

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 19/193

Betriebssitz

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
Postfach 7107, 24171 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Wirtschaftsausschuss
Düsternbrooker Weg 70
24106 Kiel

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom:
Mein Zeichen: 431
Meine Nachricht vom:

Andreas Brück
Andreas.Brueck@lbv-sh.landsh.de
Telefon: 0431 383-2294
Telefax: 0431 383-2941

über

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus des Landes
Schleswig-Holstein
Düsternbrooker Weg 94
24105 Kiel

13. Oktober 2017

Überholverbot für Lkws auf der A 7; Antrag der Abgeordneten des SSW Drucksache 19/12
(neu) **Stauvermeidung auf Schleswig-Holsteins Autobahnen;** Änderungsantrag der Fraktion
der SPD Drucksache 19/36
hier. Stellungnahme des LBV.SH Kiel

Sehr geehrte Damen und Herren,

der LBV.SH ist sowohl Verkehrsbehörde als auch Straßenbaulastträger für die Bundesautobahn A 7.

Aus Sicht der zuständigen Verkehrsbehörde wird wie folgt Stellung genommen:

Rechtsgrundlage für die Anordnung eines Überholverbotes für LKW auf den Bundesautobahnen ist die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO).
Gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Verkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Strecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten. Diese Ermächtigung wird durch § 45 Abs. 9 StVO eingeschränkt. Danach dürfen insbesondere Beschränkungen des fließenden Verkehrs, und dazu gehören auch Überholverbote, nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt.

Die BAB A 7 im Teilbereich zwischen Bordesholm und der Bundesgrenze bei Flensburg ist eine 2-bahnige, 4-streifige Autobahn, wie sie in Deutschland üblich ist. Sie weist keine Besonderheiten gegenüber anderen 2-bahnigen, 4-streifigen Autobahnen auf. Ausnahme ist die Rader-Hochbrücke. Hier besteht bereits ein LKW-Überholverbot und die Geschwindigkeit ist für LKW > 7,5 t auf 60 km/h beschränkt. Diese Beschränkungen dienen dem Schutz der Bausubstanz der Brücke und der Sicherstellung ihrer prognostizierten Restlebensdauer bis zur Fertigstellung eines Ersatzneubaus.

Eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Teilnahme am Straßenverkehr erheblich übersteigt, ist aber weder dort, noch im weiteren Verlauf der A 7 zu erkennen. Nach Auskunft der zuständigen Polizeidienststelle, dem Landespolizeiamt, kam es in den letzten Jahren auf dem in Rede stehenden Streckenabschnitt der A 7 zu keinen auffälligen Behinderungen des Verkehrsflusses durch Überholvorgänge von LKW. Auch gab es keine Unfälle im Zusammenhang mit LKW-Überholvorgängen. Es gab auch nach Beobachtungen der Polizei keine vermehrten plötzlichen Ausschervorgänge durch LKW. Die aufgetretenen Einzelfälle rechtfertigen aus Sicht der Polizei kein generelles LKW-Überholverbot. Es liegen somit keine besonderen örtlichen Umstände vor. Eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt ist ebenfalls nicht erkennbar.

Die Verwaltungsvorschrift (VwV) zu Verkehrszeichen 277 (LKW-Überholverbot) ermöglicht den Verkehrsbehörden auf 2bahnigen, 4-streifigen Autobahnen Überholverbote anzuordnen, wenn bei hohem Verkehrsaufkommen durch häufiges Überholen von LKW die Geschwindigkeit auf dem Überholfahrstreifen deutlich vermindert wird und es dadurch zu einem gestörten Verkehrsfluss kommt, durch den die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werden kann.

Das Verkehrsaufkommen zwischen Bordesholm und der Bundesgrenze ist deutlich geringer als im südlichen Teil der A 7. Wie bereits oben erwähnt, hat die Landespolizei keine Erkenntnisse gewonnen, wonach durch LKW-Überholvorgänge auf der A 7 im nördlichen Teil besondere Gefahren entstehen. Somit liegen die rechtlichen Voraussetzungen der StVO für ein generelles LKW-Überholverbot nicht vor.

Die aktuellen Verkehrsdaten im 2. Quartal 2017 stellen sich wie folgt dar:

Zählstelle AK RD-Nord = 56.431 Kfz/24 h
Zählstelle Owschlag = 47.532 Kfz/24 h
Zählstelle Hüsby = 42.742 Kfz/24 h
Zählstelle Schuby = 40.802 Kfz/24 h

Das zeigt, dass der Verkehr, insbesondere ab AK RD abnimmt.

Der Schwerverkehrsanteil beträgt 15 - 17 %.

