



## Beschlussvorlage

**Amt:** Amt für Stadtplanung

**TOP:** \_\_\_\_\_

**Vorl.Nr.:** V/2006/0495

**Anlage Nr.:** \_\_\_\_\_

**Datum:** 31.10.2006

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Umweltschutz, Dorfgestaltung, Denkmalschutz	30.11.2006	öffentlich

### Tagesordnung

Mautbedingte LKW - Ausweichverkehre, B 8 Uckerath

### Beschlussvorschlag

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

### Begründung

Das Thema mautbedingte Ausweichverkehre wurde bereits im Ausschuss behandelt. U.a. hat die Verwaltung zugesagt, die im Auftrag des Ministeriums erstellte Studie zu diesem Thema auszuwerten. Die Studie kann unter folgendem Link eingesehen werden:

<http://www.mbv.nrw.de/verkehr/Strassenverkehr/container/Ergebnisbericht.pdf>

#### **Die wesentlichen Ergebnisse der Studie/Simulation für die B 8 in Uckerath sind:**

Durch die Maut hat sich gem. der Studie die Verkehrsbelastung auf der B 8 um eine Zahl zwischen 50 und 150 Lkw/Tag erhöht (Anlage 9.1).

Im Falle einer Bemaftung würde sich die Verkehrsbelastung auf der B 8 potentiell um eine Zahl zwischen 50 und 150 Lkw/Tag reduzieren (Anlage 9.2).

In Folge einer Sperrung für den Lkw Transitverkehr würde sich die Verkehrsbelastung potentiell um mehr als 250 Lkw/Tag reduzieren, gleichzeitig würde es zu Verkehrsverlagerungen in das umliegende Netz kommen. Betroffen von der Verlagerung wären u.a. die L 333 und die L 125 (Hanftal) mit jeweils Steigerungen von 50 bis 150 Lkw/Tag (Anlage 9.3).

(Die Anlagen der Studie sind nicht schwarz/weiß lesbar, so dass sie bei Bedarf lediglich unter dem o.a. Link eingesehen werden können.)

#### **Untersuchungsmethodik**

Die Mautstudie wurde für das gesamte Land NRW erstellt. Die Annahmen und Einheiten (Fehlertoleranz bei den Simulationsergebnissen von +/- 50 Lkw) sind daher grob und lassen nur bedingt Rückschlüsse auf die jeweilige örtliche Situation zu. Es wird u.a. unterstellt, dass die festgestellte Steigerung des Lkw Verkehrs zu 100% mautbedingt ist. Steigerungen der Lkw Anteile durch sonstige Faktoren, z.B. Veränderungen im Verkehrsnetz und/oder der lokalen Verkehrsnachfrage durch z.B. neue Gewerbeansiedlungen wurden nicht berücksichtigt.

In der Studie zum Mautverkehr wird außerdem vor negativen Konsequenzen bei Einführung einer Bemaftung oder Sperrungen gewarnt. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass durch eine Bemaftung/Sperrung eine vollständige Rückverlagerung der Mautausweichverkehre

auf die Autobahnen erreicht werden kann. Insbesondere wird vor Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Verkehrsnetz, d.h. in sämtliche umliegende Straßen gewarnt. Dies betrifft nicht nur den Verkehr, der laut Gutachten nach Einführung der Autobahnmaut als Zusatzverkehr auf die B 8 ausgewichen ist. Es ist zu erwarten, dass auch die „alten“ Nutzer, die bereits vor Einführung der Autobahnmaut auf der mautfreien B 8 fuhren, bei einer Bemautung der Bundesstraße auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichen. Dies würde zu einer erhöhten Belastung der dort ansässigen Bevölkerung, negativen wirtschaftlichen Konsequenzen bzw. der regionalen Benachteiligung von ansässigen Unternehmen (Speditionen, Betriebe die auf Lkw Zu- und Ablieferung angewiesen sind) führen. Ähnlich negative Konsequenzen wären auch im Falle von Sperrungen zu berücksichtigen.

### Fazit

Im Autobahnmautgesetz (§1, Abs. 4 ABMG vom 05.04.03, neugefasst durch Bekanntmachung v. 2.12.2004) wird das Bundesministerium (BMVBW) ermächtigt, durch Rechtsverordnung nach Anhörung der Kommission der Europäischen Gemeinschaft und mit Zustimmung des Bundesrates die Mautpflicht auf genau bezeichnete Bundesstraße auszudehnen, wenn dies aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist. Der Landtag in NRW hat jedoch auf Grundlage der o.a. Studie beschlossen, dem Bund **keine** Bundesstraßenabschnitte in NRW für eine Bemautung vorzuschlagen. Vor dem Hintergrund der im bundesweiten Vergleich unterdurchschnittlichen mautverdrängten Verkehre in NRW und den aufgezeigten negativen Konsequenzen für Regionalverkehre und die Anlieger der Alternativrouten ist eine Bemautung nach Einschätzung des Landes z.Z. nicht tragbar.

