

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Ulrike Höfken, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/11824 –**

Verkehrssituation auf der B 9, B 39 und A 61 in Speyer

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Zuge der Einführung der Lkw-Maut kam es zu zunehmenden Lkw-Ausweichverkehren auf Bundesstraßen, so auch im Raum Speyer von der B 35, A 61, A 5 und A 6 auf die mautfreie B 9 und B 39. Anliegerinnen und Anlieger berichten von gestiegenen Lärm- und Feinstaubimmissionen, regelmäßigen Geschwindigkeitsüberschreitungen wegen mangelnder Kontrollen und einer Nichtbeachtung des Überhol- und Nachfahrverbots für Lkw. Hinzu kam die Ansiedlung von Logistikunternehmen, deren Anlieferverkehr über die B 9 führt. Damit kam es zu einem starken Anstieg des Schwerlastverkehrs. Den offiziellen Studien zum Verkehrsaufkommen durch die Landesregierung stehen eigene Zählungen der Bürgerinitiative gegenüber, die ein weitaus größeres Verkehrsaufkommen feststellen. Die Bürgerinnen und Bürger bemängeln insbesondere, dass seit 2002 keine konkreten Verkehrszählungen von offizieller Seite mehr stattgefunden haben, sondern die von der Landesregierung verwendeten Daten lediglich durch Hochrechnung von vor der Mauteinführung erhobenen Zahlen zum Verkehrsaufkommen stammen und so das tatsächliche Verkehrsaufkommen „schön gerechnet“ wird.

Mit der Zunahme des Verkehrs einher geht eine deutliche Verschlechterung der Lebensqualität für die Anwohnerinnen und Anwohner, bis hin zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen. Die Lärmgrenze, ab der Lärm nach wissenschaftlichen Erkenntnissen gesundheitsschädlich ist (über 55 Dezibel tagsüber, über 45 Dezibel nachts), wird nach Messungen der Bürgerinitiative B 9, B 39, A 61 in Speyer fast durchgängig auf der kompletten Strecke der B 9 und B 39 überschritten.

Da die Verkehrsordnung für Lkw auf Bundesstraßen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h vorsieht, geht das Verkehrsministerium in Rheinland-Pfalz bei seinen Lärmkartierungen von den bei 80 km/h erzeugten Belastungen von Lkw aus. Unberücksichtigt bleibt, dass in der Realität viel höhere Lärmwerte erzeugt werden, da die Geschwindigkeit nahezu von allen Fahrzeugen um 10 bis 20 km/h überschritten wird. Dies wäre jedoch nur durch Langzeitmessungen erfassbar, die bislang von der Landesregierung Rhein-

land-Pfalz abgelehnt werden. Ebenso finden Geschwindigkeitskontrollen offenbar nur sehr unzureichend statt.

Den Anliegen der Bevölkerung nach einer erneuten, unabhängigen Begutachtung der Situation wird von Seiten der Landesregierung jedoch keinerlei Rechnung getragen. Entgegen den EU-Vorgaben wurde bei der Erstellung der Lärmkartierung die Bevölkerung nicht einbezogen.

Die Bundesregierung hat Handlungsmöglichkeiten, weil das Maut-Gesetz in seiner Konzeption vorsieht, dass auch Bundesstraßen bemauteet werden können. In Speyer würde dies die Belastung durch Maut-Vermeidungsverkehr auf den Bundesstraßen reduzieren.

1. Über welche aktuellen Messdaten zu Lärm- und Feinstaubemissionen entlang von Autobahnen und Bundesstraßen verfügt die Bundesregierung?

Die Bundesregierung verfügt über keine Messdaten zu Lärmemissionen an Bundesfernstraßen. Ebenso führt die Bundesregierung keine routinemäßigen Luftschadstoffmessungen an Bundesfernstraßen durch. Die Bundesanstalt für Straßenwesen wertet im Rahmen von Forschungsvorhaben die Ergebnisse von drei singulären Messquerschnitten an Autobahnen (A 4, A 61 und A 555) aus.

2. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf hinsichtlich der Lärmbelastung von Anwohnerinnen und Anwohnern in der unmittelbaren Nähe von Bundesstraßen?

