

Martini sieht Verkehrsentslastung

Umgehungsstraße – Bickenbach zählt Autos auf der Pfungstädter Straße und stellt Abnahme von fünfzig Prozent fest – Lastwagen fast vollständig verschwunden

DE 18.10.2004

BICKENBACH. Die Bickenbacher Ortsumfahrung Nord werde nach Verkehrszählungen durch Mitarbeiter der Gemeinde angenommen und führe zu einer deutlichen Verkehrsentslastung in der Bebel- und Pfungstädter Straße, berichtet Bürgermeister Günter Martini. Wie bereits berichtet, hatten vor einiger Zeit Anwohner der beiden Straßen auch in dieser Zeitung darüber geklagt, dass das Verkehrsaufkommen im Ort nach wie vor hoch sei. Die Zählung erfolgte während der zurückliegenden Sommerferien, es werde auch weiterhin stichprobenartige Ver-

kehrszählungen geben, kündigt Martini an. Bei der jüngsten Zählung in den Sommerferien habe man das Verkehrsaufkommen in der Pfungstädter- und Bebelstraße sowie der Ortsumfahrung (Berta-Benz-Straße) an verschiedenen Wochentagen und Zeiten ermittelt. Dabei habe man eine Entlastung des Gesamtverkehrs von mehr als 50 Prozent festgestellt. Der Schwerverkehr sei fast vollständig aus Pfungstädter- und Bebelstraße verschwunden.

Angesichts des Quell/Zielverkehrs im nördlichen Bereich Bickenbachs könne man davon aus-

gehen, dass die angestrebte Entlastung vom Durchgangsverkehr von rund 66 Prozent bei weitem übertroffen werde. Was die B 3 als Darmstädter und Zwingenberger Straße in der Ortsdurchfahrt anbelangt, sei weiter damit zu rechnen, dass der Hauptverkehr über diese Straße laufe.

Wie Martini weiter berichtet, wurde von den Verkehrsbehörden inzwischen dem Bickenbacher Antrag stattgegeben, die Bedarfsumleitung für die A 5 über die Berta-Benz-Straße zu führen. Bei Staus auf der Autobahn werden damit die Zwingenberger- und

Darmstädter Straße in solchen Fällen spürbar entlastet.

Als schwierig bezeichnete Martini dagegen die Verhandlungen mit den Behörden bezüglich der von Bickenbach gewünschten abknickenden Vorfahrt am südlichen Ortseingang von der B 3 zur Berta-Benz-Straße. Damit soll noch mehr Verkehr auf die Umfahrungsstraße gebracht werden. Angesichts der jetzt genehmigten Bedarfsumleitung hege man jedoch beim Gemeindevorstand mehr Hoffnung als bisher, dass diese Baumaßnahme doch noch genehmigt werde. ste

Lkw-Maut – Mehr Schwerverkehr auf der B 3 an

DARMSTADT-DIEBURG. Der Eindruck mag trügen. Aber auf der B 3 entlang der Bergstraße sind im neuen Jahr mehr Lastzüge unterwegs als zuvor. Auch durch die enge Ortsdurchfahrt von Bickenbach, wo seit dem vergangenen Jahr für den Schwerverkehr eine Ortsumgehung direkt auf die Autobahn führt, quälen sich offenbar wieder mehr Brummer. Beobachtern drängt sich der Verdacht auf, der zunehmende Schwerverkehr auf den Bundes- und Landesstraßen könnte etwas mit der seit Jahresbeginn erhobenen Autobahn-Maut zu tun haben. „Auszuschließen ist das nicht“, sagt Projektmanager Artur Michalek vom Darmstädter Straßenbauamt, ohne das mit Zahlen belegen zu können. Aber es komme ihm so vor, als seien mehr Lkw als sonst auf der parallel zur A 5 verlaufenden B 3 unterwegs.

