

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Reinhard Weis (Stendal), Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Hans-Günter Bruckmann, Marion Caspers-Merk, Dr. Peter Danckert, Marga Elser, Annette Faße, Rainer Fornahl, Gabriele Groneberg, Klaus Hagemann, Monika Heubaum, Ernst Kranz, Ute Kumpf, Dr. Christine Lucyga, Heinz Paula, Karin Rehbock-Zureich, Siegfried Scheffler, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Dr. Angelica Schwall-Düren, Wolfgang Spanier, Jörg Vogelsänger, Petra Weis, Dr. Margrit Wetzel, Heidi Wright, Franz Müntefering und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Albert Schmidt (Ingolstadt), Peter Hettlich, Winfried Hermann, Rainer Steenblock, Franziska Eichstädt-Bohlig, Volker Beck (Köln), Cornelia Behm, Dr. Antje Vogel-Sperl, Katrin Göring-Eckardt, Krista Sager und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

LKW-Ausweichverkehre

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 bemautet werden können, wenn dies aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist.

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welchem Umfang wurden mögliche Verkehrsverlagerungen von Bundesautobahnen auf Bundesstraßen prognostiziert?
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?
3. Gibt es regionale Schwerpunkte für prognostizierte Verlagerungsverkehre?
4. Decken sich nach derzeitigem Stand die prognostizierten Verlagerungsverkehre mit den tatsächlich zu beobachtenden?

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?
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?
7. Ist vor Einführung der OBU 2 technisch eine Bemaunung von Bundesstraßen mit dem deutschen Mauterhebungssystem möglich?
8. Beinhaltet 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?
9. Welche Möglichkeiten zur Reaktion auf festgestellte Ausweichverkehre bietet das heute geltende Recht für den Bund und wer ist für die Anwendung verantwortlich?
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?
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?
12. Gibt es Erkenntnisse, inwieweit die Häufigkeit von Kontrollen zur Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Bundesstraßen durch die Polizeien der Länder Einfluss auf Verlagerungsverkehre hat?
13. Welche rechtlichen Möglichkeiten zur Bekämpfung von Verlagerungsverkehren stehen den Städten und Kommunen bereits heute zur Verfügung?
14. Welcher Zeitraum ist nötig, die Ergebnisse der Dauerzählstellen auf potenziellen Ausweichstrecken der eingependelten Nachheruntersuchungen verfügbar zu machen?
15. Welcher Zeitraum ist nötig, die Vorher-Ergebnisse mit den Nachher-Ergebnissen abzugleichen und zu bewerten?
16. Kann auf der Basis des bestehenden Mautgesetzes der abschnittsweise Verzicht auf die Bemaunung von Bundesautobahnen ein wirksames Mittel sein, um Ausweichverkehre zu vermeiden?
17. Wie arbeitet die Bundesregierung mit den Landesbehörden zusammen, um das in § 1 Abs. 4 des Autobahngesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) verlangte Monitoring umzusetzen?
18. Ist der Bundesregierung bekannt, ob in Bundesländern über das abgestimmte Maß hinaus von Landesbehörden Verkehrszählungen zur Feststellung von Ausweichverkehren durchgeführt werden?

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?
21. Welche EU-rechtlichen Beschränkungen bestehen für die Bemaunung von Bundesstraßen?
22. Welche Einschränkungen gibt es für die Bemaunung von Landes- und Kommunalstraßen?
23. Kann es datenschutzrechtliche Bedenken gegen die Bemaunung von Bundesstraßen geben?

Berlin, den 16. März 2005

Franz Müntefering und Fraktion
Katrin-Göring-Eckardt, Krista Sager und Fraktion

