

SPD fordert Lkw-Maut auf der B 10

■ Obere Neckarvororte: Transportgewerbe kritisiert zusätzliche Gebühren auf Bundesstraßen als Konjunkturbremse

Stuttgarts Sozialdemokraten nehmen Lastwagen ins Visier. „Sie sind lauter und verursachen mehr Feinstaub“, sagt die Fraktionsvorsitzende Roswitha Blind. Deswegen will die Rathaus-SPD eine Lkw-Maut auf der Bundesstraße 10 einführen. Diejenigen, die es betrifft, halten die Idee für kontraproduktiv. „Dann weichen mehr Lastwagen auf die Nebenstraßen aus“, meint ein Brummi-Fahrer am Autohof.

VON MATHIAS KUHN

Für Anwohner in den Oberen Neckarvororten sind die Fahrzeuge, die über die Bundesstraße 10 fahren, speziell jedoch die Lastwagen, ein ständiges Ärgernis. Bei Lärmemissions-Debatten des Regierungspräsidiums und in den Bezirksbeiräten standen die Klagen über die Mehrtonner, die täglich und vor allem nachts entlang des Neckars rollen, zumeist an erster Stelle. „Lastwagen sind erheblich lauter und stoßen auch zehn Mal so viel Feinstaub und 30 Mal so viel Stickoxide aus wie Personenwagen“, meint SPD-Fraktionsvorsitzende Blind.

Deswegen sei jeder Mehrtonner, der ohne ein Ziel innerhalb der Landeshauptstadt über die Bundesstraße fahre, einer zu viel. Stuttgart müsse vom reinen Transitverkehr weitgehend befreit werden. Aus diesem Grund sei das zum 1. März eingeführte Lkw-Durchfahrtsverbot die richtige Konsequenz gewesen. Rein rechtlich könne das Land auch



Die SPD-Gemeinderatsfraktion beantragt, eine Lkw-Maut auf der Bundesstraße 10 in Stuttgart einzuführen.

Foto: Kuhn

Bundesstraßen bemaunten, um Mautausweichverkehr zu verhindern. Viele Bürger klagen darüber, dass der Lkw-Verkehr auf der B 10 seit Einführung der Autobahnmaut zugenommen habe. Ihre Vermutung: Lkw-Fahrer nutzen die B 10, um Mautkilometer auf der Autobahn zu sparen. Sie verlassen bei Kornal-Münchingen die Autobahn, fahren auf die B 10 und biegen bei Wendlingen auf die A 8 in Richtung München. „Wenn's am Pragsattel keinen Stau gibt, verliert man kaum Zeit, zumal es rund ums Leonberger Dreieck oder am Stuttgarter Kreuz oft Staus gibt“, meint ein Berufsfahrer.

Als Bonus sparen Fernfahrer etwa 45 Autobahnkilometer, für die sie pro Kilometer je nach technischem Standard der Brummis fünf Cent zahlen müssten.

Timo Didier, der geschäftsführende Vorstand des Verbands des Württembergischen Verkehrsgewerbes, verweist die Schleichverkehr-Annahmen ins Reich der Märchen. „Vor der Einführung der Lkw-Maut im Jahr 2005 und einige Zeit danach hat das baden-württembergische Innenministerium Verkehrszählungen durchgeführt. Das Ergebnis dieser Langzeitbeobachtungen hat die Furcht vor Ausweichverkehr ein-

deutig widerlegt.“ Auch Oswald Neubauer vom Amt für Stadtplanung, das kontinuierlich Verkehrszählungen an den Stadträndern machen lässt, kann den Verdacht nicht bestätigen. „Wir konnten keinen Vorher-Nachher-Effekt messen“, sagt der Verkehrsexperte. „Doch selbst wenn nur zehn Prozent der Lastwagen die B 10 als Abkürzung nutzen, sind es zehn Prozent zu viel“, sagt Blind. Ihr ist dabei bewusst, dass sie mit der Mautregelung auch lokale Logistikunternehmen trifft. „Wir haben hier einen Hafen, große Automobilfirmen und Dienstleister in der Region. Stutt-

gart sägt sich den Ast ab, auf dem es sitzt“, warnt Didier. Denn nicht die überregionalen Logistikunternehmen, sondern das lokale Transportgewerbe, das die B 10 mehrfach benötigt, erleide dadurch Wettbewerbsnachteile. Einem Fahrer aus der Region, der gestern an der Mautstelle am Autohof tankte, trieb der Mautvorschlag die Zornesröte ins Gesicht. „Dann dürfen wir bald gar nicht mehr fahren. Die Konsequenz wird sein, dass man für Zubringerdienste auf Nebenstrecken und Ortsdurchfahrten ausweicht und damit mehr Verkehr in die Innenstädte bringt.“