

Antrag

der Abg. Winfried Scheuermann u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

Lkw-Belastung auf den Bundesstraßen 10, 35, 293 und 294

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. wie sich seit der Einführung der Lkw-Maut auf den Bundesautobahnen der Lkw-Verkehr, der die Zahlung der Maut auf den Bundesautobahnen vermeiden möchte, auf den Bundesstraßen 10, 35, 293 und 294 zwischen den Autobahnen 5, 6, 8 und 81 entwickelt hat;
2. wie sich das Nachtfahrverbot für Lkws über 11 t, die die Maut auf den Bundesautobahnen vermeiden wollen, auf den Bundesstraßen 10 und 35 ausgewirkt hat;
3. wie sie den Vorschlag beurteilt, das Nachtfahrverbot auf diesen Bundesstraßen und zusätzlich noch auf den Bundesstraßen 293 und 294 auf den gesamten Tag auszudehnen;
4. welche Voraussetzungen für eine Bemaatung dieser Bundesstraßen vorliegen müssten, um dadurch den Mautvermeidungsverkehr einzuschränken;
5. ob sie eine solche Bemaatung der Bundesstraßen für ein taugliches Instrument hält, um den Mautvermeidungsverkehr auf diesen Bundesstraßen verringern zu können.

04. 12. 2007

Scheuermann, Kößler, Razavi, Herrmann, Raab CDU

Eingegangen: 11. 12. 2007 / Ausgegeben: 14. 01. 2008

Begründung

Angeblich hat infolge der Maut und den vielen Baustellen auf den Bundesautobahnen der Lkw-Verkehr auf den genannten Bundesstraßen so zugenommen, dass dagegen nach Ansicht der Bürgermeister der betroffenen Städte und Gemeinden dringend etwas passieren müsste. Infrage kommen könnte nur ein ganztägiges Fahrverbot für Lkws oder eine Bemannung auf diesen Bundesstraßen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 8. Januar 2008 Nr. 74-3851.1-00/627 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten:

- 1. Wie hat sich seit der Einführung der Lkw-Maut auf den Bundesautobahnen der Lkw-Verkehr, der die Zahlung der Maut auf den Bundesautobahnen vermeiden möchte, auf den Bundesstraßen 10, 35, 293 und 294 zwischen den Autobahnen 5, 6, 8 und 81 entwickelt?*

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 Illingen und Stuttgart um 250 bis 500 Lkw ab 12 t zulässigem Gesamtgewicht (zGG) (alle Angaben je 24 Stunden), auf der B 10 zwischen Pforzheim und Illingen um 150 bis 250 Lkw ab 12 t zGG, auf der B 35 zwischen Bretten und Illingen um 250 bis 500 Lkw ab 12 t zGG, auf der B 35 zwischen Bruchsal und Bretten um 50 bis 150 Lkw, auf der B 294 zwischen Pforzheim und Bretten um 50 bis 150 Lkw ab 12 t zGG, auf der B 293 zwischen Karlsruhe und Bretten um 150 bis 250 Lkw ab 12 t zGG und auf der B 293 zwischen Bretten und Heilbronn um 50 bis 150 Lkw ab 12 t zGG zugenommen. Die Dauerzählstelle in Schwaigern weist für die B 293 zwischen Bretten und Heilbronn eine mautbedingte Zunahme von ca. 145 Lkw ab 12 t zGG aus.

Durch ein ergänzendes Verkehrsgutachten des Institutes für Verkehrstechnik, das für den Bund die Modellberechnung zum Umfang der Lkw-Verkehrsverlagerungen seit Einführung der Lkw-Maut durchgeführt hatte, konnte die mautbedingte Lkw-Verkehrszunahme auf der B 293 zwischen Bretten und Heilbronn auf ca. 175 Lkw ab 12 t zGG konkretisiert werden. Die Zunahme von etwa 145 Lkw ab 12 t zGG um ca. 30 Lkw ab 12 t zGG auf ca. 175 Lkw ab 12 t zGG erklärt sich mit Verkehrsverlagerungen seit Einführung des Fahrverbotes für den Lkw-Durchgangsverkehr ab 12 t zGG in den Nachtstunden auf den Bundesstraßen B 10, B 35, B 293 und B 294 im Quadranten zwischen der A 5, der A 8, der A 81 und der B 10/B 35 seit Juni 2006. Die mautbedingte Zunahme des Schwerverkehrs in Höhe von ca. 175 Lkw ab 12 t zGG am Tag liegt über der Eingriffsschwelle von 150 Lkw ab 12 t zGG pro Tag für verkehrsrechtliche Abhilfemaßnahmen. Somit konnten seit November 2007 auch auf der B 293 zwischen Bretten und Heilbronn Durchfahrtsverbote

für Lkw ab 12 t zGG in den Nachtstunden angeordnet werden, die mit der Beseitigung oder Milderung der Auswirkungen von durch Mautausweichverkehr veränderten Verkehrsverhältnissen begründet sind.

