

Kleine Anfrage

des Abg. Martin Rivoir SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Tempolimit auf der Autobahn A 96

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Sachstand bei der Einführung eines Tempolimits auf der A 96?
2. Aus welchen Gründen wurde der ursprünglich geplante Modellversuch abge­ sagt?
3. Welche anderen Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms und der Um­ weltbelastung auf der A 96 sind aus ihrer Sicht möglich?
4. Wann ist mit der Umsetzung von verkehrsrechtlichen oder baulichen Maßnah­ men auf der A 96 zu rechnen, um den Verkehrslärm und die Umweltbelastung zu senken?
5. Wie bewertet sie die Verkehrssicherheit angesichts der hohen gefahrenen Ge­ schwindigkeiten auf der A 96?
6. Wann ist mit der Umsetzung von verkehrsrechtlichen oder baulichen Maßnah­ men auf der A 96 zu rechnen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen?

22. 12. 2016

Rivoir SPD

Antwort

Mit Schreiben vom 24. Januar 2017 Nr. 3-3851.5-07/776 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie ist der aktuelle Sachstand bei der Einführung eines Tempolimits auf der A 96?

Das Regierungspräsidium Tübingen hat nach einer eingehenden Gefahrenstellenbewertung der Bundesautobahn A 96 im Herbst 2016 auf genau bezeichneten Streckenabschnitten Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Sicherheitsgründen angeordnet. Im November 2016 wurden die Verkehrszeichen zur Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf „120 km/h in den Wintermonaten“ an der Talbrücke Obere Argen aufgestellt, die Verkehrszeichen zur Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf „80 km/h bei Nässe“ zwischen den Autobahnanschlussstellen Wangen-Nord und Leutkirch-Süd auf 13 Kilometer Länge in beiden Fahrtrichtungen werden – sofern witterungsbedingt möglich – im Laufe des Januar 2017 aufgestellt.

2. Aus welchen Gründen wurde der ursprünglich geplante Modellversuch abgesagt?

Der ursprüngliche Plan eines zeitlich befristeten Modellversuchs mit einem Tempolimit unter anderem auf einem Autobahnabschnitt der A 96 wurde nicht weiterverfolgt, weil ein vom Land in Auftrag gegebenes Gutachten die rechtliche Grundlage für einen solchen Pilotversuch auf diesem Autobahnabschnitt anzweifelt. Aufgrund des Gutachtens und der ablehnenden Haltung des Bundes hat das Land entschieden nicht länger am Modellversuch festzuhalten. Ungeachtet dessen steht für das Land die Sicherheit auf den Straßen an erster Stelle. Deshalb wurde das Regierungspräsidium Tübingen gebeten, eine eingehende Gefahrenbewertung der Bundesautobahn A 96 vorzunehmen. Auf die Beantwortung der Frage 1 wird verwiesen.

3. Welche anderen Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms und der Umweltbelastung auf der A 96 sind aus ihrer Sicht möglich?

Die unter Frage 1 dargestellten Maßnahmen haben auch eine positive Wirkung auf den Lärmschutz. Die gültigen Verkehrslärmschutzverordnungen des Bundes schreiben Immissionsgrenzwerte vor, die beim Bau von Straßen eingehalten werden müssen. Diese sind für die Straßenbauverwaltungen von Bund und Land verbindlich. Sie wurden bei der Realisierung der unterschiedlichen Bauabschnitte der A 96, die im Land Baden-Württemberg liegen, angewendet. Die im Planfeststellungsverfahren vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge wurden durchgeführt. Hierbei handelte es sich um den 440 Meter langen Lärmschutztunnel Herfatz zwischen den Autobahnanschlussstellen Wangen-West und Wangen-Nord sowie den Bau von Lärmschutzwällen und -wänden. Darüber hinaus finanziert der Straßenbausträger Bund keine weiteren Maßnahmen.

4. Wann ist mit der Umsetzung von verkehrsrechtlichen oder baulichen Maßnahmen auf der A 96 zu rechnen, um den Verkehrslärm und die Umweltbelastung zu senken?

Die Städte und Gemeinden waren nach der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG verpflichtet, nach Abschluss der Lärmkartierung 2012 bis Juni 2013 für alle Hauptverkehrsstraßen mit mehr als drei Millionen Kfz pro Jahr Lärmaktionspläne zu erstellen. Lärmaktionspläne wurden von der Gemeinde Aitrach und den Städten Leutkirch, Kißlegg und Wangen erstellt. Von Aichstetten und Achberg liegt kein Lärmaktionsplan vor.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen könnten dann in Betracht kommen, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs

als ortsüblich zumutbar angesehen werden kann. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn der Verkehrslärm mehr als 70 dB (A) tags und mehr als 60 dB (A) nachts beträgt. In den Lärmaktionsplänen wird festgestellt, dass diese Beurteilungspegel an keinem Immissionsort erreicht werden.

Es ist auch nicht davon auszugehen, dass von der A 96 relevante Schadstoffemissionen ausgehen, sodass Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe wie Feinstaub PM10 oder Stickstoffdioxid (NO₂) überschritten sind.

