

Kleine Anfrage

des Abg. Alexander Schoch GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums für Inneres, Digitalisierung und Migration

**Unfallzahlen und Unfallschwerpunkte auf der Autobahn
(A) 5 zwischen Offenburg und Basel**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hat sich die Anzahl von Verkehrsunfällen auf der A 5 zwischen Offenburg und Basel (in nördlicher Fahrtrichtung und in südlicher Fahrtrichtung getrennt) in den letzten zehn Jahren entwickelt, in welchen Abschnitten liegen die Unfallschwerpunkte und welche Zuordnungen gab es in Bezug auf Personenschäden/Todesfälle?
2. Wie haben sich die Verkehrszahlen auf dem oben genannten Teilabschnitt der A 5 in Relation zu den anderen Abschnitten der A 5 und auf den anderen Autobahnen Baden-Württembergs in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte sowohl absolute Zahlen als auch die Entwicklung in Prozent angeben)?
3. Wie verhalten sich die Unfallzahlen in diesem Autobahnabschnitt im Vergleich zu ähnlich belasteten Autobahnen in Baden-Württemberg in den letzten zehn Jahren im Vergleich?
4. Welche Unfallursachen (Alkohol, technische Mängel, zu hohe Geschwindigkeit, zu dichtes Auffahren, Geisterfahrer etc.) sind für diesen Abschnitt der A 5 bekannt und sind hier signifikante Abweichungen zu anderen Autobahnabschnitten zu verzeichnen?
5. Wie hoch war die Anzahl der Unfälle mit Schwerlastfahrzeugen bzw. in welchem Verhältnis stehen diese bezogen auf die Gesamtunfallzahl bzw. die Personenschäden?
6. Wie hat sich der Lkw-Verkehr auf dem oben genannten Abschnitt in den letzten zehn Jahren entwickelt?

7. Welche Maßnahmen hat sie bisher unternommen bzw. wird sie zukünftig unternehmen, um die Unfallhäufigkeit und die Schwere der Unfallfolgen auf diesem Abschnitt der A 5 zu mindern?

24.01.2017

Schoch GRÜNE

Begründung

Auf dem Abschnitt der A 5 zwischen Offenburg und Basel und insbesondere zwischen den Anschlussstellen Freiburg Mitte und Lahr scheint es in beiden Fahrtrichtungen eine erhöhte Anzahl an Unfällen zu geben.

Die grün-schwarze Koalition hat sich im Koalitionsvertrag zum Leitbild „Vision Zero“ bekannt und strebt eine Mobilität ohne Verkehrstote an. Dementsprechend sollten Unfallschwerpunkte ermittelt und geeignete Gegenmaßnahmen ergriffen werden.

Antwort

Mit Schreiben vom 20. Februar 2017 Nr. 3-1332.0/135/1 beantwortet das Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie hat sich die Anzahl von Verkehrsunfällen auf der A 5 zwischen Offenburg und Basel (in nördlicher Fahrtrichtung und in südlicher Fahrtrichtung getrennt) in den letzten zehn Jahren entwickelt, in welchen Abschnitten liegen die Unfallschwerpunkte und welche Zuordnungen gab es in Bezug auf Personenschäden/Todesfälle?*

Zu 1.:

Die Unfalllage¹ in dem angegebenen Streckenabschnitt der Bundesautobahn (BAB) 5 ist aus den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen.

¹ Kleinstunfälle werden statistisch nur als Zählfälle erfasst und können (bei der Beantwortung dieser und nachfolgender Fragen) nicht einbezogen werden. Bei Kleinstunfällen handelt es sich um Verkehrsunfälle, bei denen lediglich Sachschaden entstand und denen eine geringfügige Ordnungswidrigkeit zugrunde liegt.

