

FERNVERKEHR: Gefahr für die Stadt!

Der Ausbau der A 45 steht bevor. Die B3 ist keine Autobahn und soll es auch nicht werden!



Bürgerinitiative "Butzbach bewahren - keine B3a"

JETZT geht's LOS! Der Stau kommt! Butzbach bewahren!

Die verkehrspolitische Planungslage für den Fernverkehr steht mit dem Ausbau der A45 unmittelbar bevor. BUTZBACH BEWAHREN bedeutet, wir müssen eine Überlastung der B3 – und damit auch eine Überlastung unserer Stadt - verhindern.

JETZT geht es darum, die B3 vor der faktischen Widmung als Umleitung für die Dauerbaustellen auf der A45 zu schützen.

Wir beschränken unsere Arbeit keinesfalls nur auf die Verhinderung der B3a.

Wir wissen aus Erfahrung, was auf uns zukommen wird. Darum konzentrieren wir uns auf das, was JETZT dringend nötig ist.

BUTZBACH BEWAHREN heißt JETZT zu handeln. Unsere Bundesstraße darf nicht als Ersatzautobahn durch unsere Stadt und unmittelbar an einigen Ortsteilen vorbeiführen. Jeder Stau auf der Bundesstraße beeinträchtigt unser Leben vor Ort!

Familien und Pendler, der gesamte individuelle Lokal- und Regionalverkehr unserer Stadt ist auf die B3 angewiesen. Und wir wollen Butzbach vor einem Verkehrschaos bewahren.

HESSEN MOBIL informiert

Nach „flächendeckenden“ Anschreiben der beteiligten Gebietskörperschaften haben wir im Februar Auskunft über den Ablauf der uns umgebenden [Fernverkehrsplanung, speziell auf der A45](#) erhalten. Nach schriftlicher Auskunft von Hessen Mobil hier die Schlagzeilen:

- Sechsstreifiger Ausbau der A45 beginnt!
- 5 aufeinander folgende Bauabschnitte!
- Zwischen Dorlar und Gambacher Kreuz!
- Bereits in der Genehmigungsphase: Teilstück Langgöns - Gambacher Kreuz!

In Genehmigungsplanung: A45 TB-Langgöns / Gambacher Kreuz

Die A 45 soll zwischen dem Gambacher Kreuz und der Landesgrenze Hessen/NRW 6-streifig ausgebaut werden. Auf dieser Strecke befinden sich 22 Talbrücken, von denen 5 bereits erneuert worden sind. 3 Talbrücken befinden sich aktuell im Bau und die anderen 14 in der "Planung".

Konkret bedeutet das für den Neubau der Langgönsener Talbrücke, dass der Beginn des Planfeststellungsverfahrens laut Hessen Mobil "in Kürze eingeleitet" wird.

Leider gibt es noch keine konkreten Aussagen über den Zeitplan für den Umbau des Gießener Südkreuzes. Auch hier steht das Planfeststellungsverfahren noch aus.

2021 – 2030: WIR WISSEN, WAS AUF UNS ZUROLLT !

Wie groß unsere Sorgen hinsichtlich der geplanten Baumaßnahmen sind, hatte die Baustelle auf der A5 und A 45 in Jahren 2018/2019 gezeigt. Die damaligen Staus sind ein kleiner Vorgeschmack auf das, was uns blüht, wenn es mit der A 45 losgeht.

Die Baudauer wird für die beiden Projekte auf 10 Jahre geschätzt. Als Beginn der Maßnahme wurde auf einer Bürgerversammlung in Langgöns im Dezember 2018 das Jahr 2021

genannt, zunächst die Maßnahme ab Parkplatz Hardtwald bis Gambacher Kreuz mit wechselseitigem Bau der Talbrücke Langgöns und sechsspurigem Ausbau bis zum Gambacher Kreuz. Dauer: 5 Jahre. Danach soll der Ausbau des Gießener Südkreuzes beginnen.