5. Wie bewertet sie die Verkehrssicherheit angesichts der hohen gefahrenen Geschwindigkeiten auf der A 96?

6. Wann ist mit der Umsetzung von verkehrsrechtlichen oder baulichen Maßnahmen auf der A 96 zu rechnen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen?

Zu 5. und 6.:

Die Bundesautobahn A 96 wurde auf baden-württembergischem Gebiet in den Jahren 1977 bis 2009 abschnittsweise zwischen Aitrach und Achberg gebaut. Mit einer durchschnittlich täglichen Verkehrsbelastung von ca. 34.060 Fahrzeugen im Jahr 2015 besteht ein deutlicher Abstand zu der theoretischen Leistungsfähigkeitsgrenze von ca. 60.000 Fahrzeugen am Tag. Die Trassierung und die Haltesichtweiten entsprechen den Vorgaben.

Der Anteil der Geschwindigkeitsunfälle am Gesamtunfallaufkommen fiel mit 30,1 Prozent auf der A 96 gegenüber dem landesweiten Anteil mit 39,1 Prozent um 22,9 Prozent geringer aus. Diese Unfälle ereigneten sich überwiegend bei ungünstigen Straßenverhältnissen. Dagegen ereigneten sich landesweit auf Autobahnen die meisten Geschwindigkeitsunfälle bei trockenen Straßenverhältnissen. Handlungsbedarf bestand daher in erster Linie bezüglich der witterungsbedingten Unfalldhäufungen auf der Talbrücke Obere Argen und auf bestimmten Streckenabschnitten bei Nässe.

Unfalldhäufung Talbrücke Obere Argen:

Trotz der beleuchteten Hinweistafel (Zeichen 101 StVO mit Schneesymbol und dem Text: „erhöhte Glättegefahr Stahlbrücke“) kam es gehäuft zu Unfällen in den Wintermonaten. Die Unfallkommission beschloss daher, die Aufmerksamkeit für diese Hinweistafel durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h, zeitlich beschränkt auf die Wintermonate, zu erhöhen. Die Verkehrszeichen wurden am 21. November 2016 in beiden Fahrtrichtungen jeweils 500 Meter vor dem Gefahrenzeichen aufgestellt und bleiben sichtbar solange die Gefahrenzeichen aktiviert sind (circa Anfang Oktober bis Mitte Mai).

Unfalldhäufung bei Nässe:

Der Streckenabschnitt zwischen den Autobahnanschlussstellen Wangen-Nord und Leutkirch-Süd ist kritisch zu beurteilen. Bei Nässe ereigneten sich in Fahrtrichtung Lindau bei km 28,0 bis 26,5 und in Fahrtrichtung Memmingen zwischen km 32,5 und 39,1 überdurchschnittlich viele Unfälle. Durch die Vielzahl von Wendungsbereichen in diesen beiden Streckenabschnitten ist davon auszugehen, dass hier in beiden Fahrtrichtungen das Wasser länger auf der Fahrbahn verbleibt. Mit Verfügung vom 5. Dezember 2016 des Regierungspräsidiums Tübingen wurde deshalb angeordnet, die zulässige Höchstgeschwindigkeit in beiden Fahrtrichtungen auf 80 km/h bei Nässe jeweils unter Einbeziehung der Autobahnanschlussstelle Wangen-Nord in Fahrtrichtung Süd und der Autobahnanschlussstelle Leutkirch-Süd in Fahrtrichtung Nord zu beschränken. Die Verkehrszeichen werden – sofern witterungsbedingt möglich – im Laufe des Januar 2017 aufgestellt. Abgesehen von diesen Abschnitten liegt auf der A 96 auf baden-württembergischer Gemarkung keine überdurchschnittliche Gefahrenlage vor, die nach § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung weitere Eingriffe in den fließenden Verkehr begründen würde.

In den zurückliegenden beiden Jahren wurde die Mittelstreifenschutzeinrichtung auf dem Streckenabschnitt zwischen den Autobahnanschlussstellen Wangen-Nord und Leutkirch-Süd durch Schutzeinrichtungen mit einer hohen Rückhaltestufe ertüchtigt, um Durchbrüche von schweren Fahrzeugen auf die Gegenfahrbahn zu verhindern. Weiterhin wurden sogenannte Rüttelstreifen auf circa 15 Kilometer Streckenlänge angebracht, die dazu dienen, Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, die aus Unachtsamkeit von der Fahrbahn nach rechts abzukommen drohen, zu warnen.

Im Hinblick auf die auf den unbeschränkten Abschnitten zulässigen hohen Fahrgeschwindigkeiten hat sich das Ministerium für Verkehr entschieden, mit Hinweisschildern auf die Richtgeschwindigkeit 130 km/h auf Autobahnen aufmerksam zu machen. Diese Hinweisschilder werden dann aufgestellt, wenn die Witterungslage die Installation der Fundamente zulässt. Außerdem wurden im Dezember 2016 an zwei Brücken der A 96 neue Banner mit der Aufschrift: „Langsamer, leiser, sicherer“ angebracht, um die Verkehrsteilnehmenden für ein angepasstes Fahrverhalten zu sensibilisieren.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor