

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Reinhard Weis (Stendal), Sören Bartol,
Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 15/5151 –**

LKW-Ausweichverkehre

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Start der Mauterhebung am 1. Januar 2005 ist sehr erfolgreich verlaufen. Das Betreiberkonsortium Toll Collect, das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) und das Bundesamt für Güterverkehr haben diesen reibungslosen Start durch das gut vorbereitete Startmanagement realisiert.

Aktuell wird von Kommunen sowie von Bürgerinnen und Bürgern über so genannte LKW-Ausweichverkehre geklagt, also LKW-Verkehr, der sich von Bundesautobahnen auf Bundesstraßen verlagert, um so die Maut-Gebühr zu umgehen.

Das Maut-Gesetz sieht schon in seiner Konzeption vor, dass auch Bundesstraßen bemaute werden können, wenn dies aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist.

Wo sich Verlagerungsverkehre dauerhaft erhärten und die Verkehrssicherheit gefährdet ist, muss gehandelt werden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

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. Ebenso hat die Verkehrsministerkonferenz am 22./23. April 2002 beschlossen, sich in ihren Gremien mit der gleichen Fragestellung zu befassen. Deshalb ist Anfang 2003 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 dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW), der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) 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:

- Durchführung von Modellrechnungen mit einem Mit/Ohne-Vergleich,
- Auswertung der Daten der automatischen Dauerzählstellen im Bundesfernstraßennetz.

Die Zusammenführung und Auswertung der verschiedenen Datenquellen wird wegen der erforderlichen Nachher-Erhebungen einige Zeit in Anspruch nehmen, da die Verkehrsdaten nach Einführung der Maut erst nach einer Eingewöhnungsphase im „eingeschwungenen Zustand“ aussagekräftig sind. Dabei sind auch mögliche Wechselbeziehungen zwischen den beiden Untersuchungen genau zu analysieren. Aussagekräftige Ergebnisse werden deshalb erst im Herbst 2005 vorliegen.

1. In welchem Umfang wurden mögliche Verkehrsverlagerungen von Bundesautobahnen auf Bundesstraßen prognostiziert?

Im Vorfeld der Überlegungen zum Aufbau eines automatischen Gebührenerfassungssystems für den schweren LKW-Verkehr wurde auch die Frage der Verkehrsverlagerungen von verschiedenen Seiten untersucht.

Insgesamt ist danach die Verlagerung von Schwerverkehr von der Autobahn in das nachgelagerte Straßennetz als gering einzuschätzen. Eine Untersuchung aus dem Jahre 2001, die im Auftrag des BMVBW durchgeführt wurde, kam zu dem Ergebnis, dass die Einführung einer Maut auf Autobahnen in Höhe von 25 bis 35 Pfennig/km eine Abnahme des mautpflichtigen LKW-Verkehrs auf Autobahnen von 1 bis 1,7 Prozent initiieren würde, was im nachgeordneten Streckennetz auf Grund der niedrigeren Verkehrszahlen zu einer Zunahme des LKW-Anteils von 2 bis 4 Prozent führen könnte. In der Regel überwiegen hiernach auch bei einer Mauterhebung die wirtschaftlichen Vorteile der Autobahnbenutzung. Dies gilt umso mehr, wenn im nachgelagerten Straßennetz mit dichtem innerörtlichen Verkehr und daraus folgenden hohen Zeitverlusten zu rechnen ist.

Im „Wegekostengutachten“ der Prognos AG Basel aus dem Jahre 2002 wurde im Rahmen der Berechnung der Wegekosten ein pauschaler Ansatz für Verlagerungseffekte in Höhe von 5 Prozent unterstellt.

Im Auftrag des Umweltbundesamtes wurde die Untersuchung „Anforderungen an eine umweltorientierte Schwerverkehrsabgabe für den Straßengüterverkehr“ im Jahre 2001 erstellt, in der Verlagerungseffekte in der Summe von bis zu 4 Prozent für den Fernverkehr, jedoch höhere Werte (bis zu etwa 8 Prozent) für den Regionalverkehr (bis 125 km) erwartet wurden. Bei dieser Ermittlung des Verlagerungsanteils wurde allerdings nicht das Netz des Bundesverkehrswegeplans zugrunde gelegt, was eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse erschwert.

2. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung technische Gründe für eine Verlagerung von Verkehrsleistungen auf Bundesstraßen, wie etwa fehlerhaft arbeitende On Board Units (OBU) oder Mautterminals?

Mögliche Fehlfunktionen der Fahrzeuggeräte treten nur selten auf. Dies gilt auch für die Mautstellenterminals. Zudem haben diese Fehler häufig keine Auswirkungen auf die Einbuchungsmöglichkeit und machen daher keine Weiterfahrt zum nächsten Terminal erforderlich.

Daher kommt überhaupt nur in sehr wenigen Fällen ein Verlassen der Bundesautobahn aufgrund technischer Mängel in Betracht. Dementsprechend sind Verlagerungen von Verkehrsleistungen aufgrund technischer Mängel nicht zu verzeichnen.

3. Gibt es regionale Schwerpunkte für prognostizierte Verlagerungsverkehre?
4. Decken sich nach derzeitigem Stand die prognostizierten Verlagerungsverkehre mit den tatsächlich zu beobachtenden?

Die in der Antwort zu der Frage 1 genannten Studien weisen keine regionalen Schwerpunkte aus. Auf Grund von unterschiedlichen Untersuchungskonzeptionen der genannten Studien wird zudem bei einem Vergleich der dort prognostizierten Verlagerungsverkehre mit den in den aktuellen Untersuchungen noch festzustellenden Verlagerungsverkehren nur ein Vergleich der insgesamt ermittelten prozentualen Verlagerungsanteile möglich sein.

Derzeit ist nicht auszuschließen, dass in einem laufenden Prozess verschiedene Ausweichstrecken hinsichtlich ihres wirtschaftlichen Vorteils „ausprobiert“ werden. Erkenntnisse über dauerhafte Verkehrsverlagerungen können deshalb erst nach einem angemessenen Erhebungszeitraum vorliegen.

Vorher-Nachher-Vergleiche sowie Aussagen zu regionalen Schwerpunkten werden erst nach Vorliegen der Ergebnisse der vom BMVBW in Auftrag gegebenen Untersuchungen der Verkehrsverlagerung im Herbst 2005 möglich sein.

5. Ist zwischen dem BMVBW und den zuständigen Landesministerien Einvernehmen über die im Rahmen einer Vorher-Nachher-Erhebung zu untersuchenden Bundesstraßenabschnitte erzielt worden?

Nach welchen Kriterien wurden diese ausgewählt?

Die Untersuchungen werden gemeinsam von einer Arbeitsgruppe bestehend aus dem BMVBW, der BASt und den vier Bundesländern Nordrhein-Westfalen (Federführung für die Länder), Baden-Württemberg, Brandenburg und Rheinland-Pfalz begleitet. Über das methodische Vorgehen herrscht Einvernehmen.

In dem der Modellrechnung zugrunde gelegten Straßennetzmodell sind alle Bundesfernstraßen, alle Landes- bzw. Staatsstraßen und wichtige Kreis- und Gemeindestraßen enthalten, eine Beschränkung auf einzelne Bundesstraßen wurde nicht vorgenommen.

Die Auswertung der Daten der automatischen Dauerzählstellen umfasst 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. Die Installation von Dauerzählstellen erfolgt in enger Abstimmung zwischen Bund und Ländern.

6. Besteht zwischen dem BMVBW und den zuständigen Landesministerien Einvernehmen über die Höhe der Verkehrsdichte, die bei den Erhebungen vor Einführung der LKW-Maut ermittelt wurde?

Die Daten zur Verkehrsdichte vor Einführung der Maut werden aus den Daten der automatischen Dauerzählstellen abgeleitet und mit entsprechenden Daten aus dem Nachher-Zeitraum verglichen. Diese Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen. Die Daten der Dauerzählstellen werden durch die BASt regelmäßig

jedes Jahr veröffentlicht. Die Ergebnisse in diesen regelmäßigen Veröffentlichungen werden allgemein anerkannt.

