



HESSISCHER LANDTAG

01. 10. 2012

Kleine Anfrage

**der Abg. Decker, Frankenberger und Gremmels (SPD)
vom 14.08.2012**

**betreffend mögliche Gefährdung der Verkehrssicherheit auf der
BAB 7 aufgrund reduzierter Fahrbahnbreiten**

**und
Antwort**

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung der Fragesteller:

In der Region Kassel gibt es die Befürchtung, dass es nach dem 5,2 Kilometer langen achtstreifigen Ausbau der A 7 zwischen dem Dreieck Kassel-Süd und der Anschlussstelle Kassel-Ost aufgrund von reduzierter Fahrbahnbreiten und sehr schmalen Standstreifen zu einer Gefährdung der Verkehrsteilnehmer kommen kann.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer ist nach dem achtstreifigen Ausbau der A 7 zwischen dem künftigen Lossetal-Dreieck (jetzt Anschlussstelle Kassel Ost) und dem Autobahndreieck Kassel-Süd nicht zu befürchten.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welche Gründe gab es dafür, dass das hessische Verkehrsministerium und "Hessen Mobil" sich für eine reduzierte Fahrbahnbreite entschieden hat?

Im Streckenabschnitt zwischen der heutigen Anschlussstelle Kassel-Ost und dem Autobahnkreuz Kassel-Mitte verläuft die A 7 sehr siedlungsnah zwischen Lohfelden und Kaufungen auf der östlichen Seite und Kassel auf der westlichen Seite. Sowohl westlich als auch östlich reicht die Bebauung (Gärten) dabei stellenweise bis unmittelbar an die Rückseite der vorhandenen Lärmschutzanlagen heran. Dies führt bereits heute zu entsprechend hohen Lärmbelastungen für die betroffenen Anwohner.

Ein Ausbau der A 7 auf acht Fahrstreifen wurde von den Anwohnern zunächst sehr kritisch gesehen, da hierdurch sowohl zusätzliche Lärmbelastungen als auch Flächenverluste befürchtet wurden. Um diesen Besorgnissen Rechnung zu tragen und zusätzliche Betroffenheiten so gering wie möglich zu halten, wurde bereits in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren zur A 44, Abschnitt I, aus dem Jahre 1996 eine Querschnittsumgestaltung innerhalb des bestehenden Straßenraumes auf vier Fahrstreifen plus Standstreifen je Richtung der A 7 vorgesehen.

Auf diese Weise können zum einen die umfangreichen, bereits heute im Bestand vorhandenen Lärmschutzanlagen in das neue Lärmschutzkonzept der A 7 integriert und erhalten werden. Denn innerhalb des bestehenden Straßenraums, das heißt zwischen den vorhandenen Lärmschutzanlagen, wäre der Regelquerschnitt einer achtstreifigen Autobahn mit großräumiger Verbindungsfunktion außerhalb bebauter Gebiete nicht zu realisieren gewesen. Zum anderen wird durch diese Lösung der Flächenverbrauch auf ein Minimum reduziert.

Diese Lösung entspricht den Richtlinien für die Anlage von Straßen - Teil: Querschnitt (RAS-Q 96). Diese sehen bei beengten Verhältnissen innerhalb

bebauter Gebiete auch für Autobahnen der Verbindungsfunktionsstufe I einen Querschnitt mit einer Fahrstreifenbreite von 3,50 m und einer Standstreifenbreite von 2,0 m vor. Lediglich bei einem hohen LKW-Anteil wird eine Verbreiterung des Standstreifens auf 2,50 m empfohlen.

Dieser Empfehlung wird bei dem achtstreifigen Ausbau der A 7 weitgehend gefolgt. So betragen die Fahrstreifenbreiten jeweils 3,50 m, die Standstreifen 2,00 m und die beiden Randstreifen jeweils 50 cm. In den Bereichen, in denen mehr Raum zur Verfügung steht, so etwa zwischen dem Kreuz Kassel-Mitte und dem Dreieck Kassel-Süd, werden die Standstreifen mit einer Breite von 2,50 m ausgeführt.

Die Planfeststellungsbehörde hat nach Prüfung dieses Sachverhaltes bestätigt, dass die Dimensionierung des Vorhabens den einschlägigen technischen Regelwerken entspricht (vgl. Planfeststellungsbeschluss vom 1. März 2010, Seite 98).

