

Flüssiges Fahren auf zwei Spuren

Überdimensionierte Verkehrswege werden mittelfristig zu Investitionsruinen. Es reicht absolut, sich auf das Notwendige zu beschränken. Für die Lennebergspange ist Zurückhaltung angebracht, nicht aus Ideologie, sondern ganz rational. Knackpunkt ist nicht die Kapazität des Brückenzubringers, sondern die Engpässe, vor

allem die Brückenauffahrt von der verlängerten Rheinstraße auf die Brücke. Die Zufahrt wurde seinerzeit nach Art von Schienenwegen zweispurig gebaut. Vor lauter Großzügigkeit hat man aber eine Einfädelspur auf der Brücke vergessen.

Das Verkehrsgeschehen ist dadurch gekennzeichnet, dass die vielen von der Rheinstraße kommenden Einfädler sich in den nachfolgenden Verkehr einquetschen und diesen ausbremsen und aufstauen. Sobald

beide Brücken mit jeweils drei Fahrspuren fertiggestellt sind, entsteht eine geradezu ideale Situation, aber nur dann, wenn die Lennebergspange auf jeweils zwei Spuren begrenzt bleibt. Den Einbiegern steht dann exklusiv die rechte Spur zur Verfügung, und den Durchfahrern bleiben ihre beiden Spuren zur behinderungsfeien Weiterfahrt.

*Hartmut Rencker
Mainz*

AZlese01

Ergänzung:

Hohe Lärmschutzmauern sind kein Königsweg. Denn der Lärm ist nicht weg sondern wird nur umgelenkt. Der Lärm wird nicht mehr durch Bodenhindernisse aufgezehrt, sondern beschreibt wegen Luftschichtungen oft einen Bogen mit der Folge, das es manchmal in einiger Entfernung lauter wird als zuvor. Und die hohen Mauern belasten durch einen Abschattungseffekt einen zusätzlichen breiten Streifen. Im Ergebnis verliert die Natur die Breite von drei Autobahnen.

Hartmut Rencker