

NÜRNBERGER *Nachrichten*

28.06.2018 Nürnberg, Fürth, Stein: Erweiterte Lkw-Maut: Der Lärm wird bleiben - Region - nordbayern.de

Erweiterte Lkw-Maut: Der Lärm wird bleiben

Nur wenige Orte in der Region dürfen auf weniger Lkw-Verkehr hoffen - 28.06.2018 11:00 Uhr

NÜRNBERG/FÜRTH/STEIN - Durch manche Orte in der Region donnern auf Bundesstraßen täglich Tausende Laster. Nicht nur Anwohner hoffen, dass die erweiterte Lkw-Maut ab 1. Juli die Transporter wieder vermehrt auf die Autobahnen bringt. Doch das wird vermutlich nicht passieren.



Auf Bundesstraßen gilt ab 1. Juli auch die Lkw-Maut.

© Thomas Scherer

NÜRNBERG/FÜRTH/STEIN - Durch manche Orte in der Region donnern auf Bundesstraßen täglich Tausende Laster. Nicht nur Anwohner hoffen, dass die erweiterte Lkw-Maut ab 1. Juli die Transporter wieder vermehrt auf die Autobahnen bringt. Doch das wird vermutlich nicht passieren. 24.11.2018 Nürnberg, Fürth, Stein: Erweiterte Lkw-Maut: Der Lärm wird bleiben - Region - nordbayern.de <http://www.nordbayern.de/region/erweiterte-lkw-maut-der-larm-wird-bleiben-1.7758203> 2/3 Wenn Sigrid Reinfelder aus ihrem Büro im Rathaus blickt, sieht sie genau auf die Hauptstraße. "Dann seh' ich schon, wer da ab dem 1. Juli noch durchfährt", sagt die Bürgermeisterin von Breitengüßbach nördlich von Bamberg, und es klingt wie eine kleine Warnung. Am 1. Juli wächst das Mautnetz in Deutschland um 36 000 Kilometer. Die Maut für Lastwagen ab 7,5 Tonnen Gesamtgewicht gilt dann

NÜRNBERGER *Nachrichten*

nicht mehr wie bisher nur auf Autobahnen und autobahnähnlichen Strecken, sondern auch auf allen Bundesstraßen. Blau-grüne, vier Meter hohe Mautsäulen stehen neben den Fahrstreifen, um die vorbeifahrenden Lkw zu registrieren und abzukassieren. "Wir hoffen wirklich, dass wir mit der neuen Maut den Schwerlastverkehr, die Durchfahrer, aus der Ortsmitte herausbekommen", sagt Reinfelder. Bisher plagten den 4700-Einwohner-Ort vor allem Speditionen, die statt der bereits mautpflichtigen Autobahn 73 die Bundesstraße B 4 als günstigeren Schleichweg nutzen. Schon 2013 hat Reinfelder deshalb die Transport-Unternehmen der Umgebung angeschrieben und um eine Schonung des Ortes gebeten, durchaus mit punktuelltem Erfolg. "Jetzt haben wir wieder einige zugesichert, den Ort über die Autobahn zu umfahren, wenn die Maut auf Bundesstraßen kommt." Für Breitengüßbach könnte sich mit der erweiterten Maut also tatsächlich die Zahl der tonnenschweren Transporter verringern. Viele andere vom Brummi-Lärm durchgerüttelte Orte werden dagegen nicht viel spüren: Der Maut-Ausweichverkehr ist auf vielen Strecken ein überschätztes Phänomen. "Hauptschlagader" B 2 So wie in Dietfurt (Mittelfranken). Der Treuchtlinger Ortsteil ist entlang der B 2, auf der Magistrale Nürnberg-Augsburg, der letzte Ort, der noch nicht von einer Umgehungsstraße profitiert. Und der sich auch von der Ausweitung der Maut wenig Effekt erhoffen darf, glaubt der Bürgermeister. "Die B 2 ist die Hauptschlagader der Region. 90 Prozent der Lkw, die hier fahren, müssen hier entlang. Die weichen nicht der Maut aus", sagt Werner Baum. "Wenn ich von Augsburg nach Nürnberg muss, dann nehme ich eben nicht den Umweg über Ingolstadt." Kaum zu umfahren ist auch die B 470 bei Forchheim, als Querverbindung zwischen der A 3 und der A 73. "Wer von der Autobahn runter muss, der kann nur hier durch", konstatiert der Heroldsbacher Bürgermeister Edgar Büttner. Durch den Ortsteil Oesdorf und durch das benachbarte Wimmelbach brausen so jeden Tag mehr als 9000 Fahrzeuge, ein Drittel sind Lkw, Lastzüge und Transporter. "Der Verkehr war hier schon vor der Einführung der Lkw-Maut auf den Autobahnen hoch", sagt Büttner. Weniger Fahrzeuge werden es durch die Ausweitung der Gebühren kaum werden. Selbst dort, wo die Autobahn parallel verläuft, glaubt man nicht an Besserung. Stein bei Nürnberg ächzt angesichts einer täglichen Lkw-Lawine, die die B 14 tatsächlich als Ausweichstrecke für die nebenan verlaufende A 6 nutzt. "Die Fahrer fahren dann runter, wenn auf der A 6 Stau ist, und das ist o. Die Maut auf der B 14 wird uns deshalb keine Entlastung bringen", fürchtet Bürgermeister Kurt Krömer. Etwa 2000 Lkw, das haben die letzten Verkehrszählungen ergeben, rumpeln jeden Tag durch die Ortsmitte, darunter viele Container-Transporte, die den Nürnberger Hafen ansteuern. "Die Fahrer", glaubt Krömer, "wollen nur die kürzeste Fahrzeit haben, die Maut ist denen egal. Aber für uns ist die Situation einfach katastrophal." Anders gelagert ist der Fall auf der B 25 zwischen Feuchtwangen und Wilburgstetten, einer Parallelstrecke zur A 7. Der Abschnitt ist seit 2009 für den überregionalen Schwerlastverkehr gesperrt, um potenzielle Mautausweicher auf die Autobahn zu zwingen. Jetzt fällt die Rechtsgrundlage für die Anordnung weg, ab 1. Juli wird die Sperrung aufgehoben. Ob sich dann merklich etwas am Lkw-Verkehr ändert, soll eine Verkehrszählung in einigen Wochen zeigen. Tatsächlich hat sich für Speditionen und Transportunternehmen bisher nur auf wenigen Strecken ein Ausweichen auf mautfreie Bundes- oder Staatsstraßen rentiert. "Wenn ich zwanzig Kilometer auf die Bundesstraße ausweiche, spare ich etwa drei Euro Maut", rechnet der Niederlassungsleiter einer Nürnberger Spedition vor. "Das lege ich aber beim Sprit und der längeren Fahrzeit sofort wieder drauf." Ein ähnliches Bild zeichnen die regelmäßigen Berichte der Bundesregierung, wonach auf 95 Prozent des gesamten Bundesstraßennetzes seit Einführung der Lkw-Maut auf Autobahnen im Jahr 2005 keine nennenswerten Verlagerungen beim Schwerlastverkehr festgestellt werden konnten. Nur punktuell wird die erweiterte Maut also Lärm und Abgase zurück auf die Autobahn bringen. In Breitengüßbach, hofft Sigrid Reinfelder, wird es so sein. Sie will Ende Juli eine Verkehrszählung in der

NÜRNBERGER

Nachrichten

Ortsmitte durchführen und — sollten dann noch immer die gleichen Lastwagen vor ihrem Rathausfenster vorbeifahren — persönlich bei den Spediteuren nachhaken.

Christine Thurner