

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Torsten Hofer (SPD)

vom 07. Juni 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Juni 2022)

zum Thema:

**Teileinziehung von Straßen für den Lkw-Schwerlastverkehr in Pankow VI –
Mautausweichverkehr, Routennetz für Großraum- und Schwertransporte**

und **Antwort** vom 22. Juni 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Juni 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Torsten Hofer (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/12135
vom 07. Juni 2022

über Teileinziehung von Straßen für den Lkw-Schwerlastverkehr in Pankow VI –
Mautausweichverkehr, Routennetz für Großraum- und Schwertransporte

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Inwiefern wurde geprüft, ob es sich bei dem Lkw-Schwerlastverkehr auf der

- Schönhauser Straße (Rosenthal);
- Kastanienallee (Rosenthal);
- Mönchmühler Straße (Rosenthal);
- Friedrich-Engels-Straße (Rosenthal);
- Straße vor Schönholz (Niederschönhausen);
- Germanenstraße (Niederschönhausen);
- Hermann-Hesse Straße (Niederschönhausen);
- Hauptstraße (Wilhelmsruh und Rosenthal)

um Mautausweichverkehr (vgl. § 45 Abs. 9 Satz 5 StVO) handelt? Inwiefern wurde das nicht geprüft? Falls es nicht geprüft wurde: aus welchen Gründen?

Frage 2:

Zu welchem Ergebnis ist man bei dieser Prüfung, ob es sich um Mautausweichverkehr handelt, gekommen? Inwiefern wird das noch geprüft? Wann ist das Ergebnis zu erwarten?

Antwort zu 1 und 2:

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Einführung der Maut auf Bundesfernstraßen resultiert aus einem Bundesgesetz und bezieht sich auf Bundesfernstraßen. Nach der Einführung der Maut auf Bundesautobahnen wurde für den Bund durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eine Verlagerung von dort auf Bundesstraßen überprüft. Nach Einführung der Maut auf Bundesstraßen wurden durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) weitere Verlagerungseffekte beurteilt. Die obenstehenden Straßen auf Berliner Stadtgebiet wurden in diesem Zusammenhang nicht überprüft. Sämtliche konzeptionellen Überlegungen zur Überprüfung von Verlagerungen ergaben sich aus dem Konzept des Bundes für das deutsche Bundesfernstraßennetz. Bezogen auf die Straßen, die vom Bund überprüft wurden (B1 Nikolassee, B1 Mahlsdorf, B2 Malchow, B5 Staaken, B96 Blankenfelde, B101 Marienfelde) konnte festgestellt werden, dass sich an den Straßenzügen an der Landesgrenze unterschiedliche Effekte ergeben haben (leichte Zunahmen, Stagnation, Abnahmen), die nicht direkt auf die Maut zurückgeführt werden konnten. Der Bund konstatiert insgesamt, dass es vor allem zu Rückverlagerungen auf die Bundesautobahnen gekommen ist und nur in einzelnen Fällen zu marginalen Zunahmen kam.

Vgl. <https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-maut.html> bzw. [Karte A zum Bericht: Mautverlagerungen auf Bundesstraßen bis 06/2018 \(bast.de\)](#).

Frage 3:

Inwiefern ist beabsichtigt, das Mobilitätsgesetz um einen Abschnitt „Wirtschaftsverkehr“ zu erweitern, mit dem auch die Möglichkeit geschaffen werden soll, ein Routennetz für Großraum- und Schwertransporte festzulegen? Inwiefern ist dieser Gesetzentwurf bereits vom Senat beschlossen worden? Inwiefern ist dieser Senatsentwurf der so genannten Diskontinuität anheimgefallen? Inwiefern wird dieser Gesetzentwurf in der neuen Legislaturperiode weiterverfolgt? Wie ist der aktuelle Stand des Gesetzgebungsverfahrens zu den Abschnitten „Wirtschaftsverkehr“ und „neue Mobilität“? Inwiefern wird der Gesetzentwurf in das Abgeordnetenhaus eingebracht? Wann wird der Gesetzentwurf voraussichtlich vom Senat beschlossen und vom Senat in das Abgeordnetenhaus eingebracht?

Antwort zu 3:

Wie in den Richtlinien der Regierungspolitik festgelegt, soll das Mobilitätsgesetz um einen Abschnitt zum Wirtschaftsverkehr und zur Neuen Mobilität ergänzt werden. Der Gesetzesentwurf hierzu befindet sich aktuell in der Mitzeichnung. Er sieht vor, dass ein Routennetz für Großraum- und Schwertransport festgelegt werden soll. Das in der letzten Legislaturperiode laufende Gesetzesverfahren konnte aufgrund des Grundsatzes der Diskontinuität nicht weitergeführt werden.

Der Gesetzesentwurf soll nach Abschluss des Mitzeichnungsverfahrens zeitnah in das Abgeordnetenhaus eingebracht werden. Vor einem entsprechenden Senatsbeschluss ist zudem der Rat der Bürgermeister anzuhören. Aufgrund des noch laufenden Mitzeichnungsverfahrens kann aktuell keine verlässliche Prognose zur Einbringung ins Abgeordnetenhaus abgegeben werden.

Berlin, den 22.06.2022

In Vertretung
Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz