

Maßnahmenpaket

zur Entlastung der Anwohner an der

B54

Erstellt von „Ja zur Aar e.V.“

- I. Reduzierung des LKW-Verkehrs
- II. Förderung alternativer Verkehrsmittel
- III. Lärmberuhigungsmaßnahmen
- IV. Optimierung von Straßenverkehrswegen
- V. Verkehrsentwicklung

I. Reduzierung des LKW-Verkehrs

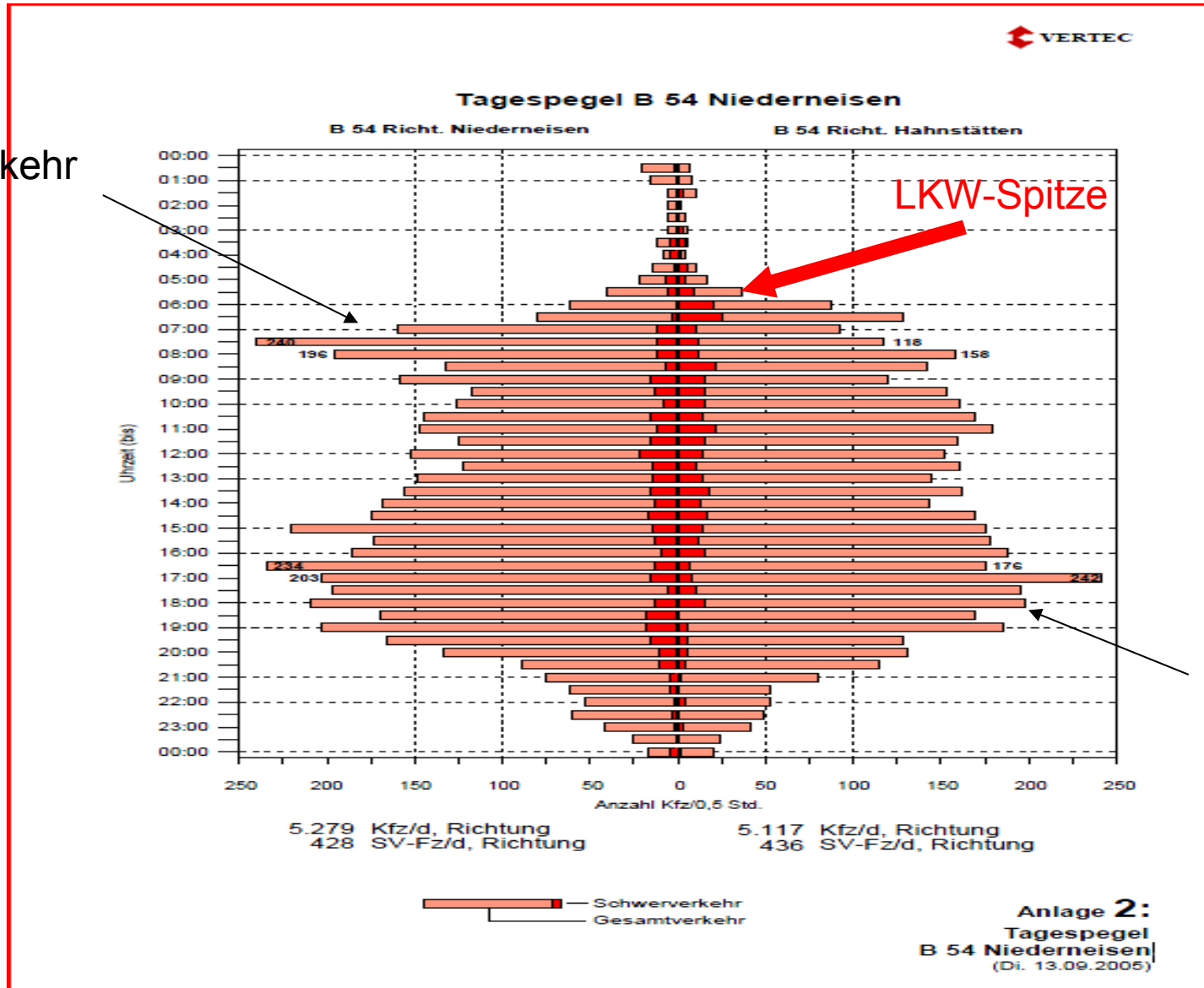
1. Ladezeiten Schäfer Kalk
2. Lastverkehr auf die Schiene
3. Tägliche Anreise der LKW- Fahrer
4. Entlastung durch Wegfall Abraumverkehr

