



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Ulrike Gote**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 04.05.2016

B 85 – Teilstück Bayreuth – Autobahn A 70

Vor dem Hintergrund, dass die Anwohnerinnen und Anwohner in Heinersreuth sowie in anderen Ortschaften entlang des Teilabschnitts der B 85 bereits seit Jahren mit einer enormen Verkehrsbelastung leben, frage ich die Staatsregierung:

1. Warum ist für den fraglichen Bereich der B 85 keine Rückstufung zur Staatsstraße vorgenommen worden, obwohl dies gesetzlich möglich wäre?
- 2.1 Warum besteht im fraglichen Bereich der B 85 noch immer kein generelles Fahrverbot für Lkw?
- 2.2 Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um ein Fahrverbot für Schwerlastverkehr zu ermöglichen?
- 2.3 Inwieweit sind diese Voraussetzungen vor Ort erfüllt und wann wurde dieser Umstand überprüft?
- 3.1 Wie hoch werden die Einnahmeausfälle, die durch Mautausweichverkehr auf der betroffenen Strecke entstehen, geschätzt bzw. beziffert?
- 3.2 Gibt es hierzu Erhebungen (bitte um Auflistung der Ergebnisse)?
- 4.1 Welche Straßenabschnitte in Bayern sind bis heute aus Gründen der Vermeidung des Mautausweichverkehrs für Schwerlastverkehr gesperrt?
- 4.2 Welche Sperrungen sind durch gerichtliche Entscheidungen aufgehoben worden?
- 4.3 Aus welchen Gründen wurden die Sperrungen aufgehoben?
- 5.1 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 Bemautung aufzunehmen?
- 5.2 Welche Auswirkungen wird die Mautausweitung auf alle Bundesstraßen für den betroffenen Abschnitt der B 85 haben?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 10.06.2016

1. Warum ist für den fraglichen Bereich der B 85 keine Rückstufung zur Staatsstraße vorgenommen worden, obwohl dies gesetzlich möglich wäre?

Die Einteilung und Widmung von Straßen erfolgt gemäß den Festlegungen des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) und des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG). Gemäß § 1 Abs. 1 FStrG sind Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Staatsstraßen sind gemäß Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG Straßen, die innerhalb des Staatsgebiets zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt sind.

Die Umstufung einer Straße (Aufstufung, Abstufung) in eine bestimmte Straßenklasse ist insbesondere dann vorzunehmen, wenn sich die Verkehrsbedeutung geändert hat (vgl. Art. 7 Abs. 1 BayStrWG, § 2 Abs. 4 FStrG). Die Verkehrsbedeutung bestimmt sich nach den von der jeweiligen Straße vermittelten Verkehrsbeziehungen. Neben der Verkehrszusammensetzung kommt es hierbei entscheidend darauf an, welche Funktion die Straße im Gesamtverkehrsnetz aufweist (Netzlage). Bei der Umstufung handelt es sich um eine Entscheidung, die keinen Ermessensspielraum zulässt. Die Tatbestandsmerkmale der Umstufungsvorschriften sind vielmehr unbestimmte Rechtsbegriffe, die der vollen Nachprüfung durch die Verwaltungsgerichte unterliegen. Es gibt keine Wahlmöglichkeit zwischen mehreren Straßenklassen.

Die Abstufung der B 85 zur Staatsstraße kommt nicht in Betracht, denn die B 85 hat im oberfränkischen Straßennetz eine wichtige Verbindungsfunktion. Sie verbindet die Oberzentren Kulmbach und Bayreuth. Neben der Funktion der B 85 im Gesamtverkehrsnetz kommt es selbstverständlich auch auf die von der Straße vermittelten Verkehrsbeziehungen an. Beide Kriterien bestimmen die Verkehrsbedeutung einer Straße. Die Verkehrsbedeutung der B 85 nördlich von Bayreuth ergibt sich aus den Verkehrsbeziehungen zwischen Südostthüringen 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.

Eine „gesetzlich mögliche“ Abstufung ist somit nicht gegeben.

2.1 Warum besteht im fraglichen Bereich der B 85 noch immer kein generelles Fahrverbot für Lkw?

2.2 Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um ein Fahrverbot für Schwerlastverkehr zu ermöglichen?

