

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Ulrike Gote BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

vom 26.01.2007

B 85: Teilstück Bayreuth – Autobahnanschluss A 70

Seit dem Jahr 1996 beantragte der Erste Bürgermeister der Gemeinde Heinersreuth diverse Maßnahmen, um die Situation der Anwohner/-innen des bewussten Teilstücks der B 85 angesichts der steigenden Verkehrsbelastung zu verbessern.

Ich frage daher die Staatsregierung:

1. Warum ist für den fraglichen Bereich der B 85 keine Rückstufung zur Staatsstraße vorgenommen worden, obwohl dies aufgrund der Tatsache, dass in diesem Bereich Bundesautobahnen parallel zur B 85 verlaufen, gesetzlich möglich wäre?
- 2.1 Warum besteht im fraglichen Bereich der B 85 noch immer kein generelles Fahrverbot für Lkw?
- 2.2 Warum wurde im fraglichen Bereich der B 85 kein Nachtfahrverbot für Lkw eingeführt, obwohl eine zumutbare Umleitung über die Autobahn besteht?
3. Gibt es Hinweise für Mautausweichverkehr im fraglichen Bereich der B 85, und falls ja, was spricht dagegen, den fraglichen Bereich der B 85 in die Bemannung aufzunehmen?
- 4.1 Welche Maßnahmen kann die Gemeinde Heinersreuth aus Sicht der Staatsregierung selbst zur Verkehrsberuhigung umsetzen?
- 4.2 Welche der unter 4.1 möglichen Maßnahmen hat die Gemeinde Heinersreuth durchgeführt?
- 5.1 Welche Möglichkeiten gibt es, durch Anbringung geeigneter Beschilderung zu einer verstärkten Nutzung der Autobahn beizutragen?
- 5.2 Welche der unter 5.1 möglichen Maßnahmen haben die zuständigen Straßenverkehrsbehörden ergriffen bzw. aus welchen Gründen verworfen?
- 6.1 Welche Resultate ergaben die am 19. und 20. Juli 2006 vorgenommenen Erschütterungsmessungen des Bayerischen Landesamts für Umwelt?
- 6.2 Welche Maßnahmen werden die unter 6.1 aufgeführten Ergebnisse nach sich ziehen?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern

vom 09.03.2007

Zu 1.:

Die Abstufung der B 85 zur Staatsstraße und die damit verbundene Parallelführung der B 85 mit den Autobahnen A 70 und A 9 von der AS Kulmbach/Neudrossenfeld bis zur AS Bayreuth-Süd ist nicht zielführend, denn die derzeitige B 85 hat im oberfränkischen Straßennetz eine wichtige Verbindungsfunktion. Sie verbindet das mögliche Oberzentrum Kulmbach mit dem Oberzentrum Bayreuth. Neben der Funktion der Straße im Gesamtverkehrsnetz kommt es auch auf die von der Straße vermittelten Verkehrsbeziehungen an. Beide Kriterien bestimmen die Verkehrsbedeutung einer Straße.

Die Verkehrsbedeutung der B 85 nördlich von Bayreuth wird bestimmt von den Verkehrsbeziehungen zwischen Südthüringen und Bayreuth (über Kronach und Kulmbach). Die B 85 dient somit auch im Abschnitt zwischen der A 70 und Bayreuth dem weiträumigen Verkehr und ist als Bundesstraße in die richtige Straßenklasse eingestuft.

Zu 2.1:

Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen mit den Ortsdurchfahrten) sind öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und dem weiträumigen Verkehr dienen. Staatsstraßen sind Straßen innerhalb des Staatsgebietes, die zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und u. a. dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt sind. Der Gebrauch der Bundesfernstraßen und Staatsstraßen ist jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften zum Verkehr gestattet (Gemeingebrauch).

Lastkraftwagen sind zugelassene Fortbewegungsmittel und für die Wirtschaft und die Versorgung der Bevölkerung unentbehrlich.

Verkehrsverbote dürfen von den Straßenverkehrsbehörden nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung insbesondere der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs oder des Ruhebedürfnisses der Bevölkerung **erheblich übersteigt** (vgl. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO). Dabei ist ausweislich der amtlichen Begründung zu § 45 Abs. 9 StVO restriktiv zu verfahren.

Die rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung eines generellen Lkw-Fahrverbots sind nach der Bewertung der unteren Straßenverkehrsbehörde beim Landratsamt Bayreuth nicht gegeben.