Offiziell bestätigt wird das in Bickenbach freilich nicht. Im Rathaus liegen bislang keine Erkenntnisse darüber vor, dass seit Einführung der Maut die Zahl der Lastwagen auf der B 3 gestiegen ist, wie der Erste Beigeordneter Rolf Kamermann dem ECHO erklärte. Allerdings sei bisher auch nicht gezählt worden. Bislang hätten sich auch keine Bürger über einen stärkeren Lastwagenverkehr beschwert. Kamermann macht allerdings keinen Hehl daraus, dass die Gemeinde es gern sähe, wenn der Verkehr von der B 3 durch eine abknickende Vorfahrt auf die neue Nordanbindung geleitet und somit Bickenbach weiter vom Durchgangsverkehr befreien würde. Derzeit arbeite das Straßenbauamt Pläne dazu aus. Das Straßenbauamt wünsche allerdings nicht, die B 3 durch eine abknickende Vorfahrt abzuwerten. Positiv wird im Bickenbacher Rathaus gesehen, dass das Amt die neuen Hinweisschilder genehmigt hat, die den Verkehr in Richtung Autobahn und Pfungstadt

auf die neue Straße lenken. „Keinem kann verwehrt werden, eine Bundesstraße zu benutzen“, sagt Artur Michalek. Das gelte auch für die B 26, die als Ostwest-Verbindung zwischen Stockstadt und Darmstadt quer durch den Landkreis verläuft und schon seit jeher von Lastwagenfahrern als Abkürzung genutzt wird. Sie sparen sich dadurch einige Kilometer über das meist verstopfte Frankfurter Kreuz, wenn sie von Osten kommend bei Darmstadt auf die A 5 oder die A 67 nach Süden wollen. Nach Einführung der Maut, die für Lkw ab zwölf Tonnen pro Kilometer etwas über zwölf Cent kostet, sparen sich Speditionen demnach nicht nur Kilometer und Zeit, sondern auch Mautgebühren. Einziger Nachteil: Die vierspurige B 26 endet vor Darmstadt, wobei es vor allem im Berufsverkehr zu Staus kommt. Danach donnert der Schwerverkehr mitten durch die Stadt, und der von Westen kommende Verkehr führt auf Rheinstraße und Innenstadtring zu erheblichen Belastungen, bevor er über die Landgraf-Georg-Straße Richtung Aschaffenburg rollt.

Betroffen von der Verkehrsbelastung auf der B 26 ist auch Babenhausen, der einzigen Stadt auf dem Weg zwischen den Autobahnanschlüssen ohne eine Umgehungsstraße. Der dreispurige Ausbau der Bundesstraße zwischen Dieburg und Babenhausen lässt auf sich warten.

Zum Jahresanfang hat gerade das Raumordnungsverfahren für die 15 Kilometer lange Strecke begonnen. Ihm folgt das Planfeststellungsverfahren. Bis auf der neuen B 26 der Verkehr kreuzungsfrei rollen kann und auch Babenhausen entlastet wird, vergehen also noch Jahre.

Ähnliches gilt für die Umgehung Reinheim, gegen die es mit dem jetzt geplanten Trassenverlauf Widerstand aus der Bevölkerung gibt. Ist sie aber verwirklicht,

Brummis die Autobahn?

der Bergstraße und auf der B 26 zwischen Aschaffenburg und Darmstadt



Brummis in Bickenbach: Seit der Einführung der Lkw-Maut ein häufiges Bild.

FOTO: GÜNTHER JOCKEL

lässt der Schwerverkehr Reinheim links liegen, fährt von der B 38 nach Ober-Ramstadt ab, würde dann nur noch im Stadtteil Hahn und der Steigung zum Rondell

aufgehalten und rollte durch den Lohbergtunnel zur Autobahnauffahrt bei Pfungstadt und weiter auf der B 3 Richtung Süden. Auf dieser Strecke kann Darmstadt

umfahren werden, während man dort immer noch darüber diskutiert, ob die Nordostumgehung in einen Tunnel oder unter einen Deckel gelegt wird.

tra/bs/ste

Maut-

DE 15.04.2005

Schwerverkehr – Bür

VON ALEXANDER SCHNEIDER

DARMSTADT-DIEBURG. Die Bergstraße ist seit zweitausend Jahren ein Handelsweg. Seit dem Bau der Autobahnen A 5 und A 67 ist es den Orten entlang der parallel verlaufenden Bundesstraße 3 jedoch gelungen, vom Güterverkehr weitgehend verschont zu bleiben. Bisher, denn seit Einführung der Lkw-Maut auf Autobahnen, drängt der Schwerlastverkehr anscheinend zurück auf die alte Verbindungsstraße zwischen Darmstadt und Heidelberg.

