

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 196
des Abgeordneten Peer Jürgens
der Fraktion DIE LINKE
Drucksache 5/526

Mautflüchtlinge in Brandenburg

Wortlaut der Kleinen Anfrage 196 vom 02. März 2010

Seit 2005 gilt auf den Bundesautobahnen eine Maut für Lkw. Seit Einführung dieser Maut gibt es auch „Flüchtlinge“, Lkw-Fahrer, welche die Maut umgehen wollen. Bereits im Jahr der Einführung gab es Debatten, wie diese Maut-Flüchtlinge verhindert werden können.

Ich frage die Landesregierung:

1. Inwiefern hat nach Kenntnis der Landesregierung der Lkw- und vor allem der Schwerlastverkehr auf möglichen Ausweichstrecken von Bundesautobahnen in Brandenburg zugenommen?
2. Welche Strecken sind hier nach Kenntnis der Landesregierung vor allem im Fokus?
3. Welche Schäden entstehen nach Kenntnis der Landesregierung aufgrund dieser Mautflüchtlinge?
4. Welche Folgen ergeben sich aus diesem Phänomen für anliegende Gemeinden und deren Anwohner?
5. Welche Maßnahmen hat die Landesregierung ergriffen, um Mautflüchtlinge zu verhindern, insbesondere
 - a) Tempolimits
 - b) Durchfahrtsverbote
 - c) Tonnage-Beschränkungen
 - d) Maut-Brücken nach Autobahn-Abfahrten?
6. Welche Initiativen ergreift die Landesregierung auf Bundesebene bzw. mit anderen Bundesländern, um das Ausweichen von Maut-Strecken zu verhindern?
7. Die bundesweite Aufteilung der Einnahmen aus der LKW-Maut im Jahr 2008 bestand in 1,31 Mrd. Euro für die Straße (47,8%), 1,06 Mrd. Euro für die Schiene (38,6%) und 369 Mio. Euro für Wasserstraßen. Wie erfolgt die Verteilung im Land Brandenburg?

8. Welche Investitionen in welcher Höhe wurden im Land Brandenburg daraus im Einzelnen getätigt?

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Inwiefern hat nach Kenntnis der Landesregierung der Lkw- und vor allem der Schwerlastverkehr auf möglichen Ausweichstrecken von Bundesautobahnen in Brandenburg zugenommen?

Zu Frage 1: Veränderungen hinsichtlich der Zunahme des LKW- Verkehrs über 12 t zulässigen Gesamtgewicht aus Gründen der Mautpflicht sind grundsätzlich schwer zu identifizieren und nachzuweisen. Das liegt daran, dass sowohl temporärer, wie auch dauerhafter Quell- und Zielverkehr wegen der Niederlassungsfreiheit und des freien Warenverkehrs einem ständigen Wandel unterliegen. Auch vermehrt beobachtete Fahrzeuge mit ausländischen Kennzeichen lassen nicht zweifelsfrei darauf schließen, dass es sich um reinen Durchgangsverkehr zur Umgehung der Mautpflicht handelt. Gleichwohl bietet die im Land Brandenburg im Herbst 2009 durchgeführte manuelle Zählung auf 13 Verdachtsstrecken im Land Brandenburg die noch sicherste Methode, um Rückschlüsse auf sogenannte „Mautausweichverkehre“ zu gewinnen. Im Ergebnis dieser Zählung wurde festgestellt, dass die Einführung der Maut auf den Autobahnen auf 6 Strecken des Bundesfernstraßennetzes mit einiger Wahrscheinlichkeit zu einem Anstieg des Schwerverkehrs geführt hat.

Frage 2: Welche Strecken sind hier nach Kenntnis der Landesregierung vor allem im Fokus?

