

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Jörg Bode (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

In welchem Verhältnis stehen Regelquerschnitte auf Bundes- und Landesstraßen zu angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzungen?

Anfrage des Abgeordneten Jörg Bode (FDP), eingegangen am 09.10.2019 - Drs. 18/4800
an die Staatskanzlei übersandt am 16.10.2019

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 19.11.2019

Vorbemerkung des Abgeordneten

Zwischen Otze und Ehlershausen wird derzeit die Fahrbahn der Bundesstraße 3 (B 3) erneuert. Die Baustellenbeschilderung weist in diesem Abschnitt durchgängig für alle Kraftfahrzeuge eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf. Gemäß einem Schreiben des MW vom 19.09.2019 (Zeichen: 43-30054/4520/9000/Einzelf.) wird diese Geschwindigkeitsbegrenzung wie folgt begründet: „Das dabei auch angeordnete Tempolimit resultiert aus den Erfahrungen der letztjährigen Baumaßnahme. Da die Lastkraftwagen in diesem Bereich nur 60 km/h fahren dürfen, wird seitens der Polizei und der Verkehrsbehörde befürchtet, dass bei einem Tempolimit von 80 km/h die anderen am Verkehr Teilnehmenden zu nicht zulässigen und gefährlichen Überholmanövern verleitet werden“.

1. Wie schnell dürfen Lastkraftwagen (Lkw) über 7,5 t Gesamtgewicht generell auf Bundesstraßen fahren?

Gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 2 b aa) der Straßenverkehrsordnung (StVO) beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Lastkraftwagen über 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht 60 km/h auf Bundesstraßen außerhalb der geschlossenen Ortschaften, soweit es sich nicht um Autobahnen oder Kraftfahrstraßen handelt.

2. Wie schnell dürfen Lkw über 7,5 t Gesamtgewicht generell auf Landesstraßen fahren?

Gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 2 b aa) StVO beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Lastkraftwagen über 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht 60 km/h auf Landesstraßen außerhalb der geschlossenen Ortschaften, soweit es sich nicht um Kraftfahrstraßen handelt.

3. Wie schnell dürfen Lkw über 7,5 t im Bereich der B 3 zwischen Otze und Ehlershausen derzeit fahren?

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde im Baustellenbereich von der Verkehrsbehörde auf 60 km/h für alle Fahrzeuge beschränkt.

4. **Wie schnell dürfen Lkw über 7,5 t im Bereich der B 3 vor Otze und nach Ehlershausen, also außerhalb des Baustellenbereichs, fahren?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

5. **Wie teilt sich ein Regelquerschnitt einer einbahnigen Landesstraße auf, welche Geschwindigkeiten (Pkw, Lkw) sind hier zulässig, und ist das Überholen generell erlaubt, wenn es nicht durch eine Beschilderung verboten ist und es die Verhältnisse zulassen?**

Regelquerschnitt für Straßen der Entwurfsklasse EKL 3 laut Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL):

Der Regelquerschnitt RQ 11 (Bild 1) ist ein einbahnig zweistreifiger Querschnitt. Die beiden Fahrrichtungen werden dort, wo das Überholen durch Mitbenutzung des Gegenverkehrsfahstreifens möglich sein soll, durch eine einfache Leitlinie voneinander abgegrenzt. Wo die Mitbenutzung des Gegenverkehrsfahstreifens aus Sicherheitsgründen untersagt werden soll, sind sie durch eine einfache Fahstreifenbegrenzungslinie getrennt. Der RQ 11 hat eine Gesamtbreite von 11,00 m. Davon sind je Seite 1,50 m Bankett, 0,50 m Randstreifen und 3,50 m Fahstreifen.

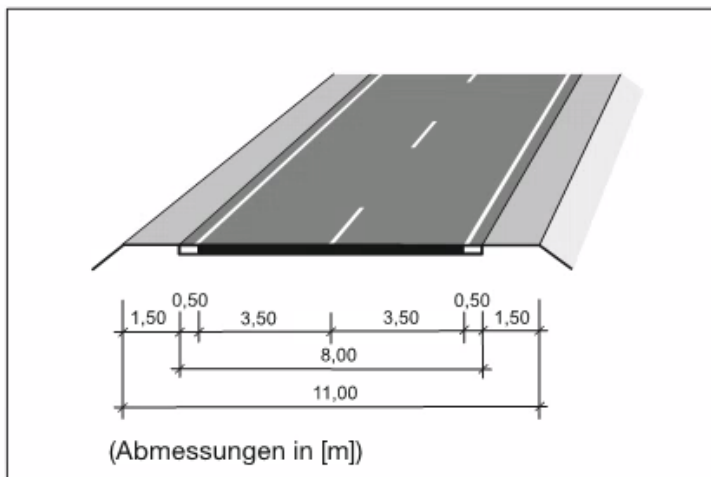


Bild 1: Regelquerschnitt RQ 11

Die im Bestandsnetz tatsächlich vorhandenen Querschnitte weichen von den aktuellen Regelquerschnitten ab.