Bereits wenige Wochen nach Einführung der Maut berichteten Anlieger der B 3, dass der Schwerlastverkehr vor ihrer Haustür ansteige. Dann gab es erste Anfragen in den Parlamenten, an der Bergstraße trifft man sich inzwischen zum Thema Maut-Flüchtlinge bereits auf Kreisebene. Jetzt schlagen die Bürgermeister – auch aufgescheucht durch die Feinstaub-Diskussion – in Darmstadt-Die-



Ausweichstrecke: Der Schwerlastverkehr nutzt seit Einführung der Autobahn-Maut verstärkt die B 3, klagen Bürgermeister aus der Region.

GRAFIK: DAGMAR KLUMB

Flüchtlinge auf Bundesstraßen

Bürgermeister an der Bergstraße rufen zum Handeln auf – Problem habe sich vor allem nachts verschärft

burg Alarm: „So auffällig viele Sattelzüge mit ausländischen Kennzeichen sind bei uns noch nie durch den Ort gefahren“, sagt Zwingenbergs Bürgermeister Dieter Kullak auf einem Ortstermin an der Ausfahrt der A 67 bei Alsbach-Hähnlein. Dorthin haben er und seine Kollegen Günter Martini (Bickenbach), Reinhard Wennrich (Alsbach-Hähnlein) und der Bensheimer Bürgermeister Thorsten Herrmann eingeladen. „Die klimatisch sensible Region ist Ausweichstrecke für Maut-Flüchtlinge geworden“, heißt es jetzt in einem Positionspapier, in dem die vier die Bundes- und Landespolitik zum Handeln auffordern.

Aus der anfangs subjektiv empfundenen Mehrbelastung sei zwischen Bensheim und Darmstadt Gewissheit geworden. Die Laster führen vor allem nachts die Parallelstrecke, um Mautgebühren einzusparen. Überraschend ist diese Entwicklung nicht, denn dann sind wenige Ampeln geschaltet, die rund 30 Kilometer lange Strecke ist gut ausgebaut. Bei Eberstadt können die Laster dann wieder auf die A 5 auffahren, über Darmstadt oder Mühlthal zur B 26 nach Aschaffenburg abbiegen. Hilfestellung geben den oft ortsfremden Fahrern dabei die Navigationssysteme. Im Modus „ohne Autobahn“ weist eine freundliche Computer-Stimme problemlos den schnellsten Weg übers Land.

„An der engsten Stelle ist unsere Ortsdurchfahrt 5,30 Meter breit“, sagt Günter Martini. „Nachts hatten wir da nie Schwerlastverkehr, jetzt donnert vor Mitternacht jede Minute einer durch.“ „Wir sind mit Auerbach ein Luftkurort. Wenn das so weiter geht, ist der Titel schnell weg“, befürchtet Herrmann. In Alsbach-Hähnlein ist besonders ein Neubaugebiet betroffen, „durch die Straße vom Gernsheimer Hafen sind wir sowieso schon belastet“, sagt Wennrich.

Unterstützung erhalten die vier auch von ihrem Babenhäuser Amtskollegen Reinhard Rupprecht: „Wir sind wohl die massivst betroffene Kommune im Kreis. Eine Zunahme des Lkw-Verkehrs ist eindeutig“. Ab dem



Beziehen Position: Die Bürgermeister von Alsbach, Bensheim, Bickenbach und Zwingenberg (von links Reinhard Wennrich, Thorsten Herrmann, Günter Martini und Dieter Kullak) haben gestern das Bundesverkehrsministerium aufgefordert, geeignete Maßnahmen gegen so genannte Maut-Flüchtlinge zu ergreifen. In den Kommunen an der Bergstraße habe der Schwerlastverkehr seit Einführung der Abgabe stark zugenommen. FOTO: GÜNTHER JOCKEL

Abend führen Laster „mit tschechischen, polnischen, slowakischen oder holländischen Kennzeichen“ durch den Ort. „Wir haben viele Beschwerden und fordern die Aufnahme der B 26 ins Mautprogramm. Bisher haben die Speditionen nämlich einen doppelten Erfolg: Kürzere Wegstrecke und weniger Kosten.“

