

**INNENMINISTERIUM
BADEN-WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 24 43 70020 Stuttgart
E-Mail: poststelle@im.bwl.de
FAX: 0711/231-5000

Regierungspräsidien
Stuttgart
Karlsruhe
Freiburg
Tübingen

Stuttgart 17.01.2006
Durchwahl (07 11) 2 31- [REDACTED]
Name [REDACTED]
Aktenzeichen 74-3850.1/504

(Bitte bei Antwort angeben)

**15. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung
Maßnahmen gegen Mautausweichverkehr**

Die von den Stadt- und Landkreisen sowie den Regierungspräsidien nach der Besprechung im Innenministerium am 04.11.2005 erbetenen Stellungnahmen sind bis Ende 2005 eingegangen. Sie haben erkennen lassen, dass nur wenige Bundesstraßenstrecken für eine Bemaatung in Betracht gezogen worden sind. Diese sind zum Teil als ungeeignet (zu kurz, kein erheblicher Mautausweichverkehr, keine Anbindung an Autobahnen) ausgeschieden worden. Grundsätzlich wurde jedoch die Bemaatung von Bundesstraßen nach nahezu einhelliger Auffassung deswegen abgelehnt, weil nach der derzeitigen Rechtslage der regionale Güterverkehr nicht von der Mautpflicht ausgenommen werden kann und deswegen zusätzlich finanziell belastet würde. Das Ministerium hat mit Schreiben vom 23.12.2005 dem BMVBS mitgeteilt, dass derzeit keine Notwendigkeit gesehen wird, Bundesstraßenabschnitte in die Mautpflicht aufzunehmen. Spezifische Antwortschreiben auf die einzelnen Stellungnahmen der Stadt- und Landkreise sind vom Ministerium nicht vorgesehen.

In einem nächsten Schritt sind nun auf der Grundlage der angedachten Vorschläge unter Koordinierung durch die Regierungspräsidien straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Bekämpfung von Mautausweichverkehr zu prüfen, insbesondere unter Berücksichtigung der vom BMVBS hierzu mit der 15. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung neu geschaffenen Rechtsgrundlagen.

Zur 15. Verordnung

Die 15. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 22.12.2005 ist im Bundesgesetzblatt I Nr. 76 vom 30.12.2005 veröffentlicht worden und am 31.12.2005 in Kraft getreten.

Eine Verwaltungsvorschrift zu dieser Änderungsverordnung ist seitens des Bundes nicht vorgesehen.

Die Verordnung hat zum Ziel, Mautausweichverkehr mit erheblichen Auswirkungen auf die Autobahn zurückzudrängen und/oder dessen negative Auswirkungen - insbesondere bezüglich Lärm und Abgasen - zu verringern. Dazu sind

- die Zusatzzeichen „Durchgangsverkehr“/„12 t“ eingeführt und
- die Eingriffsschwelle für verkehrsrechtliche Maßnahmen bei erheblichem Mautausweichverkehr abgesenkt (in § 45 Abs. 9 StVO)

worden.

Um den Mautausweichverkehr mit erheblichen Auswirkungen auf die Autobahnen zurückzudrängen, kommen in erster Linie Lkw-Fahrverbote für den Durchgangsverkehr ab 12 t in Frage, um seine negativen Auswirkungen in den Ortsdurchfahrten zu verringern, können Geschwindigkeitsbeschränkungen geeignet sein.

Das Ministerium gibt zur Umsetzung folgende Hinweise:

1. Neues Zusatzzeichen „Durchgangsverkehr“

Das Zusatzzeichen „Durchgangsverkehr“ darf nur in Verbindung mit dem Zusatzzeichen „12 t“ zum Zeichen 253 StVO angewendet werden. Um für Nachtfahrverbote eine zeitliche Einschränkung mittels entsprechendem Zusatzzeichen vornehmen zu können, wird hierzu eine Ausnahme von der VwV StVO zu § 39 - 43 III 17 b) - Rn 47 - zugelassen.

Lkw-Fahrverbote zur Bekämpfung des Mautausweichverkehrs dürfen nur für den Lkw-Durchgangsverkehr ab 12 t angeordnet werden. Andere Verkehrsbeschränkungen, z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, können aus Gründen der praktischen Umsetzung anderen Verkehr mit einschließen.

