



## **Schriftliche Anfrage**

des Abgeordneten **Toni Schuberl BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 07.02.2019

### **Anwohnerbelastung durch die Lkw- und die Pkw-Maut in Neuburg am Inn**

Seit Einführung der Lkw-Maut sehen sich die Anwohner der Gemeinde Neuburg am Inn entlang der St 2110 starkem Lkw-Mautausweichverkehr ausgesetzt. Zudem fürchten die betroffenen Anlieger, dass sich die Situation durch die nun kommende Pkw-Maut noch deutlich verschlimmert. Insbesondere für den Quell- und Zielverkehr aus Passau Richtung Süden auf die bzw. von der BAB 3 (D)/A 8 (AUT) ist die St 2110 eine praktische Ausweichroute. Ziel der eingeführten Lkw-Maut und der neuen Pkw-Maut kann es allerdings nicht sein, die Bundes- und Staatsstraßen zu verstopfen.

Deshalb frage ich die Staatsregierung:

- 1.1 Wie bewertet die Staatsregierung die Verkehrssituation, die durch den Mautausweichverkehr in der Gemeinde Neuburg am Inn entsteht?
- 1.2 Welche Maßnahmen hat die Staatsregierung bereits ergriffen, um den Mautausweichverkehr zu begrenzen?
- 1.3 Welche Maßnahmen plant die Staatsregierung, um den Mautausweichverkehr in Zukunft zu begrenzen?
  
- 2.1 Wie bewertet die Staatsregierung die Möglichkeit, ab dem 01.07.2019 oder zu einem späteren Zeitpunkt eine Maut auf Teilen der St 2110 zu erheben, um den Mautausweichverkehr zu verhindern?
- 2.2 Welche Voraussetzungen müssten aus Sicht der Staatsregierung erfüllt sein, um eine solche Maut auf der St 2110 zu erheben?
- 2.3 Welche Kosten würden sich durch die Erhebung einer solchen Maut ergeben?
  
- 3.1 Wie verhält sich die Staatsregierung gegenüber dem Beschluss des Gemeinderates der Gemeinde Neuburg am Inn, nicht ortsansässigen Lkw die Durchfahrt verbieten zu wollen?
- 3.2 Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um ein Durchfahrtsverbot für nicht ortsansässige Lkw zu erwirken?
- 3.3 Hat die Staatsregierung zu diesem Thema bereits mit dem Gemeinderat in Kontakt gestanden (bitte ggf. Briefwechsel oder Protokolle anhängen)?
  
- 4.1 Hält die Staatsregierung ein generelles Durchfahrtsverbot für Lkw für sinnvoll, um den Mautausweichverkehr zu begrenzen (bitte begründen)?
- 4.2 Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um ein generelles, durchgehendes Durchfahrtsverbot für Lkw zu erwirken?
- 4.3 Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein um ein generelles, temporäres (z. B. zu Nachtstunden) Durchfahrtsverbot für Lkw zu erwirken?
  
- 5.1 Wie haben sich die Verkehrszahlen bzgl. des Schwerlastverkehrs auf der St2110 und im Umland der Gemeinde Neuburg am Inn in den letzten beiden Jahren, insbesondere nach der Einführung der Maut auf Bundesstraßen, entwickelt?
- 5.2 Ist es aus Sicht der Staatsregierung sinnvoll, Staatsstraßen für den Lkw-Mautausweichverkehr zu ertüchtigen, anstatt den Lkw-Verkehr auf Bundesautobahnen zu leiten (bitte begründen)?
- 5.3 Ist die notwendige Ertüchtigung des Brückenabschnitts nahe der Neuburger Burg eine Folge des hohen Lkw-Verkehrs?

