

Vorsitzenden des Wirtschaftsausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Dr. Andreas Tietze, MdL
Landeshaus 24105 Kiel

Minister

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 19/2455

30. April 2019

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Dr. Tietze,

am 26. Januar 2018 hat der Schleswig-Holsteinische Landtag den Änderungsantrag der Fraktionen von CDU, Bündnis 90/Die Grünen und FDP „Verkehrsfluss der A7 verantwortungsvoll verbessern“ (Umdruck 19/359) zu Drucksache 19/36 angenommen und sich damit für die Durchführung einer Verkehrszählung auf der Autobahn A7 im Streckenabschnitt zwischen dem Dreieck Bordesholm und der deutsch-dänischen Grenze ausgesprochen. Im Anschluss daran sollen gemäß Landtagsbeschluss in Zusammenarbeit mit dem Bund entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses ergriffen werden.

Vor dem Hintergrund dieses Auftrags habe ich den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) gebeten, in Ergänzung zu seiner bereits im Rahmen der vom Wirtschaftsausschuss zu der Thematik durchgeführten Anhörung abgegebenen Stellungnahme vom 13. Oktober 2017, eine Auswertung von Dauerzählstellen auf dem betroffenen Streckenabschnitt der A7 vorzunehmen und die Ergebnisse zu bewerten.

Die Ergebnisse dieser Betrachtung liegen nunmehr vor. Gerne möchte ich Ihnen diese nachfolgend darstellen und Ihnen eine Einschätzung hierzu abgeben.

Für die Betrachtung des Verkehrsaufkommens in dem vom Landtagsbeschluss in den Blick genommenen Streckenabschnitt hat der LBV.SH die Dauerzählstellen Schuby, Owschlag und Hüttener Berge herangezogen. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) und der Schwerverkehrsanteil (SV) an diesen Zählstellen stellten sich im Jahr 2018 wie folgt dar:

Zählstellenname und -nummer	DTV 2018 (Kfz/Tag)	SV-Anteil	
		absolut	prozentual
Schuby (1422 1189)	39.540	6.836	17,3 %
Owschlag (1523 1107)	44.941	7.451	16,6 %
Hüttener Berge (1624 1263)	45.579	7.556	16,6 %

Der mittlere DTV aller drei Zählstellen belief sich 2018 auf 43.500 Kfz/Tag bei einem SV-Anteil von rund 17%.

Im Jahr 2018 ist somit keine grundlegende Veränderung des Verkehrsaufkommens im Vergleich zu den in der Stellungnahme des LBV.SH vom 13. Oktober 2017 dargestellten Verkehrszahlen festzustellen. Dies gilt sowohl in der Gesamtbetrachtung als auch in der Betrachtung des Schwerverkehrs. Auch im mehrjährigen Vergleich mit den von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) veröffentlichten Daten der o.a. Dauerzählstellen lässt sich keine signifikante Änderung des Verkehrs erkennen (vgl. entsprechende Aufstellung in **Anlage 1**).

Bei näherer Betrachtung weist der Verkehr an allen drei vom LBV.SH betrachteten Zählstellen eine Zunahme des Verkehrsaufkommens in den Sommermonaten sowie deutliche Spitzen in den Ferienzeiten auf. Im Wochenverlauf zeigt sich von Montag bis Donnerstag im Jahresmittel eine vergleichsweise konstante Ganglinie der Verkehrsstärke mit einer Morgen- und Nachmittagsspitze (um 6:00 Uhr sowie 16:00 Uhr). Der SV-Anteil während dieser Werktage liegt im Mittel bei rund 22%, wobei die größeren Anteile außerhalb der beiden Spitzenstunden des Verkehrs liegen. D.h. der Schwerverkehr steigt in diesen Spitzenzeiten nicht in gleichem Maße an, wie das Aufkommen anderer Verkehrsarten. Am Freitag ist eine Zunahme des Verkehrs mit einer gleichzeitigen Abnahme des Schwerverkehrs zu beobachten. Der SV-Anteil beträgt in der Folge freitags im Mittel nur noch 16%. Ebenso ist zu beobachten, dass es am Freitag eher zu einer einzelnen Verkehrsspitze in den Mittags- bis Nachmittagsstunden kommt. Die beiden Wochenendtage zeichnen sich dadurch aus, dass sehr wenig Schwerverkehr auf der Strecke verkehrt und besonders am Samstag eine stark ausgeprägte Mittagsspitze zu beobachten ist. Für nähere Informationen hierzu verweise ich auf die mir vom LBV.SH in diesem Zusammenhang bereitgestellten Unterlagen in **Anlage 2**.