BAB 5 – Beide Richtungs- fahrbahnen	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verkehrsunfälle gesamt	811	700	676	858	615	644	637	680	707	674
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	173	193	180	145	165	164	177	244	251	240
Verkehrsunfälle mit Sachschaden	638	507	496	713	450	480	460	436	456	434
Leichtverletzte Personen	220	262	222	224	239	244	260	341	386	381
Schwerverletzte Personen	62	65	53	38	49	45	44	74	74	55
Getötete Personen	8	10	8	7	1	14	6	2	7	3

BAB 5 – Fahrtrichtung Basel	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verkehrsunfälle gesamt	413	367	356	457	305	321	290	306	360	311
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	91	102	102	67	73	78	83	104	123	108
Verkehrsunfälle mit Sachschaden	322	265	254	390	232	243	207	202	237	203
Leichtverletzte Personen	119	123	116	105	104	118	119	138	176	168
Schwerverletzte Personen	40	35	30	24	23	19	17	35	52	25
Getötete Personen	4	5	7	2	1	11	5	1	4	2

BAB 5 – Fahrtrichtung Offenburg	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verkehrsunfälle gesamt	398	332	320	401	310	323	347	374	347	363
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	82	91	78	78	92	86	94	140	128	132
Verkehrsunfälle mit Sachschaden	316	241	242	323	218	237	253	234	219	231
Leichtverletzte Personen	101	139	106	119	135	126	141	203	210	213
Schwerverletzte Personen	22	30	23	14	26	26	27	39	22	30
Getötete Personen	4	5	1	5	0	3	1	1	3	1

Unfallhäufungen sind in beiden Richtungsfahrbahnen wie folgt festzustellen:

- Bereich der Anschlussstelle Rust (Zufahrt Europapark),
- der Streckenabschnitt zwischen der Anschlussstelle Freiburg-Nord und der Anschlussstelle Riegel,
- Bereich der Anschlussstelle Freiburg-Mitte und
- der Streckenabschnitt zwischen der Anschlussstelle Efringen-Kirchen und dem Grenzübergang Weil am Rhein.

Zwischen der Anschlussstelle Herbolzheim und der Anschlussstelle Freiburg-Nord wurden in den vergangenen zehn Jahren 16 tödliche Verkehrsunfälle (jeweils acht in beide Fahrtrichtungen) registriert. Im Streckenabschnitt zwischen den Anschlussstellen Neuenburg und Hartheim/Heitersheim ereigneten sich in den letzten zehn Jahren drei tödliche Verkehrsunfälle (zwei in Fahrtrichtung Basel, einer in Fahrtrichtung Offenburg). Zwischen dem Autobahndreieck Weil am Rhein und der Anschlussstelle Weil am Rhein kam es (auf der Richtungsfahrbahn Basel) seit 2007 zu fünf tödlichen Verkehrsunfällen.

2. Wie haben sich die Verkehrszahlen auf dem oben genannten Teilabschnitt der A 5 in Relation zu den anderen Abschnitten der A 5 und auf den anderen Autobahnen Baden-Württembergs in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte sowohl absolute Zahlen als auch die Entwicklung in Prozent angeben)?

Zu 2.:

Die Verkehrszahlen der BAB 5 und weiterer Bundesautobahnen sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Die Zählstellen T + R Breisgau (Tank- und Rastanlage) sowie Weil am Rhein (grau hinterlegt) liegen auf dem Autobahnabschnitt zwischen Offenburg und Basel. Die Erläuterungen der Abkürzungen sind aus der Legende zu entnehmen.

BAB	Zählstelle	2015*)		Veränderung gegenüber 2007			2014		2013		2012		2011		2010		2009		2008		Bezugsjahr 2007	
		DTV _w Fz/24h	SV _w [%]	DTV _w Fz/24h	DTV _w [%]	SV _w [%]	DTV _w Fz/24h	SV _w [%]	DTV _w Fz/24h	SV _w [%]	DTV _w Fz/24h	SV _w [%]	DTV _w Fz/24h	SV _w [%]	DTV _w Fz/24h	SV _w [%]	DTV _w Fz/24h	SV _w [%]	DTV _w Fz/24h	SV _w [%]	DTV _w Fz/24h	SV _w [%]
A 5	Eppelheim	82335	12,9	-10484	-11,3	-26,1	85485	12,7	86197	12,7	90133	13,2	92894	15,6	91954	13,9	90869	14,2	92756	15,6	92819	15,5
	St. Leon	111718	19,6	2857	2,6	-4,5	114289	19,5	111445	19,4	108478	18,9	112351	19,0	112738	19,1	110418	20,0	112100	21,1	108861	21,1
	Karlsruhe	140175	18,8	1529	1,1	-5,2	149227	17,8	146207	18,0	145186	17,6	147772	17,8	147491	17,6	140660	18,7	139551	20,1	138646	20,1
	Achern	76211	21,9	8421	12,4	8,1	72802	22,7	70646	22,3	68670	22,2	69446	22,9	66809	24,1	67433	23,9	67708	26,7	67790	26,6
	T + R Breisgau	66859	16,9	6093	10,0	-10,0	64298	17,1	61788	17,0	59593	17,1	61037	17,2	60049	17,3	59924	17,0	60368	20,7	60766	20,6
	Weil am Rhein	34017	10,0	7175	26,7	-7,3	33559	10,2	33369	9,3	32145	8,6	32040	9,3	31008	10,3	30486	10,2	29069	11,6	26842	13,6
A 6	Hockenheim	99137	21,0	13243	15,4	-0,2	97167	21,3	94320	21,6	92362	21,9	93153	21,5	90169	21,8	88345	21,5	88459	24,2	85894	24,3
	Walldorf	95413	23,5	13594	16,6	11,9	94884	23,8	91806	24,3	90544	24,5	91641	24,5	87619	24,7	86561	23,4	83819	25,2	81819	24,5
	Neckarsulm	104334	23,7	7192	7,4	1,6	103525	24,0	103572	24,1	103875	23,9	102250	24,1	94676	22,8	92901	22,9	97921	25,1	97142	24325
	Schwabbach	66884	27,4	2859	4,4	-8,2	66261	27,9	65410	27,9	66499	27,8	67002	28,1	64163	27,9	61158	28,7	62707	31,3	64025	31,2
A 7	Langenau	46111	18,6	1723	3,9	-7,3	45770	18,3	44552	18,7	44329	19,1	45584	18,7	43260	18,7	42438	18,8	43810	20,7	44388	20,8
A 8	PF-Ost	89264	18,9	10705	13,6	2,0	84609	18,9	86769	18,5	86106	18,4	86776	19,1	84697	18,9	81522	18,3	81727	21,3	78559	21,2
	S-Vaihingen	158847	16,1	13244	9,1	-19,1	155278	16,1	153575	16,1	150791	16,0	159413	16,1	154717	16,0	155528	15,2	146744	21,6	145603	21,7
	Aichelberg	70323	20,0	1145	1,6	1,1	68106	19,3	67389	18,9	66905	18,9	69771	18,7	69088	18,4	67869	18,5	69507	20,3	69178	20,1
	Merklingen**)	70839	19,9	3960	5,9	5,7	67687	19,2	66915	18,7	66948	18,7	69245	18,9	66889	19,1	65950	18,1	66879	19,9	---	---
A 81	Neuenstadt	40881	18,9	2568	6,7	1,6	39418	18,6	38157	18,8	38734	18,4	39139	18,6	37328	18,4	35750	19,3	36597	20,2	38313	19,9
	Pleidelsheim	114180	13,8	9962	9,6	-4,1	111456	14,0	109371	14,2	107495	13,6	109359	13,8	105075	13,5	105278	13,3	105767	15,6	104218	15,7
	S-Korntal	125542	14,1	13672	12,2	3,4	123839	14,2	120742	14,6	117919	14,1	119330	14,3	115596	13,9	115085	13,3	114757	14,9	111870	15,3
	Böblingen	137815	9,6	3554	2,6	-5,0	136939	9,6	137068	9,6	136028	9,3	139393	9,6	136408	9,3	135461	8,9	135808	10,4	134261	10,4
	Horb	53758	15,2	2841	5,6	4,4	53157	14,9	52204	14,9	52154	14,3	52365	14,6	50391	14,4	49274	14,5	50515	15,3	50917	15,4

DTV_w = Durchschnittlicher Täglicher Verkehr in beide Fahrtrichtungen, Anzahl der Fahrzeuge in 24 Stunden, gemessen an Werktagen Montag bis Freitag

SV_w = Schwerverkehrsanteil des DTV in Prozent, bezogen auf die gemessenen Werktage Montag bis Freitag

*) Jahresauswertung 2016 liegt noch nicht vor **) Bezugsjahr 2008

3. Wie verhalten sich die Unfallzahlen in diesem Autobahnabschnitt im Vergleich zu ähnlich belasteten Autobahnen in Baden-Württemberg in den letzten zehn Jahren im Vergleich?

