

Kleine Anfrage

des Abg. Thomas Knapp SPD

und

Antwort

des Innenministeriums

Mautausweichverkehr im Enzkreis

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung über die Zunahme des Schwerlastverkehrs auf Bundes- und Landesstraßen im Enzkreis nach Einführung der Lkw-Maut?
2. Welche Städte und Gemeinden, bzw. deren an Bundes- und Landesstraßen gelegenen Ortsteile, sind davon wie stark betroffen?
3. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung zu ergreifen, um den zunehmenden Verkehr auf den am stärksten betroffenen Streckenabschnitten zu begrenzen?
4. Wie hat sich das Nachtfahrverbot für Lkws auf der B 10, der B 35 und auf der B 294 im Enzkreis ausgewirkt?
5. Wie steht die Landesregierung zu einer „Bemautung“ der unter Punkt 4. aufgeführten Streckenabschnitte?

17. 07. 2007

Knapp SPD

Begründung

Mit Einführung der Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge durch das Autobahnmautgesetz hat der Schwerlastverkehr mit Fahrzeugen über zwölf Tonnen zulässigem Gesamtgewicht auf bestimmten Strecken oder Streckenabschnitten im Bundesgebiet zugenommen. Zahlreiche Berufskraftfahrer weichen auf die Bundesstraßen aus und stören dort nicht unerheblich die Nachtruhe der Anwohner.

In Baden-Württemberg ist insbesondere die Trasse B 35/B 10 zwischen Bruchsal und Stuttgart vom Mautausweichverkehr sowie die B 294 zwischen Pforzheim und Bretten stark betroffen. Deutliche Lkw-Zunahmen sind besonders in den Abendstunden zu verzeichnen. Aufgrund dessen wurde ein Lkw-Fahrverbot für den Durchgangsverkehr über zwölf Tonnen in der Nachtzeit von 22 Uhr bis 6 Uhr ausgesprochen.

Antwort

Mit Schreiben vom 7. August 2007 Nr. 74-3851.1-00/594 beantwortet das Innenministerium die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung über die Zunahme des Schwerlastverkehrs auf Bundes- und Landesstraßen im Enzkreis nach Einführung der Lkw-Maut?

Zu 1.:

Nach den Ergebnissen der Modellberechnung des Bundes zum Umfang der Lkw-Verkehrsverlagerungen auf Bundes-, Landes- und verkehrsbedeutsame Kreisstraßen seit Einführung der Schwerverkehrsabgabe auf den Bundesautobahnen zum 1. Januar 2005 hat der Schwerverkehr auf der B 10 zwischen Pforzheim und Illingen um 150 bis 250 Lkw ab 12 t zulässigem Gesamtgewicht (zGG) (alle Angaben je 24 Stunden), auf der B 35 zwischen Bretten und Illingen um 250 bis 500 Lkw ab 12 t zGG und auf der B 294 zwischen Pforzheim und Bretten um 50 bis 150 Lkw ab 12 t zGG zugenommen. Auf allen übrigen klassifizierten Straßen im Enzkreis hat der Lkw-Verkehr um weniger als 50 Lkw ab 12 t zGG zugenommen.

Am stärksten betroffen ist der Streckenzug der B 10/B 35 zwischen Bretten und Stuttgart. Im Vergleichszeitraum von Januar bis Dezember 2005 hat der Lkw-Verkehr am Tag (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) um mehr als 20 % und in der Nacht (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) um mehr als das Doppelte zugenommen. Der Schwerverkehrsanteil am Gesamtverkehr lag im Jahr 2005 am Tag bei ca. 21 %, in der Nacht bei ca. 33 %.

2. Welche Städte und Gemeinden, bzw. deren an Bundes- und Landesstraßen gelegenen Ortsteile, sind davon wie stark betroffen?

Zu 2.:

Die meisten Ortschaften entlang der genannten Bundesstraßen im Enzkreis haben eine Ortsumfahrung und sind somit nicht von Verkehrsverlagerungen betroffen. In der Ortsdurchfahrt von Neulingen, Ortsteil Bauschlott, im Zuge der B 294 hat der Schwerverkehr um 50 bis 150 Lkw ab 12 t zGG zugenommen. In der Ortsdurchfahrt von Mühlacker im Zuge der B 10 hat der Schwerverkehr um 150 bis 250 Lkw ab 12 t zGG zugenommen.

3. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung zu ergreifen, um den zunehmenden Verkehr auf den am stärksten betroffenen Streckenabschnitten zu begrenzen?

Zu 3.:

Zur Rückverlagerung des Mautausweichverkehrs von der B 10/B 35 auf die A 6 und A 8 hat sich die Region im Einzugsbereich dieses Straßenzuges bei einer vom Innenministerium initiierten Anhörung für ein Nachtfahrverbot für den Lkw-Durchgangsverkehr über 12 t zGG ausgesprochen. Im Quadranten zwischen der A 5, der A 8, der A 81 und der B 10/B 35 wurden auch die B 3, die B 293 und die B 294 einbezogen, um Verdrängungsverkehre auf diese Streckenabschnitte zu verhindern. Das Nachtfahrverbot wird als effektivste Maßnahme gegen den Lkw-Mautausweichverkehr angesehen, da der Lkw-Verkehr nachts überproportional zugenommen hat. Die Fahrverbote sind seit Anfang Juni 2006 wirksam. Weitere Maßnahmen sind nicht vorgesehen.

