

Untersuchungen des Landes NRW zum Thema Mautflucht (Stand 25.07.2006)

Dauerzählungen

In NRW werden vom Land 142 Dauerzählstellen auf Autobahnen, 88 Dauerzählstellen auf Bundesstraßen, 50 auf Landstraßen sowie 2 Zählstellen auf Kreisstraßen betrieben. Diese Dauerzählstellen erfassen an 365 Tagen über 24 Stunden den Verkehr und können diesen nach bis zu 8 fest definierten Kfz-Arten unterscheiden. Vom Land werden die Ergebnisse dieser Zählungen regelmäßig auch im Internet veröffentlicht. Die gebräuchliche Klasse des sogenannten „schweren Güterverkehr“ ab 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht impliziert den mautpflichtigen Verkehr ab 12 Tonnen zul. Gesamtgewicht mit ab.

Im Umfeld der Stadt Münster befinden sich zwei dieser Dauerzählstellen. Dies sind eine **Dauerzählstelle im Zuge der B51** kurz hinter der Stadtgebietsgrenze **von Münster nach Telgte** und eine Dauerzählstelle im Zuge der **B54 in Höhe von Altenberge**. Vom Land und dem Landesbetrieb Straßen NRW wurden die Ergebnisse der Dauerzählstellen seit Einführung der Maut laufend mit früheren Daten verglichen. Nach den ersten veröffentlichten Ergebnissen hat an der Dauerzählstelle **im Zuge der B51 der Lkw-Verkehr im Mittel um ca. 200 Lkw pro Tag** seit der Maut-einführung zugenommen. (vgl. hierzu auch die Internetveröffentlichung vom Land unter : http://www.mbv.nrw.de/verkehr/Strassenverkehr/Verkehrszaehlungen/schwerer_queterverkehr/index.php Diese Daten lassen aber nicht zwangsläufig Rückschlüsse auf mautverdrängten Lkw-Verkehr ziehen, sondern sind lediglich als ein Indiz zu werten, dass durch ergänzende regionale Verkehrsuntersuchungen überprüft werden sollte.

Modellrechnungen

Da nicht alle Straßen durch die vorgenannten Dauerzählungen erfasst sind, hat Land NRW mit dem Bund die renommierte Ingenieurgruppe IVV-Aachen beauftragt, zusätzlich zu den Dauerzählstellen **mit Modellrechnungen** auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplan (BVWP) **zu untersuchen**, auf welchen Straßen durch die Lagegunst und weitere Kriterien **mit „Mautausweichverkehr“ zu rechnen ist**. Der Untersuchungsbericht ist als Bundesdrucksache 16/298 auch im Internet unter <http://dip.bundestag.de/btd/16/002/1600298.pdf> veröffentlicht und benennt die B51 Münster-Telgte und die B54 Münster-Steinfurt als Verdachtsstrecken. Den Fraktionen wird dieser Bericht an den Bundestag je 1x mit farbigen Plänen zur Verfügung gestellt.

Bewertung durch das Land NRW

Vom Land NRW wurden in einer Pressekonferenz am 09.03.2006 mit Herrn Verkehrsminister Wittke 25 Streckenabschnitte in NRW mit signifikant erhöhtem Lkw-Verkehr **als Verdachtsstrecken für Mautflucht eingestuft**. Die vollständige Liste des Ministeriums ist auf der nächsten Seite dieser Anlage beigefügt.

Im Umfeld von Münster sind die Bundesstraße B51/B64 (von Münster/A43 über Telgte, Warendorf bis Rheda-Wiedenbrück/A2) und die B54 (von Münster-Nord/A1 über Steinfurt in Richtung Niederlande) als Verdachtsstrecken ausgewiesen. Diese Abschnitte werden vom Land und dem Landesbetrieb Straßen NRW weiter kritisch betrachtet.

Laut der nachstehend beigefügten Beratung im Landtag bestehen in NRW keine Absichten, diese vorgenannten Bundesstraßen im Umfeld von Münster für schwere Lkw im Durchgangsverkehr zu sperren oder eine Maut auf diesen Straßen beim Bund zu beantragen. Es wird bei einer Einführung einer Mautpflicht oder Sperrungen für den mautpflichtigen Durchgangsverkehr über 12 Tonnen befürchtet, dass diese schweren Lkw dann auf nicht geeignete Straßen ausweichen.