Zu 3.:

Auf baden-württembergischen Bundesautobahnen ereigneten sich 2007 bis 2016 jährlich im Durchschnitt sieben Verkehrsunfälle pro Kilometer.

Der betreffende Abschnitt der BAB 5 war mit durchschnittlich sechs Verkehrsunfällen pro Streckenkilometer in den vergangenen zehn Jahren weniger belastet.

4. Welche Unfallursachen (Alkohol, technische Mängel, zu hohe Geschwindigkeit, zu dichtes Auffahren, Geisterfahrer etc.) sind für diesen Abschnitt der A 5 bekannt und sind hier signifikante Abweichungen zu anderen Autobahnabschnitten zu verzeichnen?

Zu 4.:

Die Hauptunfallursachen für diesen Abschnitt der BAB 5 in den Jahren 2007 bis 2016 waren

- nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit mit 51 Prozent,
- unzureichender Sicherheitsabstand mit 14 Prozent und
- Fehler beim Überholen bzw. Überholtwerden mit 13 Prozent.

Mit 51 Prozent liegt der Anteil der Geschwindigkeitsunfälle um zehn Prozentpunkte über dem Landesschnitt der baden-württembergischen Bundesautobahnen. Weitere signifikante Unterschiede, auch hinsichtlich anderer Unfallursachen, sind nicht zu verzeichnen.

5. Wie hoch war die Anzahl der Unfälle mit Schwerlastfahrzeugen bzw. in welchem Verhältnis stehen diese bezogen auf die Gesamtunfallzahl bzw. die Personenschäden?

Zu 5.:

Die Unfallentwicklung der vergangenen zehn Jahre mit Blick auf den Schwerlastverkehr auf dem benannten Streckenabschnitt der BAB 5 gestaltet sich wie folgt:

Bundesautobahn 5 (zwischen Offenburg und Basel)	Ergebnis (2007 – 2016)
Verkehrsunfälle – gesamt	7.002
- davon mit Beteiligung des Schwerlastverkehrs	2.253
<i>Anteil</i>	32 %
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	1.932
- davon mit Beteiligung des Schwerlastverkehrs	531
<i>Anteil</i>	28 %
Verkehrsunfälle mit Sachschaden	5.070
- davon mit Beteiligung des Schwerlastverkehrs	1.722
<i>Anteil</i>	34 %
Leichtverletzte Personen	2.779
- davon bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung des Schwerlastverkehrs	682
<i>Anteil</i>	25 %
Schwerverletzte Personen	559
- davon bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung des Schwerlastverkehrs	155
<i>Anteil</i>	28 %
Getötete Personen	66
- davon bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung des Schwerlastverkehrs	24
<i>Anteil</i>	36 %

6. Wie hat sich der Lkw-Verkehr auf dem oben genannten Abschnitt in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Zu 6.:

Es wird auf die Tabelle der Antwort zur Frage 2 verwiesen.

7. Welche Maßnahmen hat sie bisher unternommen bzw. wird sie zukünftig unternehmen, um die Unfallhäufigkeit und die Schwere der Unfallfolgen auf diesem Abschnitt der A 5 zu mindern?

Zu 7.:

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit und damit verbunden die Reduzierung der Zahl der Toten sowie Verletzten ist ein zentraler Bestandteil der Verkehrspolitik der Landesregierung. Sie hat deshalb vereinbart, das im Verkehrssicherheitskonzept für Baden-Württemberg festgeschriebene Ziel, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten bis 2020 um 40 Prozent zu senken (ausgehend von 2010), beizubehalten und die Konzeption auf die aktuellen Entwicklungen anzupassen.

Zur Zielerreichung sind sowohl repressive, präventive sowie technische und bauliche Maßnahmen erforderlich.

