

Positionspapier zum Güterverkehr auf der Bundesstraße 25 im Ries

Straßensperrungen sind der falsche Lösungsansatz

Das Lkw-Durchfahrtsverbot auf der Bundesstraße B 25 in Dinkelsbühl muss nach Auffassung des Vorstands der IHK-Regionalversammlung Donau-Ries und des Vorstands des IHK-Ausschusses für Verkehr und Logistik rasch aufgehoben werden. Die Bayerische Staatsregierung in München darf den zwischenzeitlich aufgetauchten Nachfolgeforderungen von Bürgerinitiativen nach ähnlichen vermeintlichen Lösungen wie der Sperrung in Dinkelsbühl oder gar nach einer Verlängerung der Sperrung der B 25 über den 31. März 2010 hinaus keinesfalls nachgeben.

Die von kommunaler Seite betriebene Sperrung der B 25 in Dinkelsbühl **widerspricht** nicht nur dem eigentlichen **Verkehrszweck einer Bundesfernstraße**, sondern auch den Verkehrsbedürfnissen einer arbeitsteiligen Wirtschaft und der Versorgung der Verbraucher. **Fahrverbote sind die falschen Lösungsansätze**, weil sie nur zu einer Verlagerung des Verkehrs, zu Umweltbelastungen, zu bürokratischen Behinderungen des Quell- und Zielverkehrs und im konkreten Fall zu erheblichen Mehrkosten auch für die Bevölkerung führt.

Das **Fehlen von Ortsumgehungen** – sei es, weil die Politik nicht in der Lage ist, die Finanzmittel hierfür bereitzustellen oder, weil, wie in Dinkelsbühl, der Stadtrat nicht zu einer Trassenentscheidung kommt –, darf nicht zu Ersatzhandlungen in Gestalt von Sperrungen zu Lasten der Wirtschaft allgemein und speziell der transportierenden und produzierenden Unternehmen gehen.

Eine Ortsumfahrung für Dinkelsbühl gehört zum „Vordringlichen Bedarf“ des seit 2003 gültigen Bundesverkehrswegeplans. Die Achse B 2/B 25 ist in den vergangenen beiden Jahrzehnten mit hohen Millionenbeträgen ausgebaut worden; weitere Ortsumfahrungen an der B 25 sind in der Planung oder bereits im Genehmigungsverfahren. **Eine Bundesstraße auf rund 100 Kilometer auszubauen und sie dann für Lkw zu sperren, wäre verkehrspolitisch in sich widersprüchlich und sogar eine Verschwendung von Steuergeldern.**

Straßensperrungen und Fahrverbote führen zur direkten oder indirekten Benachteiligung einer Region. Die Unternehmer in den beiden IHK-Gremien lehnen den Ansatz ab, einen Missstand durch Restriktionen anstatt durch Gestaltung beseitigen zu wollen. Sperrungen von Bundesstraßen für den Güterverkehr bedeuten unnötige Eingriffe in den Warenverkehr und sind damit der Beginn einer staatlichen Planwirtschaft.

Kein „Mautausweichverkehr“

Bei dem Lkw-Verkehr auf der B 25 handelt es sich **ausdrücklich nicht um so genannten Mautausweichverkehr**, betonen die IHK-Regionalversammlung und der IHK-Verkehrsausschuss. Die Achse B 2 / B 25 stellt die natürliche direkte Verbindung zwischen dem

Großraum Augsburg im Süden und dem Autobahnkreuz A 6 / A 7 Feuchtwangen/Crailsheim im Norden dar.

„Mautausweichverkehr“ ist nach allgemeingültiger Definition, wenn sich Lkw-Verkehr mit Einführung der Autobahn-Maut auf eine parallele mautfreie, ggf. sogar geringfügig längere Straßenverbindung verlagert hätte. Im Fall der B 25 verläuft die Verkehrsachse aber diagonal zur Autobahn; zwischen Augsburg und dem A 6/A 7-Dreieck Feuchtwangen/Dinkelsbühl stellt sie die **um 38 Kilometer kürzere Direktverbindung** gegenüber dem Umweg über das A 8/A 7-Kreuz Ulm/Elchingen dar. **Der Begriff „Mautausweichverkehr“ ist insoweit eine bewusste Irreführung**; tatsächlich handelt es sich in dieser Relation um „Schon-Immer-Verkehr“ sowie ggf. um bundesweit zu beobachtende Zuwächse von Gütertransporten in den Jahren 2005-2008.

Der **Umweg** von 38 Kilometern (von Augsburg aus) einfach würde zu einer Mehrbelastung der Transportunternehmen zwar auch durch die Maut, insbesondere aber durch (wesentlich höhere) **Kilometer- und Personalkosten** führen. Dies bedeutet Wettbewerbsnachteile nicht nur für die regionalen Transporteure, sondern auch für die Waren-Versender und -Empfänger. Die **höheren Preise** zahlen letztendlich die Verbraucher. Zudem geht mit dem Umweg eine **höhere Umweltbelastung** einher.

