

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Dr. Wieland Schinnenburg (FDP) vom 26.05.15

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: A7-Ausbau (2)**

*Der Baustellenkoordinator Gerhard Fuchs hat gegen das Votum der Polizei durchgesetzt, dass in der A7-Baustelle Lkws durchgehend den mittleren und linken Fahrstreifen nutzen dürfen.*

*Ich frage den Senat:*

Seit dem Projektstart im September 2014 schreitet der Ausbau der A 7 im Abschnitt Schnelsen planmäßig voran. Die Bauablaufplanung sieht derzeit eine etwa sechs Monate andauernde Bauphase zur Vorbereitung der späteren Verkehrsführung im Bereich des Autobahndreiecks Nordwest vor. Derzeit wird der in Fahrtrichtung Norden fahrende Verkehr wie zuvor auf zwei durchgehenden Fahrstreifen geführt. Dabei wird der linke Fahrstreifen jedoch über die Gegenfahrbahn geführt (sogenannte 3+1-Verkehrsführung) und ist damit baulich vom rechten Fahrstreifen getrennt. Zur Absicherung der Gegenverkehrssituation wurde eine Gleitwand als Schutteinrichtung errichtet. Damit verbunden ist, dass in diesem Abschnitt auf einer Länge von rund 4,5 km in Fahrtrichtung Norden kein Fahrstreifenwechsel möglich ist. Die jetzige Situation beruht auf den besonderen örtlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen in diesem Streckenabschnitt der A 7.

Verkehrsteilnehmer, die die A 7 an den Anschlussstellen Schnelsen beziehungsweise Schnelsen-Nord verlassen oder auf die A 23 in Richtung Pinneberg fahren möchten, müssen insofern frühzeitig den rechten Fahrstreifen nutzen. Hinzu kommt, dass dieser Fahrstreifen aufgrund des Überholverbots für Lkws im Baustellenbereich von allen Fahrzeugen des überproportional starken Schwerverkehrs zu nutzen ist. Aus dieser Konstellation heraus hat sich eine stark ungleiche Auslastung der Fahrstreifen in Verbindung mit deutlichen Rückstauerscheinungen bis in den Bereich des Elbtunnels – insbesondere im rechten Fahrstreifen – ergeben, der zusätzlich durch die an der AS Stellingen auf die Autobahn auffahrenden Verkehre belastet wird. Im Rückstaubereich bildet sich im rechten Fahrstreifen zeitweilig eine sehr dichte Lkw-Kolonnen aus, die es Pkw-Fahrern erheblich erschwert, vom mittleren Fahrstreifen aus, die Ausfahrten an den AS Othmarschen, Bahrenfeld, Volkspark, Schnelsen/Schnelsen Nord gefahrlos zu erreichen. Zum Teil halten Pkw-Fahrer dann vor den oben genannten Anschlussstellen im mittleren Fahrstreifen an, bis sich ihnen eine Möglichkeit zum Einscheren auf den rechten Fahrstreifen zwischen den Lkws bietet. Dadurch kommt es zu weiteren Störungen im Verkehrsfluss.

Da die Verkehrsführung im Bereich des Autobahndreiecks Nordwest voraussichtlich bis September so beibehalten werden muss, haben sich

- der Verkehrskoordinator für den Ausbau der A 7,
- Vertreter der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation,
- Vertreter der Polizei Hamburg und Schleswig-Holstein,

- Vertreter der zuständigen Straßenverkehrsbehörden aus Hamburg und Schleswig-Holstein,
- Vertreter der für die Durchführung der Baumaßnahmen zuständigen Dienststellen und Firmen

in einem Abstimmungsgespräch nach sorgfältiger Abwägung aller Gesichtspunkte einvernehmlich darauf verständigt, das Überholverbot für Lkws auf der A 7 in Fahrtrichtung Norden im Bereich der provisorischen Verkehrsführung am Autobahndreieck Nordwest im Rahmen eines von der Ruhr-Universität Bochum wissenschaftlich begleiteten Modellversuchs temporär aufzuheben.

Dadurch soll auch dem starken Lkw-Verkehr ermöglicht werden, den baulich abgetrennten linken Fahrstreifen in Fahrtrichtung Norden zu nutzen. Dies ist versuchsweise möglich, da der linke Fahrstreifen hier eine ausreichende, regelkonforme Breite für den Lkw-Verkehr von 3,25 m hat.