Zu 2.2:

Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen mit den Ortsdurchfahrten) sind – wie bereits bei Nr. 2.1 festgestellt – öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und dem weiträumigen Verkehr dienen. Staatsstraßen sind Straßen innerhalb des Staatsgebietes, die zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und u. a. dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt sind. Der Gebrauch der Bundesfernstraßen und Staatsstraßen ist jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften zum Verkehr gestattet (Gemeingebrauch).

Lastkraftwagen sind zugelassene Fortbewegungsmittel und für die Wirtschaft und die Versorgung der Bevölkerung unentbehrlich.

Verkehrsverbote dürfen von den Straßenverkehrsbehörden nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung insbesondere der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs oder des Ruhebedürfnisses der Bevölkerung **erheblich übersteigt** (vgl. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO). Dabei ist ausweislich der amtlichen Begründung zu § 45 Abs. 9 StVO restriktiv zu verfahren.

Die Straßenverkehrsbehörde muss dazu in einem ersten Schritt klären, ob die sachlichen Voraussetzungen für ein solches Verkehrsverbot erfüllt sind, also die Maßnahme z. B. zum Schutz des Ruhebedürfnisses der Bevölkerung erforderlich ist. Orientierungshilfe dafür bieten die damals noch vom Bundesminister für Verkehr bundeseinheitlich bekannt gegebenen Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr. Den Straßenverkehrsbehörden steht dabei ein gewisser Beurteilungsspielraum zu, weil das Ruhebedürfnis jedes Menschen ebenso wie die Verkehrssicherheit oder die Flüssigkeit des Verkehrs nicht mit mathematischer Genauigkeit umschrieben werden kann.

Selbst wenn die sachlichen Voraussetzungen für ein Verkehrsverbot dem Grunde nach gegeben wären, müsste die Straßenverkehrsbehörde eine pflichtgemäße Ermessensabwägung vornehmen. Sie hat dazu alle öffentlichen und privaten Interessen abzuwägen und dabei insbesondere den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Eines der maßgeblichen Kriterien ist dabei die Sicherstellung der Funktion einer Bundesstraße bzw. Staatsstraße als Teil eines Gesamtnetzes für den weiträumigen Verkehr (auch mit Lastkraftwagen).

Daraus folgt, dass selbst dann, wenn ein Nachtfahrverbot für Lastkraftwagen notwendig wäre, dies nur bei Vorliegen geeigneter und zumutbarer Ausweichstrecken erwogen werden könnte. Ob und inwieweit diese Voraussetzungen vorliegen, ergibt eine Prüfung des konkreten Einzelfalles, die nur anhand genauer Kenntnis der Situation vor Ort möglich ist (z. B. Verkehrsdichte, Lkw-Anteil, Belästigungsintensität für die Anlieger – auch auf der Ausweichstrecke –, mögliche Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf die Tageszeit, Aufnahme-fähigkeit der Ausweichstrecke, insgesamt positive

Gesamtbilanz der Verkehrs- und Umweltbelastungen nach dem Verkehrsverbot, Auswirkung auf den Wirtschaftsstandort einer Region, Überwachungsaufwand, usw.).

Das Vorliegen dieser Voraussetzungen hat das Landratsamt Bayreuth bisher verneint. Eine Änderung in der Beurteilung ist u. E. nicht gegeben, da die bisherigen Umstände auch weitergelten und insbesondere auch zahlreiche innerörtliche Betriebe zur Versorgung heranstehen. Die Verkehrsbelastung der B 85 ergibt nach dem Stand der Straßenverkehrszählung 2005 einen täglichen Verkehr für die

- Zählstelle nördlich von Heinersreuth von 827 Fahrzeugen des Schwerverkehrs
- Zählstelle südlich (Ortsausgang) von Heinersreuth von 754 Fahrzeugen des Schwerverkehrs.

Die Verkehrsbelastung im Schwerverkehr liegt damit **unter dem Durchschnitt** auf Bundesstraßen in Bayern.

Im Ergebnis ist unverändert festzustellen, dass ein Nachtfahrverbot für Lkws nicht in Betracht kommt.