Es müsste dann zunächst geprüft werden, ob die zeitliche Begrenzung auch der Hauptverkehrszeit entsprechen würde. Die Anordnung eines Überholverbotes in der Zeit zwischen 06 und 20 Uhr würde voraussetzen, dass am Tag ständig ein so hohes Verkehrsaufkommen vorhanden wäre, das ein LKW-Überholverbot rechtfertigen würde. Nach den Erfahrungen der Verkehrsbehörde sind die Spitzenzeiten des Verkehrs in der Regel zwischen 06 und 10 Uhr und zwischen 15 und 19 Uhr.

Aus den vorgenannten Gründen kann die Verkehrsbehörde keine zwingende Notwendigkeit zur Anordnung eines generellen oder zeitlich begrenzten LKW-Überholverbotes erkennen. Dies gilt auch für die Spitzenzeiten.

Zu den o.g. Anträgen wird aus Sicht des Straßenbaulastträgers wie folgt Stellung genommen:

Für den Bereich der A7 zwischen dem Bordesholmer Dreieck und der dänischen Grenze wird ein generelles Überholverbot von 6 bis 20 Uhr, ggfls. reduziert auf die Zeit von Mai bis September, nicht für notwendig gehalten. Es wird vielmehr eine konsequente Kontrolle und Ahndung von extrem langen Überholmanövern oder Gefährdungen beim Ausscheren für zwingend erforderlich gehalten.

Sofern die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungsvoraussetzungen vorliegen wäre die Realisierung eines Verkehrsleitsystems in Schleswig-Holstein an folgenden Strecken grundsätzlich denkbar:

- A1: 120 km Bundesautobahn vom Autobahnkreuz Hamburg-Ost bis Heiligenhafen-Ost
- A7: 85 km Bundesautobahn vom Autobahndreieck Bordesholm bis zur Bundesgrenze zu Dänemark
- A24: 45 km Bundesautobahn vom Autobahnkreuz Hamburg-Ost bis zur Landesgrenze zu Mecklenburg-Vorpommern

Hinsichtlich der Anordnung von telematischen Systemen wird darauf hingewiesen, dass Verkehrsleitsysteme deutschlandweit bereits an vielen Strecken eingesetzt werden. Für die technische Realisierung eines Verkehrsleitsystems ist die Errichtung von LED-Verkehrszeichen inkl. der elektrischen und fernmeldetechnischen Versorgung sowie die dazugehörige zentrale Hard- und Software erforderlich. Zusätzlich muss der Betrieb eines Verkehrsleitsystems geregelt werden.

Die Kosten eines Verkehrsleitsystems stehen in Bezug zu der Komplexität und Anzahl an verbauten Elementen. Mit zunehmender Intelligenz eines Verkehrsleitsystems steigen die Kosten. Eine konkrete Kostenermittlung lässt sich somit erst im Zuge einer Entwurfsplanung erstellen. Dennoch kann von folgender grober Schätzung ausgegangen werden:

- Gemäß den Grundsätzen für die Anordnung von Verkehrszeichen sind an Bundesautobahnen Verkehrszeichen alle 1.000 Meter zu wiederholen, in Ausnahmefällen alle 1.500 Meter. Zudem ist eine beidseitige Aufstellung aufgrund der Auslastung der Bundesautobahn erforderlich. Die Kosten für einen LED-Verkehrszeichen-Standort werden auf etwa 50.000 € geschätzt.
- Zusätzlich ergeben sich Kosten für die zentralen Hard- und Softwarekomponenten des Verkehrsleitsystems. Diese steigen mit der überwachten Streckenlänge.
- Die Kosten für die zentralen Komponenten für 15 Kilometer Streckenlänge werden auf etwa 35.000 € geschätzt.
- Die Kosten basieren auf der Ausstattung von einer Fahrtrichtung. Die Ausstattung beider Fahrtrichtungen erfordert die doppelten Kosten. Insgesamt liegen die Kosten für die Ausstattung von 15 Kilometern Bundesautobahn bei etwa 535.000 € in einer Fahrtrichtung oder bei etwa 1.070.000 € für beide Fahrtrichtungen

Es wird ferner darauf hingewiesen, dass telematische Einrichtungen an Bundesautobahnen der Zustimmung des BMVI bedürfen. In der letzten Zeit verhält sich das BMVI hier restriktiv.

Zu beachten ist auch, dass die Kosten des Landes Schleswig-Holstein für den Betrieb und die Wartung von telematischen Einrichtungen nach der letzten Prüfung des Bundesrechnungshofs gestiegen sind und mit Einrichtung neuer telematischer Einrichtungen weiter steigen werden.


Andreas Brück