Bereits in seiner Stellungnahme vom 13. Oktober 2017 hat der LBV.SH in seiner Funktion als Straßenverkehrsbehörde für die Autobahnen im Land dargestellt, dass weder das Gesamtverkehrsaufkommen, noch das Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf eine zwingende Notwendigkeit zur Anordnung eines generellen oder zeitlich begrenzten Lkw-Überholverbotes erkennen lassen. Diese Auffassung hat der LBV.SH auch mit Blick auf die Auswertung der Verkehrszahlen für 2018 noch einmal bekräftigt. Der ermittelte Lkw-Anteil von i.d.R. 15 % bis 20 % sei für Autobahnen als durchschnittlich anzusehen. Auf dem in Rede stehenden Abschnitt der A 7 seien ferner keine auffälligen Lkw-Unfälle oder Unfälle, die durch das Überholen von Lkw verursacht wurden, bekannt. Es haben sich folglich zu der letzten Stellungnahme des LBV.SH vom 13. Oktober 2017 keine wesentlichen Veränderungen ergeben, so dass aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht auch weiterhin kein Erfordernis für ein Lkw-Überholverbot gesehen wird.

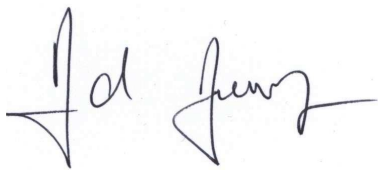
Diese Einschätzung ist zutreffend. Wie ich bereits in der Landtagssitzung am 29. Juni 2017 dargelegt habe, dürfen nach § 45 Absatz 9 der Straßenverkehrsordnung (StVO) Beschränkungen des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in der StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Beschränkungen sollen also nur dort erfolgen, wo tatsächlich Gefahr droht. Ansonsten obliegt es jedem einzelnen Verkehrsteilnehmer, sich eigenverantwortlich der Verkehrssituation angemessen zu verhalten. Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG, Urteil vom 05.04.2001 – 3 C 23/00) gibt mit Blick auf Lkw-Überholverbote als Richtschnur vor, dass

sich eine besondere Gefahrenlage i.S.v. § 45 Absatz 9 StVO aus einer „ganz erhebliche[n] Überschreitung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke“ einhergehend mit einem „überproportional hohen Anteil des Schwerlastverkehrs“ ergeben kann. Dies sah das BVerwG auf einem innerstädtisch verlaufenden Autobahnabschnitt als gegeben an, auf dem der DTV mit 83.000-123.000 Kfz/Tag mehr als doppelt so hoch war, wie der seinerzeitige bundesweite Durchschnitt auf Autobahnen (46.800 Fz.) und der SV-Anteil etwa 24 % betrug.

Dies wird auch in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 277 (Überholverbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t StVO) deutlich, der zufolge Lkw-Überholverbote auf Autobahnen v.a. an unfallträchtigen Streckenabschnitten (z.B. an Steigungs- oder Gefällstrecken, Ein- und Ausfahrten oder vor Fahrstreifeneinziehung von links) in Betracht kommen sowie auf zweistreifigen Autobahnen darüber hinaus auch dann, wenn „bei hohem Verkehrsaufkommen durch häufiges Überholen von Lkw die Geschwindigkeit auf dem Überholstreifen deutlich vermindert wird und es dadurch zu einem stark gestörten Verkehrsfluss kommt, durch den die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werden kann“.

Derartige Situationen bzw. ein entsprechend „hohes Verkehrsaufkommen“ und „starke Störungen des Verkehrsflusses“ infolge häufiger Lkw-Überholmanöver sind jedoch angesichts der vorgelegten Ergebnisse der Verkehrszählungen in dem fraglichen Abschnitt der A 7 gerade nicht gegeben. Die Verkehrsbelastung und auch der Schwerverkehrsanteil zwischen dem Dreieck Bordesholm und der dänischen Grenze sind auch nach den neuesten Verkehrszahlen nicht überproportional hoch (der bundesweite Durchschnittswert für sämtliche Autobahnen belief sich 2017 auf rund 51.800 Kfz/Tag). Auch handelt es sich bei der Strecke weder um einen Unfallschwerpunkt, noch sind über das autobahnübliche Maß hinausgehende Beeinträchtigungen oder Erschwernisse des Verkehrsablaufes durch Lkw bekannt. Verkehrsrechtliche Anordnungen zur Unterbindung von Lkw-Überholmanövern sind daher auch weiterhin nicht erforderlich bzw. gerechtfertigt. Hierfür bitte ich sie um Verständnis.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Bernd Buchholz