7. Ist vor Einführung der OBU 2 technisch eine Bema­nung von Bundesstraßen mit dem deutschen Mauterhebungssystem möglich?

Bundesstraßen sind derzeit nicht in der OBU 1 abgebildet. Die Aufnahme einer Bundesstraße in das Mautsystem wäre eine Änderung des mautpflichtigen Streckennetzes. Derartige Änderungen können erst mit der Funktionalität der OBU 2 umgesetzt werden.

8. Beinhalten die zurzeit bestehenden Verträge zwischen Toll Collect und BMVBW die Möglichkeit der Ausdehnung und Erweiterung der mautpflichtigen Strecken auch auf Bundesstraßen?

Wird dadurch eine erhöhte Betreibervergütung fällig, und wenn ja, in welchem Umfang?

Die zurzeit bestehenden Verträge zwischen Toll Collect und BMVBW schließen die Möglichkeit der Ausdehnung der Mautpflicht auch auf bestimmte Teilabschnitte von Bundesstraßen ein. Im Falle einer Ausweitung der Mautpflicht und des Mautsystems auf bestimmte Teilabschnitte von Bundesstraßen wäre entsprechend dem Betreibervertrag die Vergütung von Toll Collect anzupassen.

9. Welche Möglichkeiten zur Reaktion auf festgestellte Ausweichverkehre bietet das heute geltende Recht für den Bund und wer ist für die Anwendung verantwortlich?

Gemäß § 1 Abs. 4 des Gesetzes über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (ABMG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Dezember 2004 ist das BMVBW ermächtigt, durch Rechtsverordnung nach Anhörung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften und mit Zustimmung des Bundesrates die Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen auszudehnen, wenn dies aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist.

Darüber hinaus bietet § 3 Abs. 3 Satz 2 ABMG die Möglichkeit, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Höhe der Maut nach bestimmten Streckenabschnitten und nach der Benutzungszeit zu differenzieren.

Das Gesetz ermöglicht somit neben der grundsätzlichen Einbeziehung von Bundesstraßen in das mautpflichtige Streckennetz auch die Feinsteuerung der verlagerten Verkehrsströme in Form differenzierter finanzieller Belastungen unter Berücksichtigung der Schutzzwecke der Norm.

10. Welche den Straßenverkehr beschränkenden Anordnungen bzw. Umleitungen nach § 45 Abs. 1 Straßenverkehrs-Ordnung im Hinblick auf Ausweichverkehre können von Ländern und Kommunen getroffen werden (Nachtfahrverbote, Verbote für Transitverkehre, Tempolimit, Ausweichrouten)?

Wer kann solche Anordnungen beantragen, wer entscheidet über die Anordnung, und wer setzt sie gegebenenfalls um?

Unter den Voraussetzungen, dass die besonderen örtlichen Verhältnisse zu einer außergewöhnlichen Gefahrenlage und zwar entweder für die Sicherheit und Ordnung (§ 45 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)) oder für die

Wohnbevölkerung hinsichtlich Lärm und Abgasen (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO) führen, können die Straßenverkehrsbehörden der Länder Anordnungen für die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken treffen, die in ihrem pflichtgemäßen Ermessen stehen.

Hierbei eröffnet sich den Verkehrsbehörden der Länder eine Reihe denkbarer Handlungsmöglichkeiten. Zu denken ist hierbei insbesondere an Geschwindigkeitsbegrenzungen für LKW-Verkehr, Nachtfahrverbote und Umleitung des Schwerlastverkehrs auf geeignete Ausweichstrecken.

Die Anordnungsbefugnis für verkehrsrechtliche Maßnahmen auf der Grundlage von § 45 StVO kommt ausschließlich den nach Landesrecht zuständigen Straßenverkehrsbehörden hinsichtlich konkreter einzelfallbezogener Maßnahmen der Gefahrenabwehr gemäß § 45 StVO zu. Da es sich bei der Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen nicht um ein Antragsverfahren handelt, hat die Straßenverkehrsbehörde von Amts wegen die Anordnung derartiger Maßnahmen zu prüfen.