- 6.1 Welche Maßnahmen plant die Staatsregierung, um den drohenden Pkw-Ausweichverkehr in der Gemeinde Neuburg am Inn zu verhindern?
- 6.2 Wie bewertet die Staatsregierung die Möglichkeit, die Pkw-Maut zwischen dem Grenzübergang Suben und der Ausfahrt „Passau Mitte“ auszusetzen, um den Mautausweichverkehr in die umliegenden Gemeinden zu verhindern?
- 6.3 Welche Voraussetzungen müssten für eine solche Aussetzung erfüllt sein?
- 7.1 Über welche Verkehrsprognosen verfügt die Staatsregierung für das besagte Gebiet, gerade im Hinblick auf die Einführung der Pkw-Maut?
- 7.2 Wie bewertet die Staatsregierung diese Prognosen?
- 7.3 Was sind die generellen Erwartungen, die die Staatsregierung bzgl. der Verkehrssituation in den Städten und Gemeinden des Freistaates Bayern nach der Einführung der Maut hat?
- 8.1 Über welche Verkehrsprognosen verfügt die Staatsregierung für besagtes Gebiet im Hinblick auf die Fertigstellung der A 94?
- 8.2 Wie bewertet die Staatsregierung diese Prognosen?

## Antwort

**des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr im Einvernehmen mit dem Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration**  
vom 15.03.2019

- 1.1 Wie bewertet die Staatsregierung die Verkehrssituation, die durch den Mautausweichverkehr in der Gemeinde Neuburg am Inn entsteht?**
- 1.2 Welche Maßnahmen hat die Staatsregierung bereits ergriffen, um den Mautausweichverkehr zu begrenzen?**
- 1.3 Welche Maßnahmen plant die Staatsregierung, um den Mautausweichverkehr in Zukunft zu begrenzen?**

Die Lkw-Maut wurde zum 01.07.2018 auf Grundlage des Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes auf alle Bundesstraßen ausgedehnt. Die Auswirkungen der Mautausdehnung auf das Verkehrsgeschehen werden aktuell von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) untersucht. Für diese Untersuchung haben die Staatlichen Bauämter in Abstimmung mit der BASt auf diversen Bundesstraßen sowie potenziellen Ausweichstrecken Zählungen (Vorher-und-Nachher-Zählungen) durchgeführt. Die Zählergebnisse wurden der BASt übermittelt und werden in deren Untersuchung einfließen. Die Ergebnisse der Untersuchung der BASt zum Mautausweichverkehr liegen aktuell noch nicht vor. Der Freistaat Bayern hat bereits im Vorfeld der BASt-Untersuchung eine modellbasierte Betrachtung zur Identifikation potenzieller Mautausweichstrecken durchgeführt.

Aufgrund der bisher aus den modellbasierten Betrachtungen gewonnenen Erkenntnisse ist im Bereich von Neuburg am Inn nicht von erheblichen Auswirkungen auf das den Bundesfernstraßen nachgeordnete Straßennetz auszugehen.

- 2.1 Wie bewertet die Staatsregierung die Möglichkeit, ab dem 01.07.2019 oder zu einem späteren Zeitpunkt eine Maut auf Teilen der St 2110 zu erheben, um den Mautausweichverkehr zu verhindern?**
- 2.2 Welche Voraussetzungen müssten aus Sicht der Staatsregierung erfüllt sein, um eine solche Maut auf der St 2110 zu erheben?**

Gemäß § 1 Abs. 4 Bundesfernstraßenmautgesetz ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Straßen nach Landesrecht auszudehnen, wenn dies zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs oder wegen ihrer Funktion zur Verknüpfung

von Schwerpunkten des weiträumigen Güterkraftverkehrsaufkommens mit dem Bundesfernstraßennetz gerechtfertigt ist. Das Verfahren zur Ausdehnung der Mautpflicht auf Abschnitte von Straßen nach Landesrecht sieht vor, dass das jeweilige Bundesland einen Antrag beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur stellt. Mit dem Antrag sind auch die Tatbestandsvoraussetzungen des § 1 Abs. 4 Bundesfernstraßenmautgesetz nachzuweisen.

Der Freistaat Bayern beabsichtigt derzeit keinen Antrag auf Ausdehnung der Mautpflicht auf Teile des Staatsstraßennetzes zu stellen.

### **2.3 Welche Kosten würden sich durch die Erhebung einer solchen Maut ergeben?**

Zu Kosten eines Mauterhebungssystems auf Straßen nach Landesrecht liegen keine Erkenntnisse vor.