Anlagen:

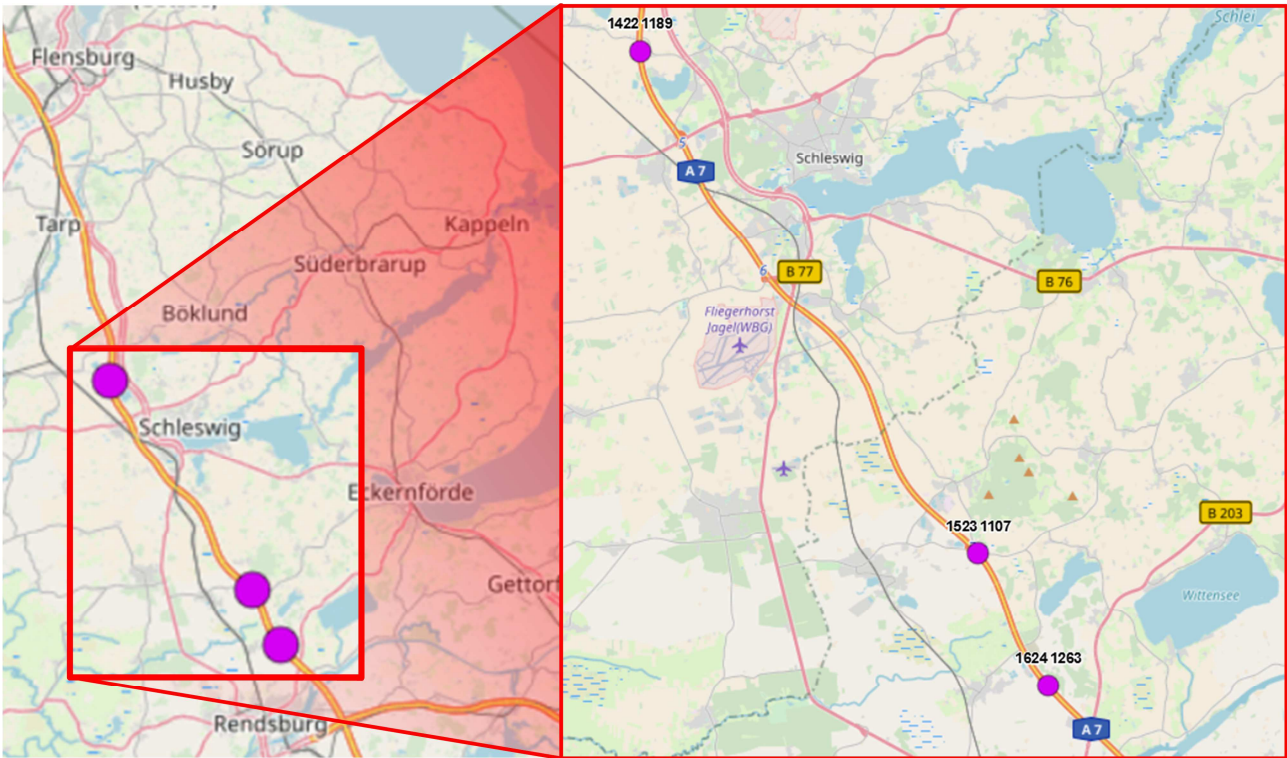
- 1) Übersicht „Auswertung Dauerzählstellen BAB A 7“
- 2) Stellungnahme des LBV.SH vom 25. Februar 2019

Auswertung Dauerzählstellen BAB A 7

Jahr	Schuby			Hüttener Berge			Owschlag		
	DTV	Schwerlastverkehr absolut	Schwerlastverkehr prozentual	DTV	Schwerlastverkehr absolut	Schwerlastverkehr prozentual	DTV	Schwerlastverkehr absolut	Schwerlastverkehr prozentual
2012	33.401	6.116	18,3%	-	-	-	40.500	6.500	16,0%
2013	33.369	5.742	17,2%	-	-	-	36.978	5.011	13,6%
2014	36.378	6.025	16,6%	-	-	-	39.697	6.444	16,2%
2015	36.884	6.240	16,9%	-	-	-	42.669	6.670	15,6%
2016	38.392	6.485	19,9%	-	-	-	44.530	7.051	15,8%
2017	39.007	6.746	17,3%	44.247	7.491	16,9%	44.732	k.a.	k.a.
2018	39.540	6.836	17,3%	45.579	7.556	16,6 %	44.941	7.451	16,6%

