



# HESSISCHER LANDTAG

28. 12. 2010

## **Kleine Anfrage**

**der Abg. Hofmann (SPD) vom 17.11.2010**

**betreffend der Mitbenutzung des Seitenstreifens der  
Bundesautobahn A 5 bei Weiterstadt**

**und  
Antwort**

**des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung**

### **Vorbemerkung der Fragestellerin:**

Um das derzeitige Verkehrsaufkommen auf der A 5 zwischen der Raststätte Gräfenhausen und dem Darmstädter Kreuz bewältigen zu können, plant die Landesregierung zukünftig eine Nutzung des Standstreifens als zusätzliche Fahrspur zu ermöglichen

### **Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:**

Die Nutzung des Seitenstreifens zwischen dem Darmstädter Kreuz und der Tank- und Rastanlage Gräfenhausen ist seitens der Landesregierung weder dauerhaft noch temporär vorgesehen. Auch seitens des Bundes ist dies nicht der Fall.

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

Frage 1. Auf welcher Rechtsgrundlage könnte der Seitenstreifen der A 5 zwischen der Raststätte Gräfenhausen und dem Darmstädter Kreuz freigegeben werden?

Freigaben von Seitenstreifen für den fließenden Verkehr erfolgen auf Grundlage der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Mit der Anzeige von Zeichen 223 StVO (Seitenstreifen befahren) wird das Befahren eines Seitenstreifens temporär angeordnet; dieser ist dann gemäß § 41 StVO wie ein rechter Fahrstreifen zu befahren. Zeichen 223 ist regelmäßig ein Wechselverkehrszeichen und ermöglicht damit die temporäre Freigabe. Die Anordnung erfolgt durch die Straßenverkehrsbehörde; die Ermächtigungsgrundlage ist § 45 StVO.

Frage 2. Ist die bautechnische Ertüchtigung einer bestehenden Standspur zu einer für den Lkw-Verkehr tragfähigen Fahrspur (Ertüchtigung von Unterbau und Durchlassbauwerken) mit der damit verbundenen Kapazitäts- und Verkehrslärmerhöhung als wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Absatz 4 der 16. BImSchV zu verstehen?

Die bautechnische Ertüchtigung einer bestehenden Standspur erfüllt nicht die Kriterien einer "wesentlichen Änderung" im Sinne der 16. BImSchV. Dies ist erst der Fall, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel um ein definiertes Maß erhöht wird. Der Beurteilungspegel ist der nach den Vorgaben der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" (RLS-90) berechnete Mittelungspegel, der an lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen noch um einen rechnerischen Zuschlag erhöht wird. Der Beurteilungspegel ist der Schallpegel, der den jeweils anzuwendenden Grenz- bzw. Richtwerten gegenübergestellt wird. Nach den Vorgaben des BMVBS ist erst eine Ertüchtigung des Seitenstreifens zum Zwecke einer **dauerhaften** Nutzung als Fahrstreifen mit entsprechender Ummarkierung als bauliche Erweiterung, bzw. wesentliche Änderung anzusehen. Eine temporäre Freigabe (die hier allerdings nicht vorgesehen ist - siehe Vorbemerkung) erfüllt diese Anforderung dahingegen

nicht. Dies wird auch durch ein Urteil des Verwaltungsgerichts Köln vom 18.06.2001 bestätigt.

Frage 3. Wie hoch ist das durchschnittliche Verkehrsaufkommen in dem in Frage 1 genannten Abschnitt? Ich bitte um Darstellung der Vergleichszahlen der letzten fünf Jahre und einer getrennten Darstellung für Personenkraftwagen und Lastkraftwagen.

Der behandelte Abschnitt der A 5 teilt sich in die Abschnitte Langen/Mörfelden - Weiterstadt und Weiterstadt - Darmstadt auf. Die im Fünfjahressturnus stattfindende bundesweite Verkehrszählung (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke - DTV) hat im Jahr 2005 folgende Belastungen ergeben:

Abschnitt	DTV gesamt 2005	DTV Schwerverkehr
Langen/M. - Weiterstadt	127.881	13.008
Weiterstadt - Darmstadt	134.653	13.601

Die Ergebnisse der bundesweiten Verkehrszählung 2010 stehen voraussichtlich erst im Sommer 2011 zur Verfügung. Die für den Gesamtverkehr vorgenommenen Auswertungen der automatischen Online-Erfassungsstellen der Verkehrszentrale Hessen ergeben für die Jahre 2006 bis 2008 folgende Verkehrsmengen:

Abschnitt	Jahr	DTV gesamt
Langen/M. - Weiterstadt	2006	119.500
	2007	120.000
	2008	119.500
Weiterstadt - Darmstadt	2006	126.000
	2007	127.000
	2008	127.000

Die Ergebnisse der Auswertungen der automatischen Erfassungsstellen sind aufgrund der unterschiedlichen Erhebungstechnologien und Auswertesystematiken nicht direkt mit den Ergebnissen der bundesweiten Verkehrszählung vergleichbar. Sie zeigen jedoch, dass sich die Verkehrsmenge in den betrachteten Abschnitten zwischen 2006 und 2008 praktisch nicht verändert hat.

Eine getrennte Darstellung für Personen- und Lastkraftwagen ist bei diesen Daten nicht möglich. Eine Auswertung für 2009 liegt bislang nicht vor.

Frage 4. Ist eine Erweiterung des in Frage 1 genannten Abschnitts der A 5 geplant?

Ein Ausbau des Streckenabschnitts ist weder im weiteren noch im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten. Dies wäre Voraussetzung für die Zustimmung zu einer temporären Seitenstreifenfreigabe durch den Bund. Der Abschnitt ist dementsprechend auch nicht Bestandteil des "Masterplans temporäre Seitenstreifenfreigabe in Hessen", der seitens des Hessischen Landesamts für Straßen- und Verkehrswesen im Rahmen der Initiative "Staufreies Hessen 2015" aufgestellt wurde.

Wiesbaden, 14. Dezember 2010

**Dieter Posch**