

Die Bitburger Tangente wird konkret



So soll der erste Bauabschnitt der Tangente verlaufen. Der Anschluss der Kleingartenanlage über dem Kreisel ist gut zu erkennen. FOTO: TV / Landesbetrieb Mobilität Gerolstein

Bitburg. 2023 geht es rund, zumindest rund um Bitburg. Dann soll der erste Abschnitt des Straßenrings um die Stadt fertig sein. Der Bauausschuss hat die ersten Beschlüsse für das Projekt gefasst. [Von Christian Altmayer](#)

Wer auf den Bildschirm schaut, sieht eine Straße, die es noch nicht gibt. Ein Auto dreht Runden in Kreiseln, die nicht gebaut sind. In Wirklichkeit erstrecken sich dort, wo die im Video schon Wagen fahren, nur Felder und Wälder. Der Kreisel südlich der Albachstraße endet nach wie vor im Acker. Trotzdem hätte der Bauausschuss die Simulation des Landesbetriebes Mobilität (LBM) Gerolstein wohl nicht gebraucht, um ihm den Verlauf der Nord-Ost-Tangente zu zeigen. Wo die Trasse entlangführen soll, weiß auch ohne Videosequenz fast jeder in Bitburg.

Seit 40 Jahren ist der Ring in Planung, der die Bundesstraßen 50, 51, 257 und die Landesstraße 32 miteinander verbinden und dadurch rund 7000 Autos von der Innenstadt fernhalten soll. Ende September rückte dieses „langersehnte Projekt in greifbare Nähe“, wie es Bürgermeister Joachim Kandels ausdrückt. Damals wurde bekannt, dass das Land 2019 und 2020 rund 5,5 Millionen in die Tangente investieren will (der TV berichtete).

Auf dem Bildschirm fährt das Auto in einen riesigen Kreisverkehr auf Höhe der Wittlicher Straße. Dieser Bauabschnitt zwischen der B 50 und der B 257 soll zuerst fertig werden. Und dafür hat LBM-Chef Harald Enders einen Zeitplan. In den nächsten beiden Jahren werden Grundstücke gekauft. Danach wird mit den Brücken begonnen. Mit den Straßen selbst geht es nach aktuellem Plan 2022 los. 2023 könnten die Arbeiten am ersten Teilstück abgeschlossen sein, meint der Chefplaner. Versprechen könne er nichts.

Es dauert also noch eine Weile, bis von der Tangente etwas zu sehen sein wird. Weil bei einem 11-Millionen-Projekt jeder Schritt wohlüberlegt sein will, hat sich der Bauausschuss in der Sitzung am Mittwoch bereits mit Details auseinandergesetzt.

Innerhalb des ersten Bauabschnittes, zwischen der Wittlicher Straße und der Albachstraße, liegt **der Ostring**, eine vergleichsweise stark befahrene Strecke. Rund 1300 Autos brummen täglich an Sportplatz und Kleingartenanlage vorbei. Es gab daher schon früh Überlegungen, die Straße an die Tangente anzubinden. Diese hat der Bauausschuss nun mit einem Beschluss untermauert. Ohne Gegenstimmen sprach sich das Gremium dafür aus, eine Verbindung zwischen der Trasse und dem Ostring zu schaffen. Diese Empfehlung geht in der nächsten Sitzung an den Stadtrat.

Verlaufen soll die Anbindung entlang der Schrebergärten und vorbei an einer **alten Eisenbahnbrücke**. Dieses Bauwerk hat im Ausschuss für Diskussionen gesorgt. Zur Debatte stand, ob der LBM die sanierungsbedürftige Bogenbrücke abreißt, um an gleicher Stelle eine neue zu bauen. Die Verwaltung hat dem Ausschuss diese Vorgehensweise empfohlen – auch deshalb, weil sie für die Stadt günstig zu haben wäre. Das Land würde nämlich die Kosten von Abriss und Neubau übernehmen. Eine Sanierung des alten Mauerwerks hingegen wäre teuer.

Wie teuer genau, kann allerdings niemand sagen. Einige Ausschussmitglieder wollen daher noch keine Entscheidung treffen. „Unsere Nachfahren sollen auch noch wissen, wie eine Bogenbrücke aussieht“, meint etwa der Architekt Joachim Schneider, der für die CDU im Ausschuss sitzt und dafür plädiert, die Brücke zu erhalten. Weil Mitglieder mehrerer Fraktionen ihm zustimmen, wurde der Tagesordnungspunkt verschoben und eine Kostenschätzung für die Sanierung der Bahnbrücke in Auftrag gegeben.

Relativ einig waren sich die Ausschussmitglieder hingegen, dass **das Neubaugebiet Leuchensang** nicht an die Tangente angeschlossen werden soll. Dort wo die Straße derzeit in einem Wendehammer endet, sollte nach alter Planung eine Verbindung zur Trasse entstehen. Dagegen regte sich bei den Anwohnern vor Jahren Widerstand. Auch Verwaltung und LBM sprachen sich in der Sitzung gegen einen Anschluss aus, weil dieser „verkehrstechnisch keinen Sinn ergibt“, wie Enders es ausdrückt. Denn durch das Neubaugebiet fahren täglich nur rund 260 Autos. So sahen es auch die Ausschussmitglieder, die dem Stadtrat diesen Vorschlag unterbreiten wollen.

Ebenso sprachen sie sich dafür aus, **Lärmschutzwälle** zu bauen – etwa nördlich der Rittersdorfer Straße. Die Trasse soll zwar relativ fern der Stadt verlaufen. Das heiße aber nicht, dass die Anwohner gar nichts von der Tangente hören würden, meint Enders. Er empfiehlt daher, die Wälle aus dem Überschuss, der beim Bau des Rings anfalle, zu errichten. An diesem Vorschlag hatte niemand etwas auszusetzen.

Manch einer im Ausschuss wollte aber noch einmal seine generelle Ablehnung des Projektes zum Ausdruck bringen. „Wir haben die Tangente von Anfang an kritisch beäugt“, sagt Peter Berger von den Grünen. Er glaubt, dass die Trasse den Schwerverkehr anziehen wird. Und allgemein würden neue Straßen nicht dazu beitragen, den CO2-

Ausstoß in Deutschland zu reduzieren. Die drei Mitglieder seiner Fraktion enthalten sich daher zu allen Abstimmungspunkten.

Zwei Mitglieder der Freien Bürgerliste schließen sich an. Agnes Hackenberger begründet das so: Durch die Anbindung des Ostringes werde die Lebensqualität einiger Anwohner verschlechtert. „Die waren daran gewöhnt, einen Wanderweg und einen Radweg zu haben. Künftig sollen da Tausende Autos langfahren.“