

Antrag an die BDK 2014 in Hamburg

Verkehrspolitik - Schwerlast-Transitverkehr

Der Schwerlast-Transitverkehr (LKW über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht) wird per Gesetz konsequent auf die Bundesautobahnen gezwungen. Der Quell- und Zielverkehr ist davon ausgenommen (als Quell- und Zielverkehr gelten Fahrten, die ausschließlich im Rahmen des kombinierten Verkehrs innerhalb eines Umkreises mit einem Radius von 65 km von durch Verordnung festgelegten Be- oder Entladebahnhöfen/-häfen durchgeführt werden). Für alle LKW über 7,5 t gilt ein generelles Nachtfahrverbot zwischen 22.00 und 05.00 Uhr (ausgenommen BAB).

Begründung des Antrages:

1. Seit Einführung der Maut auf Autobahnen ist eine drastische Zunahme des Schwerlast Transitverkehrs abseits der Autobahnen festzustellen. Dieser „Mautausweichverkehr“ belastet die betroffenen Anwohner in vielfacher Form:
 - Lärm: die überhand nehmende Verlärmung v. a. nachts führt zu weitreichenden Gesundheitsbeeinträchtigungen
 - Erhöhte Abgase tragen ebenfalls zur Beeinträchtigung der Gesundheit bei
 - Feinstaubbelastung durch vermehrten Reifenabrieb etc. verstärkt die Gesundheitsrisiken zusätzlich

Die Folgen für die Bevölkerung gehen aber über die erhöhten Gesundheitsrisiken noch hinaus:

 - Die Lebensqualität entlang der Ausweichstrecken hat dramatisch abgenommen
 - Die Überquerung der Straßen ist weitaus gefährlicher geworden
 - Die Immobilien entlang der Ausweichstrecken unterliegen einem ständigen Wertverlust, durch Schallübertragung entstehen Gebäudeschäden
2. Dem Staat entgehen durch den Mautausweichverkehr Einnahmen, die dringend für die Instandhaltung des Verkehrsnetzes benötigt werden.
3. Zusätzlich sind die Ausweichstrecken Belastungen ausgesetzt, für die sie nicht gebaut wurden. Ein LKW mit 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht verursacht so viele Schäden wie 10.000 PKW! Der Mautausweichverkehr verursacht also zusätzliche Kosten, die wiederum die Allgemeinheit über die Steuern bezahlen muss. Transport- und Logistikbetriebe werden so in unzureichender Art und Weise subventioniert, da das Verursacherprinzip nicht angewendet wird.
4. In den Kalkulationen ist vielfach die Autobahnmaut eingerechnet, obwohl sie tatsächlich nicht anfällt, weil Ausweichstrecken benutzt werden!
5. Bestehende Sperrungen haben sich nicht bewährt, da die Landratsämter großzügig Ausnahmegenehmigungen erteilen (so gibt es für die Sperrung der B 25 zwischen Feuchtwangen und Nördlingen bereits über 5.000 dieser Genehmigungen).
6. Ein einheitliches Gesetz, das den Schwerlasttransitverkehr großflächig auf die Autobahnen zwingt, wird in weiten Teilen Österreichs bereits erfolgreich angewendet (vgl. http://portal.wko.at/wk/format_detail.wk?stid=500872&angid=1).
7. Die vielfach als Alternative erwogene Bemaunung von Nebenstrecken ist nur mit einem viel zu großen bürokratischen Aufwand zu bewerkstelligen, die oben angesprochenen Beeinträchtigungen werden dadurch nicht beseitigt. Ob die LKW dann tatsächlich die BAB benutzen, bleibt bei dieser Regelung ebenso fraglich.

8. Weiter werden durch die Rückführung des Mautausweichverkehrs Kosten für ökologisch und ökonomisch fragwürdige Umgehungen, die viele Orte unnötig spalten würden, vermieden.

Wir Grünen sind die Partei, die sich für die Bürger und ihre Sorgen und Nöte einsetzt. Ein Gesetz zur konsequenten Rückführung des Mautausweichverkehrs entspricht diesen Prinzipien. Das Gegenargument, dass eine Überwachung nicht gewährleistet werden könnte, zieht nicht, da die Polizei bei den obligatorischen Kontrollen über Verkehrstauglichkeit der Fahrzeuge und Lenkzeiten der Fahrer über den Lieferschein leicht kontrollieren könnte, ob Quell- bzw. Zielverkehr vorliegt.