In der zweiten Jahreshälfte 2006 wird die Veröffentlichung der Bundesverkehrszählung 2005 vom Land erwartet, die auch unter dem Aspekt „Zunahme des Lkw-Verkehrs im Vergleich zur letzten Bundesverkehrszählung im Jahr 2000“ ausgewertet werden wird. Für diese Erhebung hat die Verwaltung in Münster Mitte 2005 umfangreiche Verkehrszählungen vorwiegend im Zuge von Kreisstraßen in Münster durchgeführt, die derzeit zentral vom Land ausgewertet werden. Sofern sich hier Handlungsbedarf zeigen sollte, wird die Verwaltung erneut berichten.

Streckenabschnitte in NRW mit signifikant erhöhtem Lkw-Verkehr als Verdachtstrecken für „Mautausweichverkehr“

Quelle: Presseveröffentlichung Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 09.03.2006

Lfd. Nr.	Straßenzug	Beschreibung
1	B 58 / B 8 / B 473 / L 602	nördl. Alpen - Wesel - Bocholt - Landesgrenze Niederl.
2	B 58	Venlo - Geldern - A 57 (Alpen)
3	B 57 / L 443 / B 288	Krefeld-Forstwald - Duisburg-Hüttenheim (B 8)
4	B 477	Rommerskirchen - Neuss (A 57)
5	B 9	Köln-Chorweiler - Neuss-Uedesheim
6	B 51 / B 9	Brühl-Nord (A 553) - Köln-Mülheim (A 3)
7	B 56	Euskirchen - Bonn-Duisburg
8	B 51 / B 9	Landesgrenze Rheinl.-Pfalz (bei Dahlem) - Miel (A 61)
9	B 8	Hennef - Landesgrenze Rheinl.-Pfalz
10	B 483 / B 229 / L 528 / B 54	Wuppertal-Langerfeld (A 1) - Drolshagen (A 45)
11	B 1	Dortmund (A 40 - A 44)
12	L 684 / B 236 / B 474	Lünen - Dülmen (A 43)
13	B 235	AS Henrichenburg (A 2) - Senden
14	B 64	Münster - Warendorf - Rheda-Wiedenbrück (A 2)
15	B 54	Münster-Nord (A 1) - Steinfurt
16	B 474	Dülmen (A 43) - Legden/Ahaus (A 31)
17	B 58 / L 547 / B 475	Ascheberg (A 1) - Soest-Ost (A 44)
18	B 68 / B 7	Paderborn (A 33) - Warburg - Landesgrenze Hessen
19	B 1	Paderborn (A 33) - Barntrup - Landesgrenze Nieders.
20	B 482	Porta Wesifalica - Petershagen - Landesgrenze NI
21	B 61	Minden - Petershagen - Landesgrenze Niedersachsen
22	B 239	Kirchlengern - Rahden - Landesgrenze Niedersachsen
23	B 64	Rheda-Wiedenbrück (A 2) - Paderborn (A 33)
24	B 1	Geseke - Paderborn (A 33)
25	B 1	Werl (A 445) - Paderborn (A 33)

Bewertung der Ergebnisse der Landesverkehrsuntersuchungen zur Mautflucht in NRW
Landesverkehrsminister Wittke
(Auszug Landtagsdrucksache APr 14/141)

Landtag Nordrhein-Westfalen
für Bauen und Verkehr
14. Sitzung (öffentlich)

- 31 -

APr 14/141
09.03.2006
sl-ad

1.0 AG VR NRW

2.667A10

14 Ergebnisse der Untersuchung zu mautbedingten Lkw-Ausweichverkehren

Für die Landesregierung erstattet **Oliver Wittke, Minister für Bauen und Verkehr** folgenden Bericht:

Herr Vorsitzender! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Zum Abschluss der heutigen Verkehrsausschusssitzung möchte ich ein Thema ansprechen, das in der Vergangenheit sehr emotional geladen diskutiert worden ist, nämlich die mautverdrängten LKW-Verkehre. Hierzu hatte ich bereits im Herbst im Landtag und anschließend hier im Verkehrsausschuss vortragen können. Damals habe ich erläutert, dass es gerade zu dieser hochsensiblen Problemstellung bei einer ideologiefreien Verkehrspolitik des Landes darauf ankommt, transparent und verlässlich zu handeln. Deswegen hatte ich auch angekündigt, dass - anders als damals Bündnis 90/Die Grünen beantragt hatten - keine voreiligen Schritte gegen Mautausweichverkehre

in unserem Land eingeleitet werden, sondern die Ergebnisse der Bundes- und insbesondere der vertiefenden Landesstudie zu diesem Thema abgewartet werden. In der heutigen Verkehrsausschusssitzung nehme ich deshalb gerne die Gelegenheit wahr, zum frühestmöglichen Zeitpunkt beider aufeinander abgestimmten Untersuchungen und die sich daraus ergebenden Handlungskonzepte zu berichten. Zur Bundesstudie hatte der Deutsche Bundestag Mitte Dezember in seiner Bundestagsdrucksache 16/298 unterrichtet.