1. Ladezeiten Schäfer Kalk

Beschränkung der Ladezeiten von bspw. 8.00 Uhr bis 18.00 Uhr dadurch:

- Entzerrung des Berufsverkehrs
- Minderung des Gefahrenpotentials im morgendlichen Schulverkehr
- Erhebliche Reduzierung des Nacht-Schwerlast-Verkehres

Berufsverkehr



LKW-Spitze

Berufsverkehr

Tagesspitze des LKW-Verkehrs morgens um 7 Uhr!

2. Lastverkehr auf die Schiene

Schäfer Kalk:

- Investitionskosten ca. 500 T€
- ca. 150 T€ für Feststoffwaage, interner Bahnbereich wiederherstellen ca. 50T€
- ca. 300 T€ Bahnanbindung



Kosten würden zu 100 % von der Landesregierung übernommen!

2. Lastverkehr auf die Schiene

Holzverladung:

- In Oberneisen (ehem. Bahnhofsbereich)
- dadurch erhebliche LKW- Entlastung bis nach Diez
- ggfs. müsste Beladungsgleis gebaut werden (alternativ könnten die Gleise bei Schäfer Kalk genutzt werden)



3. Tägliche Anreise der LKW- Fahrer

mit PKW statt LKW zur Arbeitsstätte solange der „Abraumverkehr“ durchgeführt wird.

- erhebliche Entlastung der B54 am Morgen und am Abend.
- weniger Schwerlastverkehr insgesamt



4. Entlastung durch Wegfall Abraumverkehr

- Laut Schäferkalk soll ca. ab Mitte 2011 der Abraumverkehr Richtung Dehrn entfallen
 - erhebliche Entlastung der B54 insgesamt



II. Förderung alternativer Verkehrsmittel

1. Aartalbahnreaktivierung

2. Pendelbusverkehr zu Orten der Peripherie

damals



1. Aartalbahnreaktivierung

2014 Reaktivierung der Aartalbahn

- Stündliche Taktung, Haltepunkte an jedem Ort
- Anschluss auch nach Limburg
- Fahrzeit Zollhaus – Limburg Hbf nur 25 Minuten
- Mögliche Streckenausweitung über Aarbergen nach Wiesbaden/Mainz
- Moderne Züge, GERINGE Lärmbelästigung

heute



2. Pendelbusverkehr oder Ruftaxi

Anbindung der peripheren Orte wie Lohrheim und Kaltenholzhausen

- In den Hauptzeiten Einsatz von Bussen
- Ruftaxi wie im Beispiel von Katzenelnbogen (Einrich Bus)

III. Lärmberuhigungsmaßnahmen

1. Tempolimits im Ortsbereich Flacht / Niederneisen
2. Nachtfahrverbote für LKW
3. Einsatz von Radargeräten
4. Geschwindigkeitsgesteuerte Ampelanlagen
5. Flüsterasphalt
6. Bauliche Änderungen an Kanaldeckeln

1. Tempolimits in den Ortsdurchfahrten

- Tempolimits sind laut Landesbetrieb Mobilität, den Ortsvorstehern und heimischen Politikern im Gegensatz zu anderen Bundesländern auf der B54 nicht möglich. Tempolimits auf Bundesstrassen mit **solch geringem Verkehr** durchzusetzen sei nicht möglich. Hierzu fehlten die **rechtlichen Grundlagen**.
- Oder fehlt hier einfach nur der politische Wille?

