

Bundesstraßensperrungen für Lkw in Hessen und Bayern: Unangemessen und "unzureichend" zugleich!

BGL, Frankfurt am Main – Hessens Verkehrsminister hat am 4. Oktober 2007 etwas vorzeitig Bilanz zum „Einjährigen“ der am 18. Oktober 2006 eingeführten Bundesstraßensperrungen für Transit-Lkw über 12 t zGG auf rund 400 Kilometern hessischer Bundesstraßen gezogen. Aber in Hessens Verkehrsbehörden nimmt man es mit Zahlen sowieso nicht so genau: Im Internet werden z.B. seit geraumer Zeit bei der Darstellung der Lkw-Verkehrszählungen reihenweise Veränderungsdaten von weit über minus 100 % (!) gnadenlos Monat für Monat fortgeschrieben. Das kann schon mal passieren, wenn man statt des Anfangsmonates den Endmonat als Ausgangsbasis für die Berechnung der Veränderungsrate verwendet ...

Mit der Einführung des Lkw-Transitverbotes hat sich das hessische Verkehrsministerium dagegen als zunächst einmal recht clever erwiesen, da es mit diesem Trick das im August 2005 eingeführte Nachtfahrverbot für Lkw ab 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht (zGG) vor dem publicityträchtigen juristischen „Aus“ bewahrte. Vom Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. in Frankfurt am Main unterstützte Kläger hatten nämlich dagegen vor dem Verwaltungsgericht Kassel geklagt. Moniert wurde u.a., dass das offiziell wegen angeblicher Mautausweichverkehre eingeführte Nachtfahrverbot bereits für Lkw ab 3,5 t zGG galt, obwohl die Mautpflicht erst Fahrzeuge ab 12 t zGG betrifft. Auch gegen das Transitverbot ist mit fachlicher und materieller Unterstützung des BGL zwischenzeitlich Klage eingereicht worden. Auch diese Verkehrsbeschränkung ist unangemessen und rechtlich nicht gedeckt.

Unangemessen sind die Straßensperrungen – sowohl das Nachtfahrverbot als auch das Transitverbot – nach Ansicht des BGL, weil durch die Streckensperrungen ab August 2005 viel mehr Lkw von den betroffenen Bundesstraßen verdrängt wurden als nach Einführung der Lkw-Maut im Januar 2005 von den Autobahnen zusätzlich auf diese Bundesstraßen überhaupt ausgewichen sein können. Dabei war der vermutete Mautausweichverkehr stets die Begründung für diese Sperrungen. So stieg die Anzahl der Lkw an der Zählstelle Hoheneiche (B 27) von Januar bis Juli 2005 gegenüber dem Vorjahr um mikroskopisch kleine 0,2 %, durch die Einführung des Nachtfahrverbotes ab August 2005 reduzierte sich die Lkw-Anzahl im gleichen Zeitraum des Folgejahres jedoch um sage und schreibe 65,8 %! Auch wenn im Vergleichszeitraum 2007 die Zahl der Lkw wieder um 15,2 % zunahm, ist man auf jeden Fall weit über das ursprüngliche Ziel der Rückverlagerung vermeintlichen Mautausweichverkehrs hinausgeschossen. An den beiden anderen Zählstellen auf der B 27 fallen die Zahlen im Grundsatz ähnlich aus: In Marbach lag der (mautbedingte?) Anstieg in den ersten sieben Monaten des Jahres 2005 gegenüber 2004 bei 13,9 %, durch die Streckensperrungen gab es 2006 einen Rückgang von 52,1 % und 2007 eine Zunahme um 15,1 %; in Sontra liegen die Werte bei +23,7 % für 2005, -61,7 % für 2006 und -0,6 % für 2007. An dieser Stelle muss eines klargestellt werden: Die allermeisten Lkw sind auf den betroffenen Bundesstraßen schon seit Jahrzehnten unterwegs, weil diese Straßen einfach die verkehrübliche Route darstellen und die Benutzung der Autobahn auch bei einer Lkw-Maut in Höhe von Null Euro nicht in Erwägung gezogen würde. Resultat sind zum Umweltschutzpostulat kontraproduktive Mehrkilometer und Zusatzbelastungen. Und schließlich sind Bundesstraßen von ihrer gesetzlichen Bestimmung her dazu da, überregionalen Verkehr aufzunehmen. Kosten und Nutzen der durch die Sperrungen erzwungenen Umwegfahrten abertausender Lkw stehen nach Ansicht der klagenden Unternehmen und des BGL in keinem ausgewogenen Verhältnis.

Als „unzureichend“ werden jedenfalls die gewählten Maßnahmen von vielen Anwohnern an den betroffenen Bundesstraßen gebrandmarkt, wie der Berichterstattung in verschiedenen Medien zu entnehmen war. Obwohl objektiv massive Rückgänge bei den Lkw-Zählungen dokumentiert sind, empfinden diese Mitbürger keine Erleichterung. Dies stellt die Sinnhaftigkeit solcher

Maßnahmen grundsätzlich in Frage: Was nützen Straßensperrungen, die jedes Jahr zu Zigmillionen von Umwegkilometern führen, wenn auf dem Haben-Konto nicht einmal eine schwarze Null verbucht werden kann?

Abschließend soll noch auf eine besonders groteske Situation aufmerksam gemacht werden: Die B 3 zwischen Cölbe und Borken. Auch diese Straße wurde gesperrt, weil angeblich zu viele Lkw die Autobahn verlassen hatten, um sich die Maut zu sparen. Das Problem bei der B 3 zwischen Cölbe und Borken ist nur: Es gibt überhaupt keine Autobahn, auf die die Lkw zurück könnten, denn es ist gar keine Autobahn da! Die A 49 endet nämlich – von Kassel kommend – in Borken. Kein Wunder, dass man in fast jeder Ortsdurchfahrt der gesperrten Strecke Transparente und Plakate mit der Forderung nach dem Weiterbau der A 49 bis Marburg findet ...

Auch in Bayern wird gegen angebliche Mautausweichverkehre mit ganztägigen Transitverboten der B 8 westlich und östlich von Regensburg vorgegangen: Unter Federführung des Landesverbandes Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e.V. und mit Unterstützung des BGL bereiten mehrere betroffene Mitgliedsunternehmen eine Sammelklage beim Verwaltungsgericht Regensburg vor. Denn auch hier werden Transportlogistikunternehmen, die die in Frage stehenden Streckenabschnitte schon viele Jahre vor jeglicher Mauterhebung benutzten, zu unnötigen und umweltpolitisch kontraproduktiven Umwegen gezwungen. Das kann weder im Sinne des deutschen Transportlogistikgewerbes noch der Allgemeinheit sein. Zusätzliche Kilometer bedeuten auch immer zusätzlichen Dieserverbrauch, zusätzliche Abgase und zusätzliche Umweltbelastung, meint der BGL.

Frankfurt am Main, 19.10.2007

Diese und weitere Pressemeldungen finden Sie unter:
<http://www.bgl-ev.de/web/presse/index.htm>