In der Landesuntersuchung, die sich in dieser Form als einzigartig in der Bundesrepublik erwiesen hat, weil kein anderes Bundesland eine vergleichbare Studie in Auftrag gegeben hat, waren die Ergebnisse zunächst abzuwarten, um Mautausweichverkehre darauf aufbauend weiter in das nachgeordnete Straßennetz der Landes-, Kreis- und bis in die verkehrswichtigen Kommunalstraßen hinein verfolgen zu können. Wie Ihnen angekündigt, liegen die Ergebnisse seit Ende Februar vor.

Als Fazit halte ich für unser Land fest: Es können mautbedingte Ausweichverkehre von LKW über 12 t festgestellt werden. Aber anders als subjektiv wahrgenommen, handelt es sich nicht um ein Flächenproblem, sondern es haben sich auf einzelnen, kürzeren Streckenabschnitten Verkehrskonzentrationen gebildet. Auffällig ist dabei, dass es sich im Wesentlichen um durchgehende und immer schon überdurchschnittlich mit LKW belastete Streckenzüge handelt, die auch für den weiträumigen Verkehr gewidmet sind. In der Mehrzahl sind die Verkehrsverlagerungen gemessen an der streckenbezogenen Gesamtverkehrsbelastung und dem Gesamt-LKW-Aufkommen als nicht bedeutend einzustufen, auch wenn das von den Menschen vor Ort anders wahrgenommen und gespürt wird.

Im bundesweiten Abgleich ist Nordrhein-Westfalen - da haben sich meine Aussagen vom Herbst letzten Jahres bestätigt - nur unterdurchschnittlich von Mautausweichverkehren betroffen. So liegt in dem als maßgeblicher Untersuchungszeitraum festgelegten zweiten Quartal 2005 der Durchschnitt der absoluten Zahlen von mautverdrängten LKW über 12 t an der jeweils höchst belasteten Dauerzählstrecke in allen Bundesländern bei rund 400 LKW/Tag. Im Vergleich dazu sind an der in Nordrhein-Westfalen in diesem Zeitraum höchst belasteten Dauerzählstelle, an der B 288 in Krefeld-Uerdingen, 245 mautverdrängte LKW/Tag gezählt worden.

Meine Damen und Herren, es hat sich auch gezeigt, dass der von mir genannte „Einschwingungsprozess“ noch nicht abgeschlossen ist. Wir haben also immer noch Bewegung in den mautverdrängten Verkehren. Sie nehmen zu großen Teilen nach wie vor ab. Die Tendenz ist nach wie vor fallend. Wir haben aber auch an der einen oder anderen Stelle zusätzliche mautverdrängte LKW-Verkehre.

Bund und Länder beobachten deshalb das Verkehrsgeschehen weiter, um gegebenenfalls rechtzeitig eingreifen zu können.

Nun zu den Maßnahmen der Rückverdrängung und ihrer Wirkungsabschätzung: In die engere Wahl der Handlungsoptionen kommt eine Bemaatung von Bundesstraßen und eine Straßensperrung für den Durchgangsverkehr nach dem geänderten § 45 StVO. Bei dem ebenfalls von mir erwähnten Instrument einer zeitlichen Staffelung der Mautgebühren sieht der Bund derzeit vornehmlich juristische

Probleme. Die Möglichkeit soll aber grundsätzlich weiter verfolgt werden. Ich will ganz klar sagen: Ich bin für eine solche Mautspreizung, denn wir müssen die Maut auch dazu nutzen, Verkehre besser zu verteilen und damit die Verkehrsinfrastruktur besser auszunutzen. Vor dem Hintergrund macht es Sinn, die Maut zu verkehrsschwachen Zeiten abzusenken und zu verkehrsstarken Zeiten zu erhöhen, sodass wir zu einer besseren Verteilung kommen und die ökologischen Anreize stärken werden.

Bei der Anordnung von Maßnahmen zur Abwehr von Mautausweichverkehren war zunächst der Wunsch nach fest definierten Kriterien geäußert worden. Die intensive Beschäftigung mit dem Thema zeigt jedoch die Unmöglichkeit der Festlegung fixer Grenz- und Schwellenwerte. Sie ist auch nicht sinnvoll, da die Entscheidung maßgeblich von der Einzelfallbetrachtung unter Berücksichtigung der jeweiligen Strecken- und Verkehrscharakteristik, des Unfallgeschehens, der örtlichen Besonderheiten, der Belange des Wirtschaftsverkehrs und der Auswirkungen der Maßnahmen auf weitere Verkehrsverlagerungen beeinflusst wird.

