

Bericht zum Stand der Diskussion zur Verkehrsverlagerung auf das nachgeordnete Straßennetz infolge der Einführung der Lkw-Maut

1. Laufende Untersuchungen zur Verkehrsverlagerung

Der Deutsche Bundestag hat Ende 2001 die Bundesregierung aufgefordert, die Auswirkung der Lkw-Maut auf Ballungsräume, Wohngebiete und grenznahe Gebiete intensiv zu beobachten, um auf dieser Grundlage ggf. Gegenmaßnahmen durch Ausdehnung der Mautpflicht einleiten zu können. Auch die Verkehrsministerkonferenz hat am 22./23. April 2002 beschlossen, sich der Frage anzunehmen.

Anfang 2003 ist daher gemeinsam von Bund und Ländern festgelegt worden, mit Vorher-/Nachher-Vergleichen die sich ggf. einstellenden Verkehrsverlagerungen untersuchen zu lassen. Die hierzu erforderlichen Studien werden gemeinsam von einer Arbeitsgruppe bestehend aus Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, der Bundesanstalt für Straßenwesen und den vier Bundesländern Nordrhein-Westfalen (Federführung für die Länder), Baden-Württemberg, Brandenburg und Rheinland-Pfalz betreut.

Die Ermittlung potenzieller Ausweichrouten wird dabei nach zwei Untersuchungsansätzen verfolgt:

a) Durchführung der Modellrechnungen

Die Ermittlung potenzieller Ausweichrouten für schwere Lkw kann umfassend nur mit Hilfe von Modellrechnungen durchgeführt werden. Diese werden auf der Grundlage der Berechnungen für die Bundesverkehrswegeplanung durchgeführt. Das Straßennetzmodell umfasst alle klassifizierten Straßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landstraßen) sowie wichtige Kommunalstraßen. Dieses Netzmodell sowie die Verkehrsstärken für die einzelnen Verkehrsbeziehungen wurden für die Untersuchungen aktualisiert.

Durch Gegenüberstellung der Verkehrsbelastungsfälle ohne und mit Maut werden die von der Maut verursachten Verkehrsverlagerungen abgeleitet. Zur Validierung der Ergebnisse der Modellrechnungen sollen auch die Ergebnisse der Auswertung der Dauerzählstellen 2004 bzw. erstes Halbjahr 2005 herangezogen werden.

b) Auswertung der automatischen Dauerzählstellen

Die Auswertung der Daten der automatischen Dauerzählstellen wird von der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführt. Dieses Netz besteht derzeit aus etwa 1.300 Dauerzählstellen an Bundesfernstraßen, von denen ca. 600 auf den Autobahnen angeordnet sind. An diesen Stellen, die in der Regel repräsentativ für längere Streckenzüge sind, wird die Verkehrsentwicklung im Vorher-Zeitraum bis 31. Dezember 2004 mit derjenigen ab 1. Januar 2005 verglichen werden.

Im Zusammenhang mit den Untersuchungen zu Verkehrsverlagerungen wurde auch das Dauerzählstellennetz aktualisiert. Hierfür wurden über 110 Dauerzählstellen an solchen Straßen neu installiert, die auf Grund von Voruntersuchungen für mögliche Verlagerungen infrage kommen könnten. Bei der Auswertung der Dauerzählstellen ist zu berücksichtigen, dass das Verkehrsaufkommen im Schwerverkehr z. B. im Januar und Februar nicht repräsentativ ist. Bestimmte Streckenabschnitte können auch hinsichtlich ihrer Tauglichkeit als Ausweichstrecke von einigen Lkw-Fahrern getestet werden, die sich aber mittelfristig nicht als solche bestätigen. Um aussagekräftige Ergebnisse zu erhalten, ist deshalb ein Erhebungszeitraum der Dauerzählstellen bis Sommer 2005 erforderlich.

Die Zusammenführung und Auswertung der verschiedenen Datenquellen wird wegen der erforderlichen Nachher-Erhebungen einige Zeit in Anspruch nehmen. Dabei sind auch mögliche Wechselbeziehungen zwischen den beiden Untersuchungen genau zu analysieren. Aussagekräftige Ergebnisse werden deshalb erst im Herbst 2005 vorliegen.

2. Ausweitung der Mautpflicht auf Bundesstraßen

Sollte es auf bestimmten Strecken zu einer erheblichen Verlagerung von Güterverkehren kommen, kann unter bestimmten Bedingungen die Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen ausgedehnt werden, wenn dies aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist. Eine Ermächtigung zum Erlass einer entsprechenden Rechtsverordnung ist in § 1 Abs. 4 Autobahnmautgesetz (ABMG) enthalten. Hinweise für die Frage der Ausdehnung der Mautpflicht auf Bundesstraßen werden auf der Grundlage der Untersuchungsergebnisse im Laufe des Jahres von der genannten Bund/Länder-Arbeitsgruppe gegeben werden. Die Ausweitung der Maut auf Bundesstraßen setzt die Anhörung der EU-Kommission voraus. Auch für diesen Anhörungsprozess ist ein gewisser Zeitraum erforderlich.

