

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Renate Ackermann**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 11.12.2009

Wirkt Lkw-Durchfahrverbot auf der B 25?

Auf der B 25 existiert seit Anfang 2009 ein Durchfahrverbot für Lkw ab 12 Tonnen für Dinkelsbühl.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welche gesicherten Zahlen über den Schwerlastverkehr zwischen Nördlingen und Feuchtwangen liegen über die Jahre seit 2000 vor?
2. Wie viele Ausnahmegenehmigungen von der Sperrung sind bisher erteilt? Wie viele Fahrzeuge sind hiervon betroffen?
3. Was genau sind die Kriterien, die zu einer Ausnahmegenehmigung führen können? Wie wird sichergestellt, dass die Ausnahmegenehmigungen nicht missbraucht werden?
4. Wie, zu welchen Zeitpunkten und mit welchem Ergebnis wurden Lkw auf der gesperrten Strecke auf die Durchfahrtsgenehmigung kontrolliert? Wie, zu welchen Zeitpunkten und mit welchem Ergebnis wurden Lkw auf der gesperrten Strecke auf die Einhaltung der Geschwindigkeit kontrolliert?
5. Wie hoch werden die Einnahmeausfälle, die durch Mautausweichverkehr entstehen, geschätzt bzw. beziffert? Gibt es hierzu Erhebungen? In welchem Verhältnis steht jeweils das Bußgeld (für Mautflüchtlinge) zur Maut einsparung auf der B 25 zwischen Augsburg und Würzburg?
6. In welchem Zusammenhang stehen die Pläne für eine Ostumfahrung Dinkelsbühls mit einer sogenannten B 131 neu?
7. Gibt oder gab es auch Überlegungen, die von Augsburg bis Nördlingen weitgehend ausgebaute Strecke luftlinienoptimiert an die Autobahnauffahrt Ellwangen anzubinden? Wenn ja, warum wurden sie nicht weiterverfolgt?
8. Welche Kriterien werden angewandt, die zu einer Sperrung einer Bundesstraße für Lkw-Transitverkehr führen? Sind diese bundeseinheitlich geregelt?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern**
vom 11.12.2009

Vorbemerkung

Mit Einführung der Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge durch das Autobahnmautgesetz (ABMG) zum 01.01.2005 hat der Schwerverkehr mit Fahrzeugen über einer zulässigen Gesamtmasse von 12 t auf bestimmten Bundesstraßen, Landes- und Kreisstraßen zugenommen. Es handelt sich dabei um Fahrzeuge, die auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichen, um Mautkosten zu vermeiden.

Die Wohnbevölkerung wird durch diesen zusätzlichen Verkehr insbesondere in den Ortsdurchfahrten in erhöhtem Maße mit Lärm- und Abgasemissionen belastet.

Zudem kann die erhöhte Verkehrsdichte den Verkehrsablauf und das Verkehrsverhalten (z. B. Unfallrisiko) beeinflussen.

Die Große Kreisstadt Dinkelsbühl und das Landratsamt Ansbach hatten deshalb bereits 2006 bei der Regierung von Mittelfranken die Zustimmung zur Anordnung von Durchfahrtsverboten für schwere Nutzfahrzeuge über 12 t zulässiges Gesamtgewicht auf der Bundesstraße 25 in Feuchtwangen und Dinkelsbühl beantragt.

Die B 25 wurde daraufhin ab 8. August 2006 für eine Erprobungsphase von 6 Monaten für den Durchgangsverkehr mit schweren Nutzfahrzeugen in der **Nachtzeit** von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr gesperrt. Für den regionalen Verkehr in den Landkreisen Ansbach und Donau-Ries waren Ausnahmen vorgesehen. Diese Sperrung hielt der gerichtlichen Überprüfung nicht stand.

Im Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes ging der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (VGH) davon aus, dass erhebliche Auswirkungen durch veränderte Verkehrsverhältnisse nur bei einer Zunahme des hörbaren Lärms um mindestens 3 dB (A) durch den Mautausweichverkehr vorliegen.

