

Unterschriftenaktion erzürnt den Nabu

Straßensperrung: Naturschützer fühlen sich zu Unrecht an den Pranger gestellt –
ASV: Am 16. Januar geht es los



Radfahrer am Schwarzbach: Noch ist die Brücke offen. Ab dem 16. Januar müssen Umwege in Kauf genommen werden. Foto: Dennis Möbus

Die Heftigkeit der Reaktionen habe ihn dann doch überrascht, sagte Markus Schmitt, Chef des Darmstädter Amts für Straßen- und Verkehrswesen (ASV), am Donnerstagnachmittag bei einer Pressekonferenz im Treburer Rathaus. Dass die anstehende Sanierung von zwei Brücken zwischen Trebur und Geinsheim für Aufsehen sorgen würde, sei ihm zwar klar gewesen. „Ein solcher Eingriff ruft immer Reaktionen hervor.“ Aber bei einem Auftragsvolumen von 55 Millionen Euro pro Jahr, das das ASV vergebe, sei dies doch eine eher kleine Maßnahme.

Das sehen Lokalpolitiker, Gewerbe und Naturschützer naturgemäß etwas anders. Das Gewerbe etwa befürchtet massive Umsatzeinbußen, die Naturschützer fühlen sich derweil zu Unrecht an den Pranger gestellt. Höhepunkt: Bei „Spass uff de Gass“ am Wochenende wurden Nabu-Mitglieder verbal attackiert, bei einer Unterschriftensammlung des Gewerbevereins wurde sich über Belange des Naturschutzes lustig gemacht. Tenor: „Nur weil zwei, drei Vögel dort hausen, wird die Straße neun Monate komplett gesperrt.“

Alfred Kunert vom Treburer Nabu war derart erbost, dass er Bürgermeister Jürgen Arnold ansprach und um Klärung bat. Der Verwaltungschef nutzte die Chance, um zeitgleich Vertreter des ASV und des Regierungspräsidiums Darmstadt (RP) ins Rathaus einzuladen. Auch Groß-Geraus Bürgermeister Stefan Sauer kam: Vor allem in Wallerstädten droht eine massive Zunahme des Verkehrs.

ASV-Chef Markus Schmitt versuchte die Gemüter zu beruhigen. Fakt aber sei, dass an der Sperrung nicht mehr gerüttelt werde, auch nicht wegen einer Unterschriftenaktion des Treburer Gewerbevereins. Es sei abgewogen worden, wie die Maßnahme vonstatten gehen soll, sagte Schmitt. Dabei wurden wirtschaftliche, wasser- und naturschutzrechtliche Gründe erörtert. Herausgekommen sei, dass es nur so gehe – eine Vorbeileitung an den Baustellen bedeute einen zu großen Eingriff in Natur- und Vogelschutz und sei zudem auch viel zu teuer.

Kalkuliert wird mit Gesamtkosten von 1,312 Millionen Euro, beide Brücken kosten

jeweils rund 650.000 Euro. Gebündelt wurde dies in einem Haushaltsjahr, was keine Selbstverständlichkeit sei, wie Schmitt erläuterte. „Die Statik ist mindertragfähig, zu wenig Stahl ist im Überbau. Hinzu kommt, dass die Flügelwände abkippen. Anders gesagt: Die Bauwerke bewegen sich auseinander.“ Das sei auch der Grund, warum eine einspurige Verkehrsführung nicht machbar sei: Die Brücke würde schlicht und einfach zerbrechen.

Eine Vollsperrung sei nur möglich, wenn es anders nicht mehr vertretbar sei. Genau dies sei auf der Landesstraße aber der Fall. Schmitt: „Ein Teilabriss geht aus statischen Gründen nicht. Und eine Umfahrung geht aus den oben angeführten Gründen auch nicht.“ Eine Unterschriftenaktion werde dies auch nicht mehr ändern können, sagte Schmitt. „Uns war klar, dass das nicht auf Gegenliebe stößt. Aber es gibt gute Gründe dafür.“

Am Schwarzbach sei eine Umfahrung kaum möglich, weil die Brücke zu nah am Ort und direkt nebenan zudem ein Vogelschutzgebiet liegt, in dem unter anderem der Teichrohrsänger brütet. „Es käme zu erheblichen Beeinträchtigungen.“ Hinzu kämen Kosten in Höhe von rund einer Million Euro, wenn Wirtschaftswege verbreitert und eine vorhandene Brücke ertüchtigt werden müssten. Das Vogelschutzgebiet „Hessische Altneckarschlingen“ würde massiv beeinträchtigt, was nach dem Bundesnaturschutzgesetz zu vermeiden ist.

Am Landgraben sei die Situation noch schwieriger: Dort müsste ein Umfahrbauwerk eine Länge von rund 65 Meter von Deichkrone zu Deichkrone haben – aus finanzieller Sicht ein Irrwitz, zumal ein solches Bauwerk rund 1,2 Millionen Euro kosten würde. Nötig sei dies, weil Sicherheitsaspekte eine Rolle spielen. Diese seien nicht vernachlässigbar, sagte Schmitt: Immerhin müssten die Umfahrbauwerke täglich 9900 Fahrzeuge fassen, und sogar wenn der Lastwagenverkehr großräumig umgeleitet würde, rechne er immer noch mit täglich 9200 Fahrzeugen.

Es sei ihm klar, dass ein solcher Eingriff gravierende Folgen für einen Ort habe. Andererseits: „Wenn wir im Odenwald so etwas planen, sind die Umwege wesentlich länger, oft sind sie im zweistelligen Kilometerbereich.“ In Trebur müsse der überörtliche Verkehr vier, der lokale Verkehr neun Kilometer Umweg fahren. „Das ist sicher ärgerlich, aber noch vertretbar.“ Dabei spiele das recht engmaschige Straßennetz im Kreis Groß-Gerau eine Rolle.

Baubeginn ist am 16. Januar, die lärmintensiven Vorarbeiten müssen am 1. März abgeschlossen sein, weil dann die Brutzeit beginnt. Schmitt wies darauf hin, dass ein kleiner zeitlicher Puffer eingerechnet sei, weil bei einem Baubeginn im Januar nie sicher sei, wie sich das Wetter entwickle. Es sei auch möglich, dass keine neun Monate gebraucht würden.