

Heinrich Heintzmann

35274 Kirchhain

Straßengüterverkehr

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 11.10.2007 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil er dem Anliegen nicht entsprechen konnte.

#### Begründung

Mit der öffentlichen Petition soll erreicht werden, die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) dahingehend zu ergänzen, dass Bundesstraßen, Landesstraßen und Ortsdurchfahrten von Lastkraftwagen über 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht nur bei nachweisbarem Anliegen befahren werden dürfen.

In der öffentlichen Petition, der sich 289 Unterstützer angeschlossen haben, wird im Wesentlichen Folgendes ausgeführt:

Seit Einführung der Lkw-Maut für bundesdeutsche Autobahnen habe sich ein erheblicher Teil des Schwerlastverkehrs auf die Bundes- und Landstraßen verlagert. Durch Nutzung dieser Alternativstrecken würde die Entrichtung der Mautgebühren zum Schaden des Bundes umgangen, zudem würden die Kosten für Instandhaltung und Reparaturen der vom Schwerlastverkehr verursachten Schäden vom Bund auf Länder und Kommunen verlagert. Länder und Kommunen erhielten dafür keinen adäquaten Ausgleich vom Bund.

Bundes- und Landstraßen sowie Ortsstraßen seien vom Straßenunterbau und der Art des Fahrbahnbelages für die kalkulierte Lebensdauer auf eine Verkehrsbelastung ausgelegt, wie sie vor Einführung der Maut bestanden habe. Durch die zusätzliche Belastung des die Bundesautobahnen umgehenden Schwerlastverkehrs verschlissen die Straßen erheblich schneller.

Finanzielle und personelle Kapazitäten der Länder und Kommunen gestatteten nur in geringem Umfang einen erhöhten Reparaturaufwand der betroffenen Straßen. Durch vom Schwerlastverkehr verursachte Spurrillen und andere Straßenschäden komme es zu einer Gefährdung des Straßenverkehrs. Hervorzuheben sei insbesondere die Gefahr für Zweiräder. Eine besondere Unfallgefährdung für alle Verkehrsteilnehmer entstehe bei Nässe durch Wasseransammlungen in den Spurrillen und der dadurch verstärkten Aquaplaning-Gefahr.

Weiterhin bestehe durch fehlende Lärmschutzeinrichtungen und höhere Abgasbelastungen eine erhebliche Beeinträchtigung der Lebensqualität für die Menschen, die entlang der nun verstärkt befahrenen Strecken wohnen und arbeiten.

Ferner entstehe wegen zum Teil erheblich verlängerter Fahrzeiten, insbesondere in ländlichen Gebieten, bei Pendlern, Versorgungsunternehmen und sonstigen Fahrten ein nicht unerheblicher volkswirtschaftlicher Schaden. Durch die zusätzliche Fahrwerksbelastung gebe es einen vorzeitigen Reparaturbedarf an den Fahrzeugen.

Um den lediglich durchfahrenden Schwerlastverkehr wieder zurück auf die für diese Verkehrsbelastung ausgelegten Autobahnen zu zwingen, sei daher dringend ein Fahrverbot für Lastkraftwagen über 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht auf Bundes-, Landes- und städtischen Straßen erforderlich, die kein – z. B. durch Ladepapiere nachweisbares – Anliegen hätten.

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung stellt sich wie folgt dar

Entgegen der Annahme des Petenten ist keineswegs vielerorts eine mautbedingte Zunahme des Schwerverkehrs auf dem nachgeordneten Straßennetz festzustellen. Vielmehr haben die Untersuchungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in Bezug auf die Bundesstraßen ergeben, dass es sich bei Mautausweichverkehr nicht um ein flächendeckendes Problem handelt. Im bundesweiten Mittel beträgt der mautbedingte Zuwachs im durchschnittlichen täglichen Verkehr auf Bundesstraßen 5,8 v. H. (4. Quartal 2005), wobei hiervon vornehmlich gut ausgebaute Strecken betroffen sind, die aufgrund ihres Ausbauzustandes diesen Verkehr auch aufnehmen können (z. B. autobahnähnlicher Ausbau) und die bereits vor Einführung der Lkw-Maut überdurchschnittliche Verkehrsbelastungen aufwiesen.

Bundesstraßen mit hoher Verkehrsverlagerung sind insgesamt nur vereinzelt festzustellen.

Vor diesem Hintergrund stehen nach Auffassung des Petitionsausschusses dem Vorschlag des Petenten ernsthafte Bedenken entgegen. Zunächst ist zu berücksichtigen, dass es sich gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 Bundesfernstraßengesetz bei den Bundesstraßen um Straßen des Fernverkehrs handelt, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Die Aufnahme von Schwerverkehr liegt somit im Widmungszweck dieser Straßen, die für diesen Zweck unter Verwendung erheblicher öffentlicher Mittel gebaut worden sind.

Ein grundsätzliches Verbot der Nutzung dieses Straßennetzes durch größere Lkw würde einen nicht zu rechtfertigenden Eingriff in die straßenverkehrsrechtliche Widmung darstellen. Zusätzliche Kontrollverfahren, mit deren Hilfe LKW's auf „nachweisbare Anliegen“ im Sinne der Petition überprüft werden – um z.B. die Versorgung der Bevölkerung in der Fläche zu gewährleisten –, würden nach Ansicht des Petitionsausschusses einen nicht zu vertretenden, zusätzlichen bürokratischen Aufwand bedeuten.

Unabhängig davon ist festzustellen, dass gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs für alle Straßentypen auch angeordnet werden können, soweit dadurch erhebliche Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge hervorgerufen worden sind, beseitigt oder abgemildert werden können. Nach Informationen des BMVBS haben die für den Vollzug der StVO zuständigen Länder von dieser durch die 15. Verordnung zur Änderung der StVO neu eingeführten Möglichkeiten für verkehrsrechtliche Anordnungen im Zusammenhang mit der Mauterhebung bisher nur an einzelnen besonders hoch belasteten Strecken Gebrauch gemacht. Auch hieraus wird deutlich, dass angesichts der nur punktuell auftretenden Probleme hinsichtlich des Mautausweichverkehrs eine weitgehende Aussperrung des mautpflichtigen Verkehrs von Bundesstraßen und vielen betroffenen Straßen eine unverhältnismäßige Überreglementierung darstellen würde.

Schließlich weist der Ausschuss darauf hin, dass nach dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge lediglich Nutzfahrzeuge ab einer zulässigen Gesamtmasse

von 12 t der Mautpflicht unterliegen. Auch unter diesem Gesichtspunkt kann die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen, die sich auf das Vorliegen von Mautausweichverkehr berufen, nicht für Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse ab 7,5 t in Betracht kommen.

Der Petitionsausschuss sieht nach alledem keinen Anlass, das mit der öffentlichen Petition verfolgte Anliegen zu unterstützen. Er empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen.