

Straßenverkehrsamtsleiter Pütz informierte zunächst über die Historie des LKW-Durchfahrverbots ab 7,5 t auf der B 42 zwischen Neuwied und der Landesgrenze nach NRW. Die ersten Sperrungen datierten aus den 70er Jahren. Anfang der 80er Jahre sei dieses Verbot – beschränkt auf die Monate April bis Oktober – noch einmal verlängert worden. Im Jahre 1992 sei dann der Durchgangsverkehr für LKW ganzjährig gesperrt worden. Man habe seinerzeit einvernehmlich festgestellt, dass die Sperrung in erster Linie dem überregionalen Verkehr gelten sollte und sowohl für die Versorgung der Firmen im Nahbereich als auch für die im Umkreis von 15 km ansässigen Firmen entsprechende Ausnahmegenehmigungen erteilt werden sollten. Der Kreis Neuwied habe die Ausnahmeregelung sehr großzügig gehandhabt. Schon damals sei also das Durchfahrverbot aus südlicher Richtung faktisch stark aufgeweicht gewesen. Aus nördlicher Richtung sei das Verbot nach Mitteilung des Kreises Neuwied faktisch nicht vollzogen worden, da sich das Land NRW geweigert habe, bereits auf ihrem Gebiet auf die Sperrung in südlicher Richtung entsprechend hinzuweisen, so dass die letzte Wendemöglichkeit nicht wahrgenommen werden konnte. Herr Pütz wies darauf hin, dass der zweite Punkt so nicht richtig sei. An der A 59 sei der Hinweis angebracht: „Rheinbreitbach für LKW gesperrt, bitte Richtung Frankfurt (A 560/A 3) fahren“. Seitens der Kreisverwaltung Neuwied sei jetzt in der Tat geplant, das Durchfahrverbot in beiden Fahrtrichtungen aufzuheben, da inzwischen einige Ortsumgehungen in Rheinland-Pfalz fertiggestellt seien. Bevor die Aufhebung umgesetzt werde, solle aber noch einmal geprüft werden, ob dies eine deutliche Zunahme des LKW-Verkehrs zur Folge habe. Er gehe nicht von einer Zunahme des Schwerlastverkehrs aus. Der überörtliche Nord-Süd-Verkehr nehme die A 3. Wer von der A 3 ins Rheintal wechselt, der habe dort sein Ziel oder eine entsprechende Ausnahmegenehmigung.

Punkt 2 der SPD-Anfrage nach den Möglichkeiten, die Tonnage auf der NRW-Teilstrecke zu begrenzen oder die Durchfahrt zu sperren, müsse er mit „Nein“ beantworten. Mit der A 59 und der autobahnähnlich ausgebauten Strecke auf der B 42 verfüge der Rhein-Sieg-Kreis über ein Straßennetz, das typischerweise überörtliche Verkehre abwickle. Insofern gebe es rechtlich keine Möglichkeiten, Durchfahrverbote einzurichten. Hinzu komme, dass faktisch auch keine Ausweichstrecken vorhanden seien. Zurzeit bleibe nur, die Verkehrsprognosen und Berechnungen von Rheinland-Pfalz abzuwarten.

Abg. Gasper wies darauf hin, dass die Tunnelbauwerke auf der B 42 demnächst modernisiert werden sollen und deshalb auch Umleitungsstrecken eingerichtet werden müssen. Insofern sei es wichtig zu wissen, mit welchen LKW-Verkehren, 36-Tonnern oder auch Giga-Linern, zu rechnen sei. Das könne im Extremfall auch zu Problemen in der Altstadt von Königswinter führen.

KVR Pütz entgegnete, nach seinem Kenntnisstand seien Giga-Liner in NRW nicht zugelassen. Es sei natürlich schwierig, das rechtswidrige Überfahren der Landesgrenze aus anderen Bundesländern zu verhindern. Bei der Modernisierung der Tunnelbauwerke auf der B 42 gehe es in erster Linie um die Sicherstellung von Rettungswegen. Einen übermäßigen LKW-Verkehr habe er bisher nicht feststellen können und auch aus Bad Honnef seien ihm bisher keine solchen Berichte bekannt.

Abg. Seelbach bemerkte, LKW-Fahrer benutzen zum Teil auch Navigationsgeräte, die in der Regel auf entsprechende Umfahrungen hinweisen. Dort könne es dann schon zu einer Zunahme des Lärms und der Abgase führen. Seine Fraktion bitte deshalb darum, dies auf jeden Fall weiter zu beobachten. Ein Knotenpunkt sei jetzt schon die Abfahrt Königswinter. Von Bonn kommend bilden sich hier häufig Rückstaus, die bis weit in die Fahrbahn hineinreichen.

Abg. Metz äußerte, als Mitglied der GRÜNE-Kreistagsfraktion sei er auch nicht unbedingt ein Freund von LKW-Verkehr und verstehe insofern die Argumentation. Gleichzeitig kenne er aber

auch das Straßenverkehrsrecht. Die B 42 sei nun mal eine Bundesfernstraße, die für den LKW-Verkehr vorgesehen sei. Wenn man sich straßenverkehrsrechtliche Optionen offen halten wolle, könne er nur empfehlen, den Schwerlastverkehr an dieser Stelle zu zählen.