2. Definition des Durchgangsverkehrs

Verkehr von und zu einem Grundstück, das an einer gesperrten Straße liegt (Anliegerfunktion) oder über diese erschlossen wird (Erschließungsfunktion), ist kein Durchgangsverkehr. Dies beinhaltet keine Anforderung an den Fahrweg (z. B., dass die in Anspruch genommene gesperrte Strecke so kurz wie möglich sein muss).

Nicht zum Durchgangsverkehr zählen Fahrten von Fahrschulen zu Ausbildungszwecken (hier ist der Weg das Ziel).

Besondere Verkehrslagen auf den Autobahnen sind Sperrung, Stau und stockender Verkehr.

3. Datengrundlage

Zur Beurteilung des Mautausweichverkehrs dienen in erster Linie die Ergebnisse der Modellberechnungen des Bundes (insbesondere für streckenbezogene Fahrverbote) und für punktuelle Betrachtungen die vom Ministerium veröffentlichten Ergebnisse der automatischen Zählstellen und - im Einzelfall - auch der manuellen Zählstellen (insbesondere für lokal begrenzte Maßnahmen, z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen). Diese Ergebnisse sind seitens des Ministeriums im Internet veröffentlicht. Weitere Verkehrserhebungen sind nicht mehr vorgesehen und verfallen wegen des immer stärker wirkenden Zeitfaktors auch zunehmend an Aussagekraft. Sichere Verkehrsdaten können sich nur aus den vergleichenden Zählungen 2004 und 2005 ergeben. Die nachgewiesenen Veränderungen im Lkw-Verkehr können nach Untersuchungen der BASt in vollem Umfang dem Mautausweichverkehr (Lkw-Verkehr ab 12 t) zugeordnet werden.

Fälle, in denen Mautausweichverkehr zwar wahrgenommen, aber nicht nachgewiesen ist, müssen unberücksichtigt bleiben.

4. Erhebliche Auswirkungen von Mautausweichverkehr

Erhebliche Auswirkungen von durch den Mautausweichverkehr veränderten Verkehrsverhältnissen sind nur – wegen der entsprechenden Betroffenheit der Wohnbevölkerung – in Ortsdurchfahrten zu erwarten und zu berücksichtigen. Sie können dann als gegeben angesehen werden, wenn auch erheblicher Mautausweichverkehr vorliegt, d.h. wenn

- a) bei streckenweiser Betrachtung die Strecke in der Ergebnisdarstellung der Modellrechnung des Bundes in rot, braun oder schwarz ausgewiesen ist, d.h. einen Zuwachs an Lkw ab 12 t von mehr als 150 Fahrzeugen pro Tag (Vergleich 2004/2005) aufweist;

b) bei punktueller Betrachtung auf der Grundlage einer vom Ministerium veröffentlichten Verkehrszählung oder einer gleichwertigen Verkehrserhebung durch eine Kommune

- der Zuwachs des Lkw-Anteils mindestens 2 %-Punkte beträgt (z.B. 5 % in 2004, 7 % in 2005) und
- der durchschnittliche tägliche Verkehr in 2005 mindestens 10.000 Kraftfahrzeuge pro Tag umfasst.

Hinweis:

Unter diesen Bedingungen ergibt sich in der Regel eine Erhöhung des Lärmpegels um 1,5 dB(A) und ein Niveau des Immissionspegels – abhängig vom Abstand der Bebauung und der tageszeitlichen Aufteilung und Zusammensetzung des Verkehr – von etwa 62 dB(A) nachts und 72 dB(A) tags. (Nach den derzeitigen Richtlinien gelten 3 dB(A) als wesentliche - also gut hörbare - Lärmänderung und 65/75 dB(A) als Eingriffsgrenzwerte bei Dorf-, Kern- und Mischgebieten).

Die unter a) und b) festgelegten Verkehrswerte, ab denen verkehrsrechtliche Maßnahmen aufgrund von Mautausweichverkehr in Betracht gezogen werden können, sollen gewährleisten, dass die unterschiedliche Behandlung von Lkw-Mautausweichverkehr und anderem Lkw-Verkehr in vertretbaren Grenzen bleibt.

