

A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jutta Blatzheim-Roegler (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
– Drucksache 17/2859 –

Vermeidbarer Schwerlastverkehr auf der B 10

Die Kleine Anfrage – Drucksache 17/2859 – vom 19. April 2017 hat folgenden Wortlaut:

Die B 10 wird neben lokalem Ziel- und Quellverkehr auch von überregionalem Transitgüterverkehr (über 12 t) genutzt. Diese Form des Schwerlastverkehrs wäre für das lärmgeplagte Queichtal und dessen Anwohnerinnen und Anwohner vermeidbar. Es gibt hinreichend bundesweite Beispiele, bei denen Bundesstraßen grundsätzlich für den Schwerlastverkehr gesperrt sind. Rechtsgrundlage ist das Straßenverkehrsgesetz i. V. m. der Straßenverkehrsordnung (§ 45 Abs. 1 Ziff. 3 und Abs. 9 StVO), wonach die zuständigen Straßenverkehrsbehörden zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen oder bei erheblichen Auswirkungen der Maut nach dem Autobahnmautgesetz die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenabschnitte einschränken und verbieten oder den Verkehr umleiten können. Dies betrifft beispielsweise in Niedersachsen die B 7/B 400, die B 27 zwischen Friedland und Fulda, die B 425 zwischen Alsfeld und Homberg/Efze sowie in Bayern die B 25 bei Dinkelsbühl. Die Landrätin des Kreises Südliche Weinstraße, Theresia Riedmeier, hat darüber hinaus ein Verbot des Schwerlast-Transitverkehrs auf der B 10 aus zwingenden Gründen der Verkehrssicherheit unterstützt.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Wie hoch ist der Anteil an überregionalem Transitgüterverkehr, also nicht lokaler Quell- und Zielverkehr, am Gesamtverkehrsaufkommen der B 10 und dem Schwerlastverkehr insgesamt?
2. Wann, von wem und mit welcher Methodik wurden entsprechende Zählungen durchgeführt?
3. Liegen Untersuchungen vor, die Aussagen zum Umfang des Schwerlastverkehrs treffen können, der sich aufgrund des Nachtfahrverbots für Lkw auf der B 10 auf parallel zur B 10 verlaufende Straßen verlagert?
4. Kann die Sperrung dieser Straßen für den Schwerlast-Transitverkehr diese Belastung verhindern?
5. Liegen der Landesregierung Erkenntnisse vor, dass die Aufstellung von Hinweisschildern auf der A 61 zur Nutzung der A 6 für den Transit-Schwerlastverkehr Richtung Pirmasens/Frankreich für Entlastung auf der B 10 geführt hat?
6. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung, um die Lärmbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner im Queichtal, insbesondere bei Wilgartswiesen, zu reduzieren?
7. Wie bewertet die Landesregierung die Forderung der Landrätin des Kreises Südliche Weinstraße, Theresia Riedmeier, ein Verbot des Schwerlast-Transitverkehrs auf der B 10 aus zwingenden Gründen der Verkehrssicherheit zu erlassen?

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 10. Mai 2017 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung wurde im Jahr 2013 im Abschnitt zwischen Wilgartswiesen und der B 48 im Wellbachtal eine werktägliche Belastung von 3 756 Schwerverkehrsfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 12 t ermittelt. Davon sind rund 1 994 Kfz/24 h (53 Prozent) überregionaler Transitverkehr, der weder Binnenverkehr noch Quell- und Zielverkehr an der B 10 ist. An der werktäglichen Gesamtbelastung hatte der überregionale Transitverkehr über 12 t einen Anteil von 11,8 Prozent.

Zu Frage 2:

Die Verkehrserhebungen wurden im Auftrag des Landesbetriebs Mobilität im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung vom Ingenieurbüro MODUS CONSULT GmbH Ulm am 23. April 2013 durchgeführt. Dabei wurden neben Knotenpunktzählungen an insgesamt 16 Knotenpunkten im Verlauf der B 10 und der B 427 auch Verkehrsbefragungen auf der B 10 im Abschnitt zwischen Wilgartswiesen und der B 48 sowie auf der B 427 nördlich von Dahn, jeweils in beiden Fahrtrichtungen, durchgeführt. Hierbei wurde neben Quelle und Ziel der jeweiligen Fahrt bei Lkw auch das zulässige Gesamtgewicht erfragt.

b. w.

Darüber hinaus wurden die verfügbaren Daten der automatischen Dauerzählstellen bei Godramstein und Wilgartswiesen an der B 10 sowie bei Dahn an der B 427 ausgewertet.

Zudem war im Zusammenhang mit der Verkehrsuntersuchung seinerzeit auch das mögliche Verlagerungspotenzial im Schwerverkehr ermittelt worden.

Zu den Fragen 3 und 4:

Es liegen keine Untersuchungen hierzu vor. Auswertungen bestehender Dauerzählstellen lassen jedoch den Schluss zu, dass sich der mautrelevante Verkehr im Wesentlichen nicht in das nachgeordnete Netz verlagert hat.

Zu Frage 5:

Hierzu liegen keine Erkenntnisse vor.

Zu Frage 6:

Die Lärmsituation im Bereich der Ortslage Wilgartswiesen an der B 10 ist nach den Kriterien der Lärmsanierung zu beurteilen. Eine schalltechnische Überprüfung der Lärmsituation auf der Grundlage aktueller Verkehrszahlen hat ergeben, dass die Auslösewerte der Lärmsanierung deutlich unterschritten werden. Vor diesem Hintergrund können derzeit keine Lärmschutzmaßnahmen zulasten des Baulasträgers Bund durchgeführt werden.

Zu Frage 7:

Eine isolierte Aussage zur Unfallgefährdung durch Lkw-Transit-Verkehre für Fahrzeuge über 7,5 t ist nicht möglich. Vor diesem Hintergrund wurde jedoch das Lkw-Fahrzeug-Kollektiv über 3,5 t untersucht, die als Unfallverursacher erfasst wurden. Im Jahr 2016 gab es 44 Unfälle. Hiervon sind lediglich vier Unfälle mit leichtem Personenschaden, die von dieser Fahrzeuggruppe verursacht wurden. Weitere Personenschäden waren nicht zu verzeichnen. Zum Vergleich gab es auf der B 10 zwischen A 62 und A 65 in dieser Zeit 268 Verkehrsunfälle mit zwei Getöteten, 24 Schwerverletzten und 45 Leichtverletzten. Eine besondere Gefährdung durch den Lkw-Verkehr kann daher nicht abgeleitet werden.

Dr. Volker Wissing
Staatsminister