### **3.1 Wie verhält sich die Staatsregierung gegenüber dem Beschluss des Gemeinderates der Gemeinde Neuburg am Inn, nicht ortsansässigen Lkw die Durchfahrt verbieten zu wollen?**

Die Gemeinde Neuburg a. Inn hat aufgrund eines Gemeinderatsbeschlusses das Landratsamt Passau mit Schreiben vom 25.05.2018 gebeten, „von der gesetzlichen Möglichkeit des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 i. V. m. Abs. 9 Satz 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) Gebrauch zu machen und zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, vornehmlich verursacht durch Mautausweichverkehr bzw. Grenzkontrollausweichverkehr der A 3 sowie Schwerverkehr, ein Durchfahrtsverbot für Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen für die Staatsstraße 2110 im Zuge der Ortsdurchfahrten Neuburg a. Inn und Dommelstadl sowie für die Kreisstraßen PA 5, PA 7 und PA 28 im Gemeindegebiet Neuburg a. Inn zu erlassen“.

Das Landratsamt Passau als untere Verkehrsbehörde prüft derzeit, ob die Voraussetzungen für den Erlass einer solchen Anordnung vorliegen. Wichtige Voraussetzung für Verkehrsverbote zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen ist eine Verkehrsuntersuchung sowie ein Lärmgutachten. Damit für die fachliche Prüfung belastbare Fakten zur Verfügung stehen, hat die Regierung von Niederbayern mit dem Landratsamt Passau und dem Staatlichen Bauamt Passau abgestimmt, auf der St 2110 eine Verkehrszählung und eine Lärmberechnung vorzunehmen. Die Verkehrszählung läuft seit dem 31.07.2018. Belastbare Ergebnisse werden voraussichtlich frühestens Ende April 2019 vorliegen.

### **3.2 Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um ein Durchfahrtsverbot für nicht ortsansässige Lkw zu erwirken?**

Gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Bei Straßen des überörtlichen Verkehrs kommen Beschränkungen und Verbote wegen ihrer der Widmung entsprechenden Verkehrsbedeutung grundsätzlich nur in Betracht, wenn im begründeten Einzelfall besondere Umstände dies zwingend gebieten und dem nicht verkehrliche Belange entgegenstehen (vgl. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO). Bei Mautausweichverkehr gilt § 45 Abs. 9 Satz 5 StVO. Demnach können Durchfahrtsverbote auch angeordnet werden, wenn weder Lärm- noch Abgasgrenzwerte weiter gehende Verbote rechtfertigen. Hierbei genügt eine über das übliche Maß hinausgehende Störung des Verkehrsablaufs, eine Erhöhung des Unfallrisikos oder Belästigung der Wohnbevölkerung durch den mautpflichtigen Ausweichverkehr. Grenzkontrollausweichverkehr ist dabei von Mautausweichverkehr zu unterscheiden.

Vollzugshinweise für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Form von Verkehrszeichenregelungen, insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsverbote, enthalten die in Bayern verbindlich eingeführten bundeseinheitlichen „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV).

Wichtige Voraussetzungen für Verkehrsverbote zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen sind eine Verkehrsuntersuchung sowie ein Lärmgutachten. Aus dem Lärmgutachten muss ersichtlich sein, welche Wohngebäude mit welchen Lärmpegeln betroffen sind, ob es sich um ein Ein- oder Mehrfamilienhaus handelt und welche Art der baulichen Nutzung vorliegt. Grundsätzlich sind dem Lärmgutachten die Verkehrszahlen aus der amtlichen Verkehrszählung zugrunde zu legen; die ausnahmsweise Verwendung neuerer Zahlen ist nur zulässig, wenn die gleiche Rechtsqualität sichergestellt ist.

Der unbestimmte Rechtsbegriff „Schutz vor Lärm“ in § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO und § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO und damit die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms ist nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Lärmbeeinträchtigung jenseits dessen liegt, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Einzelfall als ortsüblich hingenommen werden muss (Nr. 1.2 der Lärmschutz-Richtlinien-StV; BVerwG, Urteil vom 22.12.1993 – Az. 11 C 45/92). Dabei sind grundsätzlich als Orientierungshilfe die nach Gebieten und Tageszeiten gegliederten Richtwerte der Richtlinien zugrunde zu legen. Die Richtwerte beschreiben gleichsam die Grenze, ab deren Überschreiten sich das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde – vorbehaltlich der Besonderheiten im Einzelfall – zur Pflicht zum Einschreiten verdichten kann. Diese durch die Richtwerte vorgegebenen Grenzen sind jedoch, wie sich allein schon aus der Einstufung der Richtlinien als Orientierungshilfe und dem Wort „insbesondere“ in Nr. 1.2 der Richtlinien ergibt, nicht starr.