In der Landesstudie kristallisierten sich 25 Streckenabschnitte mit erhöhten signifikanten mautbedingten Verlagerungsverkehren heraus, die wir Ihnen als Übersicht beigefügt haben. Hierfür habe ich sowohl die Wirkung bei einer Bemaufung wie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen abschätzen lassen. Als Ergebnis zeigt sich für den Fall der Bemaufung von Bundesstraßen, dass die LKW entweder konzentriert auf neue Routen ausweichen oder sich flächig im weiteren Netz verteilen. Dies führt unter anderem auch zu neuen Anliegerbetroffenheiten. In einigen Fällen müssen mangels Routenalternative die LKW auf den bemauferten Strecken verbleiben. Gerade in diesen Fällen wird mit erheblichen Benachteiligungen des regionalen und des örtlichen LKW-Verkehrs zu rechnen sein. Diese Entwicklungen sind nicht akzeptabel. Deshalb werde ich - wie angekündigt - dem Bund keine Bundesstraßenabschnitte in Nordrhein-Westfalen zur Bemaufung vorschlagen.

Anders sieht es bei den straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, also bei der Sperrung für den Durchgangsverkehr von LKW, aus. Die sorgfältige Durchleuchtung der 25 signifikanten Strecken hat gezeigt, dass es sich empfiehlt, wegen der verhältnismäßig unbedeutenden Verdrängungsverkehre nach derzeitigen Ergebnissen in zwei Fällen, und zwar für großräumige Strecke der B 1 zwischen Werl und Paderborn und der B 68 zwischen Paderborn und der hessisch/nordrhein-westfälischen Landesgrenze, eine versuchsweise Sperrung für ein Jahr vorzunehmen. Eine entsprechende Anweisung an die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden habe ich heute im Einvernehmen mit selbigen erlassen. Ich habe mit den Landräten Kontakt aufgenommen, weil eine solche Maßnahme natürlich nur dann greifen kann, wenn sie tatsächlich kontrolliert wird. Alle drei betroffenen Landräte haben mir zugesagt, dass sie nach Umsetzung dieser Maßnahme ihre Kreispolizeibehörden anweisen werden, dort entsprechende Kontrollen durchzuführen.

Bei dem Verkehrsversuch soll die Verkehrsverlagerung dokumentiert werden, um daraus weitere Erkenntnisse bezüglich möglicher Modifikationen bis hin zur Rücknahme der Sperrung gewinnen zu können. Auch lassen sich gegebenenfalls Fol-

gerungen für Maßnahmen an anderen Streckenzügen ableiten. Da es sich insgesamt um einen noch nicht abgeschlossenen Prozess handelt, halte ich diesen Verkehrsversuch im Hinblick auf Aufwand und beabsichtigtes Ziel für angemessen, insbesondere auch im Hinblick auf die Interessen der Bevölkerung.

Gerade im Hinblick auf die Stärkung der Wirtschaft und des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen beobachte ich die Entwicklung bei den Mautausweichverkehren ganz genau, um angemessen, wirkungsvoll und im Interesse aller Betroffenen zu handeln.

Abschließend möchte ich noch einmal deutlich machen: Es geht nicht darum, Verkehre zu verhindern, sondern es geht darum, Verkehre wieder dorthin zu bringen, wohin sie gehören. Für die Durchgangsverkehre sind das die Autobahnen. Außerdem geht es um den Schutz der Bevölkerung dort, wo er gewährleistet werden kann. Es geht eben nicht um eine Verlagerung des Problems, denn es gibt - ich will ein prominentes Beispiel nennen - in der Tat auch ungeeignete Strecken - ich denke dabei an die B 1 in Dortmund - für eine Sperrung. Bei der B 1 in Dortmund zwischen der A 40 und der A 44 haben wir einen signifikanten Anstieg des Mautausweichverkehrs festgestellt. Würden wir dort sperren, würde das aber bedeuten, dass sich der Verkehr in die Innenstadt von Dortmund ergießen würde. Das wäre wahrlich nicht Zweck des Unternehmens. Darum werden wir nicht an jeder Stelle eine Lösung bringen können. Wir sind aber ziemlich sicher, dass wir für die beiden Strecken, die ich gerade genannt habe, unser Ziel erreichen, nämlich Durchgangsverkehre dorthin zurückzubringen, wohin sie gehören, auf die bemaute Autobahnen. - Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit!