„Umweg über Bundesstraßen ist wirtschaftlich sinnlos“

Das bezweifelt Claus Herzig, der Vorstandsvorsitzende des „Fachverbandes Güterkraftverkehr und Logistik Hessen“ für die Mehrzahl seiner Mitglieder. „Wir deutschen Spediteure arbeiten mit so engen Zeitfenster, da ist ein Ausweichen auf die Bundesstraßen gar nicht möglich.“ Da es dort meist langsamer voran gehe, bekämen die Speditionen Probleme mit den Lenk- und Ruhezeiten, und auch der Sicherheitsfaktor spreche für die Autobahn. „Wir zahlen im Schnitt 12,4 Cent Maut pro Kilometer.“ Durch den hohen Dieselverbrauch beim Beschleunigen

nach roten Ampeln sei der Geldvorteil der Bundesstraßen auf der Kraftstoffseite schnell aufgebraucht. „Das macht auf Strecken wie der B 3, die nicht zweispurig ausgebaut sind, betriebswirtschaftlich keinen Sinn.“ Trotzdem gebe es sicherlich einen „Verlagerungseffekt“. Schuld daran seien aber vornehmlich ausländische Speditionen, „für die der Faktor Zeit nicht so entscheidend ist. Meine Fahrer erzählen mir, dass nachts wesentlich weniger Osteuropäer auf den Autobahnen anzutreffen sind als früher.“

Die Kommunen vermissen unterdessen Hilfe vom Bund. „Wenn Verkehrsminister Stolpe sagt, wir könnten eigene Maßnahmen ergreifen, hat er keine Ahnung von der Rechtslage“, sagt CDU-Politiker Herrmann. Und auch der Kreis als untere Verkehrsbehörde ziehe nicht mit, klagt Martini: „Wir haben vor Wochen Vorschläge beim Kreis gemacht, den Lkw-Verkehr über unsere Westumfahrung umzuleiten. Bisher haben wir gerade mal die

Nachricht, dass der Vorschlag ans Regierungspräsidium weitergeleitet wurde.“ Vor allem gebe es aber keine gesicherten Zahlen über die Zunahme des Verkehrs, beklagen alle vier: „Wir haben gar nichts schriftlich.“

„Wir zählen seit zwei Jahren hessenweit den Verkehr an 52 Dauerzählstellen, dazu haben wir in den vergangenen Monaten 13 weitere Stellen an Bundesstraßen eingerichtet“, berichtet Stefan Hodes vom Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen in Wiesbaden. Auch auf der B 3 werde gezählt, manuell auch auf der B 26. „Alle diese Daten müssen zusammengeführt werden, um zu sicheren Entscheidungsgrundlagen zu kommen. Das ist spätestens im Herbst der Fall.“

Zu ersten Zählergebnissen will sich Hodes „aus verständlichen Gründen“ nicht äußern. Auch zum Verdacht, dass der Schwerlastverkehr vor allem nachts die Autobahnen umfahre, habe das Amt „nach derzeitigem Stand keine Erkenntnisse“.

Rheinland-Pfalz als Vorbild für Hessen?

Maut – Ministerium lehnt Sperrung von B 3 und B 26 ab – Bickenbach wartet auf Fahrverbot für Lkw in der Ortsdurchfahrt

VON ALEXANDER SCHNEIDER

DARMSTADT-DIEBURG. Das Land Rheinland-Pfalz hat jetzt die Schranke zugemacht. Seit dieser Woche dürfen Lastkraftwagen über 7,5 Tonnen die Bundesstraße 9 zwischen Mainz und Worms nicht mehr benutzen, ausgenommen sind nur Fahrzeuge, die aus der Region kommen oder dort ein Ziel anfahren. So soll der sprunghaft gestiegene Schwerlastverkehr auf kostenfreien Ausweichstrecken ausgebremst werden. Erstmals seit Einführung der Lastwagen-Maut ist damit eine Bundesstraße für den Transitverkehr geschlossen worden. Ein Schritt, der die Bürger an der Bergstraße und entlang der B 26 aufhorchen lässt, die seit Einführung der Maut ebenfalls über eine Zunahme des Schwerverkehrs klagen. In Hessen hat man solche drastischen Schritte gegen Mautflüchtlinge bislang abgelehnt und immer wieder auf noch laufende Verkehrszählungen hingewiesen.

„Wir haben im vergangenen Jahr Verkehrszählungen vorgenommen und diese auch 2005 weitergeführt. Dabei hat sich herausgestellt, dass der Schwerlastverkehr auf der B 9 um bis zu 60 Prozent seit Mauteinführung zugenommen hat“, sagt Dörte Büchel, die Sprecherin des Mainzer Verkehrsministeriums. Vor allem die Orte Oppenheim und Nierstein hätten unter Staus und Abgasen gelitten, „die enge Bebauung dort hat uns dann auch zum



Begegnungsverkehr: Die Bickenbacher Ortsdurchfahrt ist ein Nadelöhr für den Verkehr auf der B 3, Anwohner beschwerten sich seit Jahresbeginn über Lastwagen, die die Maut umfahren. Wegen der Enge im Ortskern soll dieser künftig für Schwerlastverkehr gesperrt werden. Eine generelle Sperrung der Bundesstraße 3 lehnt die Landesregierung aber ab.

