



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Uwe Eichelberg (CDU)

und

Antwort

der Landesregierung - Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Ankündigung der Regierung auf Nutzung der Standspur als 3. Fahrspur auf der A 7 und A 23

Ich frage die Landesregierung:

1. Ab wann soll die Nutzung erfolgen?

Zurzeit wird eine provisorische Nutzung der Standstreifen als Fahrstreifen von der Straßenbauverwaltung intensiv geprüft.

Voraussichtlich im Sommer 2001 wird ein Modellversuch gestartet, bei dem durch veränderte Fahrbahnmarkierungen und unter Einbeziehung der Standstreifen ein dreispuriger Verkehr getestet werden soll.

2. Welche zusätzlichen Hilfsausbauten sind notwendig und zu welchen Kosten

- a.) für neue Markierungen,
- b.) für Hilfsstandstellen,
- c.) für die Veränderung von Ausfahrten und Kreuzungspunkten?

Genaue Angaben zum Maßnahmenumfang und zum Kostenrahmen für den geplanten schleswig-holsteinischen Modellversuch können noch nicht gemacht werden. Die Kosten der im Bundesgebiet bisher durchgeführten vergleichbaren Maß-

nahmen sind je nach erforderlichen baulichen Änderungen für die Herstellung der Dreistreifigkeit sehr unterschiedlich.

Wenn der Standstreifen für den LKW-Verkehr ausreichend tragfähig ist, liegen die Kosten für die Schaffung einer dauerhaften dreistreifigen Nutzung nach den Erfahrungswerten des Bundes bei rd. 1,0 Mio. DM/km. Die Kosten für eine provisorische Herstellung der Dreistreifigkeit werden jedoch deutlich unter diesem Kostenansatz liegen. Sofern zusätzliche Änderungen an den Knotenpunkten oder Lärmschutzmaßnahmen infolge erheblicher Änderungen im Sinne des Planungsrechts erforderlich werden, erreichen die Kosten allerdings ein Vielfaches.

3. Welches sind die Standardtragfähigkeiten der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie der Autobahnen für LKW's?

Die Tragfähigkeit von Straßenverkehrsflächen bemisst sich nach den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO)“. Die Richtlinien gehen von einem Fahrzeugpark mit einer höchstzulässigen Achslast von 10 t aus. Mehrbelastungen infolge der erhöhten Achslasten im Rahmen der EG-Harmonisierung werden durch einen Faktor 1,5 berücksichtigt. Die Fahrbahnen werden bestimmten Bauklassen zugeordnet. Eine Klassifizierung ergibt sich aus einer Gewichtung des Schwerverkehrs in 24 Stunden auf einem Fahrstreifen in Abhängigkeit von der Fahrstreifenbreite und der jeweiligen Steigung. Standstreifen sind im allgemeinen der Bauklasse der benachbarten Fahrstreifen zugeordnet.

4. Können die Standstreifen der Autobahnen die LKW's, die vorrangig den rechten Fahrstreifen nutzen, tragen? Trifft dies auch auf die Streckenabschnitte der A 7 und A 23 zu?

Die Standstreifen der Autobahnen können ohne Tragfähigkeitsprobleme als rechte Fahrstreifen genutzt werden, wenn sie den gleichen Aufbau wie die Fahrbahnen aufweisen.

Die Fahrstreifen und die Standstreifen der A 7 besitzen im Bereich von der Landesgrenze zu Hamburg bis zum Autobahndreieck Bordesholm den gleichen Aufbau.

Auf der A 23 im Bereich von der Landesgrenze bis zur Anschlussstelle Elmshorn hat der Standstreifen nicht durchgehend den gleichen Aufbau wie die Fahr-

streifen.

5. Welche Auswirkungen haben die neuen EU-Normen für LKW's von 44tons auf die Nutzung der Standstreifen?

Durch die 53. Ausnahmereordnung zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 2. Juli 1997 ist für Fahrten im kombinierten Verkehr mit den dort genannten Voraussetzungen ein Gesamtgewicht von 44 t zugelassen worden.

Bei gleicher Dimensionierung von Fahrstreifen und Standstreifen hat dies keine Auswirkungen.