

## Antwort

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jutta Blatzheim-Roegler und Dr. Bernhard Braun (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

– Drucksache 17/7218 –

### Verkehrsbeschränkungen für den Schwerlastverkehr auf der B 10

Die Kleine Anfrage – Drucksache 17/7218 – vom 6. September 2018 hat folgenden Wortlaut:

Der Wissenschaftliche Dienst (WD) des Bundestages hat in einer veröffentlichten Kurzinformation vom 17. August 2018 dargestellt, unter welchen Voraussetzungen ein zeitlich begrenztes Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr auf einer Bundesstraße anlässlich dort stattfindender Baumaßnahmen angeordnet werden kann.

Der WD stellt dar, dass zum Zwecke des Verkehrsumweltschutzes ein Transitverbot auch zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen durchsetzbar sei. Hierbei müssten die Grenzwerte der Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) zugrunde gelegt und in Bezug auf den Schutz vor Abgasen die Grenzwerte der 39. BImSchV als Orientierungswerte herangezogen werden. Der WD des Deutschen Bundestages hat bereits im Frühjahr 2014 auf eine Anfrage des Bundestagsabgeordneten Tobias Lindner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) ausgeführt, dass Fahrverbote für Schwerlastverkehr auf Bundesstraßen rechtlich durchsetzbar seien, insbesondere, wenn Mautausweichverkehr vermieden werden soll.

Es gibt zahlreiche bundesweite Beispiele, bei denen Bundesstraßen grundsätzlich für den Schwerlastverkehr gesperrt sind. Die grüne Landtagsfraktion fordert dies auch nach wie vor für die bestehende B 10. Dies war auch mehrfach Thema in verschiedenen Verkehrsausschusssitzungen des Landtags Rheinland-Pfalz in der vergangenen Legislaturperiode.

Angesichts des bevorstehenden Teilausbaus der B 10 zwischen Landau-Nord und Godramstein fordert ein Großteil der Anwohnerinnen und Anwohner, dass zumindest für die Bauphase ein Transitverbot für Lkw verhängt wird.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Teilt die Landesregierung die Ausführungen des WD des Bundestages, veröffentlicht in der Kurzinformation mit dem Titel „Verkehrsbeschränkungen für den Schwerlastverkehr auf einer Bundesstraße aufgrund von Baumaßnahmen“ (WD 7 – 188/18), insbesondere auch im Hinblick auf den bevorstehenden Ausbau der B 10 zwischen Landau Nord und Godramstein?
2. Welche Auswirkungen hinsichtlich steigender Stauereignisse und damit einhergehender sinkender Verkehrssicherheit erwartet die Landesregierung durch den Ausbau der B 10 zwischen Landau-Nord und Godramstein?
3. Welche Kenntnisse hat die Landesregierung über den Anteil des Transitgüterverkehrs auf der B 10 (Anzahl und Fahrtziel)?
4. Inwieweit wird die Landesregierung der Forderung nachkommen, auf der B 10 infolge des anstehenden Ausbaus ein Transitverbot zu verhängen, um die anliegende Bevölkerung vor Lärm und Schadstoffemissionen zu schützen?
5. Welche Argumente legt die Landesregierung für bzw. gegen ein Transitverbot zugrunde?
6. Welche alternativen bzw. ergänzenden Maßnahmen sind geplant, um die Anwohnerinnen und Anwohner vor Lärm und Schadstoffemissionen zu schützen?

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 27. September 2018 wie folgt beantwortet:

Die B 10 ist Rückgrat einer funktionierenden Infrastruktur, die Voraussetzung ist für die wirtschaftliche Entwicklung der Westpfalz. Der vierstreifige Ausbau der B 10 garantiert auch eine nachhaltige Erhöhung der Verkehrssicherheit. Sie ist vor diesem Hintergrund auch nach 2014 in Teilabschnitten weiter ausgebaut worden.

Auf die B 10 hat sich durch die Einführung der Maut eine Verlagerung des Schwerlastverkehrs eingestellt. Sie wurde daher zwischen Landau und Pirmasens bereits im Jahr 2005 für den Lkw-Durchgangsverkehr über 7,5 t in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr gesperrt. Von der Sperrung sind die Anwohner und der Lieferverkehr ausgenommen. Die Beschränkung nachts infolge des mautverlagerten Lkw-Verkehrs auf der B 10 wurde im Interesse der Verkehrssicherheit und zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen angeordnet. Diese Sperrung hat zu einem nachhaltigen Rückgang des Lkw-Transitverkehrs in der Nacht geführt.

