



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

der Landesregierung - Innenminister

Verkehrsstau Gründe auf Bundesstraßen und Autobahnen in S-H

Vorbemerkung des Fragestellers:

In der Antwort der Bundesregierung (Drs. 16/9969) auf eine Kleine Anfrage der FDP zur Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans in Bayern wird zur Frage 17 (überdurchschnittliches Staugeschehen) ausgeführt: „Statistische Angaben über überdurchschnittliches Staugeschehen liegen der Bundesregierung nicht vor. Die Erfassung von Staus ist verkehrsbehördliche Angelegenheit und fällt somit in die Zuständigkeit der Länder. In diesem Zusammenhang ist allerdings darauf hinzuweisen, dass nur rund ein Drittel aller Stauereignisse aufgrund von Überlastungen der Straßenverkehrsanlagen auftritt, die übrigen zwei Drittel aller Staus entstehen durch Unfälle und durch Arbeitsstellen.“

1. Wie ist Stau definiert? Welche Kriterien sind für die Einstufung Stau maßgeblich? Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um von einem überdurchschnittlichen Staugeschehen auf bestimmten Abschnitten von Bundesstraßen und Autobahnen sprechen zu können?

Antwort:

Das Merkblatt für die Ausstattung von Verkehrsrechnerzentralen und Unterzentralen (MARZ) enthält die maßgebliche Definition:

1. die Verkehrsstufe **freier Verkehr** bedeutet eine Durchschnittsgeschwindigkeit größer/gleich 80 Km/h und eine Verkehrsdichte zwischen 0 und 20 Fahrzeugen pro Km
 2. die Verkehrsstufe **dichter Verkehr** bedeutet eine Durchschnittsgeschwindigkeit größer/gleich 80 Km/h und eine Verkehrsdichte zwischen 20 und 50 Fahrzeugen pro Km
 3. die Verkehrsstufe **zähfließender Verkehr** bedeutet eine Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen 30 und 80 Km/h und eine Verkehrsdichte kleiner 50 Fahrzeugen pro Km
 4. die Verkehrsstufe **Stau** bedeutet eine Durchschnittsgeschwindigkeit kleiner 30 Km/h und eine Verkehrsdichte größer 50 Fahrzeugen pro Km.
2. Auf welchen Abschnitten der Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Schleswig-Holstein gibt es ein überdurchschnittliches Staugeschehen?

Antwort:

Eine statistische Erhebung über überdurchschnittliches Staugeschehen wird nicht vorgenommen. Die Erfahrungswerte lassen jedoch während der Hauptverkehrszeiten (Berufsverkehrszeiten) auf den Bundesautobahnen A 7 / A 23 und A 24 ein überdurchschnittliches Staugeschehen im Zulauf auf die Freie und Hansestadt Hamburg erkennen.

3. Was sind die Gründe für dieses Staugeschehen? Bitte nach Straßenabschnitten auflisten.

Antwort:

Die Gründe dürften in der nicht ausreichenden Aufnahmekapazität der Ver-

kehrswegen im innerstädtischen Bereich der Freien und Hansestadt Hamburg liegen, bedingt durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen während der Berufsverkehrszeiten.

4. Bei welchen Abschnitten von Bundesstraßen und Autobahnen in Schleswig-Holstein sind dauerhafte ständige bzw. regelmäßige Verkehrsüberlastungen zu verzeichnen?

Antwort:

Siehe Antwort zu Nr. 2.

Regelmäßig wird hohes Verkehrsaufkommen auf der A 7 in beiden Fahrtrichtungen zwischen Neumünster und der Landesgrenze zu Hamburg sowie auf den Bundesstraßen in der Peripherie der Landeshauptstadt Kiel festgestellt, um Kiel herum primär während der Berufsverkehrszeiten.

Saisonal sind Verkehrsüberlastungen am Übergang der A 23 in die B 5 bei starkem Zulauf zur Westküste (Sommerzeit) und insbesondere während der Urlaubszeit auf der A 1 und A 7 festzustellen.