Beabsichtigt ist eine gleichmäßigere Auslastung beider Richtungsfahrstreifen, sodass sich die Durchlaufkapazität im Baustellenbereich erhöht und ein verbesserter Verkehrsfluss einstellen kann, ohne dabei das Sicherheitsniveau zu reduzieren. Die einvernehmlich abgestimmte Maßnahme wird von der Ruhr-Universität Bochum wissenschaftlich begleitet, um im Nachgang eine verifizierbare Auswertung zu erhalten. Ziel der Untersuchung wird es sein, den Effekt der Verkehrsverlagerung durch die versuchsweise Aufhebung des Lkw-Überholverbotes mithilfe einer fahrstreifenbezogenen Vorher-Nachher-Verkehrszählung zu quantifizieren und das Fahrverhalten in den Verschwenkungsbereichen vor und hinter dem Baufeld zu analysieren. Die Ergebnisse sollen Aufschluss darüber geben, inwieweit die geänderte Verkehrsführung tatsächlich zu einer Verbesserung der Verkehrssituation beigetragen hat und Erkenntnisse liefern, ob und in welcher Form eine Weiterführung sinnvoll ist.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

1. *Welche zusätzlichen Rechte erhalten Lkw-Fahrer im Bereich der A7-Baustelle ab wann genau?*

Nach den Bestimmungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) haben alle Verkehrsteilnehmer auf Autobahnen grundsätzlich das Recht, den linken Fahrstreifen für Überholvorgänge zu nutzen. Insbesondere im Baustellenbereich kann dieses Recht aber für den Lkw-Verkehr beschränkt werden und ein Überholverbot angeordnet werden, sofern es die Verkehrssicherheit erfordert oder die linken Fahrstreifen nicht die erforderliche Breite aufweisen. Ab dem 29. Mai 2015 wird in der Zeit von 6 bis 20 Uhr im oben genannten Baustellenbereich also nur eine Verkehrsbeschränkung (Lkw-Überholverbot) aufgehoben. Lkw-Fahrer erhalten keine zusätzlichen Rechte. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

2. *Welche Vorschriften gelten an sich für die Fahrstreifennutzung durch Lkws auf Autobahnen?*

Es gelten die Vorschriften der §§ 2, 7 und 18 der StVO.

3. *Unter welchen Voraussetzungen kann hiervon abgewichen werden?*

Abweichungen können von der Straßenverkehrsbehörde auf der Grundlage des § 45 Absatz 1 StVO oder der Straßenbaubehörde auf Grundlage des § 45 Absatz 2 StVO angeordnet werden.

4. *Warum gibt es an sich solche Beschränkungen für die Fahrstreifennutzung durch Lkws auf Autobahnen?*

Oftmals weisen die linken Fahrstreifen im Bereich von Autobahnbaustellen nur Breiten von 2,50 m bis 2,75 m auf und sind damit für die Nutzung durch den Lkw-Verkehr ungeeignet. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

5. *Wie wird verhindert, dass andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden, die sich auf dem rechten Fahrstreifen befinden, vom links fahrenden Lkw-Fahrer wegen des toten Winkels aber nicht gesehen werden können?*

Im vorliegenden Fall wurden die Überleitungsbereiche zum Ein- und Ausfädeln der Lkws entsprechend ausgebaut. Zudem werden die Baustellenbeschilderungen und Markierungen angepasst und insbesondere im Ausfädelungsbereich zusätzliche Hinweisschilder angebracht. Ergänzend wurde durch den Verkehrskordinator eine intensive Medienberichterstattung veranlasst.

6. *Wie lautete die Stellungnahme der Polizei zu der geplanten Erlaubnis?*
7. *Warum wurde trotz der Ablehnung durch die Polizei die Erlaubnis erteilt?*
8. *Wer hat die Erlaubnis erteilt?*

Die zuständige Straßenverkehrsbehörde der Polizei hat einer Aufhebung des Überholverbots im Rahmen eines wissenschaftlich begleiteten Modellversuchs zugestimmt und die erforderliche straßenverkehrsbehördliche Anordnung zur Erforschung der Verkehrsabläufe und zur Erprobung verkehrsregelnder Maßnahmen gemäß § 45 Absatz 1 Nummer 6 StVO erteilt. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

9. *Welche zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen werden ergriffen, um die zusätzlichen Gefahren durch die zusätzlichen Rechte der Lkws zu beherrschen?*

In Verbindung mit der versuchsweisen Aufhebung des Lkw-Überholverbots werden verstärkte Schutzeinrichtungen für die Trennung der Richtungsverkehre installiert, die für einen Lkw-Anprall ausgelegt und zugelassen sind. Zudem wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h reduziert. Die sich aus der Situation ergebende Verkehrslage wird ergänzend durch die Polizei überwacht. Im Übrigen siehe Antwort zu 5.

10. *Unter welchen Voraussetzungen wird die Erlaubnis wieder zurückgenommen werden?*

Der Versuch wird wissenschaftlich durch die Ruhr-Universität Bochum begleitet. Oberste Priorität hat die Verkehrssicherheit. Eine sofortige Beendigung des Modellversuchs erfolgt, wenn sich die in der Vorbemerkung beschriebenen Verkehrs- und Gefahrensituationen durch Rückstauerscheinungen nicht objektiv reduzieren lassen oder sich nicht vertretbare Gefahrensituation im Bereich der provisorischen Verkehrsführungen ergeben, die auf die Aufhebung des Überholverbots für Lkws zurückzuführen sind. Eine sofortige Wiederherstellung der bisherigen Verkehrsführung mit einem Lkw-Überholverbot ist vorbereitet.