



Resolution
der Planungsgemeinschaft Rheinpfalz
zur Eindämmung der Verkehrsbelastungen auf Bundesstraßen
in Folge der Einführung der Lkw-Maut und
Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung

Das „Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen“ (Autobahnmautgesetz – ABMG in der Fassung vom 02.12.2004) soll zu einer verstärkten Verlagerung von Straßengütertransporten auf die Schiene bzw. auf die Wasserwege sowie einer mehr verursachergerechten Anlastung der Wegekosten beitragen.

Bislang sind Bundesstraßen von einer solchen Mautregelung ausgenommen.

Bereits wenige Monate nach Einführung der Lkw-Maut hat sich die Befürchtung bestätigt, dass erhebliche Anteile des Güterfernverkehrs von den Autobahnen auf gebührenfreie Alternativrouten ausweichen. Davon sind besonders jene Bundesstraßen (-abschnitte) betroffen, deren Benutzung gegenüber einer Autobahnroute neben einem Kosten- auch einen Zeitvorteil bedeutet. Dieser Vorteil kann sich durch eine kürzere Wegestrecke auf der Bundesstraße und/oder Verkehrsüberlastungen mit häufiger Staubildung auf den alternativen Autobahnen ergeben.

Diese Situation trifft z.B. auf den Streckenabschnitt der B 9 zwischen der französischen Grenze und Kandel-Süd sowie deren nördlicher Fortsetzung über Germersheim, Speyer bis Worms sowie der B 10 zwischen dem Autobahndreieck Pirmasens (A 8) und dem Autobahnanschluss Landau-Nord (A 65) zu.

So haben die vorliegenden Verkehrszählungen der regionalen französischen Straßenbehörde „Direction Regionale de l' Equipement (DRE)“ ergeben, dass das Lkw-Verkehrsaufkommen am Grenzübergang Bienwald im Januar 2005 gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres um über 50 % angestiegen ist. Durch diesen enormen Zuwachs des Schwerlastverkehrs um über 1.000 Lkw pro Tag ist eine dramatische Verschärfung des Unfallrisikos auf der unter Verkehrssicherheitsaspekten ohnehin gefährlichen „Bienwaldtrasse“ zu erwarten.

Auf der B 10 fahren nach der letzten Verkehrserhebung je nach Streckenabschnitt zwischen 15.000 und 32.000 Fahrzeuge. Der Lkw-Anteil betrug 12 % bis 17 %. Auf Grund der Lkw-Maut auf Bundesautobahnen gewinnt die B 10 als Ausweichstrecke für Transportunternehmen, die bekanntlich einem enormen Kostendruck unterliegen, für die Achse Karlsruhe – Saarbrücken/Luxemburg und umgekehrt neben der zeitlichen auch an finanzieller Bedeutung.

Auch die Belastung der Ortsdurchfahrten von anderen Bundesstraßen hat erheblich zugenommen.

Nach § 1 (4) des Autobahnmautgesetzes kann die Mautpflicht auch auf Bundesstraßen ausgedehnt werden, wenn dies aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist.

Die Planungsgemeinschaft Rheinpfalz fordert die Landesregierung Rheinland-Pfalz sowie das Bundesverkehrsministerium auf, so schnell wie möglich verlässliche Aussagen über den Einfluss der Lkw-Maut auf die Verkehrsentwicklung der Bundesstraßen vorzulegen und die Einführung einer Lkw-Maut auf besonders belasteten Bundesstraßen anzuordnen oder weitergehende Sofortmaßnahmen für den Schutz der angrenzenden Wohnbevölkerung einzuleiten.

Speyer, Germersheim, Frankenthal im Mai 2005



(Werner Schineller)
Oberbürgermeister Stadt Speyer
Vorsitzender der Planungsgemeinschaft Rheinpfalz



(Theo Wieder)
Oberbürgermeister Stadt Frankenthal
Vorsitzender des Ständigen Ausschusses Vorderpfalz
der Planungsgemeinschaft Rheinpfalz



(Dr. Fritz Brechtel)
Landrat Landkreis Germersheim
Vorsitzender des Ständigen Ausschusses Südpfalz
der Planungsgemeinschaft Rheinpfalz