5. Welche Konzepte verfolgt die Landesregierung zur Vermeidung von Stausituationen? Gibt es ein Baustellen- bzw. Instandhaltungskonzept für Straßen zur Vermeidung von Staus?

Antwort:

Die Landesregierung verfolgt vielfältige Strategien und Konzepte zur Stauvermeidung. Strategien und Konzepte orientieren sich an den Zielen der integrierten Raum- und Verkehrsplanung des Landesverkehrsprogramms (LVP) und stehen in Einklang mit verkehrspolitischen Zielen der EU und des Bundes.

Bausteine der Stauvermeidung in Schleswig-Holstein sind:

=> Verkehrsübergreifende Vernetzung (Veränderungen im Modal-Splitt, Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zur Verringerung des Individualverkehrs, Verlagerung der Lkw-gebundenen Güterverkehre auf die Schiene)

=> Beseitigung von Engpässen und Störstellen im Streckennetz (kontinuierli-

che Beseitigung von Kapazitätsengpässen zur Verbesserung der verkehrlichen Abläufe vorrangig auf hochbelasteten Autobahnen durch bauliche Erweiterungen und Ergänzungen im Streckennetz)

=> Temporäre Kapazitätserweiterung (bedarfsgesteuerter Einsatz elektronischer Verkehrsbeeinflussung durch lichtoptische Verkehrszeichen über oder neben den Fahrstreifen zur Geschwindigkeitsregulierung, Überholverbotsanzeige, Glatteis-, Nebel- oder Stauwarnung, Freigabe von Seitenstreifen als zusätzlicher Verkehrsraum, Vermeidung und Umfahrung von Staubereichen durch weiträumige Verkehrslenkung, Einsatz automatischer Windwarnanlagen an exponierten Stellen im Straßennetz)

=> Baustellenmanagement (1999 eingerichtet unterliegt es einer ständigen Optimierung hinsichtlich der Baustellenplanung (zeitliche Einrichtung der Baustelle, Verkehrsführung im Baustellenbereich, Baubetriebsablauf, Bauausführungszeit) bezogen auf Durchführung in Abhängigkeit zur Urlaubsreise- und Berufsverkehrszeit)

=> Straßenbetriebsdienst (ständige Optimierung der Abläufe bei Einsatz moderner Techniken bei möglichst kurzer und geringer Einschränkung des Verkehrsraums, Einrichtung von Kurzzeit- bzw. Tagesbaustellen für unumgängliche Reparaturen und Unterhaltungsarbeiten außerhalb der Berufsverkehrszeiten, präventiver Winterdienst durch Erfassung der Straßen-Wetterlage mit einem flächendeckenden Informationssystem)

=> Störfallmanagement (Optimierung von Ortung und Erkennung ist das Ziel, Nutzung der Verbesserungspotentiale in der Kommunikationskette, beschleunigte Analyse und Erkennung der verkehrlichen Auswirkungen, schnelle und effektive Beseitigung der Störstelle durch klare Regelungen hinsichtlich der Entscheider sowie der Kostenträgerschaft)

=> Straßenverkehrsordnung (Anordnung von Lkw-Überholverböten nach § 45 StVO bei verkehrlichem Erfordernis (z.B. Berufsverkehrszeit), Sonn- und Feiertagsfahrverbot für Lkw gem. § 30 StVO sowie Regelungen der Ferienreiseverordnung des Bundes)

=> Verkehrsinformationen (Verbesserung der Verkehrsmeldungen durch neue Techniken wie RDS-TMC, Anzeige aktueller und prognostizierter Verkehrslage sowie weiterer Straßeninformationen im Internet)

Die vielfältigen Initiativen des Landes und die genannten Bausteine zur Stau-

vermeidung tragen als Einzelmaßnahme oder im Zusammenwirken zugleich zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufs bei.