Eine Anwendung des Regelquerschnittes mit Fahrstreifenbreiten von 3,75 m hätte deutlich größere Flächeninanspruchnahmen zur Folge gehabt. Die vorhandenen Lärmschutzanlagen hätten auf beiden Seiten der A 7 um etwa 2,00 m nach außen versetzt und komplett erneuert werden müssen. Diese Lösung wäre nur mit einer Inanspruchnahme von privaten Flächen zu realisieren gewesen. Darüber hinaus wäre hierdurch die Lärmbelastung beidseitig der Autobahn wesentlich verstärkt worden.

Zudem wäre eine Realisierung von 3,75 m breiten Fahrstreifen auf den vorhandenen Brückenbauwerken nicht möglich gewesen. Bei einer solchen Lösung hätten die Brückenbauwerke der A 7 über die K 11, die Ochshäuser Dorfstraße und den Wahlebach komplett erneuert werden müssen.

Die konsequente Beibehaltung eines Regelquerschnittes hätte hier zu unverhältnismäßig starken Eingriffen in das Umfeld der Straße (Bebauung, Landschaft) und zu wesentlich höheren Kosten geführt.

Frage 2. Wo gibt es im Zuständigkeitsbereich von "Hessen Mobil" Bundesautobahnabschnitte mit reduzierter Fahrbahnbreite und/oder Randstreifen von zwei Metern (bitte einzeln auflisten)?

Fahrstreifen mit einer Breite von 3,75 bzw. 3,50 m entsprechen den RAS-Q 96 und sind daher nicht als Bereiche mit reduzierten Fahrstreifenbreiten zu werten. Daher existieren im gesamten hessischen Autobahnnetz keine Strecken mit einer reduzierten Fahrbahnbreite. Aufgrund besonderer Randbedingungen existieren im Verlauf einzelner Bundesautobahnen in Hessen vereinzelt Streckenabschnitte mit einem schmalen Seitenstreifen. Diese erstrecken sich jedoch in der Regel nur über kürzere Abschnitte einer Autobahn bzw. jeweils nur über wenige, zumeist aufeinanderfolgende Anschlussstellen und stellen daher ohnehin nicht den Regelfall dar, so dass hier auf eine Auflistung einzelner Streckenabschnitte verzichtet werden kann.

Frage 3. Welche Erfahrungswerte hat die Landesregierung dort mit reduzierten Fahrbahnbreiten und Randstreifen in Bezug auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit gemacht?

Hessen Mobil analysiert jährlich das Unfallgeschehen auf den Autobahnen in Hessen. Zentrale Bewertungsgröße ist dabei die sogenannte Unfallrate. Diese ist die Anzahl der Unfälle je Million gefahrener Kraftfahrzeugkilometer (U/Mio Kfz-km). Sie drückt das Risiko aus, auf einem bestimmten Streckenabschnitt in einen Unfall verwickelt zu werden und wird aus den polizeilich gemeldeten Unfällen für das gesamte Autobahnnetz berechnet, das hierfür in je 1 km lange Abschnitte aufgeteilt wird. Unter Bezugnahme auf die Antwort zu Frage 2 kann im Folgenden nur beispielhaft auf Erfahrungen in ausgewählten Streckenabschnitten mit schmalen Seitenstreifen eingegangen werden:

A 5 Reiskirchen - Grünberg (Fahrtrichtung Norden), 2,00 Meter breiter Seitenstreifen bei drei Fahrstreifen

A 66 Bad Soden-Salmünster - Schlüchtern-Süd (beide Fahrtrichtungen), 2,00 Meter breiter Seitenstreifen bei zwei Fahrstreifen

A 661 Bad Homburg - Oberursel-Nord (beide Fahrtrichtungen), 2,00 Meter breiter Seitenstreifen bei zwei Fahrstreifen.

In den vorgenannten Streckenabschnitten ist es grundsätzlich zu keiner nennenswerten Abweichung der Unfallzahlen im Zeitraum 2010/2011 von den durchschnittlich in Hessen ermittelten Unfallraten auf Autobahnen gekommen:

A 5 Reiskirchen - Grünberg:

Mit einem Wert von 0,53 U/Mio Kfz-km liegt die Unfallrate in diesem Abschnitt lediglich geringfügig über dem Vergleichswert von 0,47 U/Mio Kfz-km für Autobahnen mit 3 Fahrstreifen in Hessen. Ein auffälliges Unfallgeschehen liegt jedoch erst vor, wenn die Unfallrate eines Untersuchungsabschnitts in der Größenordnung von etwa 30 v.H. - abhängig von der Örtlichkeit - über dem Vergleichswert liegt.

A 66 Bad Soden-Salmünster - Schlüchtern-Süd:

In diesem Abschnitt liegt mit einem Wert von 0,49 U/Mio Kfz-km die Unfallrate nahezu am Vergleichswert von 0,48 U/Mio Kfz-km für Autobahnen mit zwei Fahrstreifen in Hessen.

A 661 Bad Homburg - Oberursel-Nord:

Dieser Abschnitt weist mit einer Unfallrate von 0,40 U/Mio Kfz-km einen unter dem maßgeblichen Vergleichswert von 0,48 U/Mio Kfz-km liegenden Wert auf.

Somit lässt sich anhand der genannten Beispiele keine eindeutige Tendenz hinsichtlich einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit ableiten.

Frage 4. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung aus der Verkehrswissenschaft zu dieser Fragestellung vor?

Die Dimensionierung des Vorhabens entspricht den einschlägigen technischen Regelwerken. Nach den RAS-Q 96 sind für die Wahl der Bestandteile des Straßenquerschnitts neben der Verkehrssicherheit und Qualität des Verkehrsablaufs auch die Kosten für den Bau und Unterhalt maßgebend. Zudem sind der Natur- und Landschaftsschutz, die Ziele des Städtebaues und der Umweltschutz zu berücksichtigen. Innerhalb bebauter Gebiete müssen die Anforderungen, die das städtische oder dörfliche Umfeld an den Straßenraum stellt (z.B. Maßstäblichkeit und Stadtgestalt), untereinander und mit den verkehrlichen Forderungen abgewogen werden. Bei dem gewählten Querschnitt handelt es sich, wie in der Antwort zu Frage 1 dargestellt, um einen Sonderquerschnitt, den das geltende Regelwerk, die RAS-Q 96, bei beengten Verhältnissen innerhalb bebauter Gebiete vorsieht. Auch wenn die Breite der Fahrbahn sicherlich zur Sicherheit beitragen kann, erfüllt der hier gewählte Sonderquerschnitt SQ 40 die Anforderungen an Leistungsfähigkeit bzw. angezielte Verkehrsqualität sowie die Verkehrssicherheit.

Frage 5. Welche Alternativen zur Reduzierung der Fahrbahnbreite hätte es gegeben?

Als Alternative zu den in der Antwort zur Frage 1 dargestellten größeren Flächeninanspruchnahmen und stärkeren Lärmbelastungen bei Anwendung des Regelquerschnitts RQ 43 hätte sich lediglich noch der Verzicht auf den achtstreifigen Ausbau und ggf. eine Verkehrsführung mit temporärer Freigabe des Standstreifens (analog zur A 5 im Ballungsraum Rhein-Main) angeboten. Eine solche Lösung wurde aber bei der gewählten Linienführung der A 44 durch das Lossetal aufgrund der hohen prognostizierten Verkehrsbelastungen auf der A 7 bereits im Raumordnungsverfahren verworfen.

Frage 6. Wie wurden die kritischen Stellungnahmen zur Reduzierung der Fahrbahnbreite u.a. durch den ADAC und den Fachverband Güterverkehr und Logistik im Planfeststellungsverfahren abgewogen?

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens hat weder der ADAC noch der Fachverband Güterverkehr eine Stellungnahme abgegeben. Auch sonst gingen keine kritischen Stellungnahmen zur Querschnittsgestaltung beim achtstreifigen Ausbau der A 7 ein. So hat auch das Polizeipräsidium Nordhessen in der Stellungnahme der Stadt Kassel mitgeteilt, dass sich nach Prüfung der Planfeststellungsunterlagen keine Bedenken aus verkehrspolizeilicher Sicht ergeben, auch wenn *"der auf Grund der räumlichen Zwänge entwickelte Sonderquerschnitt SQ 40 mit einer Fahrstreifenbreite von jeweils 3,50 m und einem Standstreifen von mindestens 2,00 m an der unteren Grenze des Vertretbaren ist"*. Hinsichtlich der abwägungsrelevanten Kriterien, die bei der Querschnittswahl berücksichtigt worden sind, wird auf die Antwort zu den Fragen 1 und 5 verwiesen.

Frage 7. Welche Geschwindigkeitsbegrenzungen wird es auf dem achtstreifigen 5,2 km langen Teilabschnitt der BAB 7 zwischen Dreieck Kassel Süd und der Anschlussstelle Kassel-Ost geben?