Im Hauptsacheverfahren erklärte das Verwaltungsgericht Ansbach mit Urteil vom 25. Mai 2007 die verkehrsrechtlichen Anordnungen für rechtswidrig. Zwar folgte das Verwaltungsgericht nicht den strengen Vorgaben des VGH für eine Annahme von erheblichen Auswirkungen (Zunahme des hörbaren Lärms um mindestens 3 dB (A) allein durch den Mautausweichverkehr), eine erhebliche mautbedingte Zunahme erkannte das Gericht allerdings auch nicht. Es sei eine Einzelfallbetrachtung vorzunehmen, bei der insbesondere

der Modellsimulation „Mautbedingte Verkehrsverlagerungen“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eine hohe Beweiskraft zukomme.

Mit Urteil vom 13. März 2008 wies das Bundesverwaltungsgericht die gegen die Entscheidung des VG Ansbach eingelegte Sprungrevision des Freistaates Bayern und der Großen Kreisstadt Dinkelsbühl zurück.

In der Folge beantragten die Große Kreisstadt Dinkelsbühl und das Landratsamt Ansbach die Zustimmung zu Durchgangsverboten auf der B 25 **rund um die Uhr**.

Nach einem umfangreichen Anhörverfahren und zahlreichen Gesprächen stimmte die Regierung von Mittelfranken am 12. Dezember 2008 der Ganztagsperre für einen Versuchszeitraum von 15 Monaten zu. Das Verbot wurde am 2. Januar 2009 durch entsprechende Beschilderung vollzogen. Da Zielrichtung der Maßnahme die „Zurückdrängung“ des Schwerverkehrs mit Fahrzeugen über einer zulässigen Gesamtmasse von 12 Tonnen auf die Autobahn ist, sind für den Schwerverkehr mit regionalen Belangen Ausnahmen vorgesehen.

Der Versuchszeitraum endet mit Ablauf des 31. März 2010. Während des Versuchszeitraums wird die Maßnahme evaluiert und das Verkehrsverbot überwacht. Hierzu werden insbesondere Verkehrszahlen mithilfe der automatischen Dauerzählstelle bei Fremdingen (südlich der Sperre) erhoben sowie weitere Zählungen mit mobilen Geräten auf Höhe von Schopfloch durchgeführt. Die in Baden-Württemberg vom Ostalbkreis erhobenen Verkehrszahlen auf den potenziellen Ausweichstrecken (B 29 und L 1060) werden ebenfalls in die Evaluierung mit einbezogen. Die örtlichen Polizeidienststellen dokumentieren die sich im Rahmen des Streifendienstes sowie bei Schwerpunktaktionen zur Kontrolle des Mautausweichverkehrs ergebende Verstoßquote.

Zu 1.:

Im Streckenabschnitt Nördlingen – Feuchtwangen besteht etwa an der Grenze der Regierungsbezirke Schwaben/Mittelfranken die **automatische Dauerzählstelle Fremdingen**. Für die Jahre seit 2000 bis 2008 liegen als Ergebnisse der Jahresauswertungen nachstehende DTV-Werte (durchschnittlicher täglicher Verkehr) für Lkw > 3,5 t (einschl. Pkw + Anhänger) vor. Hierbei ist aber darauf hinzuweisen, dass die Zählstelle nur den entsprechenden **Schwerverkehrsanteil** ermitteln kann. Voraussetzung für Maßnahmen nach § 45 StVO ist aber erheblicher **Mautausweichverkehr**, d. h. Schwerverkehr > 12 t, der das nachgeordnete Straßennetz zur Mautvermeidung benutzt. Genaue Aussagen über Mautausweichverkehr sind nur durch Verkehrsbefragungen möglich.

Aus den Daten der automatischen Zählstelle ergeben sich die nachfolgenden Ergebnisse. Ereignisse, die Einfluss auf die Zählwerte haben, sind in der Spalte „Bemerkungen“ aufgeführt. Insbesondere die Werte des „Vor-Maut-Jahres“ 2004 sind aufgrund einer fast ganzjährigen Umleitung nicht repräsentativ.