Bei der Einschätzung, ob die Tatbestandsvoraussetzung „Schutz vor Lärm“ erfüllt ist, ist deshalb nach Nr. 1.3 der Richtlinien ebenso wie bei der Würdigung, ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen, nicht nur auf die Höhe des Lärmpegels, sondern auf alle Umstände des Einzelfalles abzustellen (BVerwG, Urteil vom 15.02.2000 – Az. 3 C 14/99). Maßgeblich sind neben der gebietsbezogenen Schutzwürdigkeit und der Schutzbedürftigkeit der (Wohn-)Bevölkerung die Besonderheiten des Einzelfalles (BVerwG, Urteil vom 04.06.1986 – Az. 7 C 76/84). Von Bedeutung ist deshalb beispielsweise, ob es sich um eine Straße des überörtlichen Verkehrs oder um eine Ortserschließungsstraße handelt und ggf. welche Alternativen für eine Verkehrsführung zur Verfügung stehen.

Zur Ermittlung der Besonderheiten im Einzelfall sollen insbesondere städtebauliche und verkehrliche Merkmale sowie andere Lärmschutzmaßnahmen (Lärmbekämpfungskonzept) gewürdigt werden.

Die nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO zu treffende Ermessensentscheidung setzt voraus, dass die widerstreitenden Belange in tatsächlicher Hinsicht ermittelt werden. Dazu gehört insbesondere auch eine Prognose über den Erfolg der beabsichtigten Maßnahme.

Es ist stets diejenige straßenverkehrsrechtliche Maßnahme vorzuziehen, die den geringsten Eingriff in den Straßenverkehr darstellt. So ist etwa im Falle eines geplanten Verkehrsverbotes darzulegen, weshalb beispielsweise eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht ausreichend ist. Eine Frage der Verhältnismäßigkeit ist auch, ob es ausreicht, die Maßnahme für bestimmte Zeiten anzuordnen, oder ob ein ganztägiges Durchfahrtsverbot erforderlich ist.

In die vorzunehmende fachliche Prüfung ist zudem auch einzubeziehen, ob mit den beabsichtigten Maßnahmen ein Ausweichverkehr auf andere Strecken zu erwarten ist. Neben den Interessen und Belangen der Anwohner der „Sperrstrecke“ sind dazu insbesondere auch die Verkehrsbedeutung der Straße, die Interessen und Belange aller Verkehrsteilnehmer, nicht nur des örtlichen Transportgewerbes, sowie die Interessen und Belange der Anwohner auf der Umleitungsstrecke im nachgeordneten Straßennetz zu beleuchten. Der Verkehr einer Staatsstraße besteht erfahrungsgemäß auch und gerade aus regionalem Verkehr, der Autobahnen nicht benutzt.

### **3.3 Hat die Staatsregierung zu diesem Thema bereits mit dem Gemeinderat in Kontakt gestanden (bitte ggf. Briefwechsel oder Protokolle anhängen)?**

In der Angelegenheit fand zuletzt auf Einladung durch die Regierung von Niederbayern am 24.10.2018 eine Fachstellenbesprechung im Staatlichen Bauamt Passau statt, in der auch erste Zählergebnisse vorgelegt wurden. Hinsichtlich des weiteren Vorgehens wurde festgehalten, dass das Staatliche Bauamt Passau die Zählung fortsetzt und im Anschluss daran das Ergebnis gemeinsam mit der Zentralstelle für Informationssysteme bei der Autobahndirektion Südbayern auswertet. Gesicherte Zahlen werden nach

Aussage des Staatlichen Bauamtes Passau voraussichtlich frühestens Ende April 2019 vorliegen.

- 4.1 Hält die Staatsregierung ein generelles Durchfahrtsverbot für Lkw für sinnvoll, um den Mautausweichverkehr zu begrenzen (bitte begründen)?**
- 4.2 Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um ein generelles, durchgehendes Durchfahrtsverbot für Lkw zu erwirken?**
- 4.3 Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein um ein generelles, temporäres (z. B. zu Nachtstunden) Durchfahrtsverbot für Lkw zu erwirken?**

Auf die Antwort zu Frage 3.2 wird verwiesen. Da die bundesgesetzlichen Vorgaben des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 i. V. m. Abs. 9 StVO zu beachten sind, könnte ein generelles Durchfahrtsverbot nur unter den dort genannten Voraussetzungen angeordnet werden.