DE 4.06.2005

FOTO: GÜNTHER JOCKEL

Handeln gezwungen“.

Das Handeln ging anscheinend recht unproblematisch. Ein runder Tisch mit Behörden, Kommunen und dem regionalen Transportgewerbe habe „recht schnell eine Einigung erzielt“. Die Straßenverkehrsordnung lasse solche Sperrungen zu, Beschwerden oder gar Klagen habe es bislang keine gegeben. Die regionalen Transporteure hätten die Sperrung sogar begrüßt, weil sie um ihren Ruf fürchten. Für internationalen Speditionen bedeute das Verbot „keinen größeren Umweg“, sagt Büchel. „Der Weg über die Autobahnen ist maximal 30 Kilometer länger und zeitlich ist die Strecke A 61 und A 63 ohnehin schneller.“ Dafür sorgten jetzt auch die Polizeibehörden. Regel-

mäßige Kontrollen sollen die Brummifahrer vergrämen. 20 Euro Bußgeld seien für Verstöße fällig. „Am Mittwoch haben wir kontrolliert und zehn Prozent der Lkw zurückgeschickt.“

Hessen will konkrete Zahlen am Dienstag veröffentlichen

Rheinland-Pfalz als Vorbild gegen die Mautflüchtlinge? Nicht für das hessische Verkehrsministerium: „Wir halten das Vorgehen der Kollegen in Mainz für rechtlich zweifelhaft, wenn auch öffentlichkeitswirksam“, sagt Hans-Peter Stadler, Pressesprecher in Wiesbaden. Außerdem sei nicht die ganze B 9 sondern nur ein Teilstück gesperrt. In Hessen setze man lieber auf verlässliche Zahlen: „Wir haben zwölf Dauerzähl-

stellen und mobile Zählpunkte eingerichtet, an denen wir den Verkehr monatlich auswerten.“ Auch in Hessen habe man im Januar „einen rapiden Anstieg“ an vielen Messpunkten festgestellt. „Inzwischen hat sich das aber eingependelt, und nur wenige Strecken verzeichnen noch eine Mehrbelastung.“ Welche das sind, will der Sprecher noch nicht verraten. „Wir werden die Zahlen am Dienstag veröffentlichen und dann auch ins Internet stellen.“

Dann wird Stadler auf Nachfrage doch noch konkret und benennt das Beispiel Bickenbach: „Dort gab es einen Ortstermin im Mai und wir haben festgestellt, dass ein mautverdrängter Verkehr dort nicht stattfindet. Den Effekt gibt es da schlicht nicht.“ Das Pro-

blem der Bickenbacher sei vielmehr die enge Ortsdurchfahrt. „Dann empfinden Anwohner jeden Laster als Belastung.“

Für Bickenbach habe man daher eine andere Lösung gefunden. Die Gemeinde erhalte künftig ein Durchfahrtsverbot für Lkw, das sei so gut wie beschlossene Sache. Die Laster müssten dann vor dem Ortskern auf die Umgehungsstraße abbiegen und würden an der Schuldorfkreuzung wieder auf die B 3 geführt. „So kann der gefährliche Begegnungsverkehr im Ort vermieden werden. Da steht nur noch die Genehmigung des Regierungspräsidiums aus.“

Das freut Bickenbachs Bürgermeister Günter Martini (CDU). „Das fordern wir schon lange.“ Auf dem Ortstermin seien aktuelle

Zahlen präsentiert worden. „Danach fahren jeden Tag 150 bis 200 Laster durch Bickenbach.“ Das sei zwar ein geringer Anteil an den täglich bis zu 10 000 Autos auf der Hauptstraße, aber der Anteil sei auch im Mai noch „zehn bis zwanzig Prozent“ höher als vor der Maut gewesen.

Die Zahlen will Stadler nicht bestätigen. „Ab Dienstag reden wir über konkrete Zahlen. Dann werden wir die Entwicklung dokumentieren und am Einzelfall entscheiden, was zu tun ist.“

INTERNET

Die Landesregierung stellt die Ergebnisse der Verkehrszählungen am Dienstag (7.) ins Internet unter www.vz.hessen.de