Mit weiteren Strecken war Rheinland-Pfalz seinerzeit bundesweit beispielgebend und hat im Gegensatz zu anderen Bundesländern bislang keine Sperrungen durch gerichtliche Entscheidungen wieder aufheben müssen.

In diesem Zusammenhang ist daher darauf zu verweisen, dass es umfangreiche Abstimmungen mit den Beteiligten, wie beispielsweise Bürgerinitiativen, Kommunen, Industrie- und Speditionsverbänden und der Polizei gab. Diese Konsenslösungen beinhalten neben der Sperrung des Transit-Lkw-Verkehrs nachts vor allem auch die jeweiligen Verkehrsführungen bei Bauarbeiten. Vor dem Hintergrund der gemeinschaftlichen Abstimmung würde jede Veränderung diese Entscheidungen infrage stellen, wie die Verbände mit Hinweis auf eine Klage bereits mitgeteilt haben.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die vorbezeichnete Kleine Anfrage wie folgt:

Zu den Fragen 1, 4 und 5:

Der Wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestages hat sich allgemein mit der Frage beschäftigt, welche Möglichkeiten und welche Einschränkungen es für temporäre Fahrverbote auf Bundesstraßen im Fall von Baustellen gibt. Die konkrete Situation der B 10 hat der Wissenschaftliche Dienst außer Acht gelassen.

Für die reale Möglichkeit, ein Fahrverbot zu verhängen, reicht es auch nach diesem Gutachten nicht aus, eine isolierte begünstigende Bedingung, wie etwa den Arbeitsschutz, den Lärm oder die Schadstoffbelastung, zu betrachten, sondern es müssen auch die einschränkenden Bedingungen beachtet werden.

Ein Fahrverbot generell ist nur dann möglich, wenn beispielsweise

weniger beschwerende Eingriffe (Überholverbot, Tempolimit) nicht ausreichen,

Dritte, die den Verkehr dann aufnehmen müssen, nicht zu stark belastet werden,

es zumutbare Alternativstrecken gibt.

Diese Frage ist juristisch eingehend in zwei Gutachten geprüft worden. Einmal durch den bundesweit anerkannten Verwaltungsrechtler Prof. Dr. Ronellenfisch und zudem durch Prof. Dr. Manssen, Lehrstuhlinhaber Öffentliches Recht der Universität Regensburg. Sowohl das Gutachten von Prof. Dr. Ronellenfisch als auch das Gutachten von Prof. Dr. Manssen empfehlen im Ergebnis übereinstimmend, von einer Sperrung des Lkw-Transitverkehrs abzusehen.

Vor diesem Hintergrund kann der Forderung nach einer gantztägigen Lkw-Transit-Sperrung nicht entsprochen werden.

Zu Frage 2:

Die umfangreichen Baumaßnahmen werden unter Aufrechterhaltung des Verkehrs durchgeführt, eine Fahrspur in jede Fahrtrichtung bleibt in der Regel verfügbar. Es kann beispielsweise im Zuge von Angleichungsarbeiten an den Bestand oder bei Arbeiten an den Brücken partiell und kurzzeitig zu Umleitungen des Verkehrs oder zu kurzzeitigen Vollsperrungen der B 10 kommen.

Diese Umleitungen bzw. Sperrungen werden in jedem Einzelfall mit den betroffenen Kommunen abgestimmt und die Verkehrsteilnehmer frühzeitig darüber informiert.

Die konkreten Auswirkungen des Ausbaus der B 10 zwischen Landau-Nord und Godramstein auf die Verkehrsverhältnisse sind nicht abschätzbar. Bauen unter Verkehr erfordert Verständnis und Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer.

Zu Frage 3:

Aktuell stehen nur Zahlen aus dem Jahr 2013 zur Verfügung, für die jedoch eine aufwendige Verkehrsuntersuchung erforderlich war. Hintergrund war u. a. die im seinerzeitigen Koalitionsvertrag der Landesregierung vereinbarte Forderung, den europäischen Transitgüterverkehr weiträumig umzuleiten. Dieser machte im Jahr 2013 nach den vorliegenden Ergebnissen einen Absolutanteil von 321 (Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t) bis 331 (Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t) Kfz/24 h aus. Ausgehend von einer bei Wilgartswiesen festgestellten Schwerverkehrs-Gesamtbelastung von rund 4 050 Kfz/24 h wäre dies ein Potenzial von etwa 8 Prozent. Die genaue Anzahl und die Fahrtziele sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen.