Zu Frage 2: Der Zählung aus dem Jahre 2009 zufolge wurden Zuwächse auf folgenden Strecken registriert:

- B 5 (B167-Kyritz-Perleberg-Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern)
- B 1 (Vogelsdorf-Lichtenow)
- B 96 (Nassenheide-Dannenwalde-Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern)
- B 87 (Frankfurt (Oder)-Schlieben-Landesgrenze Sachsen)
- B189 (A 24-Pritzwalk-Groß Pankow-Perleberg-Richtung Niedersachsen)
- B167 (A11-Liebenwalde-Zerpenschleuse-Löwenberg-A24)

Signifikante Zuwächse infolge der Mautpflicht lassen sich auf der B 5 und eingeschränkt auf der B 96 in einer Größenordnung von etwa 500 bis 700 LKW über 12 t täglich vermuten. Hinsichtlich der B 96 wird aber angemerkt, dass sie aufgrund ihrer Lage im Netz und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten alternativlos sein könnte. In allen anderen Fällen dürften deutlich geringere Fahrzeugzahlen in Betracht kommen.

Frage 3: Welche Schäden entstehen nach Kenntnis der Landesregierung aufgrund dieser Mautflüchtlinge?

Zu Frage 3: Der Landesregierung liegen keine Informationen zu Schäden vor, die durch Mautausweichverkehr verursacht sein könnten.

Frage 4: Welche Folgen ergeben sich aus diesem Phänomen für anliegende Gemeinden und deren Anwohner?

Zu Frage 4: Für die Anwohner der betreffenden Ortsdurchfahrten ergeben sich die an Bundesstraßen- und stark befahrenen Landesstraßen üblicherweise auftretenden Belästigungen und Emissionen, deren Ausmaß von der Ausbaugüte, der Netzbedeutung und der örtlichen Verhältnisse geprägt ist.

Frage 5: Welche Maßnahmen hat die Landesregierung ergriffen, um Mautflüchtlinge zu verhindern, insbesondere

- a) Tempolimits
- b) Durchfahrtsverbote
- c) Tonnage-Beschränkungen
- d) Maut-Brücken nach Autobahn-Abfahrten?

zu Frage 5: Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass es keine Autobahnbenutzungspflicht gibt und insofern die Nutzung von insbesondere Bundesstraßen für den schnellen überregionalen Verkehr nicht sanktionierbar ist. Insbesondere Bundesstraßen sollen entsprechend ihrer Zweckbindung, Netzfunktion und ihrem kostenintensiven Ausbauzustand überregionale Verkehre, insbesondere Schwerverkehre aufnehmen. Insofern hat der Gesetzgeber nicht vorgesehen, bestimmte Verkehre in ihren Nutzungsrechten einzuschränken. Um im Einzelfall und unter ganz bestimmten Voraussetzungen aber auf Mautausweichverkehre reagieren zu können, gibt es zwei Möglichkeiten

- a.) Verkehrsrechtliche Anordnungen nach § 45 Abs. 1 i.V.m. Abs. 9 Satz 3 StVO;
- b.) die Bemautung der Bundesstraße.

Zu a.) Eine eigene Zuständigkeit der Landesregierung für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Verhinderung von Mautausweichverkehr existiert nicht. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, wie Tempolimits, Durchfahrverbote oder Tonnagebeschränkungen können ausschließlich von den unteren Straßenverkehrsbehörden i.S.v. § 4 der Straßenverkehrsrechtszuständigkeitsverordnung bzw. § 5 Abs. 1 des Brandenburgischen Standarderprobungsgesetzes angeordnet werden, wobei die Anordnung nach pflichtgemäßem Ermessen zu erfolgen hat. Bei der Ausübung des Ermessens ist insbesondere bei Bundesstraßen die hohe Verkehrsfunktion zu berücksichtigen, die gesetzlich in § 1 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes festgeschrieben ist. Vor der Anordnung eines straßenverkehrsrechtlichen Durchfahrverbots für schwere Lkw durch die untere Straßenverkehrsbehörde muss ein straßenrechtliches Teileinziehungsverfahren durchgeführt werden, da letztlich eine bestimmte Benutzungsart vom Verkehr auf einer öffentlichen Straße ausgeschlossen wird. Sofern eine Bundesstraße betroffen ist, ist der Bund zu beteiligen. Im Falle einer Ablehnung kann der Bund im Wege der Fachaufsicht gemäß Artikel 90 Abs. 2 i.V.m. Artikel 85 Abs. 3 und 4 des Grundgesetzes die Teileinziehung einer Bundesstraße unterbinden. Nach der Rechtssprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 13. März 2008; Aktenzeichen BVerwG 3 C18.07) ist für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen wegen mautbedingtem Lkw-Verlagerungsverkehr eine Schätzung des Mautverlagerungsverkehrs erforderlich. Die Schätzung für das Land Brandenburg wurde wie oben angeführt im Jahr 2009 vom Landesbetrieb Straßenwesen durchgeführt. Seit Dezember 2009 liegen diese Ergebnisse vor (siehe Antwort zu Fragen 1 und 2). Diese werden zurzeit im Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft ausgewertet, um nachfolgend den unteren Straßenverkehrsbehörden Empfehlungen und Grundlagen für ggf. erforderliche verkehrsrechtliche Anordnungen geben zu können.

