

Kleine Anfrage

des Abg. Jochen Haußmann FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Sperrung der Schurwaldübergänge für den Lkw-Verkehr über 12 Tonnen

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Lässt sich beziffern, welche Verkehrsverlagerungen auf die beiden noch offenen Schurwaldübergänge L 1199 Esslingen/Kernen-Stetten und L 1147 Göppingen/Adelberg/Schorndorf zu erwarten sind, wenn die Schurwaldübergänge L 1201, L 1150, L 1151, L 1225 und die Verbindung Göppingen–Lorch für den Lkw-Verkehr über 12 Tonnen gesperrt werden?
2. Lässt sich anhand der Mautdaten durch einen Abgleich von Fahrzeugdaten und Fahrzeiten nachvollziehen, wie viele Lkws die A 8 an den Mautknoten 54 (AS Esslingen), 55 (AS Wendlingen) und 56 (AS Kirchheim [Teck]) verlassen und an den Mautknoten 16 (AS Ludwigsburg-Süd), 15 (AS Ludwigsburg-Nord), 14 (AS Pleidelsheim) und 13 (AS Mundelsheim) wieder auf die A 81 auffahren und potenziell als Mautvermeider in Frage kommen?
3. Wie stellen sich entsprechend zur Frage 2 die Verkehrsbeziehungen zwischen den genannten Punkten und der A 7 Mautknoten 114 (Aalen/Westhausen) und 115 (Aalen/Oberkochen) dar?
4. Sind die Ortsdurchfahrten L 1199 Esslingen/Kernen-Stetten und L 1147 Göppingen/Adelberg/Schorndorf aus ihrer Sicht für die Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs geeignet?
5. Welche Maßnahmen der Bürgerbeteiligung und -information sieht sie für die Betroffenen vor?

6. Teilt sie die Befürchtung, dass durch die Umschichtung der Regionalisierungsmittel zugunsten des Umweltverbunds die erforderlichen Mittel für die notwendige Sanierung der Ortsdurchfahrt Oberberken nicht mehr zur Verfügung stehen könnten?
7. Trifft die Darstellung des Schorndorfer Bürgermeisters R. zu, dass in einem „lapidaren Schreiben“ des Verkehrsministeriums an die Regierungspräsidien ausgesagt wurde, dass im kommunalen Straßenbau in den Jahren 2012 und 2013 keine neuen Maßnahmen gefördert werden können?

26.01.2012

Haußmann FDP/DVP

Begründung

Einige bisher vom Schwerlastverkehr noch genutzten Schurwaldquerungen werden für diesen geschlossen. Es verbleiben noch die in Frage 1 Genannten. Im Zuge dieser Maßnahme soll der Schwerlastverkehr insbesondere im Hinblick auf Mautausweichverkehr beleuchtet werden.

In einem Artikel der Waiblinger Kreiszeitung/Schorndorfer Nachrichten vom 25. Januar 2012 beschreibt der Schorndorfer Bürgermeister R., dass mit diesem in Frage 7 genannten Schreiben des Verkehrsministeriums an die Regierungspräsidien zum Thema „Förderung von kommunalen Straßenbaumaßnahmen nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)“ im Zusammenhang mit der Verschiebung der Mittel ausgesagt wurde: „Um diese zeitnahe Umstellung zu gewährleisten, können im kommunalen Straßenbau in den Jahren 2012 und 2013 keine neuen Maßnahmen gefördert werden. Dies gilt auch für bereits in das Programm aufgenommene, aber noch nicht bewilligte Maßnahmen.“

Zentral ist daher die Betrachtung der Auswirkungen auf die Bürgerinnen und Bürger der noch verbliebenen Schurwaldquerungen und die Frage der Partizipation vor dem Hintergrund des Anspruchs der Landesregierung als „Bürgerregierung“ mit der „Politik des Gehörtwerdens“.

Antwort

Mit Schreiben vom 17. Februar 2012 Nr. 34-3851.1-00/946 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Lässt sich beziffern, welche Verkehrsverlagerungen auf die beiden noch offenen Schurwaldübergänge L 1199 Esslingen/Kernen-Stetten und L 1147 Göppingen/Adelberg/Schorndorf zu erwarten sind, wenn die Schurwaldübergänge L 1201, L 1150, L 1151, L 1225 und die Verbindung Göppingen–Lorch für den Lkw-Verkehr über 12 Tonnen gesperrt werden?*

Das Lkw-Lenkungskonzept des Regierungspräsidiums Stuttgart sieht vor, den überregionalen Schwerverkehr ab 12 t zulässigem Gesamtgewicht (zGG) auf den Schurwaldübergängen L 1201, L 1150, L 1151 und L 1225 zu sperren. Dieser soll auf die nahegelegenen vierspurigen und kreuzungsfrei ausgebauten Bundesstraßen B 10, B 14 und B 29 verlagert werden. Da diese Sperrmaßnahmen den Fernverkehr betreffen, weil Lieferverkehr ausdrücklich zugelassen wird, ist es grundsätzlich nicht zu erwarten, dass kleinräumige Verkehrsverlagerungen im untergeordneten Streckennetz stattfinden. Für die L 1199 und die L 1147 gilt darüber hinaus, dass diese Straßen noch näher an den genannten, gutausgebauten Bundesstraßen liegen, sodass mit Verlagerungen – auch wegen des in Teilen schlech-

ten Ausbauzustandes – nicht gerechnet wird. Für diese Einschätzung spricht die auf beiden Streckenabschnitten vorhandene unterdurchschnittliche Belastung durch Schwerverkehr im Vergleich zu anderen Landesstraßen im Regierungsbezirk Stuttgart.