Aufgrund der Netzfunktion und der damit im Regelfall verbundenen kurzen bis mittleren Fahrtweiten sowie der relativ dichten Folge von plangleichen Knotenpunkten wird dem Entwurf von EKL-3-Straßen eine Planungsgeschwindigkeit von 90 km/h zugrunde gelegt. Dadurch kann die Linienführung im Lage- und Höhenplan besser an die jeweiligen Gegebenheiten angepasst werden.

Geschwindigkeitsbeschränkungen für Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften sind in § 3 Abs. 3 StVO geregelt:

„(3) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auch unter günstigsten Umständen

1. innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h,
2. außerhalb geschlossener Ortschaften
 - a) für
 - aa) Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t bis 7,5 t, ausgenommen Personenkraftwagen,
 - bb) Personenkraftwagen mit Anhänger,

- cc) Lastkraftwagen und Wohnmobile jeweils bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 t mit Anhänger sowie
- dd) Kraftomnibusse, auch mit Gepäckanhänger,
80 km/h,
- b) für
 - aa) Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t,
 - bb) alle Kraftfahrzeuge mit Anhänger, ausgenommen Personenkraftwagen, Lastkraftwagen und Wohnmobile jeweils bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 t, sowie
 - cc) Kraftomnibusse mit Fahrgästen, für die keine Sitzplätze mehr zur Verfügung stehen,
60 km/h,
 - c) für Personenkraftwagen sowie für andere Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 t
100 km/h.“

Wo das Überholen unter Mitbenutzung des Gegenverkehrsfahrstreifens bei entsprechenden geometrischen und verkehrlichen Voraussetzungen zugelassen ist, werden die beiden Fahrstreifen durch eine einfache Leitlinie in Fahrbahnmitte getrennt.

Grundsätzlich ist das Überholen erlaubt, wenn die in § 5 StVO genannten Voraussetzungen vorliegen.

6. Wie teilt sich ein Regelquerschnitt einer einbahnigen Bundesstraße auf, welche Geschwindigkeiten (Pkw, Lkw) sind hier zulässig, und ist das Überholen generell erlaubt, wenn es nicht durch eine Beschilderung verboten ist und es die Verhältnisse zulassen?

Regelquerschnitt für Straßen der Entwurfsklasse EKL 1 laut Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL):

Der Regelquerschnitt RQ 15,5 (Bild 2) ist ein einbahniger Querschnitt, der aufgrund von Überholfahrstreifen, die alternierend in beiden Fahrtrichtungen angelegt werden, überall drei Fahrstreifen aufweist (durchgängig dreistreifige Straße). Damit werden für jede Fahrtrichtung auf etwa 40 % der Strecke verkehrstechnisch gesicherte Überholmöglichkeiten geschaffen. Beide Fahrtrichtungen werden durch einen verkehrstechnischen Mittelstreifen getrennt.

Der RQ 15,5 hat eine Gesamtbreite von 15,50 m. Davon sind je Seite 1,50 m Bankett. Die Fahrbahn setzt sich im einstreifigen Bereich aus dem Randstreifen (0,75 m) und dem Fahrstreifen (3,50 m) zusammen. Im zweistreifigen Bereich sind 0,50 m Randstreifen, 3,50 m Fahrstreifen und 3,25 m Überholfahrstreifen. Die beiden Fahrtrichtungen werden durch den 1,00 m breiten Mittelstreifen getrennt.

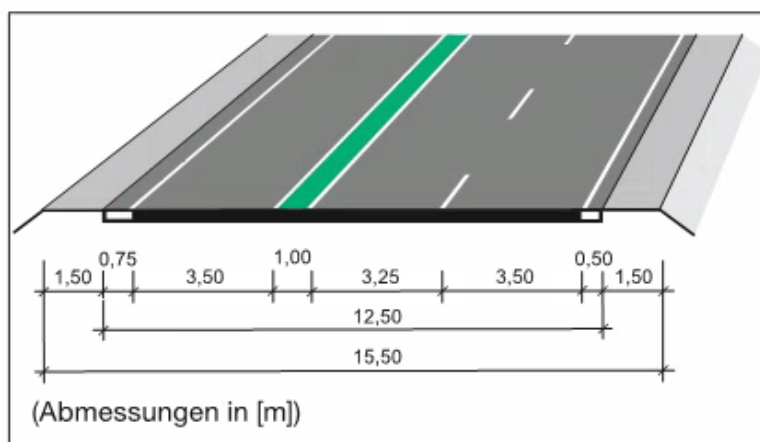


Bild 2: Regelquerschnitt RQ 15,5

Regelquerschnitt für Straßen der Entwurfsklasse EKL 2 laut Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL):

