

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Tressel, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/5711 –**

Lkw-Abkürzungsverkehre durch den Bliesgau

Vorbemerkung der Fragesteller

Einwohnerinnen und Einwohner des Bliesgaus im Saarland berichten immer wieder, dass regelmäßig Lkw durch ihre Orte fahren, die dort weder an- noch ausliefern. Die Lärmbelastungen seien hoch, insbesondere in den Nachtstunden. Auch sehen die Anwohnerinnen und Anwohner durch den zunehmenden Lkw-Verkehr die Verkehrssicherheit vor Ort beeinträchtigt.

Offenbar kürzen viele Lkw die Autobahnstrecke zwischen Ostfrankreich und Süddeutschland zwischen der Bundesautobahn 6, Anschlussstelle Nr. 4 „Saarbrücken-Fechingen“, über das Autobahnkreuz Neunkirchen zur Bundesautobahn 8, Anschlussstelle Nr. 30 „Homburg-Einöd“, ab. Die Abkürzungsverkehre sollen zwischen beiden Anschlussstellen über Brebach-Fechingen (Straße an der Heringsmühle und Flughafenstraße), Ensheim (Flughafenstraße), Ommersheim (Saarbrücker Straße), Aßweiler (Saarbrücker Straße/Saar-Pfalz-Straße), Biesingen (Am Chaussee), Blieskastel (Saargemünder Straße/Zweibrücker Straße) und Webenheim (Zweibrücker Straße/Bliestalstraße) stattfinden. Die Abkürzungsrouten bestehen bis Aßweiler aus Landesstraßen; ab Aßweiler aus der Bundesstraße 423.

Anwohnerinnen und Anwohner berichten zudem regelmäßig, dass insbesondere DB-Schenker, ein Tochterunternehmen der Deutschen Bahn, diese Abkürzungsrouten auf dem Weg in Richtung Süddeutschland bevorzugt.

1. Welche Folgen haben nach Einschätzung der Bundesregierung die Ausweichverkehre durch den Bliesgau, insbesondere über die B 423, für die Menschen in der Region in Bezug auf Lärmbelastung, Luftverschmutzung und Schadstoffbelastung sowie für die Belastung der Verkehrsinfrastrukturen auf den Ausweichstrecken?
2. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung bisher ergriffen um die Folgen der Ausweichverkehre für den Bliesgau, insbesondere an der B 423, in Bezug auf Lärmbelastung, Luftverschmutzung und Schadstoffbelastung abzumildern?

3. Welche konkreten Maßnahmen sollen nach den Plänen der Bundesregierung bis wann initiiert werden und bis wann umgesetzt worden sein, um die Folgen der Ausweichverkehre für die Menschen im Bliesgau, insbesondere an der B 423, in Bezug auf Lärmbelastung, Luftverschmutzung und Schadstoffbelastung abzumildern?
8. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung entlang der Bundesstraße 423, um den Umweltschutz zu verbessern und das Biosphärenreservat Bliesgau vor den Beeinträchtigungen durch Verkehre in der Region zu schützen?

Die Fragen 1, 2, 3 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus dem Vergleich der Straßenverkehrszählungen von 2010 und 2015 sind keine Abkürzungsverkehre im Bereich der gegenständlichen Strecke erkennbar. Im betreffenden Streckenzug haben sich in diesem Zeitraum Veränderungen der Schwerverkehrsmenge in den einzelnen Zählabschnitten eingestellt, die nicht auf einer Verlagerung von Transitverkehr beruhen, sondern Ergebnis gewerblicher Entwicklungen in der Region sind.

Eine mautbedingte Verkehrsverlagerung ist ebenfalls nicht erkennbar (vgl. Bundestagsdrucksache 18/10567). Bundesweit beträgt der mautbedingte Lkw-Zuwachs auf Bundesstraßen weniger als 4 Prozent, wobei sich die Verlagerungsverkehre zumeist auf wenige, vornehmlich gut ausgebaute Schwerepunktstrecken konzentrieren, die auch vor Einführung der Lkw-Maut eine überdurchschnittliche Verkehrsbelastung aufwiesen. Ausweislich des o. g. Berichts ist auf den genannten Abschnitten der Bundesstraße 423 kein Potential für eine mautbedingte Verlagerung anzunehmen.