Zu 3.:

Die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) beauftragte Studie über die Auswirkungen der Lkw-Maut weist für die B 85 im Raum Heinersreuth einen mautbedingten Zuwachs von 50 bis 150 Lkws über 12 t zulässigen Gesamtgewichts werktäglich aus. Sie erkennt damit diesen Bundesstraßenabschnitt als weniger auffällig. Diese Karte ist auch unter <http://www.stmi.bayern.de/bauen/strassenbau/veroeffentlichungen/> im Internet abrufbar. Eine für den betroffenen Bereich repräsentative automatische Dauerzählstelle ist nicht verfügbar.

Grundvoraussetzung für eine Bema-tung von einzelnen Bundesstraßen ist nach gegenwärtiger Rechtslage das Vorliegen von Sicherheitsgründen. Eine Zunahme des Lkw-Verkehrs allein ist nicht ausreichend, die Bema-tung eines Bundesstraßenabschnittes zu begründen. Bei einer flächen-deckenden Überprüfung der Mautausweichstrecken in Bayern wurden in keinem Fall, auch nicht auf der B 85, konkrete Hinweise auf eine zusätzliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit festgestellt.

Unabhängig von vorgenannten Gründen würde eine Ausdehnung der Mautpflicht auf bestimmte Abschnitte von Bundesstraßen neben der erwünschten verkehrslenkenden Wirkung auch erhebliche Nachteile bringen. Insbesondere die an bema-teten Bundesstraßen ansässigen Gewerbebetriebe würden aufgrund der höheren Transportkosten einen Wettbewerbsnachteil erleiden, der gerade bei Gütern mit hohem Transportkostenanteil für den wirtschaftlichen Erfolg entscheidend sein kann.

Der bayerische Ministerrat hat daher am 13.12.2005 beschlossen, dass dem BMVBS zunächst kein Vorschlag für die Bema-tung einer Bundesstraße vorgelegt wird.

Zur gleichen Beurteilung kam die große Mehrheit der anderen Bundesländer. Die am 17.12.2006 in Kraft getretene

Mautstreckenausdehnungsverordnung zum Mautgesetz sieht in der gesamten Bundesrepublik lediglich drei Bundesstraßenabschnitte in Rheinland-Pfalz, Hamburg und Schleswig-Holstein zur Bemaunung vor.

Zu 4.1:

In der Ortsdurchfahrt der B 85 sind keine Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durch die Gemeinde Heinersreuth möglich. Baulastträger in der Ortsdurchfahrt Heinersreuth im Zuge der B 85 ist gemäß § 5 Bundesfernstraßengesetz der Bund. Damit wären straßenbauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung Aufgabe des Freistaates Bayern im Auftrag des Bundes. Für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ist die untere Straßenverkehrsbehörde am Landratsamt Bayreuth zuständig. Wegen § 45 Abs. 1 c der Straßenverkehrsordnung scheidet jedoch eine Reihe von verkehrsberuhigenden Maßnahmen – unabhängig von der Einstufung der Straße – schon aus rechtlichen Gründen aus.

Zu 4.2:

Keine, da sie hierfür nicht zuständig ist.

Zu 5.1:

Für die wegweisende Beschilderung außerhalb der Autobahnen gelten die bundesrechtlichen Vorgaben der „Richtlinie für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB 2000)“ mit strikten Vorgaben über die Ausgestaltung von wegweisender Beschilderung und der möglichen Zielangaben. Die Straßenverkehrsbehörden haben lediglich begrenzte Möglichkeiten, durch Wegweisung auf die Verkehrslenkung durch die wegweisende Beschilderung Einfluss zu nehmen.

Zu 5.2:

Zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Heinersreuth wurde die wegweisende Beschilderung im Zuge der Autobahn BAB A 70 und der Bundesstraße 85 bereits vor einigen Jahren verbessert.

Im Zuge der BAB A 70 Schweinfurt – Autobahndreieck Bayreuth/Kulmbach wurde in beiden Fahrtrichtungen die Zielführung nach Bayreuth geändert. An der Anschlussstelle Kulmbach/Neudrossenfeld ist anstatt „Bayreuth“ nunmehr nur noch „Bayreuth-West“ Ausfahrtsziel. Als Geradeausziel auf der BAB A 70 in Richtung AD Bayreuth/Kulmbach wurde anstatt Bayreuth-Nord nunmehr „Bayreuth“ beschildert.

Im weiteren Verlauf erfolgt die Zielführung nach Bayreuth über das Autobahndreieck zu den Anschlussstellen Bayreuth-Nord bzw. -Süd im Zuge der BAB A 9 Berlin – Nürnberg.