	Frankreich Nahbereich südlich Bad Bergzabern	Frankreich	West-Europa	Nord-Europa	Ost-Europa	Süd-Europa	Summe
<b>von</b>	<b>nach</b>						
Frankreich Nahbereich südlich Bad Bergzabern			2	9	20		31
Frankreich							0
West-Europa	7		23		50	9	89
Nord-Europa	2					14	16
Ost-Europa	28		64	40			132
Süd-Europa	2		42	19			63
Summe	39	0	131	68	70	23	331

Tab. 1: Verkehrsuntersuchung B 10 Pirmasens – Landau, Bestandsaufnahme Güterschwerverkehr, Lkw > 3,5 t + Lastzüge/24 Stunden, B 10 bei Wilgartswiesen (Grundlage: Verkehrserhebungen 23. April 2013).

	Frankreich Nahbereich südlich Bad Bergzabern	Frankreich	West-Europa	Nord-Europa	Ost-Europa	Süd-Europa	Summe
von	nach						
Frankreich Nahbereich südlich Bad Bergzabern			2	9	20		31
Frankreich							0
West-Europa	4		22		50	9	85
Nord-Europa	2					14	16
Ost-Europa	27		64	40			131
Süd-Europa	2		37	19			58
Summe	35	0	125	68	70	23	321

Tab. 2: Verkehrsuntersuchung B 10 Pirmasens – Landau, Bestandsaufnahme Güterschwerverkehr, Lkw > 7,5 t + Lastzüge/24 Stunden, B 10 bei Wilgartswiesen (Grundlage: Verkehrserhebungen 23.0April 2013).

Zudem wird auf die Antwort zu Frage 1 der Kleinen Anfrage 17/2859 (Drucksache 17/3031) verwiesen.

Dort ist dargestellt, dass über den europäischen Transitgüterverkehr hinaus im Abschnitt zwischen Wilgartswiesen und der B 48 im Wellbachtal eine werktägliche Belastung von rund 1 994 Kfz/24 h überregionaler Verkehr ermittelt wurde, der weder Binnen- noch Quell- und Zielverkehr direkt an der B 10 ist. Dies entspricht 53 Prozent der werktäglichen Belastung von Schwerverkehrsfahrzeugen. An der werktäglichen Gesamtbelastung hatte der überregionale Transitverkehr über 12 t einen Anteil von 11,8 Prozent.

Zu Frage 6:

Die rechtlichen Vorgaben und Grenzwerte für Lärmschutzmaßnahmen sowie Maßnahmen gegen Schadstoffemissionen werden berücksichtigt und eingehalten. Grundsätzlich wird an der B 10 aber in diesem Zusammenhang das Ziel verfolgt, den gesamten großräumigen Verkehr über die leistungsfähigen Autobahnen zu führen, um auch dadurch die Belastung durch Lärm und Schadstoffemissionen auf das unbedingt notwendige Maß zu reduzieren und eine Entlastung beim Lkw-Transit-Verkehr zu erreichen. Hier wurde unter anderem umgesetzt:

- Verstärkung der bestehenden wegweisenden Beschilderung für Lkw über die Alternativrouten der Autobahnen, wie beispielsweise die A 6, die im Rahmen der Baumaßnahme nochmals angepasst wird,
- Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie deren Überwachung,
- Verstärkung der Polizeipräsenz und Aufforderung an das Bundesamt für Güterkraftverkehr (BAG), die Lkw-Kontrollen zu verstärken.

Zudem werden – neben der nochmals zusätzlichen wegweisenden Beschilderung für Lkw über die Alternativrouten der Autobahnen – bei Umleitungen des Verkehrs während der Bauarbeiten je nach Ortslage und Situation folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h,
- Einrichtung von Bedarfsüberwegen für Fußgänger,
- Einrichtung von Park- und Halteverbotszonen,
- Rückbau von Fahrbahneinengungen,
- Trennung von Gehweg und Fahrbahn durch Leitelemente bzw. -borde.

Darüber hinaus werden in solchen Fällen umfangreiche Informationen an die unterschiedlichen Verkehrsinformationsanstalten gegeben. Diese fließen auch in die Navigationssysteme ein.

In Vertretung:  
Daniela Schmitt  
Staatssekretärin