- 5.1 Wie haben sich die Verkehrszahlen bzgl. des Schwerlastverkehrs auf der St 2110 und im Umland der Gemeinde Neuburg am Inn in den letzten beiden Jahren, insbesondere nach der Einführung der Maut auf Bundesstraßen, entwickelt?**

Zur Beobachtung der Verkehrsentwicklung und zur Ermittlung der Verkehrsstärken auf dem qualifizierten Straßennetz finden regelmäßig bundesweite Straßenverkehrszählungen (SVZ), üblicherweise im Fünfjahresrhythmus, statt. Die Zählungen erstrecken sich neben den Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) in Bayern auch auf die Staatsstraßen sowie den Großteil der Kreisstraßen. Die Ergebnisse der SVZ 2015 stehen im Internet im Bayerischen Straßeninformationssystem ([www.baysis.bayern.de](http://www.baysis.bayern.de)) zur Verfügung.

Die aktuellste SVZ (Stand 2015) weist auf der St 2110 bei Niederschärding eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 6.821 Kfz/24 h sowie einen Schwerverkehr (SV) von 490 Kfz/24 h auf.

Seit September 2015 finden an der A 3 bei Pocking Grenzkontrollen statt. Seit 01.07.2018 gilt die Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen. Um fundierte Aussagen über die Verkehrsbelastung in Neuburg am Inn hinsichtlich möglicherweise dadurch bedingter Verlagerungen des Verkehrs tätigen zu können, wurde durch das Staatliche Bauamt Passau im Juli 2018 eine neue Zählstelle in Dommelstadt an der St 2110 errichtet, die zusätzlich zur regelmäßigen bundesweiten SVZ das Verkehrsaufkommen engmaschiger kontrollieren soll. Ein vorläufiges Ergebnis dieser neuen Zählstelle ergab bis November 2018 eine Gesamtverkehrsstärke von etwa 7.000–8.000 Kfz/24 h und einen Schwerverkehr von durchschnittlich 400–500 Kfz/24 h. Der Vergleich zur amtlichen SVZ bei Niederschärding aus 2015 zeigt, dass sich die Befürchtungen einer erheblichen Zunahme des Schwerverkehrs durch Grenzkontrollen oder durch die Erweiterung der Lkw-Maut im Bereich Neuburg am Inn nicht bestätigt haben.

- 5.2 Ist es aus Sicht der Staatsregierung sinnvoll, Staatsstraßen für den Lkw-Mautausweichverkehr zu ertüchtigen, anstatt den Lkw-Verkehr auf Bundesautobahnen zu leiten (bitte begründen)?**

Für die St 2110 im Bereich Neuburg am Inn kann die Frage nicht beantwortet werden, da ein Lkw-Mautausweichverkehr bisher nicht nachgewiesen wurde (siehe Fragen 1.1–1.3). Allgemein betrachtet ist das Ziel der Staatsregierung, jeden Verkehr unabhängig von Überlegungen zur Maut grundsätzlich auf den Verkehrswegen zu führen, die für ihn und sein Mobilitätsbedürfnis gedacht sind.

- 5.3 Ist die notwendige Ertüchtigung des Brückenabschnitts nahe der Neuburger Burg eine Folge des hohen Lkw-Verkehrs?**

Die Stützmauer in Neuburg am Inn wurde 1925 als Schwergewichtsmauer errichtet. Sie hat mit nahezu 100 Jahren ein hohes Lebensalter erreicht, bei dem im Regelfall eine Erneuerung stattfinden muss. Die Schadensursachen in einer derart langen Bestandszeit sind vielfältig, von der Bauweise über die klimatische bis zur verkehrlichen Belastung,



wobei die Schwerverkehrsbelastung mit 5–7 Prozent bezogen auf die Gesamtverkehrsbelastung nicht besonders hoch ist (s. a. Antwort zu Frage 5.1).