2. Nachtfahrverbote für LKW

- Nachtfahrverbote könnten erheblich die Lärmbelastung verringern und das Wohlbefinden steigern.
- Laut Landesbetrieb Mobilität, den Ortsvorstehern und heimischen Politikern ist es im Gegensatz zu Hessen nicht möglich Nachtfahrverbote auf Bundesstrassen mit solch geringem Verkehr durchzusetzen. Hierzu fehlen die rechtlichen Grundlagen.
- Oder fehlt hier einfach nur der politische Wille?



3. Einsatz von Radargeräten

- Die Lärmbelastung könnte durch den Einsatz von Radargeräten verringert - und das Wohlbefinden der Anwohner erheblich gesteigert werden
- Laut Landesbetrieb Mobilität, den Ortsvorstehern und heimischen Politikern ist es nicht möglich fest installierte Radargeräte anzuschaffen. Die Radarkontrolle obliege der Polizei.
- An der B54 im Westerwald und an der B260 (in Pohl) gibt es fest installierte Radaranlagen.
- Also gilt: **Dort wo ein politischer Wille existiert, da gibt es auch solche einfachen Maßnahmen!**

4. Geschwindigkeitsgesteuerte Ampelanlagen

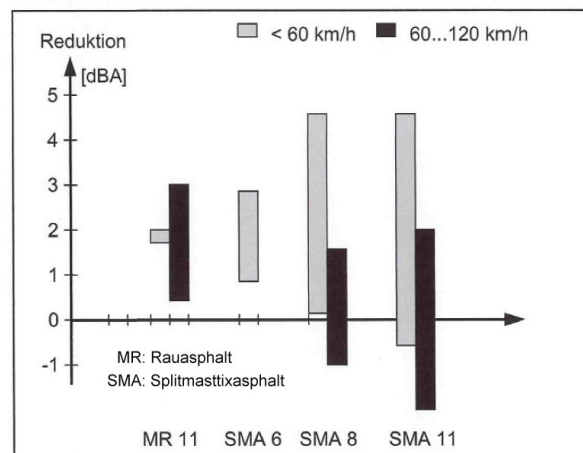
- Geschwindigkeitsgesteuerte Ampelanlagen haben einen erzieherischen Effekt auf die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer.
- Ampeln würden eine sichere Überquerung der B54 auch für Schulkinder und ältere Mitbürger ermöglichen.
- Trotz vielfacher Bemühungen von Bürgern wurden weder in Niederneisen noch in Flacht Ampelanlagen installiert (im Gegensatz zu Hahnstätten).
- Oder fehlt hier einfach nur der politische Wille?



5. Flüsterasphalt

- Die neuste Generation von Flüsterasphalt bewirkt:
 - eine Schalldruckreduzierung von -5 dB(A)
 - Dies entspricht einer Reduzierung des empfundenen Lärms um 25 %
- Laut Landesbetrieb Mobilität ist der Einsatz von Flüsterasphalt wirkungslos.

Gegenüberstellung des Lärmpegels von MR- und SMA-Belägen bei verschiedenen Geschwindigkeiten [8]



(Quelle: BauMagazin 06/08)

6. Bauliche Änderungen an Kanaldeckeln



- Viele Kanaldeckel der B 54 liegen nicht sauber auf. Dadurch klappern diese. Abhilfe kann hier eine Gummieinlage schaffen.



- Die Absperrschieber und Kanaldeckel liegen oft exakt in der Reifenfahrspur der LKW und PKW. Jedes Überfahren löst zusätzlichen Lärm aus. Abhilfe würde hier eine Verlegung der entsprechenden Schieber und Deckel schaffen.

IV. Optimierung von Verkehrswegen

1. Reaktivierung der Aartalbahn auch für Schwerlasttransport wie schon unter I. und II.
2. Weiterführung der B 274 von Zollhaus in Richtung B 417 und A3.
3. Westumgehung im Bereich Diez/Limburg statt einer Südumgehung mit Umgehung Holzheim und Flacht-Niederneisen
4. Verkehrsuntersuchung zum Punkt 3.