11. Welchen Einfluss können verstärkte Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten an Bundesstraßen für eine Rückverlagerung von Ausweichverkehren auf Bundesautobahnen haben?

Plant das Bundesamt für Güterverkehr in diesem Zusammenhang eine Ausweitung der Kontrollen auf Bundesstraßen, und wenn ja, in welchem Umfang?

Der Kontrolldienst des Bundesamtes reagiert auf LKW-Ausweichverkehre – soweit sinnvoll – durch Verlagerung der Kontrollen von den Bundesautobahnen auf das nachgeordnete Straßennetz. Dies ist jedoch nur in begrenztem Umfang möglich und muss deshalb überwiegend durch mobile Kontrollen erfolgen.

Weil keine entsprechenden Erfahrungen vorliegen, lässt sich gegenwärtig nicht abschätzen, ob und ggf. welchen Einfluss Kontrollen auf Ausweichstrecken für eine Rückverlagerung von Verkehren auf Bundesautobahnen haben könnten.

Zurzeit erfolgen etwa 20 Prozent der Kontrollen des Bundesamtes auf dem den Bundesautobahnen nachgeordneten Straßennetz.

12. Gibt es Erkenntnisse, inwieweit die Häufigkeit von Kontrollen zur Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Bundesstraßen durch die Polizeien der Länder Einfluss auf Verlagerungsverkehre hat?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor. Es ist beabsichtigt, diese Fragestellung in den zuständigen Bund/Länder-Ausschüssen weiter zu verfolgen.

13. Welche rechtlichen Möglichkeiten zur Bekämpfung von Verlagerungsverkehren stehen den Städten und Kommunen bereits heute zur Verfügung?

Es wird auf die Antwort zu der Frage 11 verwiesen.

14. Welcher Zeitraum ist nötig, die Ergebnisse der Dauerzählstellen auf potenziellen Ausweichstrecken der eingependelten Nachheruntersuchungen verfügbar zu machen?

Für die Auswertung der Dauerzählstellendaten ist ein Erhebungszeitraum bis etwa Juni 2005 erforderlich, um zu aussagekräftigen Ergebnissen zu kommen. Bei dieser Auswertung ist nämlich zu berücksichtigen, dass das Verkehrsaufkommen im Schwerverkehr erfahrungsgemäß in den ersten Monaten des Jahres unterdurchschnittlich ist. Ferner ist zu beachten, dass der Anstieg des PKW-Verkehrs im Frühjahr bis zum Herbst deutlicher ausgeprägt ist als beim LKW-Verkehr. Auch die Stärke des PKW-Verkehrs kann aber Auswirkungen auf die Attraktivität von Routen für Ausweichverkehre haben.

Schließlich ist damit zu rechnen, dass während einer Eingewöhnungsphase ab dem Start des LKW-Mautsystems ein Teil der LKW-Fahrer verschiedene vermeintliche Alternativen im nachgeordneten Straßennetz „ausprobieren“. Auch aus diesem Grund ist ein längerer Erhebungszeitraum notwendig.

15. Welcher Zeitraum ist nötig, die Vorher-Ergebnisse mit den Nachher-Ergebnissen abzugleichen und zu bewerten?

Nach Abschluss der Erhebungsphase der Dauerzählstellen sind mögliche Wechselbeziehungen mit den Modellrechnungen auf der Grundlage der Berechnungen für die Bundesverkehrswegeplanung im Einzelnen zu analysieren und zu bewerten. Aufgrund des Datenumfanges können aussagekräftige Ergebnisse für einen Vorher-Nachher-Vergleich nicht vor Herbst 2005 vorliegen.

16. Kann auf der Basis des bestehenden Mautgesetzes der abschnittsweise Verzicht auf die Bemannung von Bundesautobahnen ein wirksames Mittel sein, um Ausweichverkehre zu vermeiden?

Das Autobahnmautgesetz schreibt für die Benutzung aller Bundesautobahnen die Entrichtung der Maut vor. Die wenigen von der Mautpflicht ausgenommenen Autobahnabschnitte werden im Autobahnmautgesetz abschließend aufgezählt. Die Aufnahme weiterer Ausnahmen in das Autobahnmautgesetz ist im Interesse der Einheitlichkeit und Klarheit der Mautpflicht grundsätzlich nicht beabsichtigt.

