

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Maria Scharfenberg BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

vom 31.08.2006

Mautausweichverkehr in der Oberpfalz

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welche Straßenabschnitte wurden von den Behörden vor Ort an die Regierung der Oberpfalz gemeldet, mit dem Ziel, dort zukünftig zur Eindämmung der durch die Lkw-Maut bedingten Ausweichverkehre Straßensperrungen zu veranlassen?
2. Wie hoch waren die Verkehrsbelastungen durch Lkws auf diesen Straßenabschnitten vor Einführung der Lkw-Maut, wie hoch sind sie heute?
3. Auf welchen weiteren Straßenabschnitten wurden Verkehrszählungen durchgeführt, und welche Ergebnisse brachten diese Untersuchungen?
4. Welche Vorschläge wurden von der Regierung der Oberpfalz und vom Innenministerium positiv beschieden und welche wurden abgelehnt?
5. Welche Straßensperrungen werden bis wann umgesetzt?
6. Welche Gründe waren jeweils maßgeblich, dass vorgeschlagene Straßensperrungen abschlägig beurteilt wurden?
7. Welche anderen Maßnahmen (z. B. die Erhebung von Lkw-Maut auf Bundesstraßen) sind aus Sicht der Staatsregierung auf den abschlägig beurteilten Straßenabschnitten geeignet, die Verkehrsbelastungen durch „Mautflüchtlinge“ zu reduzieren?
8. Welche dieser Maßnahmen werden für welche Streckenabschnitte eingeleitet, und bis wann ist jeweils mit einer Umsetzung zu rechnen?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern

vom 19.10.2006

Zu 1.:

Bisher hat lediglich das Landratsamt Regensburg der Regierung der Oberpfalz Anträge auf Streckensperrungen vorgelegt. Im Einzelnen sind dies:

- a) Die B 15 zwischen der Anschlussstelle Ponholz der A 93 und der Anschlussstelle Regensburg-Nord beim sog. „Lappersdorfer Kreisel“, Abzweigung B 16/B 15 für beide Fahrtrichtungen.
- b) Die B 16 in Richtung Ingolstadt und die Kreisstraße R 4 in Richtung Regensburg zwischen den Anschlussstellen Regensburg-Süd und Regensburg-Universität.
- c) Die B 15 zwischen Obertraubling und der Landkreisgrenze in Richtung Landshut.
- d) Die B 8 ab der Anschlussstelle Pfaffenstein (A 93) bzw. Oberwinzer und der Anschlussstelle Nittendorf (A 3) in beide Fahrtrichtungen.
- e) Die B 8 ab Rosenhof in Richtung Osten (Straubing).

Zu 2.:

Die Entwicklung der Verkehrsbelastung stellt sich im Vergleich der Werte aus der bundesweiten Verkehrszählung im Jahr 2000 und der vorläufigen Werte der noch nicht veröffentlichten Verkehrszählung 2005 wie folgt dar:

Strecke/Bereich	Lkw in 24 Stunden im Jahr 2000	Lkw in 24 Stunden im Jahr 2005
B 15 zwischen Ponholz und Regensburg-Nord bei Regenstauf	323	451
B 15 zwischen Ponholz und Regensburg-Nord bei Zeitlarn	484	650
B 16 bei Pentling	1026	1567
Kreisstraße R 4	262	475
B 15 zwischen Obertraubling und Landkreisgrenze Regensburg	810	1068
B 8 bei Nittendorf	583	615
B 8 ab Rosenhof	1280	1511

Die Werte lassen allerdings isoliert einen Rückschluss auf Zunahmen durch Mautausweichverkehr nicht zu, da sich Verkehrsmengenzunahmen auf eine Reihe von Ereignissen und regionalen Gegebenheiten zurückführen lassen (z. B. Großbaustellen, Ansiedlung von Gewerbegebieten etc.), die unabhängig von der Einführung der Lkw-Maut sind. So war beispielsweise die Lkw-Verkehrsmenge in Barbing im Juli und August 2005 konstant geblieben, obwohl aufgrund einer Baustelle der überregionale Verkehr die B 8 nicht befahren konnte.