1. Reaktivierung der Aartalbahn

- Moderne geräuschreduzierte Züge



2. Weiterführung B 274 in Richtung B 417 und A3



Verkehr von Schäferkalk und aus Hahnstätten sowie vom Einrich und Aarbergen können in Richtung B 417 und A3 weitergeleitet werden (Strecken-vorschläge existieren seit den 30iger Jahren). Durchgangsverkehr durch Niederneisen und Flacht entfällt.
hier: 3 denkbare Varianten

3. Westumgehung Diez- Limburg zur A3



Verkehr aus dem Bereich Flacht und Niederneisen lässt sich zusammen mit dem Verkehr aus dem Diezer Industriegebiet, in Richtung A3 und B 49 (Wetzlar und Gießen) abführen.

Zugehörige Verkehrsuntersuchung auf der nächste Seite.

Südumgehung in rot

Westumgehung in blau

4. Verkehrsuntersuchung für den Bereich Diez-Limburg mit Holzheim

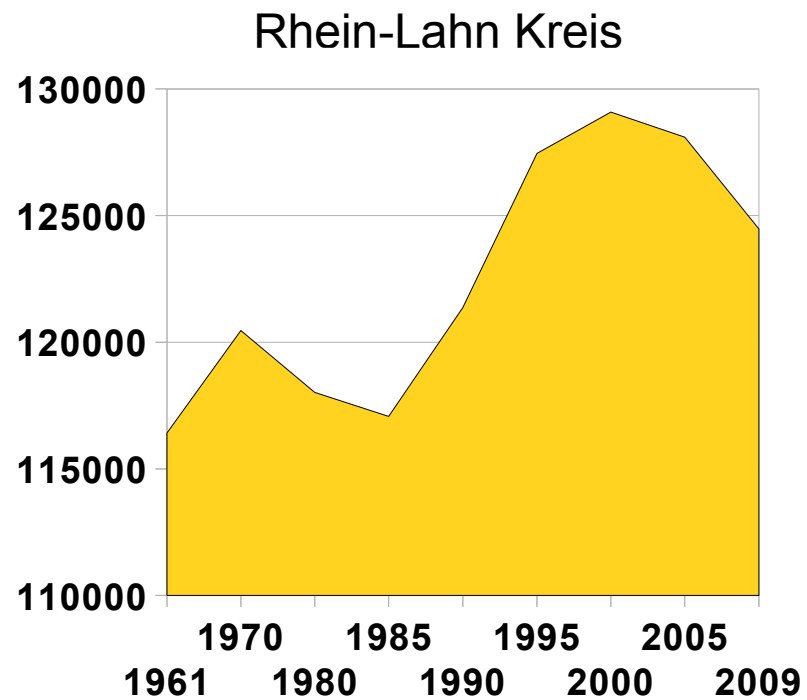
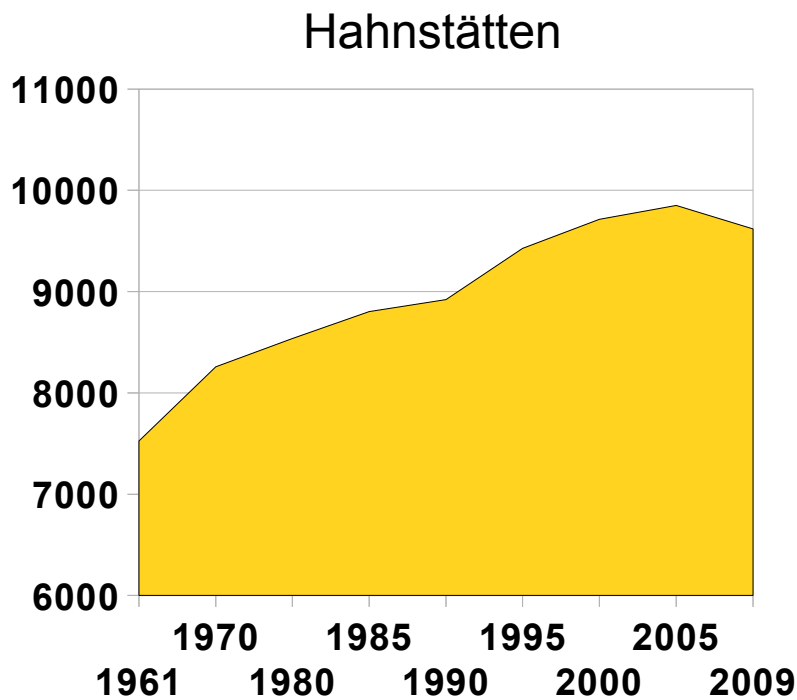
Verkehrsuntersuchungen aus dem Jahre 1997 zeigen eindeutig, dass alle zur Zeit im Bereich von Limburg geplanten Umgehungsvarianten (Südumgehung & Alttrasse) verkehrstechnisch nicht optimal sind.