2.3 Inwieweit sind diese Voraussetzungen vor Ort erfüllt und wann wurde dieser Umstand überprüft?

Nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) können die Straßenverkehrsbehörden zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm die Benutzung bestimmter Straßenstrecken beschränken. Diese Befugnis wird durch § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO dahin modifiziert, dass Voraussetzung für Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs eine örtliche Gefahrenlage ist, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm und Abgase erheblich übersteigt. Die Anordnung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm setzt also voraus, dass eine bestimmte Bebauung einer Lärmbelastung ausgesetzt ist, die das zumutbare Maß übersteigt.

Wegen ihrer der Widmung entsprechenden Verkehrsbedeutung kommen Verkehrsbeschränkungen für Straßen des überörtlichen Verkehrs grundsätzlich nur in Betracht, wenn im begründeten Einzelfall besondere Umstände dies zwingend gebieten und dem verkehrliche Belange nicht entgegenstehen. Hierbei ist der Rechtsprechung folgend davon auszugehen, dass der Verkehrslärm, der von Anliegern etwa einer Bundesfernstraße (einschließlich Ortsdurchfahrt) oder auch einer Staatsstraße bzw. einer Kreisstraße wegen ihrer Widmung entsprechenden Verkehrsbedeutung ertragen werden muss, nicht der Belastung einer örtlichen Erschließungsstraße gleich gesetzt werden kann. Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen dürfen nicht zu einer Beschränkung der Widmung durch dauernde Untersagung bestimmter Verkehrsarten oder Benutzungszwecke führen.

Die Grenze der zumutbaren Belastung ist dabei nicht durch gesetzliche Grenzwerte festgelegt. Die Rechtsprechung geht jedoch davon aus, dass in allgemeinen Wohngebieten die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts im Anwendungsbereich des § 45 Abs.1 Satz 2 Nr. 3 StVO als Orientierung für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze herangezogen werden können. Für die ebenfalls im Bereich der Ortsdurchfahrten gelegenen Mischgebiete liegen die Grenzwerte mit 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts höher. Für Straßen des überörtlichen Verkehrs beschreiben die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV zudem regelmäßig die untere Tatbestandsgrenze zum Schutz vor Lärm. Damit wird berücksichtigt, dass üblicherweise Anliegern dieser Straßen wegen ihrer der Widmung entsprechenden Verkehrsbedeutung mehr Verkehrslärm zugemutet werden kann als beispielsweise Anliegern von reinen Wohnstraßen.

Berechnungen der Lärmbelastung entlang der B 85 – zuletzt an Hand von Verkehrszahlen und Messungen des Jahres 2014 – haben in dem relevanten Bereich gezeigt, dass der Nachtgrenzwert in der Ortsdurchfahrt (OD) Altenplos an neun Wohngebäuden überschritten wurde. In Heinersreuth lag eine Überschreitung bei 25 Wohngebäuden vor. Im Hinblick auf die seinerzeit ermittelte, relativ geringe Zahl der Betroffenen, die Verkehrsbedeutung der Bundesstraße 85 und den in Heinersreuth bereits erfolgten und in Altenplos für das Jahr 2016 vorgesehenen Einbau eines lärmarmen Straßenbelags mit einer deutlich wahrnehmbaren Lärmpegelminderung kommen dort verkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen durch Fahrverbote nicht in Betracht.

Selbst wenn bestimmte Lärmgrenzwerte erreicht oder überschritten werden und der Kreis der Betroffenen ggf. durch evtl. inzwischen weitere Betroffene nicht unerheblich ist, zieht dies nicht automatisch die Sperrung einer Strecke nach sich. Vielmehr ist zunächst zu prüfen, ob derselbe Zweck mit anderen, milderer Mitteln, wie z. B. mit baulichen