Auf Basis einer differenzierten Analyse der Verkehrsunfallentwicklung wurden im Jahr 2016 neue Schwerpunkte für die polizeiliche Verkehrsüberwachung, insbesondere auch in den Bereichen Abstand und Geschwindigkeit, festgelegt.

Diese entfalten landesweite Relevanz und schließen somit auch die Bundesautobahnen ein. Zur Erhöhung des Kontrolldruckes bei der Überwachung der Geschwindigkeit und des vorgeschriebenen Sicherheitsabstandes wurden die Organisationseinheiten der Autobahnpolizei mit modernster digitaler Verkehrsüberwachungstechnik ausgestattet. So konnte allein die Zahl der polizeilich registrierten Abstandsunterschreitungen im genannten Streckenabschnitt von 5.890 Verstößen (im Jahr 2006) auf 9.082 Verstöße (im Jahr 2016) gesteigert werden.

Daneben genießt die polizeiliche Verkehrsprävention einen hohen Stellenwert. Innerhalb des Netzwerkes der bundesweit einmaligen Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR werden nach dem Lebensalter differenzierte Präventionskampagnen umgesetzt. Diese verfolgen das Ziel, die Verkehrsteilnehmenden möglichst frühzeitig über die vom Straßenverkehr ausgehenden Gefahren aufzuklären und sie hinsichtlich der Hauptunfallursachen zu sensibilisieren.

So werden von der Landespolizei und ihren Partnern an Rast- und Autohöfen auf der BAB 5 wiederkehrend sogenannte „Trucker-Treffs“ organisiert. Hierbei handelt es sich um ein Veranstaltungs- und Informationsangebot für das Fahrpersonal im gewerblichen Güter- und Personenverkehr. In einem offenen Dialog werden die Berufskraftfahrenden über die spezifischen Hauptunfallursachen sowie die Gefahren einer Beeinträchtigung der Verkehrstüchtigkeit (z. B. durch Übermüdung) aufgeklärt. Ferner wird ihnen die Möglichkeit gegeben, sich mit ihren sicherheitsrelevanten, rechtlichen und weiteren themenspezifischen Fragen unmittelbar an die Experten vor Ort zu wenden.

Darüber hinaus erfolgt die Umsetzung der bundesweiten Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“, die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) initiiert wurde. Mit einer aktuellen Autobahnplakatierung unter dem Motto „Weil Leben schön ist“ sollen die Verkehrsteilnehmenden mit positiv behafteten Botschaften zu einem regelkonformen Verhalten im Straßenverkehr angehalten werden.

Weiter wurden auf dem Streckenabschnitt der BAB 5 aus Gründen der Verkehrssicherheit nachfolgende Maßnahmen getroffen bzw. sind nachfolgende Maßnahmen geplant:

a) Geschwindigkeitsbeschränkung 120 km/h im Bereich zwischen den Anschlussstellen Freiburg-Süd und Efringen-Kirchen (beide Fahrtrichtungen)

Die Geschwindigkeitsbeschränkung 120 km/h wurde Ende 1988 nach einer Vielzahl von Unfällen infolge Abkommen von der Fahrbahn vom Regierungspräsidium Freiburg aus Verkehrssicherheitsgründen angeordnet. Dies führte zu einem deutlichen Rückgang dieses Unfalltyps und einer Verbesserung der Unfalllage insgesamt. Auch heute noch liegen die Unfallzahlen und -folgen deutlich unter denen vergleichbarer Strecken.

b) Verkehrsbeeinflussungsanlage am Grenzübergang Weil am Rhein

Bei entsprechendem Verkehrsaufkommen und Lkw-Rückstau wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung sowie ein Überholverbot über Wechselverkehrszeichen angeordnet. Die Schaltung der Verkehrsbeeinflussungsanlage erfolgt durch die automatische Detektion des Verkehrsgeschehens nach vorgegebenen Parametern.

c) Planung baulicher Maßnahmen zur Entschärfung der Rückstauproblematik im Bereich der Anschlussstelle Müllheim-Neuenburg

Wegen regelmäßiger Rückstaus bis auf die durchgehende Fahrbahn der Autobahn zu verkehrsstarken Zeiten erfolgt eine Neuplanung des Anschlusses in Bezug auf die Anbindung an die Bundesstraße 378.

d) Verkehrssicherheitsmaßnahmen an der Anschlussstelle Freiburg-Mitte

Aufgrund von regelmäßigen Staubildungen auch auf der durchgehenden Fahrbahn der Autobahn zu den verkehrsstarken Zeiten wurden die Ausfädelungstreifen auf beiden Fahrtrichtungen verlängert. Damit einhergehend wurde eine Gefahrenbeschilderung mit gelber Blinkleuchte angeordnet.