Der Regelquerschnitt RQ 11,5+ (Bild 3) ist ein einbahnig zweistreifiger Querschnitt, der in einzelnen Abschnitten für eine Fahrtrichtung durch einen zusätzlichen Überholfahrstreifen auf drei Fahrstreifen aufgeweitet ist (abschnittsweise dreistreifige Straße). Das Überholen soll in diesen verkehrstechnisch gesicherten Abschnitten gebündelt werden, um Überholvorgänge, bei denen der Gegenverkehrsfahrstreifen mitbenutzt werden muss, so weit wie möglich zu vermeiden.

Die beiden Fahrtrichtungen sind in den dreistreifigen Abschnitten immer durch zwei Fahrstreifenbegrenzungen (durchgehende Doppellinie) verkehrstechnisch voneinander getrennt. Dies gilt für die zweistreifigen Abschnitte dort, wo das Überholen aufgrund von besonderen Risiken (z. B. unzureichende Überholweiten) untersagt werden soll. In den übrigen Abschnitten werden die beiden Fahrtrichtungen durch eine doppelte Leitlinie (unterbrochene Markierung) voneinander getrennt. Die Querschnittsmaße ändern sich dadurch nicht.

Der RQ 11,5+ hat im dreistreifigen Abschnitt eine Breite von 15,00 m und im zweistreifigen Abschnitt eine Breite von 11,50 m.

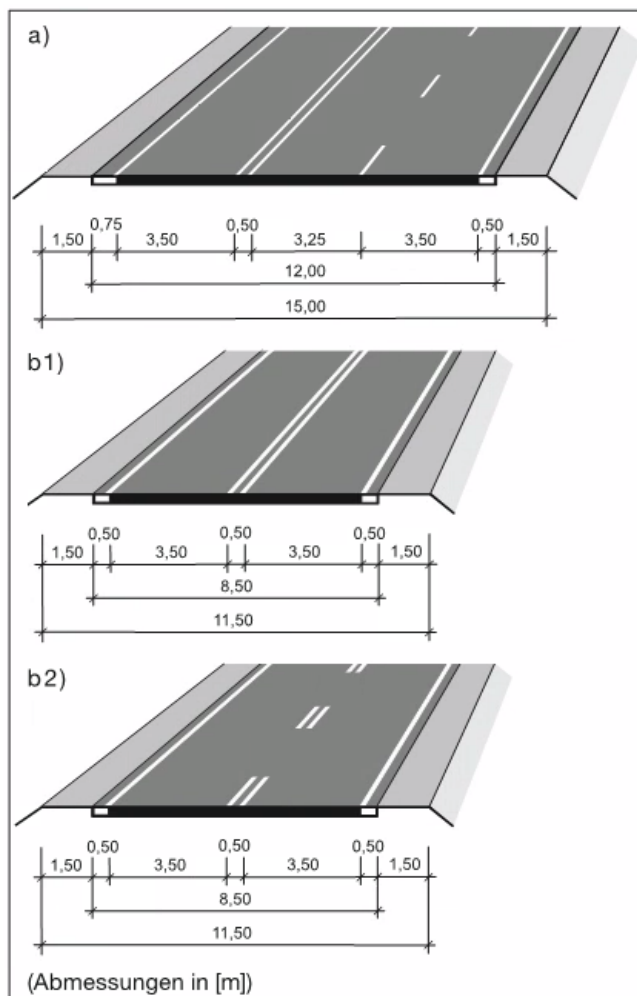


Bild 3: Regelquerschnitt RQ 11,5+

- a) mit Überholfahrstreifen,
- b 1) ohne Überholfahrstreifen mit Fahrstreifenbegrenzung,
- b 2) ohne Überholfahrstreifen mit Leitlinie.

In Betracht kommt auch der RQ 11 der Entwurfsklasse 3 (siehe oben).

Die im Bestandsnetz tatsächlich vorhandenen Querschnitte weichen von den aktuellen Regelquerschnitten ab.

Den Straßen der EKL 1 und EKL 2 liegen Planungsgeschwindigkeiten von 110 km/h bzw. 100 km/h zugrunde. Auch für sie gelten die Geschwindigkeitsbeschränkungen für Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften, die in § 3 Abs. 3 StVO geregelt sind (siehe oben).

Das Überholen soll in den gesicherten zweistreifigen Abschnitten erfolgen. Es gilt ebenfalls § 5 StVO.