Zählstelle für Fahrzeuge: B3: Windhof 2018

„Auf Deutschlands Autobahnen und außerörtlichen Bundesstraßen werden an automatischen Zählstellen alle Fahrzeuge permanent gezählt. Je nach eingesetztem Gerätetyp können bis zu neun Fahrzeugarten unterschieden werden:

Kfz	Pkw-ähnlich	nicht klassifizierbare Kfz	nicht klassifizierbare Kfz	
		Pkw-Gruppe	Motorräder	
Pkw o. Anhänger				
Lieferwagen o. Anhänger				
Lkw-ähnlich	Pkw mit Anhänger	Pkw mit Anhänger	Pkw mit Anhänger	
		Lkw > 3,5t o. Anhänger	Lkw > 3,5t o. Anhänger	
		Lkw > 3,5t m. Anhänger / Sattelkraftfahrzeuge	Lkw > 3,5t m. Anhänger	
		Busse	Busse	

SV: Schwerverkehr (Kfz > 3,5t zGG)
LKW-ähnlich: SV + PKW mit Anhänger

https://www.bast.de/BAST_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszahlung/pdf-dateien/erfassungsarten.pdf?blob=publicationFile&v=4

Die Daten werden von den Bundesländern erhoben und der BAST quartalsweise übermittelt. Auf dieser Basis werden Jahresfahrleistungen und durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) berechnet. Die Daten bilden eine wichtige Grundlage für verkehrs- oder bautechnische Entscheidungen und Maßnahmen.

Das Zählstellennetz auf Bundesfernstraßen umfasst zurzeit 1.914 Zählstellen. Davon befinden sich 1124 auf Bundesautobahnen und 790 auf Bundesstraßen.“

https://www.bast.de/BAST_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszahlung/zaehli_node.html

Diese Daten geben einen sehr guten Aufschluss über die Verkehrssituation der entsprechenden Jahre. Im Einzelnen erhält man detaillierte Informationen bezüglich des Verkehrsaufkommens, sortiert nach Fahrtrichtung und Fahrzeugtyp.

Wir haben diese Daten intensiv ausgewertet:

Im Vergleich zu 2017 ist der LKW-Verkehr weiter angestiegen und liegt in 2018 bei 944 Fahrzeugen pro Tag. Das ist eine deutliche Steigerung um 10% im Vergleich zum Vorjahr.

Nachtphasen/Wachphasen

Wir haben uns das LKW-Aufkommen zwischen 22 und 6 angeschaut und die Zahlen dann mit den „Wachphasen“ verglichen. Dabei wird sehr deutlich, dass nur ein ganz geringer Teil des LKW-Verkehrs die B3 nachts belastet:

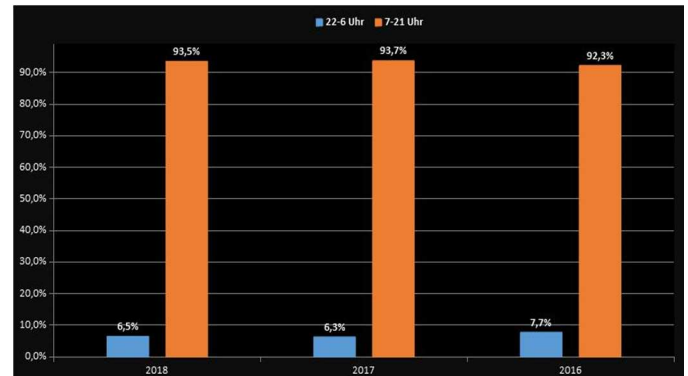


Abbildung 2: Nacht/Tag Vergleich

Konkret bedeutet das für das Jahr 2018 ein prozentuales LKW-Aufkommen von 93,5% für die sogenannten „Wachphasen“, also zwischen 6 und 22 Uhr. In totalen Zahlen ausgedrückt fahren von insgesamt 944 LKW pro Tag durchschnittlich 883 in den Wachphasen!

Dieser Wert unterstützt sehr deutlich unsere Forderung auf ein gänzlich LKW-Durchfahrverbot.

LKW-Aufkommen in der Wachphase

Sehr aufschlussreich ist auch das Ergebnis des LKW-Aufkommens pro Stunde in den Wachphasen. Im Jahre 2018 waren durchschnittlich 40 LKW pro Stunde auf der B3 im gezählten Abschnitt unterwegs. Nach der Analyse der Wachphasen sind diese Werte allerdings deutlich höher, besonders zwischen 7 und 21 Uhr:

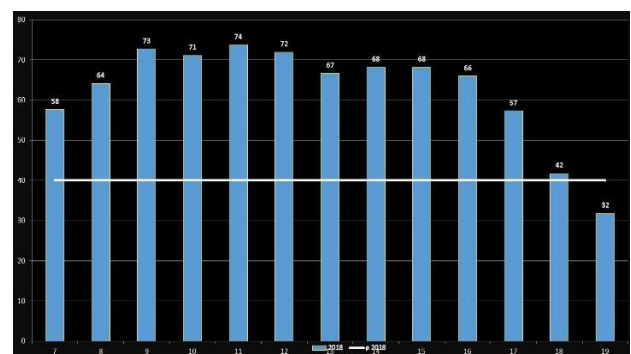


Abbildung 3: LKW Aufkommen Mo - Fr

Die weiße Linie zeigt den durchschnittlichen LKW-Verkehr. Ab 7 Uhr (erster Balken) steigt die Anzahl der LKWs deutlich über den Durchschnitt. Erst zwischen 17 und 18 Uhr wird das Aufkommen wieder geringer.

Diese Grafik macht deutlich, dass an den Werktagen der LKW-Verkehr über den ganzen Tag verteilt sehr hoch ist. Wir können gerade bei den LKWs nur vermuten, dass der Magnapark einen erheblichen Einfluss darauf hat.

Straßenschäden

Manch einer mag sich fragen, was denn das eine mit dem anderen zu tun hat.

Nun, deutsche Ingenieure haben sich die Belastung der Verkehrsinfrastruktur, im Besonderen die der Straßen und Brücken, genauer angesehen. Die Ergebnisse sind mehr als ernüchternd.

Schäden werden durch die Achslast von Kraftfahrzeugen verursacht, konkret steigt die Schädigung proportional zur vierten Potenz in Abhängigkeit der Achslast. Ein LKW mit einer Achslast von 10 t belastet eine Verkehrsstraße ca. 10.000 mal mehr als ein PKW mit einer Achslast von 1 t.

<https://de.wikipedia.org/wiki/Vierte-Potenz-Gesetz>

<https://www.zeit.de/2011/31/Stimmts-Strasse>

Wie errechnet sich dieser Wert? In diesem Beispiel gehen wir von einem LKW mit 3 Achsen aus, der über ein Gesamtgewicht von 30 t verfügt. Also hat dieser LKW eine Belastung je Achse von 10 t. Der PKW wiederum hat ein Gesamtgewicht von 2 t, d.h. er hat ein Achsgewicht von 1 t.

Die Belastung der Verkehrsinfrastruktur ist beim LKW also 10-mal so groß. Die Schäden werden jetzt mittels vierter Potenz berechnet, also $10 \times 10 \times 10 \times 10 = 10.000$.

Die Folgen sind überdeutlich, angefangen von der Abnutzung des Straßenbelages über Spurrillen zu regelrechten Löchern in der Verkehrsdecke. Hinzu kommen gerade in Städten auch zunehmende Beschädigungen an Gebäuden (Risse, abfallender Putz).

Was bedeutet das für die B3 und den Straßenverkehr? Zu dem prognostizierten Stauszenario ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zusätzlich noch mit vereinzelt Baustellen zur Straßenbelagsanierung zu rechnen. Ein Umstand, der unsere

Stadt noch viel mehr belasten wird und ein Sachverhalt, den es zu vermeiden gilt!

FAZIT

Der Lkw-Verkehr (keine Anlieger)

- wirkt substanzschädigend auf die Bundesstraße,
- verursacht erhebliche Lärm- und Schadstoffemissionen im Stadtgebiet,
- entwickelt keine Wirtschaftskraft für Butzbach,
- behindert den Lokal- und Regionalverkehr und die Lebensqualität in unserer Stadt.

Rechtsgrundlagen für Durchfahrtsverbote für Lkw-Verkehr auf Bundesstraßen ergeben sich aus Straßenrecht, Straßenverkehrsrecht und Umweltschutzrecht.

Der Gesetzgeber hat das Wohl von Mensch und Natur dem Grundsatz des allgemeinen Nutzungsrechts der Bundesfernstraßen übergeordnet.

Darum muss der Lkw-Verkehr auf unserer bestehenden Bundesstraße 3 (von Anliegern abgesehen) verboten werden.

Rechtliche Hintergründe:

Bundesautobahn und Bundesfernstraße bilden ein zusammenhängendes Verkehrsnetz gem. § 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Beide Fernstraßen sind durch Widmung nach § 2 FStrG zweckgebunden.