2. Wie hat sich das Nachtfahrverbot für Lkws über 12 t, die die Maut auf den Bundesautobahnen vermeiden wollen, auf den Bundesstraßen 10 und 35 ausgewirkt?

Zu 2.:

Der Lkw-Verkehr hat im Vergleichszeitraum von Januar bis Dezember 2005 in der Nacht (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) überproportional auf teilweise mehr als das Doppelte zugenommen. Mit der Sperrung der o. g. Bundesstraßenabschnitte für den Lkw-Durchgangsverkehr ab 12 t zGG in den Nachtstunden wurden die Zeiten erfasst, in denen die Bevölkerung besonders von den störenden Beeinträchtigungen durch den zusätzlichen Lkw-Verkehr betroffen ist. Die Fahrverbote für den Lkw-Durchgangsverkehr ab 12 t zGG in den Nachtstunden sind seit Anfang Juni 2006 wirksam. Für die Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen werden die Verkehrsdaten der Dauerzählstelle in Vaihingen/Enz herangezogen. Der Vergleich der Schwerverkehranteile 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 Schwerverkehranteil 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 bis dritten Quartals 2007.

3. Wie beurteilt die Landesregierung den Vorschlag, das Nachtfahrverbot auf diesen Bundesstraßen und zusätzlich noch auf den Bundesstraßen 293 und 294 auf den gesamten Tag auszudehnen?

Zu 3.:

Mit der Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zum 31. Dezember 2005 ist die Möglichkeit eröffnet worden, mit dem Zeichen 253 (Fahrverbot für Lkw) und dem neuen Zusatzzeichen „Durchgangsverkehr“ in Verbindung mit dem Zusatzzeichen „12 Tonnen“ Fahrverbote anzuordnen, soweit dadurch erhebliche Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut hervorgerufen worden sind, beseitigt oder abgemildert werden können.

Der Bund hat selbst keine Verwaltungsvorschrift zur Präzisierung des Begriffs „erhebliche Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse“ vorgeommen. Deshalb hat das Innenministerium mit Erlass vom 17. Januar 2006 eine entsprechende Regelung getroffen, und zwar in Anlehnung an die derzeit beim Verkehrslärm geltenden Vorschriften, wobei die Eingriffsgrenzen jedoch deutlich abgesenkt wurden. Erhebliche Auswirkungen von durch den Mautausweichverkehr veränderten Verkehrsverhältnissen liegen danach vor, wenn

- bei streckenabschnittsweiser Betrachtung die Strecke nach den Ergebnissen der Modellrechnung des Bundes zur mautbedingten Verkehrsverlagerung einen Zuwachs an Lkw ab 12 t zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 150 Fahrzeugen pro Tag (Vergleich 2004/2005) aufweist, oder
- bei punktueller Betrachtung auf der Grundlage einer vom Innenministerium veröffentlichten Verkehrszählung oder einer gleichwertigen Verkehrserhebung durch eine Kommune der Zuwachs des Lkw-Anteils mindestens 2 %-Punkte beträgt (z. B. 5 % im Jahr 2004, 7 % im Jahr 2005) und der durchschnittliche tägliche Verkehr im Jahr 2005 mindestens 10.000 Kraftfahrzeuge pro Tag aufgewiesen hat.

Die Auswertung der speziell zur Erhebung des Mautausweichverkehrs durchgeführten Verkehrszählungen hat ergeben, dass Mautausweichverkehr in den Nachtstunden deutlich stärker auftritt als bei Tag. Es kann deshalb ohne nähere Prüfung der Verkehrsdaten davon ausgegangen werden, dass bei den o. g. Verhältnissen in den Nachtstunden (22.00 bis 6.00 Uhr) die „erheblichen Auswirkungen“ gegeben sind. Für die Tagesstunden (6.00 bis 22.00 Uhr) ist hingegen – wenigstens an einer Stelle – ein Zuwachs des Lkw-Anteils von mindestens 2 %-Punkten nachzuweisen.