Jahr	Lkw (alle Tage)	Bemerkung
2000	962	
2001	931	
2002	961	
2003	1008	08/2003 bis 10/2003: Umbau der Zählstelle
2004	732	11/2003 bis 12/2004: Umleitung wg. Ausbau der OD Wallersdorf
2005	933	08/2005 bis 10/2005: Baumaßnahme Fremdingen
2006	1172	21.07. bis 12.12.2006: Nachtsperrung für Lkw > 12 t
2007	1153	
2008	1225	

Für das Jahr 2009 liegt noch keine Jahresauswertung vor.

Zu 2.:

Um das Verfahren möglichst unbürokratisch zu gestalten, erteilt das Landratsamt Ansbach mit Einverständnis der Stadt Dinkelsbühl sowohl Ausnahmegenehmigungen vom Verbotsbereich im Gebiet des Landkreises Ansbach als auch vom Verbotsbereich der Großen Kreisstadt Dinkelsbühl.

Zum Stand 1. Dezember 2009 wurden vom Landratsamt Ansbach an **420 Firmen insgesamt 4228 Ausnahmegenehmigungen** erteilt. Teilweise wurden dabei von den Firmen vorsorglich für den gesamten Fuhrpark Ausnahmen beantragt, um die Fahrzeuge flexibel einsetzen zu können. Zudem haben auch Betriebe, die bereits unter die gesetzlichen Ausnahmeregelungen fallen, „zur Sicherheit“ und leichten Abwicklung von Verkehrskontrollen Ausnahmen beantragt.

Zu 3.:

Zu unterscheiden ist zwischen **normativen Ausnahmen** und **Einzelausnahmen**.

Aus der Definition des Mautausweichverkehrs resultierend dürfen insbesondere Fahrten, die dazu dienen, ein Grundstück an der vom Verkehrsverbot betroffenen Straße oder an einer Straße, die durch die vom Verkehrsverbot betroffene Straße erschlossen wird, zu erreichen oder zu verlassen, und Fahrten, die in einem Gebiet innerhalb eines Umkreises von 75 km – gerechnet in der Luftlinie vom Mittelpunkt des zu Beginn einer Fahrt ersten Beladeortes des jeweiligen Fahrzeugs (Ortsmittelpunkt) – dienen, per se durchgeführt werden.

Hinzu kommen die von der Verwaltung erteilten Einzelausnahmen, die erforderlich sind, um dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit des Verkehrsverbotes im Einzelfall Rechnung tragen zu können. Dabei waren neben dem Schutz der Wohnbevölkerung auch die berechtigten Interessen der regionalen Wirtschaftsbetriebe zu berücksichtigen.

Die Ausnahmen werden insbesondere erteilt für:

- Die Be-/Entladung in den Landkreisen Ansbach, Donau-Ries bzw. Weißenburg-Gunzenhausen
- Die Be-/Entladung an Grundstücken, die in dem Gebiet einer Gemeinde liegen, deren Gemarkung von einem Korridor berührt wird, der 30 km westlich und östlich der

B 2 zwischen der Landkreisgrenze Donau-Ries (nördliche Grenze) und der Autobahn A 8 (südliche Grenze) liegt.

- Fahrten vom und zum Betriebsitz in den oben genannten Gebieten.

Die Kontrolle kann über die mitgeführten Frachtpapiere bzw. über die Angaben zum Betriebsitz erfolgen.

Zu 4.:

Im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Oktober 2009 wurden bezüglich des **Durchfahrverbotes** nachstehende polizeiliche Kontrollmaßnahmen mit folgenden Ergebnissen durchgeführt:

Anzahl der Schwerverkehrs-Sonderkontrollen:	74
Anzahl der dabei eingesetzten Beamten:	267
Gesamteinsatzstunden (einfache Berechnung):	173
Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge gesamt:	2179
davon bei Sonderkontrollen:	1342
davon bei sonstigen Kontrollen (Streifendienst):	837
Festgestellte Verstöße Durchgangsverkehr (gesamt):	44
davon bei Sonderkontrollen:	34
davon bei sonstigen Kontrollen (Streifendienst):	10
Anzahl der sonstigen Verstöße (ohne Differenzierung):	306

Die Beanstandungsquote hinsichtlich der Verstöße Durchgangsverkehr liegt somit bei insgesamt 2179 Schwerlastfahrzeugen und 44 festgestellten Verstößen = **2,01 %**.