Durch Verlängerung der Einfädelspur in die Bundesstraße 33 A aus Fahrtrichtung Karlsruhe wurde der Verkehrsabfluss und die Verflechtungssituation verbessert. Mit einer zusätzlichen Beschilderung wird flankierend auf eine geordnete Verflechtung hingewirkt.

e) Verkehrssicherheitsmaßnahmen an der Anschlussstelle Freiburg-Nord

Aufgrund von regelmäßigen Rückstauungen bis auf die durchgehende Fahrbahn der Autobahn zu den verkehrsstarken Zeiten wurde der Ausfädelungstreifen aus der Fahrtrichtung Karlsruhe verlängert und bei der vorhandenen Lichtzeichenanlage ein Linksabbiegestreifen hergestellt. Durch Beschilderung wird auf die Gefahrenstellen hingewiesen und auf ein rechtzeitiges Einordnen hingewirkt.

f) Temporäre Geschwindigkeitsbeschränkung und Warnbeschilderung während der Hauptsaison des Europaparks Rust

Aufgrund der seit Jahren maßgeblich durch den Besucherverkehr zum Europapark bestehenden Verkehrstauproblematik und dadurch bedingte gefährliche Verkehrssituationen im Bereich der Anschlussstelle Rust wird seit längerer Zeit regelmäßig in Fahrtrichtung Karlsruhe, ca. sechs Kilometer vor der Anschlussstelle Rust, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h mit Geschwindigkeits-trichter bis in die Autobahnausfahrt Rust sowie zusätzlich eine Stauwarnbeschilderung angeordnet. Die Beschilderung erfolgt zu Beginn der Osterreisezeit und bleibt bis zum Ende der Sommerferien bestehen. Die Anordnung ist auf die Zeit zwischen 08:00 bis 11:00 Uhr beschränkt.

Ende 2015 wurde die Anschlussstelle sowie die Anbindung an die Kreisstraße 5349 durch die Einrichtung eines Bypasses und den Ausbau des dortigen Kreisverkehrs ertüchtigt und dadurch die Situation entschärft. Zur Beobachtung der Verkehrsentwicklung wurden die Geschwindigkeitsbeschränkung und die Warnbeschilderung zur Besuchersaison 2016 in reduzierter Form fortgeführt. Eine endgültige Entscheidung über die Aufhebung oder die Fortführung der angeordneten Beschilderungsmaßnahme im Jahre 2017 erfolgt im Laufe des Frühjahres.

g) Lkw-Überholverbote

Aufgrund der hohen Verkehrsdichte wurde in Fahrtrichtung Basel zwischen den Anschlussstellen Lahr und Freiburg-Süd aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ein Lkw-Überholverbot angeordnet.

In Fahrtrichtung Karlsruhe wurde das Lkw-Überholverbot bis zur Anschlussstelle Bad Krozingen ausgedehnt, da aufgrund der dort vorhandenen Steigungsstrecke der allgemeine Verkehr durch langwierige Lkw-Überholvorgänge zusätzlich behindert wurde.

h) Verbesserung der Verkehrsabwicklung an der Anschlussstelle Lahr

Derzeit wird die Anschlussstelle Lahr mit der Bundesstraße 415 bis zur Einfahrt in das Gewerbegebiet Lahr neu geplant, weil dort größere Warenverteilcenter eingerichtet werden. Dadurch soll der erhöhten Verkehrsbelastung insbesondere durch den Schwerverkehr begegnet werden.

Strobl

Minister für Inneres,
Digitalisierung und Migration