7. Wie teilt sich ein Regelquerschnitt einer zweibahnigen Bundesstraße auf, und wie stellt sich der Regelquerschnitt der ausgebauten B 3 grundsätzlich dar?

Die Querschnittsbemessung richtet sich nach den jeweils gültigen Regelwerken des Bundes. Aktuell gültige Regelwerke sind die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) und die Richtlinien

für die Anlage von Autobahnen (RAA). Der Regelquerschnitt wird von der Entwurfsklasse und der Verkehrsstärke bestimmt.

Regelquerschnitt für Straßen der Entwurfsklasse EKL 1 bis EKL 3 mit sehr hoher Verkehrsnachfrage laut Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL):

Der Regelquerschnitt RQ 21 ist ein zweibahniger Querschnitt. Der Querschnitt kommt bei Verkehrsstärken bis zu 30 000 Kfz/24 h in Betracht, jedoch nur für kurze Netzteile (bis etwa 15 km) im Zuge ansonsten einbahniger Straßen.

Der RQ 21 hat eine Gesamtbreite von 21,00 m. Davon sind je Seite 1,50 m Bankett. Die beiden Richtungsfahrbahnen setzen sich jeweils aus einem rechten Randstreifen (0,50 m), einem 3,50 m breiten Fahrstreifen, einem 3,25 m breiten Überholfahrstreifen und einem linken Randstreifen (0,50 m) zusammen. Die beiden Fahrrichtungen werden durch den 2,50 m breiten Mittelstreifen getrennt.

Die zweibahnig vierstreifigen Regelquerschnitte für Straßen der Entwurfsklassen EKA 2 (autobahnähnliche Straßen) und EKA 3 (Stadtautobahnen) laut Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sind 28,00 und 25,00 m breit.

Die im Bestandsnetz tatsächlich vorhandenen Querschnitte weichen von den aktuellen Regelquerschnitten ab.

Der Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Abschnitts der B 3 nördlich Schillerslage und nördlich Ehlershausen ist am 31.10.1996 ergangen. Zu dem Zeitpunkt galten andere Regelwerke. Der Querschnitt wurde als Sonderquerschnitt SQ 22 in Anlehnung an die RAS-Q 1982 aus dem RQ 26 entwickelt. Die Reisegeschwindigkeit wurde mit 80 km/h angestrebt. Die Fahrbahnbreite eines Richtungsfahrstreifens wurde mit 8,00 m geplant, bestehend aus zwei Fahrstreifen 3,50 m Breite und zwei Randstreifen mit 0,50 m Breite. Der Mittelstreifen hatte, je nach Baumbestand, eine unterschiedliche Breite, aber mindestens 2,00 m.

Beispiele der Straßenquerschnitte sind den **Anlagen 1 und 2** zu entnehmen.

8. Welcher Regelquerschnitt herrscht im Bereich der B 3 zwischen Otze und Ehlershausen (Baustellenbereich) derzeit vor?

Im oben genannten Baustellenbereich wurde eine 2+0-Verkehrsführung mit Überleitung einer Fahrtrichtung gewählt (das heißt: ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung). Die tatsächlichen Fahrbahnbreiten auf der B 3 betragen im Baustellenbereich ca. 7,50 m (mit Fahrstreifenbreiten von jeweils gut 3,50 m).

9. Welcher Regelquerschnitt herrschte im Bereich der alten B 3 (70er-, 80er- oder 90er-Jahre), also vor dem Ausbau zum zweibahnigen Regelquerschnitt, vor?

Beim Ausbau der B 3 im Jahr 1996 wurde die alte Fahrbahn erhalten und eine neue Richtungsfahrbahn Hannover neu geplant. Gemäß den Planfeststellungsunterlagen von 1994 bestand vor dem Ausbau ein einbahnig zweistreifiger Querschnitt mit 8,30 m Breite.

10. Welche Geschwindigkeiten (Pkw, Lkw) waren generell, also sofern keine Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet war, auf der alten B 3 im Abschnitt Ehlershausen–Schillerslage zulässig, und war ein Überholen generell zulässig?

Es liegen keine belastbaren Erkenntnisse mehr zu den Verkehrsbeschränkungen der „alten“ B3 aus den 70er- bis 90er-Jahren vor.

11. Was spricht, außer der Befürchtung der Verkehrsbehörde und der Polizei über unzulässige Überholmanöver, dagegen, die Geschwindigkeitsbegrenzung im Baustellenbereich der B 3 (außerhalb der Fahrbahnverschwenkungen) auf 80 km/h zu erhöhen, wenn die Regelquerschnitte es zulassen?