Frage 8. Welche Gründe sprechen für ein LKW-Überholverbot auf dem besagten Teilabschnitt?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach § 45 Absatz 9 Satz 2 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 Absätze 1 bis 8 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Für die Anordnung von Beschränkungen und Verboten aus Verkehrssicherheitsgründen auf Autobahnen hat die obergerichtliche Rechtsprechung hierzu festgestellt, dass eine solche Gefahrenlage nur gegeben ist, wenn die Unfallrate auf dem betreffenden Streckenabschnitt erheblich über der vergleichbarer Streckenabschnitte liegt.

Die allgemeinen Regeln der Straßenverkehrs-Ordnung machen den Verkehrsteilnehmern umfassende Vorgaben zu ihrem Verhalten. Dies gilt auch für die Wahl der Fahrgeschwindigkeit (u. a. § 3 Abs. 1 StVO). Diese Vorgaben sind grundsätzlich geeignet, einen sicheren Verkehrsablauf zu gewährleisten. § 45 Absatz 9 Satz 2 StVO verpflichtet auch die zuständigen Behörden. Sie greifen jedoch dann ein, wenn die eigenverantwortliche Beachtung der allgemeinen Verkehrsvorschriften durch die Verkehrsteilnehmer wider Erwarten nicht ausreicht, ein hinreichend sicheres Verkehrsgeschehen zu gewährleisten. Deshalb ist aus heutiger Sicht auch für diesen Streckenabschnitt nicht zu erwarten, dass verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich werden.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass eine Straße etwa sich selbst überlassen bliebe, solange sich keine Unfallauffälligkeit herausbildet. So sorgen z.B. regelmäßige Streckenkontrollen im Rahmen des Betriebsdienstes und Griffigkeitsmessungen von Hessen Mobil, regelmäßige Verkehrsschauen der Straßenverkehrsbehörden sowie die Überwachungstätigkeit der Polizei dafür, dass der o.g. Grundsatz einer verkehrssicheren Straße nachhaltig mit Leben erfüllt wird.

Ob ein einzelner Streckenabschnitt unfallauffällig wird oder nicht, ist von einer Vielzahl von Faktoren abhängig. Diese lassen sich weder abschließend benennen, noch lassen sich daraus allgemeingültige Methoden zur Vorhersage des Unfallgeschehens auf einem einzelnen Straßenabschnitt herleiten. Auch unterliegt das Unfallgeschehen auf einzelnen Streckenabschnitten erheblichen zufallsbedingten Schwankungen.

Angeordnete Verbote und Beschränkungen müssen weiterhin geeignet sein, festgestellte Gefahren wirksam zu bekämpfen, und sie dürfen nicht an anderer Stelle neue Gefahrenlagen hervorrufen. Selbst bei Vorliegen einer den o.g. Maßstäben genügenden Gefahrenlage wäre deshalb z.B. zu klären, inwieweit die Geschwindigkeiten auf dem äußersten linken von vier Fahrstreifen tatsächlich Auswirkungen auf das Geschehen auf dem Seitenstreifen und dem rechten Fahrstreifen hätten, oder inwieweit die Anordnung von Lkw-Überholverboten bei der für diesen Streckenabschnitt zu erwartenden Verkehrsmenge zu Kolonnenbildung, Lkw-Staus und Schwierigkeiten beim Ein- und Ausfädeln an den Knotenpunkten führen würde.

Aufgrund der in den Antworten zu den Fragen 2 bis 4 erläuterten Zusammenhänge ist davon auszugehen, dass eine entsprechende Gefahrenlage im hier behandelten Streckenabschnitt nicht gegeben ist.

Hessen Mobil führt für das gesamte Autobahnnetz regelmäßig Unfalluntersuchungen durch und trifft notwendige Maßnahmen, soweit dies ausweislich des tatsächlichen Unfallgeschehens geboten ist.

Frage 9. Wann sollen die Baumaßnahme auf der A 7 und die vorgezogenen Lärmschutzmaßnahmen nach jetzigem Planungsstand fertiggestellt sein?

Von Seiten des Bundes wurden bisher lediglich 15 Mio. € für den vorgezogenen Lärmschutz zur Verfügung gestellt. Der bereits im Bau befindliche Teil der Lärmschutzanlagen im Bereich Lohfelden soll im Oktober dieses Jahres

fertiggestellt werden. Ein weiteres Teilstück des Lärmschutzes wird zurzeit durch eine Klage eines unterlegenen Bieters verzögert und kann erst nach der Entscheidung der Vergabekammer beauftragt werden.

Für den eigentlichen Streckenbau stehen zurzeit noch keine Finanzmittel zur Verfügung. In diesem Zusammenhang sind aber Gespräche mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für Oktober/November dieses Jahres geplant.

Wiesbaden, 20. September 2012

Florian Rentsch