Es besteht daher keine Veranlassung für Maßnahmen zur Verminderung der Folgen von zusätzlicher Lärm- und Schadstoffbelastung.

4. Wie haben sich seit 2010 die Verkehrszahlen für die Bundesautobahn 6, Anschlussstelle Nr. 4 „Saarbrücken-Fechingen“, über das Autobahnkreuz Neunkirchen zur Bundesautobahn 8, Anschlussstelle Nr. 30 „Homburg-Einöd“ entwickelt?

Der Vergleich der Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen von 2010 und 2015 zeigt auf den betreffenden Streckenabschnitten der A 6 und A 8 einen abschnittswise Anstieg der Belastungen des Gesamtverkehrs in Größenordnungen zwischen 0,9 Prozent und 12,9 Prozent. Für den Schwerverkehr liegen die Steigerungen zwischen 2,2 Prozent und 28,1 Prozent.

5. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung entlang der Bundesstraße 423, um Radfahrerinnen und Radfahrer besser zu schützen?
6. Plant die Bundesregierung zum Schutz von Radfahrerinnen und Radfahrern an der Bundesstraße 423 die Errichtung von Schutzstreifen oder Radwege, und wenn ja, wie viele Mittel sind im Bundeshaushalt für 2019 hierfür vorgesehen (bitte titelscharf mit konkreter Zweckbestimmung aufschlüsseln)?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Entlang der B 423 ist bereits zu großen Teilen ein straßenbegleitendes Radwegnetz vorhanden. Dieses wird weiter ausgebaut.

Darüber hinaus wird in Ortsdurchfahrten mit ausreichend breiten Querschnitten die Anlage von Schutzstreifen überprüft und, wo erforderlich und sinnvoll, im Zuge anstehender Sanierungen in Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde umgesetzt. Unter Berücksichtigung des aktuellen Planungsstands sind derzeit im Bundeshaushalt keine Mittel für das Haushaltsjahr 2019 vorgesehen.

7. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung entlang der Bundesstraße 423, um Fußgängerinnen und Fußgänger besser zu schützen, insbesondere auch, um Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu ermöglichen, und wie viele Mittel sind im Bundeshaushalt für 2019 hierfür vorgesehen (bitte titelscharf mit konkreter Zweckbestimmung aufschlüsseln)?

Die im Zuge der beschriebenen Route durch die Bliesgauorte befindlichen straßenbegleitenden Radwege können auch von Fußgängern genutzt werden. Im weiteren Verlauf der B 423 in Richtung Süden ist eine Querungsmöglichkeit in Höhe Einmündung L 231 (Erfweiler-Ehlingen) vorgesehen. Diese soll die Verbindung zur Kita „Ziegelhütte“ erleichtern.

9. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung entlang der Bundesautobahnen 6 und 8, insbesondere im Rahmen der Neubauten von Grumbachtalbrücke und Fechinger Talbrücke, um den Umwelt-, Lärm- und Schadstoffemissionsschutz zu verbessern, und wie viele Mittel sind im Bundeshaushalt für 2019 hierfür vorgesehen (bitte titelscharf mit konkreter Zweckbestimmung aufschlüsseln)?

Folgende Maßnahmen sind im Rahmen der beiden Brückenneubauten zur Verringerung der Umwelt-, Lärm- und Schadstoffbelastung geplant:

- Neuordnung der Straßenentwässerung mit Bau von Regenwasserbehandlungsanlagen (Leichtflüssigkeitsabscheider und Regenrückhaltebecken);
- Anordnung von Spritzschutzwänden mit lärmindernder Funktion auf den Brückenkappen, um den direkten Eintrag von belastetem Straßenwasser in die Umwelt zu vermindern;
- Einbau von geräuschgedämpften Fahrbahnübergangskonstruktionen.

Die für die Maßnahmen an der Grumbachtalbrücke vorgesehenen Mittel betragen 4,2 Mio. Euro. Sie werden im Straßenbauplan 2019 dem Bautitel für die Maßnahme zugeordnet werden. Daneben ist als Folgemaßnahme aus dem Neubau der Grumbachtalbrücke die Erneuerung der Lärmschutzwand bei Sengscheid erforderlich. Die Kosten belaufen sich voraussichtlich auf rund 1,8 Mio. Euro.