Bezüglich der **Einhaltung der Geschwindigkeit** wurden stationäre Messungen der VPI Ansbach mit Großgeräten und mobile Messungen durch die Polizeiinspektionen Dinkelsbühl und Feuchtwangen mit Handlasermessgeräten durchgeführt. Vom 1. Januar bis zum 31. Oktober 2009 ergaben sich dabei folgende Ergebnisse:

	Anzahl Messungen	Verstöße gesamt	davon Lkw (Z. 253)			
			gesamt	Verwarnungen	Anzeigen	Fahrverbote
Ergebnis	87	1057	41	33	8	0

Zu 5.:

Untersuchungen über Auswirkungen der Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz aufgrund der Einführung der Lkw-Maut sind im Bericht der Bundesregierung 2009, Bundestags-Drucksache 16/13739 vom 29.06.2009 (<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/137/1613739.pdf>) enthalten.

Für die B 25 wird für das Jahr 2007 eine Verlagerung von 50-150 Lkw pro Werktag angenommen.

Die Streckenlänge zwischen der AS Augsburg-West (A 8) und der AS Wörmitz (A 7) wird in der Mauttabelle mit 160,6 km ausgewiesen. Je nach Kategorie des jeweiligen Fahrzeugs (z. B. Anzahl der Achsen) liegen die Mautsätze derzeit zwischen 14,1 und 28,8 Ct/km. Die Mauthöhe für eine Fahrt in diesem Abschnitt liegt demnach zwischen 22,64 € und 46,25 €.

Bei ca. 280 Werktagen und einem durchschnittlichen Mautsatz von 18,5 Ct/km ermitteln sich jährliche Einnahme-

ausfälle in Höhe von 0,4 Mio. € (bei 50 Lkw pro Tag) und 1,2 Mio. € (bei 150 Lkw pro Tag).

Der bundeseinheitliche Tatbestandskatalog sieht für die Missachtung des Durchfahrverbots im Regelfall 20 € vor.

Zu 6.:

Zwischen den Plänen für eine Ostumfahrung von Dinkelsbühl im Zuge der B 25 und der in Erwägung gezogenen Verlängerung der geplanten Bundesstraße 131 neu von Gunzenhausen in Richtung Westen bis zur Bundesautobahn A 7 bestehen keine kausalen Zusammenhänge.

Die Notwendigkeit der im „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen eingestuftes Ortsumgehung von Dinkelsbühl ergibt sich aus den Verkehrsverhältnissen auf der Bundesstraße 25 in der Ortsdurchfahrt Dinkelsbühl. Da eine angedachte Bundesstraße 131 neu im Abschnitt von Gunzenhausen bis zur Bundesautobahn A 7 im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten ist, ist die Realisierung dieses Vorhabens zeitlich nicht absehbar.

Zu 7.:

Überlegungen zu einer luftlinienoptimierten Anbindung der B 25 an die Autobahnauffahrt Ellwangen der BAB A 7 sind hier nicht bekannt. Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sind jedoch im Zuge der B 29 Ortsumfahrungen für Trochtelfingen und Pflaumloch in der Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf“ enthalten. Die B 29 trifft an der Anschlussstelle Aalen/Westhausen auf die BAB A 7.

Zu 8.:

Einleitend ist auszuführen, dass es keine Vorschrift gibt, die anordnet, dass der Lkw-Verkehr die Autobahn benutzen muss – es gibt also kein generelles Autobahnbenutzungsgebot für Lkw. Vielmehr sind gerade auch Bundesstraßen für den überörtlichen Verkehr gebaut und gewidmet. Das heißt, jeder Lkw kann auch die Bundesstraßen benutzen.

