auf der B41 unmittelbar vorbei bzw. biegen ab oder halten vor der Ampel.

Muss heutzutage nicht Ziel sein, den gesamten Verkehrsknoten mit Bahnhof und dem Areal um den Bahnhof herum inklusive innerörtlicher B41 und Straßenampel zu einem Mobilitäts-hub umzugestalten und so eine Verkehrsdrehscheibe zu schaffen, die den leichten Wechsel von der Straße auf die Schiene pusht?

Doch wurde diese beispiellos zukunftsweisende Chance mit den „Ausgleichsbäumen“ für die bedarfsfreie vierte Fahrspur bei Bad Sobernheim unnötig eingeschränkt, statt deren Umsetzung vorzubereiten. Beide Verkehrsträger werden damit weiter voneinander getrennt, statt sie zu verschmelzen.



Mobilitäts-hub, Gewerbe und Landwirtschaft in und bei Monzingen: nicht mit der geplanten vierspurigen B41.

Es wird höchste Zeit, die Zeichen der Zeit zu erkennen und die B41neu zu denken.

Weitere Details zu dem Thema B41 auf <http://B41neuDenken.de>

Vertiefendes zum Thema Mobilitäts-hub: <http://RegioBahnhof.de>

Quellen:

Richtlinie zur Anlage von Landstraßen (RAL)

<https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-strasstypen.html>

Verkehrsmengen gemäß Verkehrsuntersuchung Martinstein-Simmertal aus dem Jahr 2017

[https://lhm.rlp.de/fileadmin/LBM/Dateien/Service/Verkehrsuntersuchungen/17257\\_Bericht\\_Martinstein-Simmertal\\_Mai\\_2020.pdf](https://lhm.rlp.de/fileadmin/LBM/Dateien/Service/Verkehrsuntersuchungen/17257_Bericht_Martinstein-Simmertal_Mai_2020.pdf)

LBM-Aussagen:

bei einer öffentlichen Veranstaltung zur Vorstellung der Grobplanung für die vierten Fahrspuren bei Monzingen am 27. April 2022 im Gemeindesaal in Monzingen und schriftlich in einem Antwortschreiben an Julia Klöckner vom 1. Februar 2023 zu den aktuellen Ausbauplänen für die B41 sowie des VDV vom 2. August 2023 zur Beseitigung des LKW-Rastplatzes am Halenberg zugunsten des 4spurigen Ausbaues zwischen Nußbaum und Monzingen.

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt):

bestätigt in einem Schreiben vom 21. August 2023, dass auf Straßen wie der B41 gemäß RAL durchgängig "alternierend Überholspuren bieten soll und so eine angemessene Fahrweise unterstützt werden".