Grundsätzlich sind größere Fahrstreifenbreiten allein kein Grund für eine Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Eine Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat stets unter Berücksichtigung aller örtlichen Gegebenheiten nach den straßenverkehrsrechtlichen Regelungen zu erfolgen. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

12. Was spricht, außer der Befürchtung der Verkehrsbehörde und der Polizei über unzulässige Überholmanöver, dagegen, die Geschwindigkeitsbegrenzung im Baustellenbereich der B 3 (außerhalb der Fahrbahnverschwenkungen) auf 100 km/h zu erhöhen, wenn die Regelquerschnitte es zulassen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

13. Wie viele Autobahnbaustellen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen gab es seit 2013 auf den Hauptmagistralen A 1, A 2 und A 7, und in welcher Form kam hier das Verkehrszeichen 264 zur Anwendung?

Auf den Bundesautobahnen (BAB) A 1, A 2 und A 7 gab es seit 2013 etwa 90 Großbaustellen mit einer mehrtägigen Baustellenverkehrsführung. Bei etwa 60 % dieser Arbeitsstellen wurde ein Verbot für Fahrzeuge über 2,10 m tatsächliche Breite (Verkehrszeichen Z 264-2,1) auf dem Überholfahrstreifen angeordnet. Stellenweise bei beengten Verhältnissen innerhalb dieser Verkehrsführungen musste die tatsächliche Breite auf 2,00 m beschränkt werden (Verkehrszeichen Z 264-2,0). Die Z 264-2,0 und Z 264-2,1 kamen bei ca. 10 bzw. 5 % aller Arbeitsstellen zur Anwendung. Hierbei sind für die A 2 nur Angaben ab 2016 berücksichtigt.

Über die Anzahl aller Baumaßnahmen (inkl. kleine Arbeitsstellen von längerer Dauer und Arbeitsstellen von kürzerer Dauer) an den BAB kann in der zur Verfügung stehenden Zeit keine konkrete Aussage getroffen werden. Im Schnitt werden z. B. allein im Zuständigkeitsbereich des regionalen Geschäftsbereichs (rGB) Verden der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) pro Jahr über 200 Baumaßnahmen angeordnet, der Großteil entfällt hierbei auf Arbeitsstellen kürzerer Dauer.

In der Zeit von 2013 bis heute (Stand: 24.10.2019) wurden von der Verkehrsbehörde des rGB Hannover der NLStBV ca. 1.940 Anordnungen erteilt. Seit 2013 wurden ca. 1 310 Baustellen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der A 2 und A 7 angeordnet.

14. Welche Geschwindigkeitsbegrenzungen, welche Fahrbahnbreiten, welche Anzahl der Fahrbahnen je Fahrtrichtung haben jeweils in diesen Baustellenbereichen gegolten, und wann lag keine Trennung der Fahrtrichtung vor?

Auf den BAB A 1, A 2 und A 7 gab es seit 2013 etwa 90 Großbaustellen mit einer mehrtägigen Baustellenverkehrsführung. Bei etwa 70 % dieser Arbeitsstellen wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt; bei etwa 30 % auf 60 km/h. Stellenweise, z. B. in Überleitungsbereichen oder im Bereich von Einfädelungsspuren an Anschlussstellen oder Rastplätzen, musste die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch in Arbeitsstellen mit sonst 80 km/h auf 60 km/h beschränkt werden. Bei einer Arbeitsstelle musste die zulässige Höchstgeschwindigkeit zur Einhaltung der Vorgaben der Anforderungen an Arbeitsplätze und Verkehrswege auf Baustellen im Grenzbereich zum Straßenverkehr - Straßenbaustellen (Technische Regeln für Arbeitsstätten - ASR A5.2) auf 40 km/h begrenzt werden. Hierbei sind für die A 2 nur Angaben ab 2016 berücksichtigt.

Bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer wird auf Autobahnen in der Regel gemäß den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h tagsüber bzw. 60 km/h in den Nachtstunden angeordnet.

Die Fahrstreifenbreiten, Anzahl der Fahrstreifen je Fahrtrichtung und die Trennung der Fahrtrichtungen richten sich grundsätzlich nach den Vorgaben und Regelplänen der RSA. Die vorhandene Fahrstreifenbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen hängen daneben von der jeweiligen Baustelle und den örtlichen Gegebenheiten ab. Detaillierte Angaben zu allen Fahrbahnen können in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht zusammengestellt werden. Die Richtungsfahrbahnen wurden immer baulich getrennt. Bei Baustellenverkehrsführungen ohne Überleitung auf die Gegenfahrbahn dient der vorhandene Mittelstreifen als Trennung, und bei Baustellenverkehrsführungen mit Überleitung auf die Gegenfahrbahn werden transportable Schutzeinrichtungen als Trennung aufgestellt.

15. Welche Fahrbahnbreiten sind im Baustellenbereich von Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen zulässig/kommen zur Anwendung, und welche Geschwindigkeiten gelten in der Regel in diesen Baustellenbereichen?

Für die Sicherung von Arbeitsstellen an Autobahnen gelten die RSA. Zu den Autobahnen im Sinne der RSA gelten auch Kraftfahrstraßen, sofern sie frei von höhengleichen Kreuzungen und mit besonderen Anschlussstellen für Zu- und Ausfahrten ausgestattet sind.

Grundsätzlich ist die Mindestbreite von Behelfsfahrstreifen in Arbeitsstellen in Abhängigkeit von der Länge der Arbeitsstelle vorzusehen und beträgt auf dem Hauptfahrstreifen 3,25 m bzw. in besonderen Ausnahmefällen 3,00 m. Bei den Überholfahrstreifen beträgt die Mindestbreite in der Regel 2,60 m. Grundsätzlich gehen sämtliche Baustellenabsicherungen im Zuge von BAB mit einer Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit einher. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Arbeitsstellen von längerer Dauer (in der Regel alle Arbeitsstellen, die mindestens einen Kalendertag durchgehend und ortsfest aufrechterhalten werden) beträgt grundsätzlich 80 km/h. In Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten und eventuellen besonderen Gefahren kommen gemäß RSA auch zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h oder 40 km/h in Betracht.

Für die Sicherung von Arbeitsstellen an Bundesstraßen gelten ebenfalls die RSA.

Im Regelfall ist eine Fahrstreifenbreite von 2,75 m einzuhalten. Im Wechselverkehr sollte die Restfahrbahnbreite 3,00 m nicht unterschreiten. Die Regelgeschwindigkeit im Verkehrsbereich von Arbeitsstellen beträgt 50 km/h; in Ausnahmefällen kann auch eine Fahrgeschwindigkeit von 60 km/h oder im Wechselverkehr von nur 40 km/h zugelassen werden.

Neben den RSA gelten generell in Arbeitsstellen auch die ASR A5.2, die weitere Auswirkungen auf die Verkehrsführung, z. B. in Bezug auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit, haben können.

16. Welche Geschwindigkeitsbegrenzung im Baustellenbereich von Bundesfernstraßen kommt am häufigsten zur Anwendung?

Am häufigsten wird auf Autobahnen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und auf Bundesstraßen von 50 km/h angeordnet.

17. Wie begründet die Landesregierung die unterschiedliche Handhabung bei der Anordnung der Geschwindigkeitsbegrenzung bei der Baumaßnahme im Bereich der B 3 im Vergleich zu den Geschwindigkeitsbegrenzungen bei Baustellen auf Autobahnen mit geringeren Fahrbahnbreiten?

Im Bereich zwischen Otze und Ehlershausen hat die B 3 eine autobahnähnliche Ausgestaltung mit einem zweibahnig vierstreifigen Querschnitt und Mittelstreifen. Dieser Abschnitt ist jedoch nicht als Kraftfahrstraße mit dem Verkehrszeichen Z 331 ausgewiesen. Bei der Anschlussstelle Ehlershausen handelt es sich zudem um einen plangleichen Knotenpunkt. Es handelt es sich hier um keine Autobahn im Sinne der RSA. Eine verkehrsbehördliche Anordnung mit Festlegung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten muss stets im Einzelfall unter Berücksichtigung der örtlichen Gegeben-

heiten und nach Anhörung der Polizei und des Baulastträgers ergehen. Im Gegensatz zu Baustellenverkehrsführungen auf Autobahnen ist bei der hier in Rede stehenden Baustellenverkehrsführung im Zuge der B 3 keine bauliche Mitteltrennung vorhanden. Die Verkehrsteilnehmer werden in einer 2+0-Baustellenverkehrsführung geführt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

18. Weshalb kommt es immer wieder (z. B. 21.04.2019 um 17:30 Uhr, 11.08.2019 um 20:15 Uhr) auf der dreispurigen Autobahn 2 (A 2) im Bereich Vahrenheide bis A 37 (östliche Richtung) zu Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 60 km/h, obwohl die Autobahn in diesem Bereich frei befahrbar ist und es absehbar (Lehrte fortfolgend) zu keinen Stauungen kommt?

Im Ergebnis der Auswertung der archivierten Schaltdaten für den Streckenabschnitt der BAB A 2 zwischen Vahrenheide bis zur BAB A 37 in Fahrtrichtung Berlin bleibt festzustellen, dass es für die hier genannten Termine am 21.04.2019 um 17.30 Uhr sowie am 11.08.2019 um 20.15 Uhr lokal an einem Anlagenquerschnitt sporadisch jeweils zu kurzzeitig aufgetretenen technischen Störungen gekommen ist, die jeweils eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h zur Folge hatte. Die Ursache dieser Störungen wurde am 12.08.2019 beseitigt.