Die Verwaltung kann allerdings regulierend eingreifen, wenn die Wohnbevölkerung an bestimmten Strecken, insbesondere in den Ortsdurchfahrten, durch Mautausweichverkehr erheblich mit Lärm- und Abgasemissionen belastet wird. Dies allerdings erst dann, wenn ein bestimmtes Ausmaß der Belastung erreicht ist.

In Frage kommen hierbei **bauliche Maßnahmen, straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen und Maßnahmen nach dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge**. Die genannten Durchgangsverbote sind straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen.

Der Bundesverordnungsgeber hat die fünfzehnte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung erlassen, die es ermöglicht, verkehrsrechtliche Maßnahmen gegen erhebliche Verlagerungen von mautpflichtigen Verkehren zu ergreifen, wenn dadurch erhebliche Auswirkungen des Mautausweichverkehrs abgemildert oder beseitigt werden können. Die Änderung ist am 31. Dezember 2005 in Kraft getreten.

Voraussetzungen eines Durchgangsverbots für den „Lkw-Transit-Verkehr“ sind also

- das Vorliegen von Mautausweichverkehr und
- erhebliche Auswirkungen des Mautausweichverkehrs

Mautausweichverkehr ist der Durchgangsverkehr mit Nutzfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen (§ 41 Abs. 2 Nr. 6 StVO).

Durchgangsverkehr liegt aber **nicht** vor, soweit die jeweilige Fahrt

- a) dazu dient, ein Grundstück an der vom Verkehrsverbot betroffenen Straße oder an einer Straße, die durch die vom Verkehrsverbot betroffene Straße erschlossen wird, zu erreichen oder zu verlassen,
- b) dem Güterkraftverkehr im Sinne des § 1 Abs. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes in einem Gebiet innerhalb eines Umkreises von 75 km, gerechnet in der Luftlinie vom Mittelpunkt des zu Beginn einer Fahrt ersten Beladeortes des jeweiligen Fahrzeugs (Ortsmittelpunkt), dient; dabei gehören alle Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt innerhalb des Gebiets liegt, zu dem Gebiet, oder
- c) mit in § 1 Abs. 2 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge bezeichneten Fahrzeugen durchgeführt wird (z. B. Omnibusse, Fahrzeuge der Streitkräfte, des Straßenunterhalts und Fahrzeuge zum Transport humanitärer Güter).

Da für die Zeit vor 2005 keine spezifischen Daten über den Lkw-Anteil mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen vorliegen, kann nicht definitiv errechnet wer-

den (Vorher-Nachher-Vergleich), wie hoch der eigentliche Mautausweichverkehr ist. Ein hohes Schwerverkehrsaufkommen kann auch auf regionalen Ziel- und Quellverkehr zurückzuführen sein, weil beispielsweise neue Gewerbegebiete ausgewiesen wurden oder sich größere Einzelbetriebe angesiedelt haben oder expandiert haben.

Von erheblichen Auswirkungen des Mautausweichverkehrs kann nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur ersten Sperre der B 25 ausgegangen werden, bei:

- Erhöhung des Lärm-Beurteilungspegels durch den Mautausweichverkehr um mindestens 3 Dezibel (A),
- erstmaligem Erreichen des Lärm-Beurteilungspegels von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht, oder
- Überschreitung eines bereits bestehenden Lärm-Beurteilungspegels von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht, jeweils bedingt durch Mautausweichverkehr.

Eine Überschreitung der genannten Werte durch Mautausweichverkehr führt aber nicht automatisch zu einer verkehrsrechtlichen Anordnung. Vielmehr muss immer auch eine Ermessensausübung erfolgen, die insbesondere die Verkehrsbedeutung der Straße, die Interessen der Betroffenen, geeignete Ableitungsmöglichkeiten und die Problematik der Verlagerungsverkehre mit einbezieht. So kann beispielsweise eine Sperre, die lediglich zur Verschiebung der Belastung in einen anderen Bereich führt, unverhältnismäßig und damit rechtswidrig sein. Insbesondere ist dies anzunehmen, wenn in diesem Bereich bereits eine Vorbelastung besteht.