Zur Anordnung von Durchfahrtsverboten besteht die Möglichkeit, Verkehrsbeschränkungen gem. § 45 StVO zu erlassen, d.h. eine Sperrung des Durchgangsverkehrs für Lkw > 12t zGG. Eine Sperrung kann nach sorgfältiger Prüfung der örtlichen Verhältnisse auch im Hinblick auf ihre Verhältnismäßigkeit durch die Straßenverkehrsbehörde im Einvernehmen mit den Aufsichtsbehörden angeordnet werden. Wegen der einschneidenden örtlichen und überörtlichen Wirkung einer Sperrung ist bis auf weiteres die vorherige Zustimmung der Bezirksregierung erforderlich.

Landesweit wurde lediglich für 2 Strecken (B1 und B 68) empfohlen, diese versuchsweise für die Dauer eines Jahres zu sperren, weil hier wegen der Autobahnnähe von einem höheren Rückverlagerungspotential ausgegangen wird. Aus diesem Verkehrsversuch sollen weitere Erkenntnisse gewonnen werden.

Im Hinblick auf Uckerath ist relevant, dass bei den Sperrungen Anliegerverkehr, regionaler Wirtschaftsverkehr und Verkehr auf ausgewiesenen Umleitungsstrecken ausdrücklich von den Sperrungen ausgenommen wurde.

Durchgangsverkehr mit schweren Nutzfahrzeugen liegt u.a. **nicht** vor, wenn die jeweilige Fahrt: „dem Güterkraftverkehr im Sinne des §1 Abs. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes in einem Gebiet innerhalb eines Umkreises von 75 km, gerechnet in der Luftlinie vom Mittelpunkt des zu Beginn einer Fahrt ersten Beladeortes des jeweiligen Fahrzeugs (Ortsmittelpunkt) dient, dabei gehören alle Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt innerhalb des Gebietes liegt, zu dem Gebiet.“ Auf diese Einschränkung hat auch der Landrat in seinem Schreiben vom 17.10.06 (siehe Anlage) hingewiesen. Diese Einschränkung hat zur Folge, dass z.B. Schwerverkehr von Köln nach Altenkirchen oder von Bonn nach Siegen nicht durch eine Sperrung unterbunden werden kann. Dieser Verkehr wäre nach wie vor zulässig und von einer Sperrung ausgenommen. Die Differenzierung zulässiger Regionalverkehr und tatsächlicher Transitverkehr wäre nur anhand der Frachtpapiere möglich und würde entsprechende Kontrollen erfordern.

Nach Einschätzung der Verwaltung würde man durch eine Sperrung, abgesehen von der voraussichtlich fehlenden Zustimmung der Bezirksregierung, keine signifikante Entlastung der OD Uckerath erreichen, da es sich in Uckerath gem. der o.a. Definition überwiegend um regionalen Wirtschaftsverkehr handeln dürfte, der nicht von einer Sperrung erfasst würde. Dies ist auch die Auffassung des Landrates (siehe beigefügtes Schreiben). Er hält eine Sperrung der B 8 für Lkw >12t zGG aufgrund der Klassifizierung und Widmung für den überörtlichen Verkehr sowie ihrer Lage im Verkehrsnetz für nicht umsetzbar.

## Auswirkungen auf den Haushalt

- |  |  |   |  |
|--|--|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Keine Auswirkungen           | <input type="checkbox"/> Kosten der Maßnahme |   |  |
| <input type="checkbox"/> Jährliche Folgekosten                   | Sachkosten: €                                |   |  |
|  | Personalkosten: €                            |   |  |
| <input type="checkbox"/> Maßnahme zuschussfähig                  | Höhe des Zuschusses                          | € |  |
|  |  | % |  |
| <input type="checkbox"/> Ausreichende Haushaltsmittel vorhanden, | HAR: €                                       |   |  |
| Haushaltsstelle:   | Lfd. Mittel: €                               |   |  |
| <input type="checkbox"/> Bewilligung außer- oder überplanmäßiger | Betrag: €                                    |   |  |
| Ausgaben erforderlich  |  |   |  |
| <input type="checkbox"/> Kreditaufnahme erforderlich             | Betrag: €                                    |   |  |
| <input type="checkbox"/> Einsparungen                            | Betrag €                                     |   |  |
| <input type="checkbox"/> Jährliche Folgeeinnahmen                | Art:   |   |  |
|  | Höhe: €                                      |   |  |
| <input type="checkbox"/> Bemerkungen                             |  |   |  |

## Bei planungsrelevanten Vorhaben

Der Inhalt des Beschlussvorschlages stimmt mit den Aussagen / Vorgaben

des Flächennutzungsplanes  überein  nicht überein (siehe Anl.Nr. )

der Jugendhilfeplanung  überein  nicht überein (siehe Anl.Nr. )

### Mitzeichnung:

Name:	Paraphe:	Name:	Paraphe:
<u>Amt 32</u>	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

Hennef (Sieg), den 08.11.2006  
In Vertretung

F. Schmidt  
Techn. Beigeordneter