Maßnahmen, erreicht werden kann. Dabei gilt der Grundsatz, dass baulicher Lärmschutz dem verkehrsrechtlichen vorgeht. Besonders hohe Anforderungen gelten zudem für die Sperrung einer Bundesfernstraße, deren Funktion auch und gerade die Aufnahme und Führung des überregionalen Verkehrs mit Lkw ist. Auch wenn die sachlichen Voraussetzungen für ein Verkehrsverbot dem Grunde nach gegeben wären, müsste die Straßenverkehrsbehörde (hier: Landratsamt Bayreuth) eine pflichtgemäße Ermessensabwägung vornehmen. Bei dieser hätte sie alle infrage stehenden Belange aller Betroffener – Anwohner und Verkehrsteilnehmer – sowie eine Reihe weiterer öffentlicher und privater Interessen abzuwägen und zu gewichten, um dann im Sinne der Verhältnismäßigkeit das mildeste Mittel zur Erreichung des Ziels zu wählen. Hierbei wäre neben der Einstufung der Strecke und die sich daraus ergebende Verkehrsbedeutung als Bundesstraße ebenso zu berücksichtigen, wie z. B. die Funktion als Bedarfsumleitungsstrecke oder der Anteil des zuzulassenden Ziel- und Quellverkehrs. Ist dieser maßgeblich an der Lärmbelastung beteiligt, ist eine Maßnahme von Anfang an nicht Erfolg versprechend, da ein Ausschluss dieses Verkehrsanteils nicht vertretbar wäre.

Nach Angabe des Staatlichen Bauamtes und der Auswertung der alle fünf Jahre stattfindenden Verkehrszählung für die Jahre 1995/2000/2005/2010 (die Ergebnisse der Zählung des Jahres 2015 werden nach derzeitigem Stand Ende 2016 zur Verfügung stehen) liegt der Problematik in Heinersreuth im Wesentlichen der Quell- und Zielverkehr zu Grunde.

Auszug aus den Daten der fünfjährigen manuellen Verkehrszählung des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr für den relevanten Abschnitt der B 85 Heinersreuth (K14) – Bayreuth:

Jahr	Gesamt- aufkommen Kfz	davon Pkw	davon	davon Schwer- verkehr
1995	16.311	15.413	898	704
2000	16.015	15.024	994	678
2005	15.192	14.189	1.003	754
2010	14.756	14.096	660	514

Das Gesamtverkehrsaufkommen ist demnach sinkend. Die Zahlen des anteiligen Güterverkehrsaufkommens sind von 2005 (Einführung der Lkw-Maut zum 1. Januar 2005) auf 2010 deutlich gesunken und liegen sogar erheblich unter dem ermittelten Güterverkehrsaufkommen von 1995. Aus dem deutlichen Sinken der absoluten Zahlen des Schwerverkehrs kann nach Auffassung des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr auch geschlossen werden, dass Mautausweichverkehr jedenfalls in wesentlichem Ausmaß nicht stattfindet.

Darüber hinaus wäre ein Durchfahrverbot im Ortsbereich von Heinersreuth nur bei Vorliegen geeigneter und zumutbarer Ausweichstrecken denkbar. Eine Entlastung an einer Stelle – hier z. B. in Heinersreuth – um den Preis der steigenden Belastung an anderer Stelle wäre hingegen unzulässig. Eine Einbindung der Stadt Bayreuth und des Landkreises Kulmbach, die durch evtl. Ausweichstrecken betroffen wären, wäre zwingend erforderlich.

3.1 Wie hoch werden die Einnahmeausfälle, die durch Mautausweichverkehr auf der betroffenen Strecke entstehen, geschätzt bzw. beziffert?

Hierzu liegen der Staatsregierung keine Erkenntnisse vor.

3.2 Gibt es hierzu Erhebungen (bitte um Auflistung der Ergebnisse)?

Nein.

4.1 Welche Straßenabschnitte in Bayern sind bis heute aus Gründen der Vermeidung des Mautausweichverkehrs für Schwerlastverkehr gesperrt?

