



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Kai Vogel (SPD)

und

Antwort

der Landesregierung – Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (MWVATT)

Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A7

Vorbemerkung des Fragestellers:

Seit der Verkehrsfreigabe der A7 zwischen dem Bordesholmer Dreieck und der Landesgrenze nach Hamburg gilt eine Verkehrsbeschränkung von 120 km/h in Fahrtrichtung Süden zwischen den Anschlussstellen Henstedt-Ulzburg (unmittelbar vor der Anschlussstelle Quickborn) bis an die Landesgrenze nach Hamburg sowie am Bordesholmer Dreieck.

1. Welche Begründung gibt es für die dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h auf diesen Streckenabschnitten?

Antwort:

Im Bereich des Autobahndreiecks Bordesholm ereigneten sich aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens gehäuft Unfälle beim Einfädeln von der A 215 auf die A 7, die eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit aus Gründen der Sicherheit des Straßenverkehrs zwingend erforderlich machten. Die Beschränkung vermindert die dort herrschenden Geschwindigkeitsdifferenzen und erleichtert es damit den Verkehrsteilnehmern, beim Einfädeln die Geschwindigkeit herannahender bzw. vorbeifahrender Fahrzeuge einzuschätzen. Das Gleiche gilt in Fahrtrichtung Flensburg. Dort stellen die Verflechtungsvorgänge zur A 7 bzw. zur A 215 bei unbeschränkter Geschwindigkeit ein erhebliches Gefahrenpotenzial dar.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich der Anschlussstelle Quickborn resultiert daraus, dass es dort insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten zur Bildung eines erheblichen Rückstaus kommen kann, welcher sich auf den Verzögerungstreifen und zum Teil sogar auf den Standstreifen erstreckt. Infolge dessen kam es bereits wiederholt zu Situationen, in denen Verkehrsteilnehmer, die die Autobahn an der Anschlussstelle verlassen wollten, auf dem

Hauptfahrstreifen langsam fahren oder sogar anhielten, so dass herannahende Verkehrsteilnehmer auf dem Hauptfahrstreifen abrupt abbremsen mussten. Um Auffahrunfällen vorzubeugen, wurde auf der A 7 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h angeordnet. Daneben wurde das Signalprogramm einer unmittelbar nach der Abfahrt von der Autobahn befindlichen Ampel angepasst, so dass dort ein zügigeres Abfließen des von der Autobahn abfahrenden Verkehrs ermöglicht wird.

2. Warum werden für diese Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht ausnahmslos die elektronischen Schilderbrücken genutzt, die sich vielfach auf diesen Streckenabschnitten befinden?

Antwort:

Die Verkehrsbeeinflussungsanlage, die auf der A 7 in Fahrtrichtung Hamburg installiert worden ist, dient dazu, den auf Hamburg zufließenden Verkehr zu steuern, um auf Gefahrensituationen oder Störungen im Großraum Hamburg (z.B. Staus oder Unfälle) lageangepasst reagieren zu können. Die Anlage befindet sich überwiegend auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg und wird auch von dort bedient. Lediglich drei Anzeigenquerschnitte befinden sich auf schleswig-holsteinischem Gebiet. Sie befinden sich etwa 10 km vor der Landesgrenze zu Hamburg. Aufgrund dieses Standortes sind sie nicht dazu geeignet, den Verkehr vor der Anschlussstelle Quickborn zu beeinflussen.

3. Welchen Zweck erfüllt das Verkehrszeichen 282 mit dem Ende sämtlicher Streckenverbote südlich der Raststätte Holm Moor, wenn einen kurzen Streckenabschnitt dahinter seit Verkehrsfreigabe ausnahmslos wieder auf 120 Km/h reduziert wird?

Antwort:

Das Verkehrszeichen 282 südlich der Raststätte Holm Moor dient dazu, elektronisch schaltbare Verkehrsbeschränkungen, die vor der Raststätte zur Durchführung von Kontrollen durch die Polizei oder das Bundesamt für Güterverkehr variabel angeordnet werden können, wieder aufzuheben. Das Zeichen 282 ermöglicht es hierbei, alle Verkehrszeichen, die im Rahmen der Kontrollen geschaltet werden, gleichzeitig aufzuheben. Dies betrifft neben Geschwindigkeitsbeschränkungen auch Überholverbote, so dass die bloße Anordnung z.B. einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h an dieser Stelle nicht ausreichend wäre.