Variante	Entlastung der <u>Diezer Strasse</u>	Entlastung der Schiede	Geschätzte Baukosten 1997 (Baukosten Untersuchung 2008) in Millionen €
1 Südumgehung	- 16 %	In geringem Maße	18,43 (40)/2,17
2 Alttrasse	- 20 %	Gering	35,89 (57)/1,58
3 Westumgehung	- 30 %	-18 %	15,22 (33 geschätzt)

Die heute verfolgten Varianten (Südumgehung & Alttrasse) haben einen zu geringen verkehrsplanerischen Nutzen.

V. Verkehrsentwicklung

Der demographische Wandel bedeutet nach Jahren mit kontinuierlich wachsender Bevölkerung für die Verbandsgemeinde Hahnstätten und den Rhein-Lahn Kreis eine in Zukunft schrumpfende Bevölkerung mit einem Anstieg des durchschnittlichen Alters der Bevölkerung



Massiver Wandel der Bevölkerungsstruktur im Rhein-Lahn Kreis

	31.12.90	31.12.00	31.12.09	prozentuale Entwicklung	
0-19	25.053	27.839	23.936	-4,5%	schwindende Jugend
20-39	36.075	33.597	26.526	-26,5%	...und junge Erwachsene
40-59	31.709	34.574	39.336	+24,1%	immer mehr Ältere
60+..	28.532	33.072	34.676	+21,5%	...und Alte

Die **schrumpfende** und im Durchschnitt **ältere Gesamtbevölkerung** spricht gegen die Annahme einer weiteren Verkehrssteigerung auf der B54. Gerade im Personen-/Berufsverkehr dürfte eine **Verkehrsentlastung** dafür das wahrscheinlichere Szenario sein.

Fazit

Durch eine Reihe von einfachen verkehrs- und lärmberuhigenden Maßnahmen ließe sich an der B54 eine große Entlastung für die Anwohner erzielen.

Der politische Wille, diese Maßnahmen durchzuführen, ist offensichtlich nicht ausreichend vorhanden!

Bürger fordern Tempolimit und Radaranlage

Niedermezen. Wir Bürger haben einen Rechtsanspruch auf Abhilfe. Demgegenüber fordern wir geeignete Maßnahmen, um die angespannte Verkehrssituation an Ortseingang von Niedermezen zu verbessern, so die Sprecher von unmittelbar beteiligten Anwohnern von B 54 Werner Siebel, im Rahmen eines Ostermittags mit Vertretern der Landespolizei, des LRM, der zuständigen Polizei, der Verbandsgemeindeverwaltung, Hahnstätten, Niedermezen, Omburgern sowie Karl-Werner Jäger und des SPD-Landtagsabgeordneten Hans Puchler.

