



Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Postfach 22 12 53 • 80502 München

Präsidentin
des Bayer. Landtags
Frau Barbara Stamm, MdL
Maximilianeum
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
PI/G-4254-4/1607 B
20.07.2018

Unser Zeichen
42

München
17.09.2018

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Florian Streibl vom 19.07.2018
betreffend LKW-Verkehr in Bayern**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz wie folgt:

Zu 1. Liegen der Bayerischen Staatsregierung Erkenntnisse vor, in welchem Maße seit dem Jahr 2015 die Zahl von Fahrten von Lkws in Bayern mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen zugenommen hat?

Zu 2. Liegen der Bayerischen Staatsregierung Erkenntnisse vor, in welchem Maße seit dem Jahr die Zahl von Fahrten von Kleintransportern in Bayern mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen zugenommen hat?

Zu 4. Liegen der Bayerischen Staatsregierung Erkenntnisse vor, wonach durch den verstärkten Einsatz von Kleintransportern bis 3,5 Tonnen bzw. Lkws unter 7,5 Tonnen Gesamtgewicht Fahrverbote wie (die Ferien- und Sonntagsfahrverbote) umgangen werden sollen?

Die Fragen 1, 2 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Ermittlung der Verkehrsstärken und zur Beobachtung der Verkehrsentwicklung auf dem klassifizierten Straßennetz finden regelmäßig bundesweite amtliche Straßenverkehrszählungen (SVZ) – üblicherweise im Fünfjahres-Turnus – statt. In Bayern erstrecken sich die Zählungen neben den Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) auch auf die Staatsstraßen sowie den Großteil der Kreisstraßen.

Bei der bundesweit einheitlichen Straßenverkehrszählung (SVZ) erfolgt die Abgrenzung zwischen Leichtverkehr und Schwerverkehr an der Tonnagegrenze von 3,5 Tonnen (zulässiges Gesamtgewicht). Eine weitere Abgrenzung innerhalb des Schwerverkehres z. B. bis 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht oder innerhalb des Leichtverkehrs z. B. für Kleintransporter erfolgt nicht. Insofern liegen hierzu keine Daten vor.

Zu 3. Wie hat sich die Zahl der Lkw-Fahrten auf den Bundesfernstraßen in den Landkreisen des Oberlands (Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach und Weilheim-Schongau) seit 2015 entwickelt, bitte aufgeschlüsselt nach

- *den einzelnen Jahren?*
- *den einzelnen Bundesfernstraßen?*
- *der Herkunft der Lkws (inländische Fahrzeuge, Fahrzeuge aus dem EU-Ausland, Fahrzeuge außerhalb der EU)?*

Über die Entwicklung der Lkw-Fahrten auf den Bundesfernstraßen in der angefragten Differenzierung liegen der Staatsregierung keine Daten vor.

Zu 5. Liegen der Bayerischen Staatsregierung Erkenntnisse vor, wie sich die Zunahme des Lkw-Verkehrs in den vier Landkreisen des Oberlands auf die Luftverschmutzung auswirkt?

Zur Entwicklung des Lkw-Verkehrs seit dem Jahr 2015 liegen in den genannten Landkreisen keine Zahlen vor. Bei der Beurteilung der Auswirkungen eines gestiegenen Lkw-Verkehrs auf die Luftverschmutzung muss zudem die Weiterent-

wicklung der Fahrzeugtechnik mit berücksichtigt werden. Das Landesamt für Umwelt hat hierzu exemplarisch eine Vergleichsberechnung durchgeführt. Demnach ergäbe sich im Falle einer angenommenen Verkehrsbelastung in Höhe von 15.000 Kfz/24 Stunden mit einem Lkw-Anteil von 500 Kfz/24 Stunden unter Berücksichtigung der laufenden Flottenerneuerung selbst bei einer Steigerung des Lkw-Verkehrsanteils um 50 Prozent zwischen 2015 und 2018 eine Reduktion der NO₂-Immissionsbelastung im gleichen Zeitraum um 6,8 Prozent.

Zu 6. Wie hat sich seit 2015 der Einsatz von Lkws mit alternativen Antrieben (Wasserstoff, Elektroantrieb) in den vier Landkreisen des Oberlands entwickelt?

Zu Frage 6 wurde bei den vier Landkreisen abgefragt, welche Fahrzeuge der Klassen N1, N2 und N3 (Nutzfahrzeuge nach EU-Recht) der Fahrzeugart 10 (Lkw nach nationalem Recht) nach der Zulassungsstatistik der Landkreise mit alternativen Antrieben ausgestattet sind. Erhoben wurden dazu alle theoretisch möglichen alternativen Antriebsarten (27 mögliche Variablen). In den nachfolgenden Tabellen werden aus Gründen der Übersichtlichkeit nur Fahrzeuge mit Antriebsarten ausgewiesen, die in den vier Landkreisen auch tatsächlich mit alternativen Antrieben ausgestattet sind. Als Stichtag wurde für die Bestanderhebung jeweils der 01.01. des Kalenderjahres gewählt.

Landkreis Garmisch-Partenkirchen

Fahrzeuge der Klassen N1, N2, N3 und nat. Fz. Art 10	2015	2016	2017	2018
Elektro	1	3	1	1
Bivalenter Betrieb mit Benzin oder Flüssiggas	-	1	-	1
Bivalenter Betrieb mit Benzin oder komprimiertem Erdgas	1	-	-	-
Erdgas (NG)	-	2	-	-

Landkreis Miesbach

Fahrzeuge der Klassen N1, N2, N3 und nat. Fz. Art 10	2015	2016	2017	2018
Elektro	6	8	8	11
Bivalenter Betrieb mit Benzin oder Flüssiggas	12	12	10	13
Bivalenter Betrieb mit Benzin oder komprimier- tem Erdgas	5	6	5	5
Erdgas (NG)	7	9	8	8

Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen:

Fahrzeuge der Klassen N1, N2, N3 und nat. Fz. Art 10	2015	2016	2017	2018
Elektro	7	8	8	11
Bivalenter Betrieb mit Benzin oder Flüssiggas	15	16	19	20
Bivalenter Betrieb mit Benzin oder kompri- miertem Erdgas	8	7	6	6
Erdgas (NG)	9	8	10	10

Landkreis Weilheim-Schongau:

Fahrzeuge der Klassen N1, N2, N3 und nat. Fz. Art 10	2015	2016	2017	2018
Elektro	10	k.A.	k.A.	23
Bivalenter Betrieb mit Benzin oder Flüssiggas	26	k.A.	k.A.	29
Bivalenter Betrieb mit Benzin oder kompri- miertem Erdgas	5	k.A.	k.A.	6
Erdgas (NG)	1	k.A.	k.A.	4

Mit freundlichen Grüßen

gez. Josef Zellmeier
Staatssekretär