4. Sollte die Geschwindigkeitsbeschränkung mit dem höheren Verkehrsaufkommen oder der Lärmemission begründet werden:
 - a) warum gilt diese nicht bereits in Fahrtrichtung Süden ab der Anschlussstelle Kaltenkirchen, ab dem es in den Morgenstunden täglich zu einem signifikant höheren Verkehrsaufkommen kommt?
 - b) warum gilt in Fahrtrichtung Norden unabhängig vom Verkehrsaufkommen in den Verkehrsspitzenzeiten am Morgen und im Rahmen des Feierabendverkehrs ab der Anschlussstelle Schnelsen-Nord zu keiner Zeit eine Geschwindigkeitsbeschränkung, die auch zu einem höheren Maß an Verkehrssicherheit gerade an der Anschlussstelle Quickborn beitragen könnte?

Antwort:

Zu a) Die Verkehrssituation an der Anschlussstelle Kaltenkirchen ist der Stra-

ßenverkehrsbehörde für die Autobahnen bekannt. Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen rechtfertigt jedoch für sich genommen keine Beschränkungen des fließenden Verkehrs. Erforderlich ist hierfür gemäß § 45 Absatz 9 Straßenverkehrsordnung (StVO) vielmehr, dass dies zwingend erforderlich ist und dass auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der durch die StVO geschützten Rechtsgüter erheblich übersteigt. An der Anschlussstelle Kaltenkirchen konnte mithilfe einer differenzierten Unfallanalyse durch die Unfallkommission bislang keine geschwindigkeitsbedingte Gefahrenlage identifiziert werden, die eine Geschwindigkeitsbeschränkung zwingend erforderlich erscheinen lässt. Das Verkehrsgeschehen an der Anschlussstelle Kaltenkirchen steht jedoch im Fokus der Beobachtungen durch die Unfallkommission. Sollte sich zeigen, dass eine besondere Gefahrenlage vorliegt, der durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung wirksam begegnet werden kann, wird die zuständige Straßenverkehrsbehörde gezielt tätig werden.

Zu b) Nach bisherigen Erkenntnissen der Unfallkommission handelt es sich bei dem betreffenden Abschnitt der A 7 in Fahrtrichtung Norden nicht um einen Unfallschwerpunkt. Jedoch gibt es Anhaltspunkte dafür, dass Verkehrsteilnehmer nach der Aufhebung der zuvor bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen vergleichsweise häufig unangepasst schnell fahren und es hierdurch zu gefährlichen Situationen kommt. Der Bereich wird nunmehr einer eingehenderen Betrachtung unterzogen, um die nötigen Erkenntnisse für eine Beurteilung der örtlichen Gefahrenlage zu erlangen. Sollten sich die Feststellungen hinsichtlich der Verkehrsverhältnisse bestätigen, wird voraussichtlich zur Reduzierung der Unfallgefahr eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h erfolgen.

5. Aus welchem Grund sind auf dem Streckenabschnitt in Fahrtrichtung Norden keine elektronischen Schilderbrücken installiert worden?

Antwort:

Die Verkehrsbeeinflussungsanlage auf der A 7 dient primär der Steuerung und Regulierung des Verkehrs, der von Schleswig-Holstein auf Hamburg zufließt und sich dort verdichtet. Dort wurde infolge des hohen Verkehrsaufkommens und der daraus resultierenden Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen ein erhöhter Bedarf gesehen, den Verkehr schnell, flexibel und einzelfallbezogen regeln zu können. Da die Verkehrsdichte Fahrtrichtung Norden hingegen stetig abnimmt, wurde die Installation einer Verkehrsbeeinflussungsanlage in nördlicher Fahrtrichtung sowohl in verkehrlicher Hinsicht als auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten als nicht erforderlich erachtet.