St 2660, früher B 8	in Richtung Regensburg von der Anschlussstelle Nittendorf Abschnitt 550 Station 0,0 bis zur Stadtgrenze Regensburg und Gegenrichtung von der Kneitinger Brücke Abschnitt 600 Station 0,300 bis zur Anschlussstelle
B 19	im Bereich der Ortsdurchfahrt Würzburg (zwischen der Anschlussstelle Heidingsfeld auf der Bundesautobahn – BAB – A 3 zur Anschlussstelle Estenfeld auf der BAB A 7)
B 19	zwischen Unterpleichfeld und der Anschlussstelle Werneck der BAB A 70
B 25	Durchgangsverbote zwischen Feuchtwangen und Wilburgstetten
B 8 und B 27	im Bereich der Ortsdurchfahrten Höchberg und Würzburg (beginnend ab der Zusammenführung der beiden Bundesstraßen vor der Ortsdurchfahrt Höchberg)
B 8	Würzburg bis Neustadt a. d. Aisch
B 8	Durchgangsverbot auf der B 8 ab der BABA 7, Anschlussstelle Kitzingen, bis Nürnberg
B 8	bei Kitzingen in Fahrtrichtung Würzburg (beginnend am östlichen Ortseingang von Kitzingen) und in Fahrtrichtung Nürnberg ab der Anschlussstelle Kitzingen (BABA 7)
B 8	ab der Einmündung der B 286 bei Enzlar bis Nürnberg
B 8	von Anschlussstelle Rosenhof in Richtung Straubing Abschnitt 3120 Station 0,100 bis Abschnitt 3160 Station 0,200
B 8	von Anschlussstelle Rosenhof in Richtung Regensburg von B 8 Einmündung St 2146 Abschnitt 3120 Station 0,08 bis Anschlussstelle Rosenhof Abschnitt 3120 Station 0,0
B 8	Aiterhofen (B 8/B 20) bis Plattling-West (A 92/B 8) Fahrtrichtung Passau
B 8	Plattling-West (A 92/B 8) bis Arbinger Kreuzung (B 8/ St 2115) Fahrtrichtung Passau
B 8	Plattling-West (A 92/B 8) bis Aiterhofen (B 8/B 20) Fahrtrichtung Straubing
B 8	Arbinger Kreuzung (B 8/ St 2115) bis Plattling West (A 92/B 8) Fahrtrichtung Straubing

4.2 Welche Sperrungen sind durch gerichtliche Entscheidungen aufgehoben worden?

4.3 Aus welchen Gründen wurden die Sperrungen aufgehoben?

Durch verkehrliche Anordnungen der Großen Kreisstadt Dinkelsbühl und des Landratsamtes Ansbach (vollzogen am 1. August 2006) wurde die B 25 für den Durchgangsverkehr zwischen Feuchtwangen und der südlichen Grenze des Landkreises Ansbach in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr gesperrt. Diese Anordnungen wurden vom Verwaltungsgericht (VG) Ansbach mit Urteil von 25. Mai 2007 (AN 10 K 06.02661) aufgehoben. Eine Revision des Freistaates Bayern und der Großen Kreisstadt Dinkelsbühl gegen das Urteil wurde vom Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) am 13. März 2008 zurückgewiesen.

Die oben genannten verkehrsrechtlichen Anordnungen wurden wegen Rechtswidrigkeit aufgehoben. Zum einen konnten generell geltende straßenverkehrsrechtliche Ausnahmen von dem Durchgangsverbot nicht öffentlich-recht-

lich bekannt gemacht werden. Zum anderen reichten die Nachweise für den auf Mautausweichverkehr zurückzuführenden Schwerverkehrszuwachs auf der B 25 für die Nachtstunden nicht aus, diesen Zuwachs als erheblich im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO einzustufen.

5.1 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 Bemautung aufzunehmen?

Eine für die Verkehrsentwicklung auf der B 85 im Bereich zwischen der Anschlussstelle Kulmbach/Neudrossenfeld und Bayreuth repräsentative automatische Dauerzählstelle ist nicht verfügbar.

Um die Schwerverkehrsentwicklung auf dem nachgeordneten Straßennetz in Folge der Lkw-Maut beurteilen zu können, veröffentlicht das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) alle vier Jahre eine Studie. Diese enthält Karten, die auf einer an tatsächlichen Zählergebnissen geeichten Modellsimulation beruhen, um Verlagerungen auf Grund der Autobahnmaut beurteilen zu können. Dabei wird von „Mautausweichverkehr“ gesprochen, wenn es sich erstens um schwere Nutzfahrzeuge von über 12 t zulässiger Gesamtmasse (seit 1. Oktober 2015 über 7,5 t) handelt und zweitens diese Fahrzeuge erkennbar seit dem 1. Januar 2005 auf das nachgeordnete Netz – in diesem Fall die B 85 – ausweichen.