Zu b.) Die Bemautung einer Bundesstraße § 1 Absatz 4 des Autobahnmautgesetzes (ABMG) für schwere Nutzfahrzeuge ermächtigt das Bundesverkehrsministerium durch Rechtsverordnung nach Anhörung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften und mit Zustimmung des Bundesrates die Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen auszudehnen, wenn dies aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist. Eine Bemautung weiterer Straßenklassen ist nach dem Autobahnmautgesetz / ABMG nicht möglich. Da diese Verfahren ausschließlich vom Bund durchgeführt werden, haben hier die Länder keine Anordnungsbefugnisse. Durch Mautbrücken nach Autobahnabfahrten kann Mautausweichverkehr nicht verhindert werden, da Mautbrücken keine Beschränkungsfunktion haben.

Frage 6: Welche Initiativen ergreift die Landesregierung auf Bundesebene bzw. mit anderen Bundesländern, um das Ausweichen von Maut-Strecken zu verhindern?

Zu Frage 6: Für Verkehrsbeschränkungen zur Verhinderung von Mautausweichverkehr sind die unteren Straßenverkehrsbehörden zuständig. Sofern eine landesübergreifende Beschränkung erforderlich ist, kann das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft ausschließlich Hilfestellung bei der Abstimmung der Maßnahmen mit dem betroffenen Nachbarland anbieten. Da die Rechtslage zur Verhinderung von Mautausweichverkehr ausreichend ist, sind insoweit keine Initiativen auf Bundesebene erforderlich.

Frage 7: Die bundesweite Aufteilung der Einnahmen aus der LKW-Maut im Jahr 2008 bestand in 1,31 Mrd. € für die Straße (47,8%), 1,06 Mrd. € für die Schiene (38,6%) und 369 Mio. € für Wasserstraßen. Wie erfolgt die Verteilung im Land Brandenburg?

Frage 8: Welche Investitionen in welcher Höhe wurden im Land Brandenburg daraus im Einzelnen getätigt?

Zu Fragen 7 und 8: Von den 1,31 Mrd. € Investitionen in die Bundesfernstraßen erhielt das Land Brandenburg 46 Mio. €, die i. H. v. 18 Mio. € für die Finanzierung von Ortsumgehungen, wie

- B1 OU Kietz-Küstrin
- B 103 OU Pritzwalk
- B 166 OU Passow
- B 169 OU Senftenberg
- B 188 OU Rathenow

eingesetzt wurden. Darüber hinaus wurden 28 Mio. € für Maßnahmen der Erhaltung der Bundesautobahnen verausgabt. Angaben zur Verteilung bzw. zum Einsatz von Mautmitteln der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße liegen der Landesregierung nicht vor. Die Investitionen des Bundes in die Schienenwege fließen den Eisenbahnen direkt zu und können von hier aus nicht beziffert werden. Die Zuständigkeit der Realisierung von Wasserstraßenprojekten obliegt der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Daher liegen der Landesregierung keine Angaben vor, welche Mittel aus dem Mautaufkommen im Land für den Bereich der Bundeswasserstraßen eingesetzt wurden.