Wenn ja, welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für geeignet, um die Lärmbelastungen zu reduzieren?

Handlungsbedarf wird vor allem in Ballungsräumen gesehen, wo die Lärmsanierung an vorhandenen Straßen in der Baulast von Ländern und Kommunen in eigener Zuständigkeit liegt.

An Bundesstraßen betreibt der Bund seit über 30 Jahren Lärmsanierung auf haushaltsrechtlicher Grundlage. Beim Neubau und auch beim Ausbau von vorhandenen Bundesstraßen ist auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) auch Lärmschutz gegen geringere Belastungen sicherzustellen.

3. Sieht das Ministerium in dem Zusammenhang, dass laut den Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) bereits Lärmimmissionen von 50 dB als gesundheitsgefährdend gelten und in der Bundesimmissionsrichtlinie dagegen 70 dB am Tag und 60 dB in der Nacht als zumutbar betrachtet werden, Änderungsbedarf bei der Bundesimmissionsrichtlinie?

Der Nachweis einer monokausal eintretenden Gesundheitsschädigung durch Straßenverkehrslärm ab bestimmten Lärmpegeln ist bisher nicht erbracht. Jedoch konnten sozial- und umweltepidemiologische Studien der vergangenen Jahre einen konsistenten Zusammenhang zwischen hohen Lärmbelastungen und Gesundheitsbeeinträchtigungen belegen. In dem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vorgelegten Nationalen Verkehrslärmschutzpaket vom 2. Februar 2007 ist deshalb unter anderem eine Annäherung der Auslösewerte für Lärmsanierungsmaßnahmen an die Vorsorgewerte der 16. BImSchV in Aussicht genommen.

4. Welche Informationen hat die Bundesregierung zum Ausmaß der Verlagerung von Lkw-Verkehr nach Einführung der Lkw-Maut in Rheinland-Pfalz?

Welche Zahlen liegen für die Region Speyer bzw. die Bundesstraßen B 9 (zwischen Worms und Wörth) und B 39 vor?

Zurzeit wird der Bericht der Bundesregierung über die Verlagerung von schwerem Lkw-Verkehr auf das nachgeordnete Straßennetz vom Dezember 2005 (Bundestagsdrucksache 16/298) fortgeschrieben. Zu diesem Zweck werden Daten zur Entwicklung der Verkehrsbelastung auf dem nachgeordneten Straßennetz ausgewertet und verifiziert, um den Bericht sodann dem Deutschen Bundestag zuzuleiten. Daher können zurzeit noch keine Angaben gemacht werden.

5. Wie beurteilt die Bundesregierung die Einschätzung der „Bürgerinitiative B 9, B 39, A 61“ in Speyer, wonach das tatsächliche Lärmaufkommen im Bereich von B 9, B 39 und A 61 um Speyer bei Weitem das Maß übersteigt, welches von der Landesregierung aufgrund angenommener Geschwindigkeiten und veralteter Zahlen hochgerechnet wurde?

Hält die Bundesregierung vor diesem Hintergrund neue Verkehrszählungen bzw. eine neue, unabhängige Beurteilung der Lärmsituation für notwendig?

Falls nein, warum nicht?

Die Lärmsituation im Bereich Speyer wurde mehrfach seitens der Straßenbauverwaltung geprüft und der „Bürgerinitiative B 9, B 39, A 61“ dargelegt. Die Ergebnisse einer im Jahr 2007 durchgeführten detaillierten schalltechnischen Untersuchung und die hierfür verwendeten Eingangsdaten – insbesondere die Verkehrsbelastungen – sind plausibel. Die Durchführung einer Verkehrszählung sowie eine erneute Beurteilung der Lärmsituation sind daher nicht erforderlich.

6. Beabsichtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vor dem Hintergrund des Fehlens des Einschwingverkehrs bei der letzten Bundesverkehrszählung, eine neue Verkehrszählung in der angesprochenen Region Speyer durchzuführen?