Mit der Sperrung für den Durchgangsverkehr in den Nachtstunden wurden die Zeiten erfasst, in denen die Bevölkerung besonders von den störenden Beeinträchtigungen durch den zusätzlichen Lkw-Verkehr betroffen ist. Ein ganztägiges Fahrverbot würde bei tagsüber eher öfter auftretenden problematischen Verkehrsverhältnissen auf der Autobahn – etwa bei Unfällen – ein Ausweichen auf das Bundesstraßennetz unmöglich machen. Außerdem würde sich die Ferienreiseverordnung, die Lkw ab 7,5 t zGG in den Sommermonaten an Samstagen von 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr die Benutzung der hier betroffenen Autobahnen verbietet, fast wie ein generelles Fahrverbot auswirken, da auch die für den Durchgangsverkehr gesperrten Bundesstraßen nicht befahren werden dürften. Die Sperrung der o. g. Bundesstraßenabschnitte für den Lkw-Durchgangsverkehr ab 12 t zGG in den Nachtstunden drängt nicht nur den neu hinzugekommenen Mautausweichverkehr, sondern auch den vor der Einführung der Lkw-Maut schon vorhandenen Lkw-Durchgangsverkehr, der jetzt auch nicht mehr fahren darf, auf die A 6 und die A 8 zurück.

4. Wie hat sich das Nachtfahrverbot für Lkws auf der B 10, der B 35 und auf der B 294 im Enzkreis ausgewirkt?

Zu 4.:

Die Fahrverbote für den Lkw-Durchgangsverkehr ab 12 t zGG in den Nachtstunden (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) sind seit Anfang Juni 2006 wirksam. Für die Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen werden die Verkehrsdaten der Dauerzählstelle in Vaihingen/Enz herangezogen. Der Vergleich der Schwerverkehrsanteile am Gesamtverkehr in der Nacht vor und nach Inkrafttreten des Nachtfahrverbotes zeigt einen deutlichen Rückgang um ca. 10 Prozentpunkte von ca. 33 % auf ca. 23 %. Vor der Einführung der Lkw-Maut auf den Bundesautobahnen lag der Schwerverkehrsanteil in der Nacht in den Jahren 2002 bis 2004 zwischen ca. 18 % und ca. 20 %.

Durch die Anordnung des nächtlichen Fahrverbotes für den Lkw-Durchgangsverkehr konnte die mautbedingte Lkw-Zunahme in der Nacht fast vollständig wieder auf die Verkehrsstärke des Schwerverkehrs vor der Einführung der Lkw-Maut abgebaut werden. Die verbliebene Abweichung von ca. 3 bis 5 Prozentpunkten erklärt sich mit der allgemeinen, nicht mautbedingten Zunahme des Schwerverkehrs in den Jahren 2002 bis 2007 und mit den laufenden Baumaßnahmen auf der A 8.

Die aus den Verkehrsdaten der Dauerzählstelle Vaihingen/Enz für den Streckenabschnitt der B 10/B 35 zwischen Bretten und Stuttgart abgeleiteten Erkenntnisse zum Rückgang der Lkw-Verkehre seit Einführung des nächtlichen

Durchfahrtsverbotes können auch auf die B 10 zwischen Pforzheim und Illingen und auf die B 294 zwischen Pforzheim und Bretten übertragen werden. An der B 10 und der B 294 ist keine Dauerzählstelle installiert. Die oben getroffenen Aussagen zur Verkehrsentwicklung beruhen auf der Auswertung der Verkehrsdaten des dritten und vierten Quartals 2006 und des ersten Quartals 2007.

5. Wie steht die Landesregierung zu einer „Bemautung“ der unter Punkt 4. aufgeführten Streckenabschnitte?

Zu 5.:

Als Instrument zur Reduzierung von Mautausweichverkehr ist im Mautgesetz des Bundes eine Bemautung von Bundesstraßen vorgesehen. Für geeigneter hält das Innenministerium jedoch Lkw-Fahrverbote auf den betroffenen Streckenabschnitten, um die Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung in den Ortsdurchfahrten zu mildern.

Die Land- und Stadtkreise wurden um Prüfung gebeten, ob und inwieweit aus ihrer Sicht eine Bemautung oder Lkw-Fahrverbote einen Beitrag zur Lösung der Verkehrssituation leisten können. Dazu sollten vor Ort mit den Gemeinden und den Betroffenen – insbesondere auch der Wirtschaft – mögliche Vor- und Nachteile dieser Maßnahmen erörtert werden. Dabei waren gerade auch die möglichen Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft, die Folgewirkungen weiterer Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz sowie die Belange der Polizei zu berücksichtigen.

Eine Bemautung von Bundesstraßen haben die betroffenen Stadt- und Landkreise sowie Regierungspräsidien einhellig abgelehnt, weil der regionale Güterverkehr nach der derzeitigen Rechtslage nicht von der Mautpflicht ausgenommen werden kann und deswegen finanziell zusätzlich belastet würde. Um z. B. angenommene 10 % Abweichler auf die Autobahn zurückzudrängen, müsste 90 % regionaler Lkw-Verkehr zusätzlich mit Kosten belastet werden. Daher hat Baden-Württemberg dem Bund bislang keine Strecken zur Bemautung vorgeschlagen.

Eine Bemautung von Bundesstraßen für den Lkw-Verkehr ab 12 t zGG würde nicht so wirksam sein wie ein Fahrverbot für den Lkw-Durchgangsverkehr ab 12 t zGG, da die Lkw nach wie vor fahren dürften. Die Anordnung eines Fahrverbotes ist das wirksamere Eingriffsmittel, um Ausweichverkehre auf die Autobahn zurückzudrängen.

In Vertretung
Arnold
Ministerialdirektor