Bundesstraßen sind – anders als Autobahnen – neben Fernverbindungen auch der innerörtlichen, lokalen und regionalen Nutzung gewidmet. Bei Parallelverläufen beider Bundesfernstraßen gilt es die jeweilige Straßenwidmung zu beachten.

Führt die Überlastung einer Autobahn als Fernverbindung dazu, dass der Fernverkehr auf die parallel verlaufende Bundesfernstraße ausweicht, dann kann das zu einer widmungswidrigen Nutzung der Bundesstraße führen. Das ist dann der Fall, wenn diese durch den ausweichenden Schwerlastverkehr nicht mehr der lokalen und regionalen Infrastruktur



zur Verfügung steht und die Infrastruktur in bewohnten Gebieten kollabiert.

§ 2 Abs. 4 FStrG sieht eine Änderung der Straßenwidmung vor, wenn sich die Verkehrsbedeutung einer Straße geändert hat. Der Missbrauch der B3 als Dauerumleitung oder „Kriechspur“ der A45 stellt explizit eine veränderte Verkehrsbedeutung dar.

Neben dieser straßenrechtlichen Anspruchsnorm gibt es weitere verkehrs- und umweltrechtliche Anspruchsnormen für ein LKW-Durchfahrtsverbot auf der B3 im Stadtgebiet Butzbach (Anlieger ausgenommen):

Die Straßenverkehrsbehörde kann die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken in folgenden Fällen verbieten:

- zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen (§ 45 (1) 2. Satz 3. StVO),
- zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße (§ 45 (1) 2. Satz 2. StVO),
- zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen (§ 45 (1) 2. Satz 5. StVO)
- zum Schutz der Gewässer und Heilquellen (§ 45 (1) 2. Satz 4. StVO),
- in Landschaftsgebieten und Ortsteilen, die überwiegend der Erholung dienen (§ 45 (1a) 4. StVO) oder
- in unmittelbarer Nähe von Erholungsstätten außerhalb geschlossener Ortschaften (§ 45 (1a) 6. StVO) verbieten.

Für die rechtliche Prüfung, Unterstützung und Durchsetzung benötigen wir politische Unterstützung.

Kooperation mit den Grünen

Der Kontakt mit den Grünen ist weiterhin gut und lebendig. Bei einem persönlichen Treffen haben wir die folgenden Schwerpunkte besprochen:

- Der hessische Verkehrsminister Tarek Al Wazir hat eine Liste aller priorisierten Straßenbauprojekte aus dem BVWP 2030 vorgelegt. Diese Liste beinhaltet nur Projekte bis zum Jahr 2021. Wir haben den Grünen deutlich gemacht, dass wir vor der Festlegung weiterer Projekte nach 2021 gerne wieder Kontakt mit Verkehrsexperten in Wiesbaden aufnehmen möchten, idealerweise wieder persönlich vor Ort. Wir

werden auf jeden Fall versuchen, die Priorisierung weiterer Projekte, so es dazu kommt, zu beeinflussen.

- Die Grünen haben uns informiert, dass Karin Müller nicht mehr unsere Ansprechpartnerin im hessischen Verkehrsministerium ist. Ein erster Kontakt mit ihrer Nachfolgerin wurde bereits hergestellt.
- Der Schwerpunkt unseres Treffens mit den Grünen waren Diskussionen um die geplanten Baumaßnahmen A 45 (Langgöner Talbrücke, Gießener Südkreuz) und die damit verbundenen massiven Auswirkungen auf Butzbach. Die Grünen unterstützen unsere Forderung nach einem intelligenten Verkehrsleitsystem (z.B. schon vor dem Kreuz Wetzlar Ost auf der A45 und vor Bad Nauheim auf der A5 unter Einbindung der Verkehrsströme auf der B3 innerhalb Butzbachs) ausdrücklich und wollen in den kommenden Wochen einen entsprechenden Antrag im Butzbacher Stadtparlament einreichen.

In eigener Sache

Wir haben viel Herzblut in diesen Newsletter gesteckt, um ein deutliches Zeichen zu setzen.

Vielleicht haben wir den einen oder anderen angesteckt, sich wieder aktiver um die Belange unserer BI zu kümmern.

So müsste z.B. dringend die Info-Tafel an der Windhofbrücke aktualisiert werden.

Wir freuen uns über jede Unterstützung.

Klaus Christ

Thomas MacAloney

Thomas Schmidt