Auf der Bundesstraße 85 im Abschnitt Kreuzung Autobahn BAB A 70 bis Bayreuth ist gemäß dem Verzeichnis des Bundes „Bayreuth“ das ausgewiesene Fernziel und somit in der Wegweisung zu berücksichtigen (gelbe Wegweisung).

Darüber hinaus wurde zur Entlastung der Ortsdurchfahrten im Zuge der B 85 in Fahrtrichtung nach Süden an der Anschlussstelle Kulmbach/Neudrossenfeld bei der Einfahrtsbe-

schilderung zur BAB A 70 das blaue Ziel „Bayreuth“ nunmehr zusätzlich aufgenommen. Die Zielführung erfolgt dann im weiteren Verlauf der Autobahn über das Autobahndreieck Bayreuth/Kulmbach zur Anschlussstelle Bayreuth-Nord der BAB A 9. Ergänzend dazu wurde zur Lenkung des Schwerverkehrs an der B 85 eine zusätzliche weiße Hinweistafel „Industriegebiet Bayreuth-Nord über BAB A 70“ aufgestellt.

In der Gegenrichtung in Fahrtrichtung nach Norden wird an der Anschlussstelle Bayreuth-Süd in der Einfahrtsbeschilderung zur BAB A 9 neben dem Fernziel Berlin ergänzend auf die im weiteren Verlauf abzweigenden Autobahnziele „A 70 Bamberg/Kulmbach“ hingewiesen.

Darüber hinaus hat die Autobahndirektion Nordbayern auch an der Anschlussstelle Bayreuth-Nord in der Einfahrtsbeschilderung zur BAB A 9 die Wegweisung „A 70 Bamberg/Kulmbach“ ergänzt.

Innerhalb des Stadtgebietes von Bayreuth muss die Stadt Bayreuth als untere Straßenverkehrsbehörde unter Beachtung des bundesweit abgestimmten Fernzielverzeichnisses über die Wegweisung selbst entscheiden.

Zu 6.1:

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat an zwei Anwesen Erschütterungsmessungen durchgeführt. Am Anwesen Kulmbacher Straße 4 in Heinersreuth ergab sich ein max. Wert für die bewertete Schwingstärke $KB_{F_{max}}$ von 0,51. Die aus der Verkehrsbelastung (durchschnittlicher täglicher Verkehr 2005) hochgerechneten Beurteilungs-Schwingstärken $KB_{F_{Tr}}$ liegen bei 0,15 am Tag und 0,08 in der Nacht. Die entsprechenden Kenngrößen am Anwesen Hauptstraße 6 in Altenplos betragen für $KB_{F_{max}}$ 1,39, für $KB_{F_{Tr}}$ 0,46 am Tag und für $KB_{F_{Tr}}$ 0,25 in der Nacht.

Die Anhaltswerte nach der DIN 4150-2 „Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ betragen für Misch- und Dorfgebiete am Tag $A_r = 0,1$ und in der Nacht $A_r = 0,07$. Diese Werte werden bei den beiden ausgewählten Immissionsorten überschritten.

Ursache für die Erschütterungen ist nach Bewertung des Bayerischen Landesamts für Umwelt der Schwerlastverkehr auf der Bundesstraße B 85.

Erschütterungen werden vor allem ausgelöst, wenn Unebenheiten im Fahrbahnbelag wie Kanaldeckel und Ausbesserungsstellen überfahren werden. Maßgeblichen Einfluss auf die Stärke der Erschütterungseinwirkungen hat auch die Bausubstanz der betroffenen Gebäude. Besonders Holzbalckendecken am Anwesen in Altenplos werden zu größeren Deckenschwingungen angeregt.

Zu 6.2:

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat die Gemeinde Heinersreuth vom Ergebnis der Untersuchungen am 12.01.2007 schriftlich informiert. Soweit die untere Straßenverkehrsbehörde beim Landratsamt Bayreuth vom Resultat der Messungen Kenntnis erhält, kann sie unter Beachtung

der Vorgaben des § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung über mögliche Eingriffe in den Fließverkehr entscheiden, soweit Gründe des § 45 Abs. 1 Nr. 5 StVO dies rechtfertigen.

Über straßenbauliche Maßnahmen entscheidet das Staatliche Bauamt in Bayreuth, das ebenfalls über die Messergebnisse informiert ist.