Das Zahlenmaterial zur Belastung der B 25 mit Lkw-Verkehr ist über Jahre hinweg unvollständig bzw. wegen Baustellen und anderer äußerer Einflüsse nicht repräsentativ; vorhandene Angaben sind nur bedingt vergleichbar und nicht auf andere Teilstrecken übertragbar. Die automatische Dauerzählstelle bei Fremdingen liefert nur Angaben für alle Lkw ab 3,5 Tonnen zul. GG einschließlich Busse und Wohnmobile und nicht speziell für Lkw mit mehr als 12 Tonnen zul. GG, so dass nicht erkennbar ist, ob Veränderungen überhaupt dem mautrelevanten Verkehrsaufkommen zuzuordnen sind, geschweige denn, dass ein ursächlicher Zusammenhang mit der Einführung der Maut besteht. Die Deutung des Datenmaterials ist, wie schon die Auseinandersetzung vor dem Verwaltungsgericht Ansbach um das Lkw-Nachfahrverbot von 2006 gezeigt hat, strittig. Rückschlüsse auf angeblichen „Mautausweichverkehr“ können nach Auffassung der IHK-Regionalversammlung bei objektiver Betrachtung nicht in das bislang vorliegende Zahlenmaterial hineininterpretiert werden.

Im Übrigen wird die **Verkehrsentwicklung** auf der B 25 auch durch **externe Effekte** überlagert, die eine Zuordnung von Lkw-Aufkommen zum sogenannten „Mautausweichverkehr“ unmöglich machen. Solche Rahmenbedingungen sind beispielsweise die Steigerungen des allgemeinen Güterverkehrsaufkommens bis 2008. Umgekehrt kann auch nicht aus dem Rückgang des Lkw-Verkehrs nach Einführung des neuen Durchfahrtsverbotes in Dinkelsbühl seit dem 2. Januar 2009 abgeleitet werden, dass dieses Verbot tatsächlich einer Unterbindung (resp. Verdrängung) von sogenanntem „Mautausweichverkehr“ geführt habe. Der Rückgang des Verkehrsaufkommens auf der B 25 ab Jahresbeginn 2009 verlief in etwa parallel zum konjunkturbedingten Einbruch der Transportmengen im Güterverkehrsgewerbe.

Suche nach kurz- und langfristigen Lösungen

Die Unternehmen befürworten alles – außer Straßensperrungen –, was zu einer Entlastung der Bevölkerung entlang der Verkehrswege beiträgt. Dazu zählen kurzfristig umsetzbare Erleichterungen wie die Verwendung von „Flüsterasphalt“, der Einbau von Schallschutzfenstern und der Bau von Schallschutzwänden. Langfristig müssen dort, wo Menschen besonders betroffen sind, andere Trassen gewählt werden (Ortsumgehungen, Neubau-strecken).

Die IHK-Regionalversammlung und der IHK-Verkehrsausschuss sind bereit, sich für alle Bemühungen der Stadt Dinkelsbühl zu verwenden, die den Bau einer Ortsumgehung voranbringen.

Die notwendigen Finanzierungsmittel für den generellen Ausbau der Bundesstraßen sind dafür in die Haushalte einzustellen. Eine eigene beim Bund angesiedelte Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) ausgestattet mit Mitteln der Mautgebühren und der Mineralölsteuer wäre die berechenbarere und damit bessere Lösung.

Für ein Miteinander

Durchfahrtsverbote sowie die von Teilen der Bürgerinitiativen emotional vorgetragene, ideologische Ablehnung des Lkw-Verkehrs und die von Einzelnen betriebene Schaffung eines Feindbild-Klimas sind nicht geeignet, einen Interessensausgleich herbeizuführen. Insbesondere besteht so die Gefahr, dass die einem gesamtstaatlichen Ziel dienende Verkehrspolitik durch Versuche der Lastenabwälzung nach dem „Sankt-Florians-Prinzip“ ersetzt wird. Eine Verdrängung von Durchgangsverkehr auf Nebenstraßen ist ebensowenig eine Lösung wie die Forderung nach unangemessen langen Umwegen.

Straßen dienen der Erschließung von Regionen sowie der Ver- und Entsorgung für die Menschen und die Wirtschaft. Dies gilt in großräumigen Relationen ganz besonders für Bundesfernstraßen. Erreichbarkeit ist die Voraussetzung dafür, dass in insbesondere in Regionen zwischen den Ballungszentren – wie im Landkreis Donau-Ries – mit einem hohen Anteil an produzierendem Gewerbe Arbeitsplätze entstehen und erhalten werden können.

Der IHK-Verkehrsausschuss und die IHK Regionalversammlung Donau-Ries sind stark daran interessiert, dass in einem sachlichen Dialog die Interessen der Menschen und die Belange des Gütertransports als erste Priorität mit den Schutzziele der Natur in Einklang gebracht werden können.

Harburg, den 26.01.2010

Für den Vorstand der IHK-Regionalversammlung Donau-Ries:

Franz Leinfelder, Vorsitzender
 Jürgen Schmidt, IHK-Vizepräsident
 Gerlinde Geiß
 Dieter Lessmann
 Ralf Richter
 Wolfgang Winter

Für den Vorstand des Ausschusses für Verkehr und Logistik der IHK Schwaben:

Alfred Kolb, Vorsitzender
 Karl-Heinz Czuderna
 Klaus Finsterwalder
 Fritz Haugg
 Paul Kienberger
 Udo Schambeck
 Werner Ziegelmeier