Für die Maßnahmen an der Fechinger Talbrücke sind rund 8 Mio. Euro vorgesehen. Die Umsetzung ist nach 2019 vorgesehen. Im Straßenbauplan 2019 ist dementsprechend noch keine Veranschlagung vorgesehen.

10. Wann soll nach den Planungen der Bundesregierung der Brückenneubau der Grumbachtalbrücke beginnen, wann soll er voraussichtlich abgeschlossen sein, und welche Baukosten plant die Bundesregierung für dieses Projekt ein?

Gemäß derzeitigem Planungsstand ist der Baubeginn im März 2019 vorgesehen. Der Abschluss des Projekts wird für Dezember 2024 erwartet. Die Baukosten werden sich nach gegenwärtigem Sachstand auf ca. 75 Mio. Euro belaufen.

11. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung im Hinblick auf mögliche Verlagerungsverkehre, den Verkehrsfluss, die Lärm- und Schadstoffbelastung der Menschen in der Region während der Dauer des Brückenneubaus der Grumbachtalbrücke?
12. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung während der Dauer des Brückenneubaus der Grumbachtalbrücke ergreifen, um die Auswirkungen der Ausweichverkehre für die Lärm- und Schadstoffbelastung der Menschen in der Region abzumildern?
14. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung im Hinblick auf mögliche Verlagerungsverkehre, den Verkehrsfluss, die Lärm- und Schadstoffbelastung der Menschen in der Region während der Dauer des Brückenneubaus der Fechinger Talbrücke?
15. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung während der Dauer des Brückenneubaus der Fechinger Talbrücke ergreifen, um die Auswirkungen der Ausweichverkehre für die Lärm- und Schadstoffbelastung der Menschen in der Region abzumildern?

Die Fragen 11, 12, 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Abgesehen von eng begrenzten Zeiträumen ist in den Verkehrsführungen während der Bauausführung die Aufrechterhaltung der vorhandenen Fahrstreifenanzahl auf der A 6 vorgesehen. Daher werden keine wesentlichen Verkehrsverlagerungen in das nachgeordnete Straßennetz erwartet. Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz sind dementsprechend nicht vorgesehen.

13. Wann soll nach den Planungen der Bundesregierung der Brückenneubau der Fechinger Talbrücke beginnen, wann soll er voraussichtlich abgeschlossen sein, und welche Baukosten plant die Bundesregierung für dieses Projekt ein?

Die aktuelle Voruntersuchung sieht einen Baubeginn im Jahr 2022 und einen Abschluss der Arbeiten Ende 2030 vor. Die voraussichtlichen Baukosten liegen bei rund 126 Mio. Euro.

16. Wie beurteilt die Bundesregierung Verkehrsbeschränkungen und Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr auf der Bundesstraße 10 im Pfälzerwald im Hinblick auf die Reduzierung der Auswirkungen der Ausweichverkehre in der Region Bliesgau?

Da in der Region Bliesgau keine Ausweichverkehre festgestellt werden konnten, besteht kein Anlass zu einem entsprechenden Vergleich mit anderen Regionen.

17. Plant die Bundesregierung einen möglichen Ausbau (ggf. Bau zweigleisiger Begegnungsabschnitte, zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe) der Eisenbahnstrecke zwischen Saarbrücken über Pirmasens und Landau nach Karlsruhe, und wie beurteilt sie einen entsprechenden Ausbau im Hinblick auf das Ziel einer Verkehrsverlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene sowie der Bedeutung der Strecke als Ausweich- und Umleiterstrecke?
18. Plant die Bundesregierung die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke zwischen Saarbrücken über Pirmasens und Landau nach Karlsruhe, und wenn ja, wie ist der aktuelle Planungsstand, und welche Finanzmittel hat die Bundesregierung hierfür im Bundeshaushalt 2019 bereitgestellt, und wenn nein, warum plant die Bundesregierung dies nicht?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Um eine planerische Weiterverfolgung eines Projekts zu erreichen, muss es zum Bundesverkehrswegeplan angemeldet werden. Im vorliegenden Fall ist dies nicht geschehen, so dass keine Aussage über einen möglichen Ausbau der genannten Strecke getroffen werden kann.

19. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil des Transitgüterverkehrs aus oder in das Saarland über die Bundesstraße 10 im Pfälzerwald seit 2010 entwickelt (bitte nach Anzahl der Fahrzeuge und Fahrtziel sowie Monaten bzw. Jahren trennscharf aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen zum Transitgüterverkehr über die Bundesstraße B 10 vor.

20. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil des Lkw-Verkehrs auf der Bundesstraße 10 seit 2010 entwickelt (bitte nach Anzahl der Fahrzeuge, Fahrzeugtypen bzw. Fahrzeugklassen inklusive Fahrzeuggewichten, Monaten und Jahren trennscharf aufschlüsseln)?

Es wird auf die Ergebnisse der Auswertungen automatischer Dauerzählstellen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) verwiesen (www.bast.de > Verkehrstechnik > Statistik).

21. Welche straßenverkehrsrechtlichen und straßenverkehrslenkenden Maßnahmen plant die Bundesregierung, um insbesondere den Schwerlastverkehr verpflichtend über das Autobahnkreuz Neunkirchen zu führen?

Für die Durchführung, den Vollzug und die Überwachung der Straßenverkehrsregeln sind die Länder zuständig, denn sie führen die Bundesgesetze (hier: die Straßenverkehrs-Ordnung) als eigene Angelegenheit aus.

22. Wie hat sich die Anzahl der Lkw-Kontrollen durch das Bundesamt für Güterkraftverkehr (BAG) auf der in der Vorbemerkung der Fragesteller benannten Ausweichroute seit 2010 entwickelt, welche Verstöße stellte das BAG hierbei jeweils fest (bitte Fallgruppen bilden und jährliche Entwicklungen aufzeigen), und plant die Bundesregierung, die Kontrollen des BAG ab 2019 zu intensivieren?

Diese Daten werden durch die Bundesregierung nicht erhoben, so dass entsprechende Angaben nicht vorliegen.

23. Wie beurteilt die Bundesregierung die mögliche Nutzung bzw. Wiederinbetriebnahme des für die ehemalige Peugeot-Deutschlandzentrale gebauten Gleisanschlusses mit der Eisenbahnbrücke über die Saar bei Gündingen/Unner (abzweigend von der Bahnstrecke Saarbrücken–Sarreguemines) zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene unter Inanspruchnahme der Gleisanschlussförderung des Bundes?

Nach Informationen des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) liegen keine Anträge vor, die die o.g. Maßnahme betreffen. Sofern ein entsprechender Antrag gestellt wird, wird die Förderwürdigkeit der Maßnahme insbesondere hinsichtlich der Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene geprüft.

24. Für welche Gleisanschlüsse im Saarland wurde seit Inkrafttreten der Gleisanschlussförderrichtlinie im Jahr 2004 eine entsprechende Förderung durch den Bund in Anspruch genommen (bitte geförderte Gleisanschlüsse mit Fördervolumen, dominierende Güterabteilung, jährliches Güteraufkommen, erzielte Verkehrsverlagerung unter Angabe der ausgelösten Transportleistung, Jahr der Inbetriebnahme bzw. geplanten Inbetriebnahmetermine angeben)?
25. Für welche neuen bzw. zu reaktivierenden Gleisanschlüsse im Saarland liegt derzeit ein Förderantrag nach der Gleisanschlussförderrichtlinie des Bundes zur Bewilligung beim Eisenbahn-Bundesamt vor?

Die Fragen 24 und 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gleisanschluss	Ort	Inbetriebnahme	Förderung	Güteraufkommen/Jahr			
				Soll		Ist	
		Jahr	T€	1000 t	Mio. tkm	1000 t	Mio. tkm
Container, Industriegüter	Beckingen	2005	500	125,0	20,6	87,8	42,4
Baustoffe, Recycling	Homburg	2007	499	175,0	17,5	251,6	30,4
Stahl, Industriegüter	St. Ingbert	2011	93	45,5	16,0	28,6	12,1
Container, Industriegüter	Beckingen	2011	622	117,0	55,5	265,0	73,8
Container, Industriegüter	Homburg	2020	1.849	230,0	71,7	nach Inbetriebnahme	nach Inbetriebnahme

Hinweis: Die Angaben sind bei den Investitionen und bei der Fördersumme auf 1000 Euro und beim Güteraufkommen auf die erste Nachkommastelle gerundet.