Zu 3.:

Über die bundesweit einheitliche Verkehrsmengenzählung und die automatisierte Erfassung an festen Dauerzählstellen (z. B. an der B 8 in Barbing) hinaus wurden keine spezifischen Zählungen in der Oberpfalz vorgenommen. Da die reine Verkehrsmengenerfassung keine Rückschlüsse darauf

zulässt, wo die Verkehre beginnen und enden und ob sie dem regionalen, überregionalen oder örtlichen Verkehr zuzurechnen sind, ist diese im Hinblick auf Fragestellungen zum Mautausweichverkehr auch nicht zielführend. Hier bedarf es vielmehr der möglichst exakten Erfassung des Ziel- und Quellverkehrs und damit anderer Formen der Verkehrserfassung und -auswertung.

Zu 4.:

Im Rahmen des in Bayern eingeführten Verfahrens zu Sperrungen für den Mautausweichverkehr ist ein zweistufiges Vorgehen vorgegeben, bei dem sich die untere Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt, kreisfreie Stadt) vor Erlass der entsprechenden Anordnung an die höhere Straßenverkehrsbehörde (Regierung) wendet, um dort die Zustimmung zur Anordnung einzuholen. Eine weitergehende formelle Zustimmung anderer Behörden – z. B. des Bayerischen Staatsministeriums des Innern – ist im entsprechenden Einführungserlass zur Fünfzehnten Verordnung zur Straßenverkehrs-Ordnung nicht vorgesehen. Damit wurden vom Bayerischen Staatsministerium des Innern entsprechende Vorschläge weder positiv noch negativ verbeschieden. Die Regierung der Oberpfalz konnte aus fachlichen Erwägungen keinem der vorgelegten Vorschläge zustimmen.

Zu 5.:

Es sind keine Sperrungen geplant.

Zu 6.:

In keinem der vorgeschlagenen Fälle konnte der schlüssige Nachweis erbracht werden, dass die Belastungen in den Ortsdurchfahrten auf Mautausweichverkehr zurückzuführen sind. Die Anwendung der verkehrsrechtlichen Regelungen in der Fassung der Fünfzehnten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung musste somit ausscheiden.

Zu 7.:

Maßnahmen gegen den Mautausweichverkehr setzen voraus, dass Mautausweichverkehr tatsächlich stattfindet. Hierfür liegt (siehe oben) derzeit kein schlüssiger Nachweis vor, so dass andere Maßnahmen ebenfalls ausscheiden.

Für die – hier nicht gegebene - erhebliche Verlagerung von Güterverkehren auf Bundesstraßenabschnitte kommt unter bestimmten Bedingungen die Ausdehnung der Mautpflicht infrage. Eine Ermächtigung zum Erlass einer entsprechenden Rechtsverordnung der Bundesregierung ist für den Fall in § 1 Abs. 4 Autobahnmautgesetz (ABMG) enthalten, wenn dies aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist. Dabei ist die Zustimmung des Bundesrates und Anhörung der EU-Kommission erforderlich.

Bei einer flächendeckenden Überprüfung der Mautausweichstrecken in Bayern wurden in keinem Fall konkrete Hinweise auf eine zusätzliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit festgestellt. Der Ministerrat hat daher am 13.12.2005 beschlossen, dass dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zunächst kein Vorschlag für die Bemaution einer Bundesstraße vorgelegt wird.

Neben der Möglichkeit der Bemaution von Ausweichstrecken steht grundsätzlich auch das Instrumentarium der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zur Verfügung, um auf steigende Verkehrsbelastungen zu reagieren. In ihrer gegenwärtigen Fassung lässt die StVO allerdings nur in besonderen Ausnahmefällen Verbote und Beschränkungen zu.

Zu 8.:

Da für weitergehende Maßnahmen die bundesrechtlichen Vorgaben noch deutlich strenger sind, als dies für die Eindämmung von erheblichem Mautausweichverkehr der Fall ist, und bereits hierfür die Voraussetzungen in den vorgeschlagenen Fällen (siehe lfd. Nr. 1) nicht vorliegen, scheiden diese derzeit aus.