17. Wie arbeitet die Bundesregierung mit den Landesbehörden zusammen, um das in § 1 Abs. 4 des Autobahngesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) verlangte Monitoring umzusetzen?

In der gemeinsamen untersuchungsbegleitenden Arbeitsgruppe werden die Erkenntnisse der Länder bewertet, um so ein effektives Monitoring sicherzustellen.

18. Ist der Bundesregierung bekannt, ob in Bundesländern über das abgestimmte Maß hinaus von Landesbehörden Verkehrszählungen zur Feststellung von Ausweichverkehren durchgeführt werden?

Derzeit sind der Bundesregierung Bestrebungen von einigen Bundesländern bekannt, die gemeinsame bundesweite Untersuchung durch eigene Aktivitäten zu ergänzen.

19. Wenn es solche zusätzlichen Erhebungen gibt, sollen oder müssen sie nach Meinung der Bundesregierung im Bericht an den Deutschen Bundestag Berücksichtigung finden?
20. Wie soll nach Meinung der Bundesregierung mit Zählungen umgegangen werden, die nicht in Abstimmung mit dem BMVBW und nicht im Auftrag von Landesbehörden, sondern z. B. von Kommunen, Verbänden oder Interessengemeinschaften in Auftrag gegeben wurden?

Alle der Bundesregierung bekannt gewordenen ergänzenden Erhebungen werden hinsichtlich der Übertragbarkeit der Ergebnisse auf die vom BMVBW in Auftrag gegebenen Untersuchung hin geprüft. Sollten die systematischen Ansätze solcher ergänzenden Erhebungen eine Vergleichbarkeit ermöglichen, werden diese Erhebungen, sofern sie rechtzeitig vorliegen, im weiteren Verfahren berücksichtigt.

21. Welche EU-rechtlichen Beschränkungen bestehen für die Bemaatung von Bundesstraßen?

Nach der geltenden sog. Eurovignetten-Richtlinie (Richtlinie 1999/62/EG vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge) ist die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für Nutzfahrzeuge ab 12 t zulässiges Gesamtgewicht nur für die Benutzung von Autobahnen oder anderen mehrspurigen Straßen, die ähnliche Merkmale wie Autobahnen aufweisen, sowie für die Benutzung von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen zulässig. Auf Grundlage des Artikels 7 Abs. 2 Buchstabe b Nr. i dieser Richtlinie sieht das ABMG vor, im Wege einer Rechtsverordnung des BMVBW nach Anhörung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften und mit Zustimmung des Bundesrates die Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen auszudehnen, wenn dies aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist (§ 1 Abs. 4 ABMG).

22. Welche Einschränkungen gibt es für die Bemaatung von Landes- und Kommunalstraßen?

Die Nutzung von allen öffentlichen Straßen ist jedermann im Rahmen der Widmung zum Verkehr gestattet. Dieser sog. Gemeingebrauch ist regelmäßig unentgeltlich. Ebenso wie auf Bundesfernstraßen können auch auf Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen Gebühren zur Erzielung von Einnahmen im Rahmen des Gemeingebrauchs nur auf Grund einer speziellen gesetzlichen Ermächtigung Grundlage erhoben werden. Einige Landesgesetzgeber haben dies bereits in den jeweiligen Landesstraßengesetzen klargestellt (Artikel 14 Abs. 2 BayStrG, § 14 Abs. 3 BbgStrG, § 14 Abs. 3 NStrG, § 14 Abs. 4 StrWGNW, § 34 Abs. 4 Satz 1 LStrGRP, § 14 Abs. 2 SächsStrG, § 14 Abs. 3 StrG LSA, § 14 Abs. 3 ThürStrG).

23. Kann es datenschutzrechtliche Bedenken gegen die Bemaatung von Bundesstraßen geben?

Aus datenschutzrechtlicher Sicht ist die Bemaatung von Bundesstraßen ebenso zu bewerten wie die Bemaatung der Bundesautobahnen.