Zunächst haben die Anwohner die nicht mehr hinreichend sichere Zustände insbesondere im Abschnitt Ortseingang des Radweges Hahnstätten kommend bis zur ersten Landkurve hinunter zum Friedhof als gefährlich, nicht angepasste Geschwindigkeit, die insbesondere bei Lawe besonders gefährlich wird, wenn diese bei Gegenverkehr teilweise die Fahrbahn verlassen. Die Benutzung des Bürgersteigs ist insbesondere für Kinder nicht mehr nutzbar und eine Straßeneingangs- bzw. Leertengengefahr, so Anwohnerin Claudia Dylling. Als Abhilfe schlagen sie mehrere Lösungsmöglichkeiten vor. Das Tempolimit vor dem Ortseingang (vor dem Friedhof) derzeit 70 Kilometer pro Stunde, auf 50 herabzusetzen und zusätzlich ein Überhörsort anzubringen. Inzwischen ist das Ort ein Tempolimit von 50 ohne ständige Radanlage oder sonstige Radablenker, ebenso soll eine temporäre Ampelanlage und Tempolimit an gefährlichen Stellen innerhalb des gesamten Ortes.

Ein Großteil dieser Forderungen ist nach der derzeitigen Gesetzlage nicht durchführbar, erläuterten Heine Peter Uhmacher, Leiter des Landkreises Möckeln (LRM), Dirk und Heide Müller von der Dreier-Praktikergesellschaft. Sie kamen aus beiden Dienststellen konkrete Zahlen mitgebracht, die zwar von einer relativ hohen Querschnittsbilanz von 10.000 Fahrzeugen (ca. 1000 pro Straße)

Schwerverkehr) sprechen, aber für die Durchsetzung einiger der genannten Forderungen nicht die geforderten Voraussetzungen erfüllt sind.

So werden bei 23 Fahrzeugen und Klammern eine Durchsetzung schädlich für die einflussreiche Fahrzeugflotte von 54 km/h und der nachfolgenden Führung von 63 er nicht.

Bei einer Radanlage von 346 Fahrzeugen würden 217 Personen ausgenommen (1,5 bis 100). Insbesondere gemeldete Unfälle waren im Jahr 2006 ein Unfall, im 2007 und 2008 je drei. Mit diesen statistischen Zahlen sei der Bereich kein Unfallhochpunktbereich und somit bestimmte Maßnahmen nicht durchsetzbar, wie zu hören.

Das könne zu häufigen Diskussionen, so auch Bürgermeister Karl-Werner Jäger darauf hinweisen, dass es durchaus zwei Probleme zu begrenzen gelte. Wir haben die Gefährdung im täglichen Berufsverkehr, die sich jedoch anders darstellt als bei den nachlässigen und vorläufigen Bäumen. Hier müssen Pflanz schon mit 115 Stundenkilometer möglich werden sein.

Letztlich dürfte man sich auf folgende Lösung durch die Kreisverwaltung auf die 70 km/h-Schild vor der Ortseinfahrt in ein 50 km/h-Schild umgewandelt werden, insofern soll die Verbandsgemeindeverwaltung 40 Kilometer pro Stunde für 1000 anordnen. Die Ortseingangsstelle sind eine Geschwindigkeitsschranke (zwei Meter, einige Schilder im Bereich des Orteschuldes, seitliche Verkehrslenkung und die Straßenverengung in der ersten Kurve im Ort nach der Buschlandschaft nach einer nicht terminierten Versuchsanlage soll dann erprobt werden, ob sich dadurch Verbesserungen bei den angesprochenen Problemen erzielen lassen.

Heine Peter Uhmacher empfiehlt den Betroffenen, sich auch zu bemühen für die geplante Umgestaltung Niedermezen. Erheben Sie Ihre Stimme für die Umgestaltung. Können werden sich alle derzeitigen Problemstellungen lösen? (ep)



Gefahrenpunkt, Prellzone oder „normal“? Jedenfalls wird im Eingangsbereich von Niedermezen zu schnell gefahren. Foto: Kahl