Eine entsprechende Rechtsverordnung zur Bemaatung von Bundesstraßen ist in Vorbereitung. Parallel dazu werden derzeit die Einzelheiten der technischen Ausgestaltung geprüft. Dabei wird auch zu berücksichtigen sein, dass die Streckencharakteristik eines Bundesstraßenabschnittes z. T. erhebliche Auswirkungen auf den notwendigen technischen Aufwand für eine mögliche Bemaatung haben kann. Aus technischen Gründen (Übergang OBU 1 zu OBU 2) ist eine Einbeziehung von Bundesstraßenabschnitten in das Lkw-Maut-System frühestens Anfang 2006 möglich.

3. Andere Maßnahmen

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat die Länder auf verschiedenen Ebenen gebeten, verstärkt Geschwindigkeits- und Gewichtskontrollen dort vorzunehmen, wo verstärkter Lkw-Verkehr Anlass zur Vermutung gibt, dass es sich dort um Maut-Ausweichverkehre handeln könnte.

Unter den Voraussetzungen, dass die besonderen örtlichen Verhältnisse zu einer außergewöhnlichen Gefahrenlage und zwar entweder für die Sicherheit oder Ordnung (§ 45 Abs. 1 S. 1 StVO) oder für die Wohnbevölkerung hinsichtlich Lärm und Abgasen (§ 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO) führen, kann die Straßenverkehrsbehörde Anordnungen für die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken treffen, die in ihrem pflichtgemäßen Ermessen stehen.

Das Land Rheinland-Pfalz hat angekündigt, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen und die Bundesstraße B 9 zwischen Nierstein und Bodenheim noch im Mai 2005 für den Lkw-Durchgangsverkehr über 7.5 t zu sperren.

4. Aktuelle Diskussion

Vor dem Hintergrund der zuvor dargestellten zeitlichen Rahmenbedingungen hatte Bundesminister Dr. Stolpe den Länderverkehrsministern auf der Verkehrsministerkonferenz am 6./7. April 2005 zugesagt, Maßnahmen zur Reduzierung der Lkw-Durchgangsverkehre mit Vertretern der Länder zu erörtern.

In diesem Bund-Länder-Gespräch, das am 29. April 2005 auf Abteilungsleiterebene in Bonn stattfand, herrschte Übereinstimmung, dass die bisher vorliegenden Verkehrsdaten noch keine abschließenden Aussagen zu möglichen Verlagerungsverkehren zulassen. Hierfür sei vor allem die Eingewöhnungsphase des Lkw-Mautsystems ausschlaggebend. Die bisher in einigen Ländern vorliegenden Ergebnisse bestätigen in vielen Fällen, dass Lkw-Fahrer seit Beginn der Mauterhe-

bung Alternativen zur Autobahnbenutzung ausprobiert hätten, die sich für sie in Hinblick auf Zeitgewinn und damit verbundene Kosten aber nicht als dauerhaft vorteilhaft erwiesen hätten. Deshalb sei es erforderlich, die Datenerhebung bis zum Sommer 2005 fortzusetzen.

Es bestand weiterhin Einvernehmen zwischen Bund und Ländern, entsprechend den Beschlüssen der Verkehrsministerkonferenz am 6./7. April in Berlin alle Vorkehrungen zu treffen, um die dauerhafte Ausweichstrecken für mautpflichtige Lkw erkannten Bundesstraßen möglichst zügig in das Netz der mautpflichtigen Straßen einzubeziehen. Die Bundesregierung rechnet nur mit einer geringen Anzahl von tatsächlich dauerhaften Verlagerungsstrecken. Diese vorläufige Einschätzung ist aber noch durch die Ergebnisse der Untersuchungen zu bestätigen und kann sich ggf. noch deutlich verändern.

Ebenso wurde in dem Bund-Länder-Gespräch vereinbart, die Kontrolle der Mautentrichtung auf dem erreichten hohen Niveau fortzuführen. Dies gilt auch für die allgemeinen Kontrollen des Schwerverkehrs auf Autobahnen und auf Bundes- und Landesstraßen. Darüber hinaus sollen bei außergewöhnlich hohen Belastungen insbesondere in den Ortslagen von Bundesstraßen, die Gefährdungen für die Sicherheit des Straßenverkehrs und die Sicherheit der Anwohner mit sich bringen, alle Möglichkeiten des Straßenverkehrsrechts ausgeschöpft werden.