Diese Einschätzung soll im Rahmen einer Evaluation des vorliegenden Schurwaldkonzeptes durch einen Vorher-/Nachhervergleich der Schwerverkehrszahlen mittels Monitoring überprüft werden. Sofern sich dabei relevante Verkehrsverlagerungen ergeben, wird das Regierungspräsidium Stuttgart im Benehmen mit den betroffenen Kommunen und den zuständigen unteren Verwaltungsbehörden konzeptergänzend nachsteuern.

Bereits bei dem vorliegenden Konzept waren die Anrainergemeinden der L 1199 und L 1147 eingebunden. Allerdings lieferten die bisherigen Monitoringergebnisse auf diesen Landesstraßen keine ausreichende Rechtsgrundlage für eine Einbeziehung in die vorgesehenen Sperrmaßnahmen.

2. Lässt sich anhand der Mautdaten durch einen Abgleich von Fahrzeugdaten und Fahrzeiten nachvollziehen, wie viele Lkws die A 8 an den Mautknoten 54 (AS Esslingen), 55 (AS Wendlingen) und 56 (AS Kirchheim [Teck]) verlassen und an den Mautknoten 16 (AS Ludwigsburg-Süd), 15 (AS Ludwigsburg-Nord), 14 (AS Pleidelsheim) und 13 (AS Mundelsheim) wieder auf die A 81 auffahren und potenziell als Mautvermeider in Frage kommen?

3. Wie stellen sich entsprechend zur Frage 2 die Verkehrsbeziehungen zwischen den genannten Punkten und der A 7 Mautknoten 114 (Aalen/Westhausen) und 115 (Aalen/Oberkochen) dar?

Zu 2. und 3.:

Hierzu liegen keine Daten vor. Die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit der Sammlung und Auswertung der Daten beauftragte Firma Toll Collect stellt die Daten aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht zur Verfügung.

4. Sind die Ortsdurchfahrten L 1199 Esslingen/Kernen-Stetten und L 1147 Göppingen/Adelberg/Schorndorf aus ihrer Sicht für die Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs geeignet?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

5. Welche Maßnahmen der Bürgerbeteiligung und -information sieht sie für die Betroffenen vor?

Das Lkw-Lenkungskonzept Schurwald wurde am 30. Januar 2012 im Arbeitskreis Schurwald mit den betroffenen Kommunen und den Landkreisen besprochen und stieß auf breite Zustimmung.

6. Teilt sie die Befürchtung, dass durch die Umschichtung der Regionalisierungsmittel zugunsten des Umweltverbands die erforderlichen Mittel für die notwendige Sanierung der Ortsdurchfahrt Oberberken nicht mehr zur Verfügung stehen könnten?

7. Trifft die Darstellung des Schorndorfer Bürgermeisters R. zu, dass in einem „lapidaren Schreiben“ des Verkehrsministeriums an die Regierungspräsidien ausgesagt wurde, dass im kommunalen Straßenbau in den Jahren 2012 und 2013 keine neuen Maßnahmen gefördert werden können?

Zu 6. und 7.:

Im Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 6. Dezember 2011 wurde den Regierungspräsidien mitgeteilt, dass im kommunalen Straßenbau

in den Jahren 2012 und 2013 keine neuen Maßnahmen gefördert werden können. Das Schreiben ging den kommunalen Landesverbänden ebenfalls zu. Die schrittweise erfolgende Umschichtung der LGVFG-Mittel ab dem Jahr 2012 zugunsten des Umweltverbundes wurde den kommunalen Landesverbänden mit Schreiben vom 25. Oktober 2011 mitgeteilt. Eine Umschichtung von Regionalisierungsmitteln steht nicht zur Diskussion.

Die Ortsdurchfahrt Oberberken befindet sich auf der „Warteliste“. Sie wurde bisher nicht ins Programm aufgenommen, da die Stadt Schorndorf den Ausbau in ihrer mittelfristigen Finanzplanung erst im Jahr 2014 vorsah. Ob die Aufnahme ins Förderprogramm 2014 möglich sein wird, hängt davon ab, welche anderen Projekte zu diesem Zeitpunkt in Konkurrenz stehen. Zum jetzigen Zeitpunkt kann daher nicht abgeschätzt werden, ob und ggf. wann der Umbau der Ortsdurchfahrt Oberberken gefördert werden kann.

Dr. Splett

Staatssekretärin