Mit diesem rechtlichen Instrumentarium kann nur bei erheblichen Zunahmen des Lkw-Durchgangsverkehrs, jedoch nicht bei erheblichen Zunahmen der übrigen Lkw-Verkehre verkehrsrechtlich eingegriffen werden. Eine vertiefende Betrachtung der Ergebnisse der Modellberechnung des Bundes und der Verkehrsdaten von zwanzig manuellen Zählstellen an der B 10/B 35/B 293 und B 294 zeigt, dass es sich bei der Zunahme der Lkw-Verkehre auf den genannten Bundesstraßen um bis zu 20 % am Tag (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) nicht allein um Durchgangsverkehre handelt, sondern in erheblichem Umfang auch um mautbedingt verlagerte regionale Verkehre – d. h. Mautausweichverkehre, die ihre Quelle oder ihr Ziel in der Region haben. Somit fehlt die Rechtsgrundlage für die Anordnung eines ganztägigen Fahrverbotes für den Lkw-Durchgangsverkehr, da die „erheblichen Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse“ am Tag überwiegend nicht dem Durchgangsverkehr zuzuordnen sind. Eine verkehrsrechtliche Anordnung für ein ganztägiges Lkw-Fahrverbot würde ins Leere gehen, da Lkw-Verkehre mit regionalen Zielen berechtigt auf den genannten Bundesstraßen fahren dürfen und Lkw-Durchgangsverkehre nicht auf die am Tag stark ausgelasteten Autobahnen ausweichen würden. Die gesperrten Lkw-Durchgangsverkehre würden am Tag auf andere Strecken im nachgeordneten Netz ausweichen, die dafür nicht ausgelegt sind.

Nur an einer der zwanzig Zählstellen hat der Zuwachs des Lkw-Anteils mindestens 2 %-Punkte betragen und der durchschnittliche tägliche Verkehr im Jahr 2005 mindestens 10.000 Kraftfahrzeuge pro Tag aufgewiesen. Betrachtet man in einem weiteren Schritt nur den Zuwachs des Durchgangsverkehrs, sind die erheblichen Auswirkungen im Sinne der obenstehenden Definition als Voraussetzung für die Ausweitung des nächtlichen Fahrverbotes für den Lkw-Durchgangsverkehr ab 12 t zGG auf die Tagesstunden (6.00 bis 22.00 Uhr) auch an dieser Zählstelle nicht mehr gegeben.

Die vergleichende Gegenüberstellung der Verkehrsdaten der bundesweiten Verkehrszählung im Jahr 2000 und im Jahr 2005 zeigt auf der B 294 zwischen Pforzheim und Bretten und auf der B 35 zwischen Bretten und Bruchsal eine Zunahme des Schwerverkehrs ab 3,5 t zGG um 300 bis 500 Lkw. Das entspricht auf der B 294 einer Zunahme des Lkw-Verkehrs um ca. 80 % und auf der B 35 um ca. 24 % in fünf Jahren. Die erhebliche Lkw-Zunahme auf der B 294 wurde bereits bei einer Verkehrszählung am 9. Dezember 2004, also vor Einführung der Lkw-Maut auf den Bundesautobahnen, festgestellt. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass der Lkw-Verkehr auf dem Streckenzug der B 294 und der B 35 zwischen den Autobahnanschlussstellen Pforzheim und Bruchsal zu einem überwiegenden Teil nicht dem Mautausweichverkehr, sondern dem Abkürzungsverkehr zwischen diesen beiden Autobahnanschlussstellen zuzurechnen ist.

Auf der B 10 zwischen Pforzheim und Illingen hat der Lkw-Verkehr im Betrachtungszeitraum 2000 bis 2005 sogar insgesamt, also auch unter Berücksichtigung der mautbedingten Lkw-Zunahme im Jahr 2005, abgenommen. Das Gleiche gilt für die B 293 an den beiden Zählstellen nördlich und südlich der Stadt Bretten.

4. *Welche Voraussetzungen müssten für eine Bemautung dieser Bundesstraßen vorliegen, um dadurch den Mautvermeidungsverkehr einzuschränken?*
5. *Hält die Landesregierung eine solche Bemautung der Bundesstraßen für ein taugliches Instrument, um den Mautvermeidungsverkehr auf diesen Bundesstraßen verringern zu können?*

Zu 4. und 5.:

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

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

Die Land- und Stadtkreise wurden im Herbst 2005 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. Bundesweit wurden bisher nur drei Streckenabschnitte von jeweils zweibahnigen Bundesstraßen bemautet, eine Bundesstraße in

Rheinland-Pfalz und zwei in Schleswig-Holstein. Die B 9 in Rheinland-Pfalz stellt den Lückenschluss zwischen zwei Autobahnen her, in Schleswig-Holstein handelt es sich um die B 75 und die B 4, die Hamburg mit den Seehäfen verbinden.

In Vertretung

Köberle
Staatssekretär