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 Lkw über 12 t zulässiges Gesamtgewicht werktäglich aus. Sie erkennt damit diesen Bundesstraßenabschnitt als weniger auffällig.

Doch allein anhand der Studien des BMVBS von 2005 (BT-Drucksache 16/298), von 2009 (BT-Drucksache 16/13739) und des BMVI von 2013 (BT-Drucksache 17/12028) kann für den besagten Abschnitt der B 85 keine zuverlässige Aussage über den Mautverlagerungsverkehr getroffen werden.

Auch eine Auswertung der Resultate der durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bzw. der Bundesanstalt für Straßenwesen alle fünf Jahre durchgeführten Straßenverkehrszählung (SVZ) zeigt, dass in diesem Bereich der B 85 zwischenzeitlich nur eine sehr geringe Verlagerung des Mautverkehrs stattgefunden haben kann, welche mittlerweile auch wieder zurückgegangen ist.

B 85:

Abschnitt Anschlussstelle Kulmbach/Neudrossenfeld (A 70) – Hornungsreuth (K 11):

Jahr	Gesamtaufkommen Kfz	davon Schwerverkehr
1995	10.276	733
2000	11.306	639
2005	11.434	746
2010	11.137	518

Abschnitt Hornungsreuth (K 11) – Muckenreuth (K 18):

Jahr	Gesamtaufkommen Kfz	davon Schwerverkehr
1995	10.136	683
2000	9.863	522
2005	9.447	589
2010	8.969	397

Abschnitt Muckenreuth (K 18) – Heinersreuth (K 14):

Jahr	Gesamtaufkommen Kfz	davon Schwerverkehr
1995	14.945	693
2000	15.088	639
2005	14.955	827
2010	15.016	587

Abschnitt Heinersreuth (K 14) – Bayreuth:

Jahr	Gesamtaufkommen Kfz	davon Schwerverkehr
1995	16.311	704
2000	16.015	678
2005	15.192	754
2010	14.756	514

Es muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass der Schwerverkehr der Straßenverkehrszählungen alle Kfz > 3,5 t enthält, bis zum 30. September 2015 jedoch nur Schwerverkehrsfahrzeuge > 12 t bemaute wurden. Erst seit dem 1. Oktober 2015 sind auch Schwerverkehrsfahrzeuge > 7,5 t mautpflichtig. Die durch die Straßenverkehrszählung (SVZ) 2010 gewonnenen Daten und deren Vergleich mit der SVZ 2005, der SVZ 2000 und der SVZ 1995 lassen keine Differenzierung hinsichtlich Mautverlagerungsverkehr, allgemeiner Verkehrszunahme oder sonstiger Ursachen zu.

Verbindliche Daten aus der Straßenverkehrszählung 2015 liegen voraussichtlich erst Ende 2016 vor.

Als Ergebnis lässt sich also festhalten, dass durch die Straßenverkehrszählungen 2005, mit Einführung der Mautpflicht auf Autobahnen, eine geringe Existenz von Mautausweichverkehr auf der B 85 im Bereich zwischen der Anschlussstelle Kulmbach/Neudrossenfeld und Bayreuth vermutet werden kann, welche jedoch spätestens bei der Straßenverkehrszählung 2010 nicht mehr feststellbar war.

Es ist also derzeit im relevanten Bereich der B 85 Ortsdurchfahrt Heinersreuth ein Mautausweichverkehr nicht erkennbar. Daher kann eine frühzeitige Bemaute der B 5 in diesem Abschnitt derzeit nicht in Frage kommen.

5.2 Welche Auswirkungen wird die Mautausweitung auf alle Bundesstraßen für den betroffenen Abschnitt der B 85 haben?

Ausgehend von Daten der fünfjährigen manuellen Verkehrszählung und der Feststellung des Staatlichen Bauamtes, dass die Ursächlichkeit der Verkehrsproblematik in Heinersreuth im dortigen Quell- und Zielverkehr liegt, kann angenommen werden, dass die vorgesehene Mautausweitung keine wesentlichen Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen haben wird.