- 6.1 Welche Maßnahmen plant die Staatsregierung, um den drohenden Pkw-Ausweichverkehr in der Gemeinde Neuburg am Inn zu verhindern?**
- 6.2 Wie bewertet die Staatsregierung die Möglichkeit, die Pkw-Maut zwischen dem Grenzübergang Suben und der Ausfahrt „Passau Mitte“ auszusetzen, um den Mautausweichverkehr in die umliegenden Gemeinden zu verhindern?**
- 6.3 Welche Voraussetzungen müssten für eine solche Aussetzung erfüllt sein?**

Entsprechend dem Gesetz über die Erhebung einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen (Infrastrukturabgabengesetz – InfrAG) wird die Pkw-Maut auf dem Netz der Bundesfernstraßen erhoben. Davon abweichend ist für Fahrzeuge, die nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind, grundsätzlich keine Infrastrukturabgabe auf dem Netz der Bundesstraßen zu entrichten. Damit hat der Gesetzgeber mögliche negative Effekte des grenznahen Verkehrs berücksichtigt. Jedoch ist die Bundesregierung ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Abgabepflicht auch für Kraftfahrzeuge, die nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind, auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen auszudehnen, wenn dies zur Vermeidung von Ausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs gerechtfertigt ist. Regelungen zur Einbeziehung des nachgeordneten Straßennetzes in die Abgabepflicht sind im Infrastrukturabgabengesetz nicht enthalten.

Da für im Inland zugelassene Pkw die Infrastrukturabgabe automatisch erhoben wird und somit jeder inländische Pkw über eine Vignette verfügt, kommen für einen angenommenen Pkw-Ausweichverkehr grundsätzlich nur im Ausland zugelassene Pkw in Betracht. Je nach Hubraum und der Umweltfreundlichkeit liegt die Infrastrukturabgabe dieser Pkw für eine 10-Tages-Vignette zwischen 2,50 Euro und 25 Euro, für eine 2-Monats-Vignette zwischen 7 Euro und 50 Euro oder für eine 1-Jahres-Vignette höchstens bei 130 Euro. Angesichts der Preisgestaltung der deutschen Pkw-Maut ist davon auszugehen, dass die Zahl derer, die auf den Kauf einer Vignette zum Befahren des Autobahnnetzes verzichten und dafür umwegig und sehr viel langsamer auf dem nachgeordneten Straßennetz fahren werden, sehr gering sein wird. Dementsprechend ist auch für die Gemeinde Neuburg am Inn nach derzeitiger Einschätzung mit keinem Pkw-Ausweichverkehr in relevanter Größenordnung zu rechnen.

- 7.1 Über welche Verkehrsprognosen verfügt die Staatsregierung für das besagte Gebiet, gerade im Hinblick auf die Einführung der Pkw-Maut?**
- 7.2 Wie bewertet die Staatsregierung diese Prognosen?**
- 7.3 Was sind die generellen Erwartungen, die die Staatsregierung bzgl. der Verkehrssituation in den Städten und Gemeinden des Freistaates Bayern nach der Einführung der Maut hat?**

Es liegen keine entsprechenden Untersuchungen zur Einführung der Pkw-Maut vor.

- 8.1 Über welche Verkehrsprognosen verfügt die Staatsregierung für besagtes Gebiet im Hinblick auf die Fertigstellung der A 94?**
- 8.2 Wie bewertet die Staatsregierung diese Prognosen?**

Die Prognose für das Jahr 2030 beziffert die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) der A 94 im Bereich der zukünftigen Anschlussstelle der B 12 bis zur Anschlussstelle Pocking (A 3) auf 31.100 Kfz/24 h, davon 3.960 Lkw (12,7 Prozent Schwerverkehrsanteil).

Im Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2015 ist eine Betrachtung des Bereichs Neuburg am Inn nicht enthalten. Auf der B 512 erhöht sich in die Verkehrsbelastung an Werktagen um rund 600 Kfz/24 h. Eine Zuordnung, ob damit bis Neuburg am Inn der Verkehr im Vergleich zum Prognosenullfall zu- oder abnimmt, ist nicht erkennbar.

Die Prognose ist nach bisherigen Erkenntnissen nicht anzuzweifeln. Eine Bewertung unter dem Gesichtspunkt „Pkw-Maut“ ist nicht erfolgt.