

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
mit Antwort der Landesregierung
- Drucksache 17/7107 -**

Verkehrssituation auf der A 2 - Kann ein generelles Lkw-Überholverbot ein Teil der Lösung sein?

Anfrage des Abgeordneten Karsten Heineking (CDU) an die Landesregierung,
eingegangen am 07.12.2016, an die Staatskanzlei übersandt am 13.12.2016

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr namens der
Landesregierung vom 16.01.2017,
gezeichnet

Olaf Lies

Vorbemerkung des Abgeordneten

Die Bürgeranfragen zur Verkehrssituation insbesondere auf der A 2 auf niedersächsischem Gebiet häufen sich. Ein interessierter Bürger fragte mich vor Kurzem, ob ein generelles Lkw-Überholverbot auf dem Streckenabschnitt vom Kreuz Wolfsburg/Königslutter bis zum Kreuz Hannover-Ost (in beide Fahrtrichtungen) dazu beitragen könne, die Unfallhäufigkeit auf diesem viel befahrenen und unfallgefährdeten Streckenabschnitt zu reduzieren.

Unter Bezugnahme auf die Urteile des Niedersächsischen Staatsgerichtshofs vom 29.01.2016, Az. StGH 1, 2 und 3/15, Rn. 46, und vom 22.08.2012, Az. StGH 1/12, Rn. 54-56, weise ich darauf hin, dass ich ein hohes Interesse an einer vollständigen Beantwortung meiner Fragen habe, die das Wissen und den Kenntnis-/Informationsstand der Ministerien, der ihnen nachgeordneten Landesbehörden und, soweit die Einzelfrage dazu Anlass gibt, der Behörden der mittelbaren Staatsverwaltung aus Akten und nicht aktenförmigen Quellen vollständig wiedergibt.

Vorbemerkung der Landesregierung

Zunächst ist festzustellen, dass ein generelles und damit weitgehendes Überholverbot auf Autobahnen allein vom Land Niedersachsen nicht angeordnet werden kann, da es dem gegenwärtigen Bundesrecht widerspricht. Es wäre nur durch eine Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) erreichbar. Eine solche Änderung wird von Niedersachsen allerdings nicht befürwortet.

Die geltenden Regelungen reichen nach hiesiger Auffassung aus. Statt eines generellen Überholverbots wird es als sinnvoller angesehen, dass ein Überholverbot abhängig von bestimmten Situationen und topographischen Gegebenheiten im jeweiligen Einzelfall per Verkehrszeichen geregelt wird, wie es auch die StVO vorsieht. Bei diesen Ermessensentscheidungen ist zu beachten, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort aufgestellt werden dürfen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Nur wenn aufgrund der örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung schützenswerter Rechtsgüter erheblich übersteigt, dürfen Beschränkungen des fließenden Verkehrs angeordnet werden. Dieser Zielrichtung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs wurde bereits in der Vergangenheit dadurch Rechnung getragen, dass individuell (durch Beschilderung) und flexibel (durch Verkehrsbeeinflussungsanlagen) zulässige Höchstgeschwindigkeiten und Überholverbote dort angeordnet wurden, wo diese Gründe vorliegen. Eine solche Handhabung verbessert auch die Akzeptanz der angeordneten Beschränkungen. In Niedersachsen ist hierfür die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr als Verkehrsbehörde auf Autobahnen zuständig.

Gegen ein generelles Lkw-Überholverbot spricht, dass nach den verkehrsrechtlichen Regelungen für Lkw über 3,5 t zul. Gesamtgewicht auf Autobahnen und Kraftstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit 80 km/h beträgt. Da auf dem rechten Fahrstreifen der Autobahnen jedoch auch Fahrzeuge mit weniger als 80 km/h fahren (auf Autobahnen sind Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Geschwindigkeit ab 60 km/h erlaubt), würde ein solches generelles Verbot mit hoher Wahrscheinlichkeit entsprechende Staubildungen sowie Ein- und Ausfädelungsprobleme an den Anschlussstellen nach sich ziehen. Ergebnisse von Studien zeigen auch keine Verbesserung der Verkehrssicherheit bei einer verstärkten Anordnung von Lkw-Überholverböten. Eine solche Maßnahme ist daher aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht als geeignet anzusehen. Eine mögliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit der Autobahnen zeigt in den hier bekannten Studien ein uneinheitliches Bild. Teilweise ist eine Harmonisierung des Verkehrsflusses festzustellen. Teilweise werden Konflikte beim Ein- und Ausfädeln beobachtet. Die Ergebnisse hängen allerdings auch sehr von der jeweiligen Belastung der Streckenabschnitte ab.

