



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Hans Jürgen Fahn**
FREIE WÄHLER
vom 13.01.2017

Mautausweichverkehr

Ich frage die Staatsregierung:

1. Nachdem im Regionalplan Bayerischer Untermain vom 25. Oktober 2011 hinsichtlich der angemessenen Bewältigung der Folgen des Schwerverkehrs ausgeführt wird „Zusätzliche Aktualität erhält diese Thematik im Hinblick auf die neu eingeführte Lkw-Mautpflicht und die Neigung, ihr zu entgehen, sollen die zur Lösung dieses Problems angegangenen Bemühungen intensiviert und fortgeführt werden, um den Durchgangsverkehr soweit irgend möglich vom regionalen und örtlichen Straßenverkehrsnetz fernzuhalten“, frage ich die Staatsregierung, welche Bemühungen hier gemeint sind?
2. Nachdem in der Schriftlichen Anfrage vom 18.04.2016 betreffend Ortsumfahrung Sulzbach 1 (Frage 3) Drs. 17/11557 geantwortet wurde „zum jetzigen Planungsstand liegen keine Erkenntnisse vor, dass durch die Realisierung einer Ortsumgehung Sulzbach Mautausweichverkehr entsteht und dieser nur durch eine Vorher-Nachher-Betrachtung zahlenmäßig ermittelt werden kann“, frage ich die Staatsregierung, ob eine Vorher-Nachher-Betrachtung der im Regionalplan genannten „Intensivierung der angegangenen Bemühungen“ Genüge tut?
3. Gibt es grundsätzlich im Rahmen von Voruntersuchungen zum Bau neuer Straßen die Möglichkeit, anhand verkehrlicher Berechnungsmodelle Auskunft über die Gefahr der Entstehung von Mautausweichverkehr zu erlangen? Wenn ja, können diese Modelle auch auf die Planungen der Ortsumfahrung Sulzbach (insbesondere die Nord-Süd-Trasse) angewandt werden?
4. Sind gut ausgebaute, mautfreie Straßen, die parallel zu mautpflichtigen Straßen verlaufen und keinen zeitlichen Mehraufwand für den Schwerverkehr bedeuten, erfahrungsgemäß stark von Mautausweichverkehr betroffen?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**
vom 20.02.2017

Zu 1.:

Die Region Bayerischer Untermain liegt im Autobahnviereck A 5 (Westen) – A 3 (Norden) – A 81 (Osten) – A 6 (Süden). Zur Vermeidung von Ausweich- bzw. Abkürzungsverkehr über die Bundesstraße 469 soll der verkehrsgerechte Ausbau dieser Autobahnen – aus bayerischer Sicht der 6-streifige Ausbau der A 3 zwischen Aschaffenburg und Würzburg – zügig vorangebracht werden. Zudem wird das Augenmerk auf einen ausgewogenen Ausbau der Bundesstraße 469 innerhalb der Region Bayerischer Untermain gelegt. Im Übrigen wurde die zitierte Aussage in den Regionalplan aufgenommen, als lediglich auf Autobahnen eine Lkw-Maut eingeführt war, nicht jedoch auf vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen. Inzwischen sieht der Entwurf des Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vor, die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen auszuweiten.

Zu 2.:

Es wird auf die Ausführungen zu Frage 1 verwiesen.

Konkrete Erkenntnisse über Mautausweichverkehr können nur über eine Vorher-Nachher-Betrachtung gewonnen werden.

Zu 3.:

Sofern ein regionales Verkehrsmodell zur Verfügung steht, kann bereits im Rahmen der Vorplanung der Umfang der Lkw-Verlagerungen im Vergleichsfall (ohne Ausbau) zum Planfall (mit Ausbau) berechnet werden. Bei der Ortsumgehung Sulzbach ist dies möglich, weil das Staatliche Bauamt Aschaffenburg über ein regionales Verkehrsmodell verfügt.

Allerdings kann aus einem solchen Verkehrsmodell der Mautausweichverkehr nicht ermittelt werden, da dort alle Kraftfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht größer als 3,5 Tonnen als Schwerverkehr ausgewiesen werden, derzeit jedoch nur Kraftfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht größer als 7,5 Tonnen bemaute werden.

Zu 4.:

Es liegen uns keine Erfahrungen vor, da derartige Konstellationen – die mautfreie Straße ist ohne zeitlichen Mehraufwand befahrbar – üblicherweise nicht vorkommen. Insgesamt ist jedoch festzustellen, dass nach Einführung der Lkw-Maut auf Autobahnen im Jahr 2005 – trotz großer Befürchtungen – keine signifikanten Ausweichverkehre im nachgeordneten Straßennetz festzustellen waren.