19. Wie oft und für welche Dauer ist die A 2 im Bereich der Stadt Hannover (zwischen AS Herrenhausen und AD Hannover Ost) in 2019 auf die Regelgeschwindigkeit von 60 km/h heruntergeregelt worden?

Die BAB A 2 ist zwischen AS Herrenhausen und Hannover-Ost in beiden Fahrtrichtungen mit einer Streckenbeeinflussungsanlage (SBA) ausgestattet. Der Verkehr wird über die im Abstand von ca. 2 bis 2,5 km befindlichen Anzeigequerschnitte dieser SBA beeinflusst. In Fahrtrichtung Berlin befinden sich elf Verkehrszeichenbrücken mit Wechselverkehrszeichen, in Fahrtrichtung Dortmund zwölf Verkehrszeichenbrücken mit Wechselverkehrszeichen. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass die SBA in der Regel automatisch durch verkehrsabhängige bzw. witterungsabhängige Steuerungsprogramme zur Harmonisierung des Verkehrsablaufes sowie bei Stauerkennung und Gefahrenwarnung geschaltet werden. Darüber hinaus werden sie durch verkehrsbehördlich angeordnete Sonderprogramme u. a. zur Unterstützung der Verkehrsführung bei Einrichtung von Arbeitsstellen sowie manuelle Schaltungen durch Operatoren der Verkehrsmanagementzentrale bei besonderen Verkehrslagesituationen (z. B. Unfälle, besondere Gefahrensituationen wie Eisglätte, verlorene Ladung etc.) gesteuert.

Im Ergebnis der Auswertung der Schaltstatistik der Streckenbeeinflussungsanlage A 2 für den Streckenabschnitt zwischen AS Herrenhausen und Hannover-Ost wurden im Zeitraum vom 01.01.2019 bis 20.10.2019 in Summe aller elf Anzeigequerschnitte in Fahrtrichtung Berlin für eine Gesamtdauer von 1 134 Stunden bei einer Gesamtanzahl von 6 200 Schaltungen eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h angezeigt. Für den gleichen Zeitraum in Fahrtrichtung Dortmund wurde an den dort vorhandenen zwölf Anzeigequerschnitten für eine Gesamtdauer von 3 060 Stunden bei einer Gesamtanzahl von 9 870 Schaltungen eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h angezeigt.

Anlage 1 zur Kleinen Anfrage Drs. 18/04800
 "In welchem Verhältnis stehen Regelquerschnitte auf Bundes- und Landesstraßen
 zu angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzungen?"
 des Abgeordneten Jörg Bode (FDP)

Regelquerschnitt Ausbau der B 3

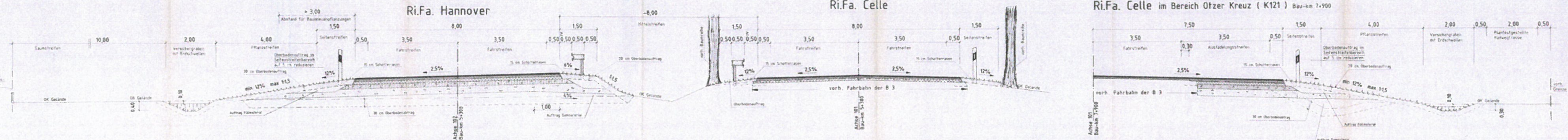
M. = 1:50

BUNDESSTRASSE 3
 Bau-km 5+300

Ri.Fa. Hannover

Ri.Fa. Celle

Ri.Fa. Celle im Bereich Otzer Kreuz (K121) Bau-km 7+900



Vollausbau Fahrbahnbefestigung gem. RS10 B6 Bauklasse II Tafel 1 Zeile 31

- 4,0 cm Asphaltdeckschicht 0/11 S
- 8,0 cm Asphaltbinder 0/21
- 10,0 cm bit. Tragschicht 8/32 ES
- 15,0 cm Schultertragschicht
- 28,0 cm Frostschutzschicht
- 65,0 cm frostfreier Aufbau

Hocheinbau Fahrbahnbefestigung gem. RS10 E 91 Bauklasse II Erneuerungsklasse 3

- 4,0 cm Asphaltdeckschicht 0/11 S
- 4,0 cm Asphaltbinder 0/16
- 10,0 cm bit. Tragschicht 8/32 ES
- 18,0 cm neuer Deckenaufbau

Hocheinbau Fahrbahnbefestigung gem. RS10 E 91 Bauklasse II Erneuerungsklasse 2

- 4,0 cm Asphaltdeckschicht 0/11 S
- 4,0 cm Asphaltbinder 0/16
- 8,0 cm neuer Deckenaufbau auf vorh. 8,0 cm bit. Tragschicht

INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR BAU- UND VERMESSUNGSWESEN			
GEHMANN KRAUSE	Hannover, den 27.01.1975	Verfasser	Dr. G. Krause
Proj. Ingenieur		Gezeichnet	Dr. G. Krause
Proj. Ingenieur		Geprüft	Dr. G. Krause

Straßenverwaltung des Landes Niedersachsen		Lichtbogen Nr. 5	
Straße B 3		Blatt Nr. 1	
Nächster Ort: Schillerlage		Plan Nr. 1	
Ausbau der B 3 von nördlich Eberhäusen bis nördlich Schillerlage			
Auftraggeber: Straßenverkehrsamt Hannover		Straßenquerschnitt	
Auftrag: Ausbau		Mafstab: 1:50	
Gezeichnet: G. Krause		Gezeichnet: G. Krause	
Hannover, den 27.01.1975		Hannover, den 27.01.1975	



Anlage 2 zur Kleinen Anfrage Drs. 18/04800
 "In welchem Verhältnis stehen Regelquerschnitte auf Bundes- und Landesstraßen
 zu angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzungen?"
 des Abgeordneten Jörg Bode (FDP)

Regelquerschnitt Ausbau der B 3

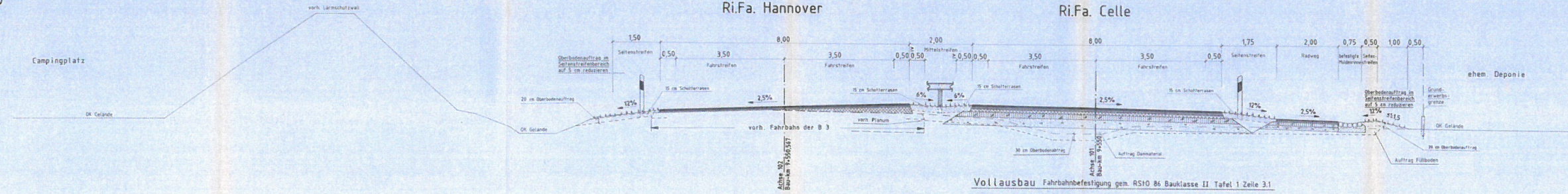
M.= 1:50

BUNDESSTRASSE 3

Bau-km 9+550

Ri.Fa. Hannover

Ri.Fa. Celle



Hocheinbau

Fahrbahnbefestigung gem. RStO E 91 Bauklasse II
 Erneuerungsmasse 2, Tafel 1
 4,0 cm Asphaltdeckschicht 0/11 S (Überschulung mit Feichterschicht 0/7)
 4,0 cm Asphaltbinder 0/16
 Profilausgleich aus bit. Tragschicht 0/32 CS

min. 8,0 cm neuer Deckenaufbau

Vollausbau

Fahrbahnbefestigung gem. RStO B6 Bauklasse II Tafel 1 Zeile 3.1

4,0 cm Asphaltdeckschicht 0/11 S (Überschulung mit Feichterschicht 0/7)
 8,0 cm Asphaltbinder 0/22
 10,0 cm bit. Tragschicht 0/32 CS
 15,0 cm Schottertragschicht
 20,0 cm Frostschuttschicht
 65,0 cm frosttauglicher Aufbau

Radweg

Radwegbefestigung gem. RStO B6 Tafel 5

1,5 cm Asphaltdeckschicht 0/5
 6,5 cm bit. Tragschicht 0/22
 12,0 cm Schottertragschicht
 10,0 cm Frostschuttschicht
 30,0 cm Gesamtaufbau

INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR BAU UND VERMESSUNGSWESEN			
ODERHANN KRAUSE	Rechenweg, am 22.06.1975	Zeichner	Prüfer
Heerstraße 15		Technische	Prüfer
31044 Badbergen		gezeichnet	Prüfer
Tel. (0480) 1988-44		geprüft	Prüfer

Straßenverwaltung des Landes Niedersachsen		Unterlage Nr. 6
Straße B 3 von km 27,500 bis km 29,325		Blatt Nr. 2
Nächster Ort: Schillerlage		Reg. Nr.:
Ausbau der B 3		
von nördlich Eilershausen		
bis nördlich Schillerlage		
B 1 Bau-km 9+550 (Achtung 101)		
Straßenquerschnitt		
Maßstab: 1:50		
Aufgestellt:	Celle, den 10.05.1974	1974
in Auftrag:	Stadtbauamt Celle	1974
Gezeichnet:	J. Bode	
Geprüft:	Hannover, den 15.05.1974	1974
Gezeichnet:	Hannover, den 15.05.1974	1974
Geprüft:	Hannover, den 15.05.1974	1974