Das Ziel der Landesregierung ist deshalb eine möglichst verkehrsabhängige Betrachtung. Insbesondere auf Streckenabschnitten mit einer automatischen Streckenbeeinflussungsanlage besteht die Möglichkeit, die Lkw-Überholverbote in Abhängigkeit von der jeweiligen Verkehrssituation flexibel zu schalten. Durch solche Telematikanlagen kann noch besser auf die Gegebenheiten reagiert werden als durch starre Regelungen mittels Blechbeschilderung. Hier setzt sich das Land für eine weitere Optimierung ein.

Ein solches differenziertes Vorgehen wird sowohl den Interessen der Verkehrssicherheit als auch denen des transportierenden Gewerbes gerecht.

Die Verkehrssituation auf der Bundesautobahn 2 (BAB 2) als Ost-West-Tangente ist geprägt durch eine hohe Verkehrsdichte mit unterschiedlichen Verkehrsbeteiligungsarten, insbesondere durch einen sehr hohen Anteil an Schwerlastverkehr. Durch die notwendigen Sanierungsmaßnahmen auf der BAB 2 und die damit einhergehenden Baustellen wird auf den Verkehrsfluss zusätzlich stark eingewirkt. Dadurch kommt es auch immer wieder zu kilometerlangen Staus auf den Streckenabschnitten der BAB 2 und einer Beeinträchtigung des umliegenden Verkehrsnetzes, was sich trotz rechtzeitiger Verkehrswarmmeldungen und großräumiger Umleitungsempfehlungen nicht verhindern lässt.

Die Ursachen für die von Lkw verursachten Unfälle liegen in der weitaus überwiegenden Zahl darin, dass geltende Regelungen nicht beachtet werden, und nicht darin, dass langsamere Fahrzeuge regelkonform überholt werden. Um die Unfallzahlen zu reduzieren, setzt das Land Niedersachsen daher auf verbesserte Notbremsassistenten und Abstandswarner. Auf der Grundlage einer Initiative aus Niedersachsen hat der Bundesrat aktuell hierzu einstimmige Forderungen an den Bund gerichtet (BR-Drs. 6767/16).

1. Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um auf einem Streckenabschnitt wie dem o. g. ein generelles Überholverbot für Lkws anzuordnen?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

2. Welche staatliche Stelle wäre zuständig für die Anordnung eines generellen Überholverbotes auf dem o. g. Streckenabschnitt?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

3. Wie beurteilt die Landesregierung ein generelles Überholverbot auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Kreuz Wolfsburg/Königsutter und dem Kreuz Hannover-Ost bzw. dem Kreuz Hannover-Ost und dem Kreuz Wolfsburg/Königsutter?

Auch aus polizeilicher Sicht ist ein generelles Überholverbot für Lkw auf dieser Teilstrecke der BAB 2 nicht sinnvoll. Aufgrund der starken Verkehrsbelastung mit einem Schwerlastanteil von ca. 19 000 Fahrzeugen am Tag (DTV-Zahlen 2015, Quelle: BAST) würde diese Maßnahme zu einer

Aneinanderkettung von Lkw auf den Hauptfahrstreifen bis hin zu einem völligen Stillstand führen. Das sichere Auf- oder Abfahren würde für andere Verkehrsteilnehmer deutlich erschwert werden und dies wiederum zu erheblichen Gefahrensituationen führen. Um diese Situation zu entspannen, muss gerade in den Verkehrsspitzenzeiten das Lkw-Überholverbot aufgehoben werden.

4. Sieht die Landesregierung das Problem, dass das Auf- bzw. Abfahren von der Autobahn durch ein solches generelles Überholverbot erschwert würde?

Es wird auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. Wenn ja, welche baulichen bzw. straßenverkehrsrechtlichen Lösungsansätze gibt es?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

6. Welche Erfahrungen wurden gegebenenfalls anderen Orts mit den in der vorgenannten Frage zitierten Lösungsansätzen gemacht?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.