Prüft das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung derzeit Möglichkeiten, um Lärmbelastungen durch die B 9, B 39 und A 61 für die Anwohnerinnen und Anwohner in der Region Speyer zu reduzieren, und wenn ja, welche?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass der Einschwingprozess vier Jahre nach Einführung der Lkw-Maut abgeschlossen ist. Für die Überarbeitung des Berichts der Bundesregierung über die Verlagerung von schwerem Lkw-Verkehr auf das nachgeordnete Straßennetz werden aktuell Dauerzählstellen ausgewertet. Darüber hinaus wird kein zusätzlicher Bedarf für Verkehrszählungen in der Region gesehen wird.

Zur Lärmsituation wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

7. Wann und wo haben in der Region Speyer auf der B 9, B 39 und A 61 Geschwindigkeitskontrollen stattgefunden, und wie beurteilt die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Möglichkeit von Geschwindigkeitsmessungen mit mobilen Geräten oder von Brücken aus die Aussage des Landes Rheinland-Pfalz, wonach regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen wegen fehlender Standspuren nicht durchführbar seien?

Die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen obliegt der Polizei und den nach Landesrecht zuständigen Stellen.

8. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf für eine Bemaatung von Bundesstraßen in der Region Speyer?

Wenn ja, prüft das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung konkret die Einführung einer Maut für bestimmte Strecken?

Wenn ja, für welche?

Wenn nein, warum nicht, und welche konkreten Voraussetzungen müssen nach Ansicht der Bundesregierung für eine Ausweitung der Mauterhebung auf die betroffenen Verkehrswege erfüllt sein?

Nach § 1 Abs. 4 Satz 1 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge ist eine Bemaatung von Bundesstraßen dann zulässig, wenn dies zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs gerechtfertigt ist.

Für eine Beurteilung möglicher Maßnahmen zur Reduzierung von Mautausweichverkehren ist eine Reihe von Aspekten wie beispielsweise die Strecken- und Verkehrscharakteristik oder das Unfallgeschehen von Bedeutung. Diese Parameter können aufgrund der notwendigen Ortskenntnis nur durch die Länderverwaltungen im Einzelnen beurteilt werden. Aus diesem Grund wurde mit allen Ländern vereinbart, Strecken mit erheblichem Mautausweichverkehr einer Einzelfallbetrachtung zu unterziehen und diese dem BMVBS ggf. zur Bemaatung vorzuschlagen. Ein entsprechender Vorschlag des Landes Rheinland-Pfalz wurde nicht gemacht.

9. Plant die Bundesregierung mittelfristig eine Ausweitung der Lkw-Maut auf alle fernverkehrsrelevanten Bundesstraßen und auf Lkw ab 3,5 Tonnen, wie es in Österreich und anderen EU-Ländern Standard ist?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung plant keine Ausweitung der Lkw-Maut. Wie in der Antwort zu Frage 8 ausgeführt, ist nach der geltenden Rechtslage die Bemaatung von Bundesstraßen nur „zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs“ möglich.

Es ist zu erwarten, dass eine Maut für Lkw ab 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zu verstärktem Ausweichverkehr mit Zunahme der Lärm- und Schadstoffbelastung für die dortigen Anwohner führen würde.

10. Welche zusätzlichen Einnahmen ließen sich nach Einschätzung der Bundesregierung durch die Erhebung von Maut auf allen für den Fernverkehr relevanten Bundesstraßen sowie der Ausweitung auf Lkw ab 3,5 Tonnen allgemein und konkret im Streckenabschnitt Worms–Wörth erzielen?

Da eine Ausweitung der Maut nicht beabsichtigt ist, liegen der Bundesregierung keine Schätzungen dazu vor.

11. Hat das Land Rheinland-Pfalz konkret um die Prüfung einer Entlastung der Bundesstraßen B 9 und B 39 gebeten?

Nein

12. Welche rechtlichen Möglichkeiten zur Bekämpfung von Verlagerungsverkehren stehen der Stadt Speyer und dem Land Rheinland-Pfalz bereits heute zur Verfügung?

Die 15. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO), die zum 31. Dezember 2005 in Kraft getreten ist, gibt den Straßenverkehrsbehörden durch eine Ergänzung des § 45 StVO die Möglichkeit, verkehrsbeschränkende oder -verbotende Maßnahmen bereits dann anzuordnen, wenn hierdurch erhebliche Auswirkungen der Mauterhebung auf das Verkehrsgeschehen beseitigt oder zumindest gemildert werden können.