(Beifall bei CDU und FDP)

Oliver Keymis (GRÜNE) kommt zunächst auf die Strecken laufende Nummern 18 und 25 zu sprechen und ordnet deren Bedeutung im Sachzusammenhang ein. In manchen Bereichen - siehe laufende Nummern 1 und 2 - wäre es wünschenswert, entsprechende Maßnahmen für die Menschen vor Ort - wie vom Minister skizziert - anzusetzen. Der Argumentation betreffend „Dortmund“ vermöge er nicht zu folgen. Im Vordergrund stehe, die Strecke kostenträchtig zu machen. Es müsse mehr getan werden als bisher angekündigt.

Minister Oliver Wittke stellt angesichts des Wortbeitrages von Oliver Keymis fest, es sei wichtig, ein Gutachten in Auftrag gegeben zu haben, das sich mit den Folgen im Falle einer Bemaute einerseits und einer Sperrung andererseits befasse. Wäre beispielsweise der vom Abgeordneten Keymis zitierte kleine Abschnitt gesperrt worden, wären die LKWs auf Kreis- und Landesstraßen ausgewichen. Bei einer großräumigeren Sperrung finde keine Verdrängung in dieses Netz, sondern auf die A 44 statt.

Die B 1 im Stadtgebiet von Dortmund sei für den örtlichen Wirtschaftsverkehr von großer Bedeutung. Da nicht zwischen Durchgangsverkehren zum einen sowie Quell- und Zielverkehren zum anderen bei der Bemaute getrennt werden könne, aber ein Standort auch nicht künstlich verteuert werden sollte, sei an der besagten Stelle davon abgesehen worden, eine Bemaute nach Berlin zu melden.

Er biete an, für alle 25 Strecken in einer der nächsten Sitzungen auf der Grundlage eines Lichtbildvortrages die einzelnen Begründungen vorzustellen. Der Gutachter könne ebenfalls zur Diskussion eingeladen werden.

Christof Rasche (FDP) macht darauf aufmerksam, die Grünen-Fraktion sei offensichtlich bereits bestens informiert gewesen, habe sie doch im Rahmen einer Bürgerinformation sehr zielgenau auf das, was heute diskutiert werde, antworten können. - Wichtig sei, dass die Verkehre auf den Autobahnen liefen, da sie dort hingehörten, aber eben nicht auf Bundesstraßen und innerhalb geschlossener Ortschaften. Schnellschüsse und voreilige Schritte seien demgegenüber geeignet, LKW-Verkehre in den nachgeordneten Bereich zu verdrängen. Dort falle das Gefahrenpotenzial dann noch höher aus. Außerdem seien die Straßen von ihrer Beschaffenheit her noch viel weniger für solche Verkehre geeignet. Der Minister habe den richtigen Weg beschritten. Der Ausschuss solle sich unterstützend einbringen.

Dieter Hilser (SPD) betont den Gesamtzusammenhang zwischen den Parametern Bemaßung, Sperrung, Feinstäube, Umgebungslärmbelastung. Die Abhängigkeiten müssten beachtet werden.

Oliver Keymis (GRÜNE) erwidert auf den Vorhalt des Abgeordneten Rasche, dass man zwar als Teil der informierten Öffentlichkeit Wissen gehabt habe, die Vorlage allerdings nicht bekannt gewesen sei. Über die in Rede stehenden Abschnitte werde bereits seit längerem diskutiert. Ihm gehe es - wie der Abgeordnete Hilser es auch angemerkt habe - um zusätzliche Verkehre, die durch die Bemaßung von Bundesautobahnen verursacht worden seien.

Das vom Minister angebotene Gespräch begrüße er. Darüber solle im Sprecherkreis noch einmal beraten werden. Sinn und Zweck der Bemaßung sei im Übrigen ja nicht gewesen, Verkehre umzuleiten, sondern den Schwerlastverkehr ein Stück weit auf die Schiene zu verlagern oder ihm einen Teil der Straßenabnutzungskosten, die er verursache, aufzubürden. Die Debatte verlaufe in dieser Hinsicht sehr sachlich.

Minister Oliver Wittke betont, er könne für jedes Beispiel die Sinnhaftigkeit der ergriffenen Maßnahme belegen. Dieser Mühe habe sich das Haus unterzogen, um nicht in operative Hektik zu verfallen. Die Konsequenzen müssten zunächst geklärt werden. Im Vordergrund jeder Maßnahme stehe zunächst der Schutz der Menschen.