Die Auswertung der speziell zur Erhebung des Mautausweichverkehrs durchgeführten Verkehrszählungen hat ergeben, dass Mautausweichverkehr in den Nachtstunden deutlich stärker auftritt als in den Tagesstunden. Es kann deshalb ohne nähere Prüfung der Verkehrsdaten davon ausgegangen werden, dass bei den gemäß a) und b) gegebenen Verhältnissen in den Nachtstunden (22:00 bis 6:00 Uhr) die „erheblichen Auswirkungen“ gegeben sind. Für die Tagstunden (6:00 bis 22:00 Uhr) ist – wenigstens an einer Stelle – die unter b) genannte Zunahme des Lkw-Anteils um mindestens 2 %-Punkte nachzuweisen.

5. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen

Wegen des in der Nacht besonders ausgeprägten Mautausweichverkehrs sind vor allem Nachtfahrverbote für den Lkw-Durchgangsverkehr ab 12 t in Betracht zu ziehen. Wegen des geringen Anteils an lokalem Güterverkehr in der Nacht werden auch die Voraussetzungen für polizeiliche Kontrollen günstiger eingeschätzt.

Fahrverbote für den Lkw-Durchgangsverkehr ab 12 t dürfen nur angeordnet werden, wenn

- a) der Verkehr auf der Autobahn auf das Fahrverbot in geeigneter Weise hingewiesen wird,
- b) vor dem Beginn der Sperrstrecke eine Umleitungsstrecke, möglichst eine Ableitung auf die Autobahn, ausgewiesen ist.

Ggf., wenn es im Rahmen einer Lkw-Durchgangsverkehrs-Sperrung zur Lenkung des Lkw-Verkehrs zwingend erforderlich ist (z. B. um weiteren Ausweichverkehr zu verhindern), können weitere Strecken in die Sperrung mit einbezogen werden, wenn dort ein erheblicher Mautausweichverkehr zu erwarten wäre.

Fahrverbote auf zweibahnigen Straßen und auf ausgewiesenen Europastraßen sind unzulässig.

Geschwindigkeitsbeschränkungen können im Innerortsbereich in Frage kommen.

6. Zustimmungsvorbehalt

Die verkehrsrechtlichen Anordnungen aufgrund von Mautausweichverkehr bedürfen - analog den verkehrsrechtlichen Anordnungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen - vgl. VwV-StVO zu § 45 - Rn 13 - der Zustimmung des Regierungspräsidiums.

7. Weitere Anwendungsmöglichkeiten

Das Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr ab 12 t kann auch für andere Zwecke als zur Bekämpfung von Mautausweichverkehr (z. B. im Rahmen von Maßnahmen zur Luftreinhaltung nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz, Aktions- und Luftreinhaltepläne) eingesetzt werden. Eine Kombination von „Durchgangsverkehr“ mit einer anderen Gewichtsangabe ist nach dem Wortlaut der Straßenverkehrs-Ordnung ausgeschlossen. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass Maßnahmen zur Luftreinhaltung oder aus anderen Gründen sich mit solchen zur Bekämpfung des Mautausweichverkehrs überlagern können und hier eine entsprechende Koordinierung erfolgen muss.

8. Beteiligungen, Termine, Meldungen

Im Hinblick auf die hohe Erwartungshaltung in der Bevölkerung sind die Prüfungen verkehrsbeschränkender Maßnahmen schnellstmöglich abzuschließen. Um unerwünschte Nebenwirkungen von Maßnahmen weitgehend einzugrenzen, werden die Verkehrsbe-

hörden gebeten, mit den Gemeinden und den Betroffenen einschließlich der Wirtschaft Vor- und Nachteile von verkehrsrechtlichen Maßnahmen zu erörtern sowie in jedem Fall Polizei und Straßenbaulastträger zu beteiligen. Die Regierungspräsidien haben hierbei koordinierende Funktion. Sie werden gebeten, unmittelbar nach jeder Entscheidung über eine Maßnahme zum Mautausweichverkehr das Ministerium entsprechend zu unterrichten.

gez. 