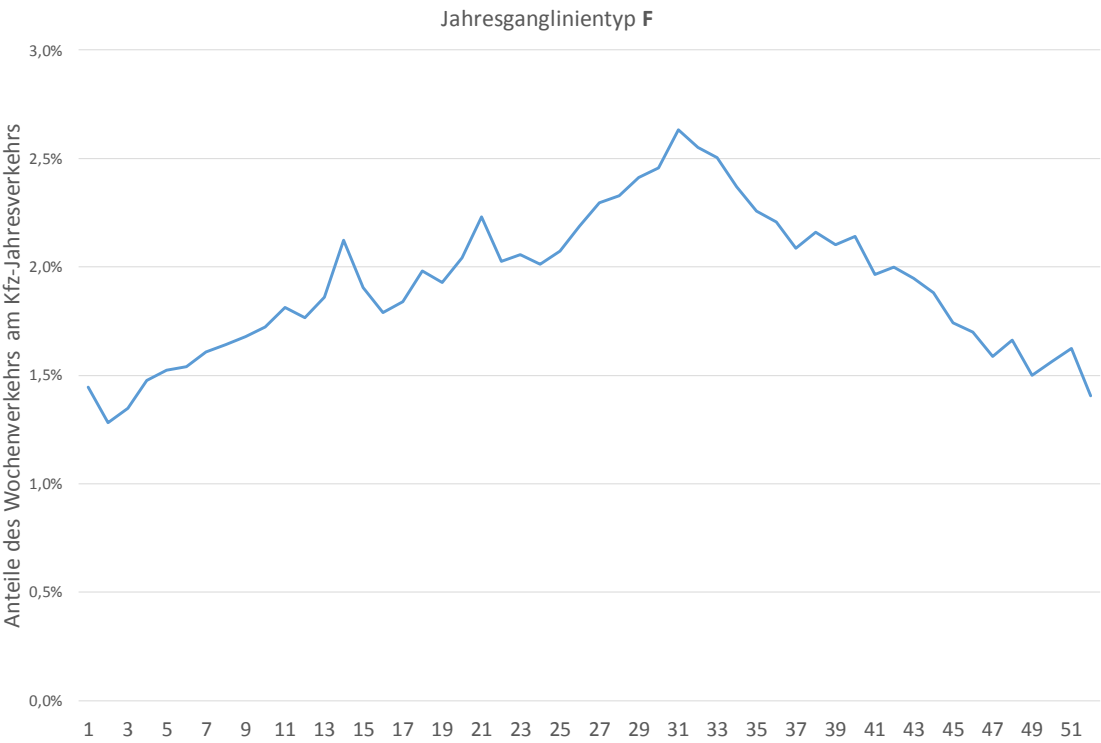
Quelle: Eigene Darstellung auf Basis der Auswertung der automatische Zählstellen der Bundesanstalt für Straßenwesen; vgl. www.bast.de

Anlage A:



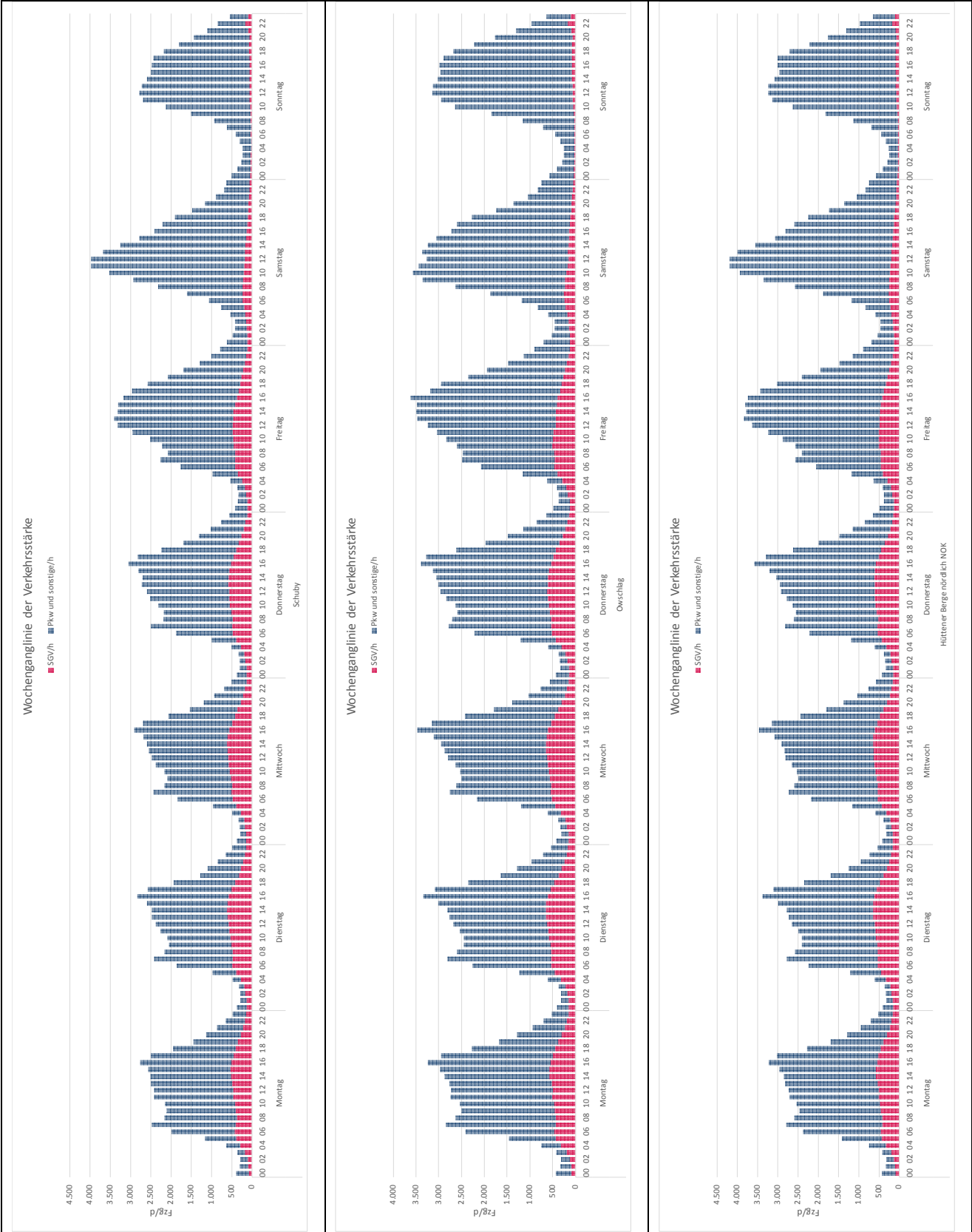
Lage und Nummern der ausgewerteten Dauerzählstellen

Anlage B:



Musterjahresganglinientyp F

Anlage C:



Wochenganglinien der Zählstellen

Anlage D:

Zählstelle Schuby (2018)

SGV= 6.836 SGV/d | DTV= 39.540 Kfz/d

Wochentag	SGV/d	Pkw (und sonstige)/d	%-SGV
Montag	8.072	29.990	21,2%
Dienstag	9.268	27.790	25,0%
Mittwoch	9.371	29.148	24,3%
Donnerstag	8.973	31.542	22,1%
Freitag	7.443	38.115	16,3%
Samstag	3.486	40.105	8,0%
Sonntag	1.236	32.244	3,7%
Wochenergebnis	47.850	228.933	17,3%

Zählstelle Owschlag (2018)

SGV= 7.451 SGV/d | DTV= 44.941 Kfz/d

Wochentag	SGV/d	Pkw (und sonstige)/d	%-SGV
Montag	8.933	35.341	20,2%
Dienstag	10.253	33.270	23,6%
Mittwoch	10.240	34.495	22,9%
Donnerstag	9.787	36.763	21,0%
Freitag	7.894	42.246	15,7%
Samstag	3.626	42.196	7,9%
Sonntag	1.420	38.125	3,6%
Wochenergebnis	52.154	262.436	16,6%

Zählstelle Hüttener Berge (2018)

SGV= 7.556 SGV/d | DTV= 45.579 Kfz/d

Wochentag	SGV/d	Pkw (und sonstige)/d	%-SGV
Montag	8.958	35.129	20,3%
Dienstag	10.211	32.925	23,7%
Mittwoch	10.248	34.242	23,0%
Donnerstag	9.843	36.636	21,2%
Freitag	8.227	43.914	15,8%
Samstag	3.894	44.856	8,0%
Sonntag	1.513	38.460	3,8%
Wochenergebnis	52.893	266.163	16,6%