

## **Kleine Anfrage**

**der Abg. Dr. Erik Schweickert und  
Dr. Hans-Ulrich Rülke FDP/DVP**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Lkw-Überholverbote auf der Autobahn A 8 bei Pforzheim-Nord**

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Ist der Landesregierung bekannt, dass es auf der Autobahn A 8 aus Richtung Westen kommend zwischen den Anschlussstellen 44 Pforzheim Nord und 45 a Pforzheim Ost wegen der Reduzierung der Fahrstreifen von drei auf zwei regelmäßig zu gefährlichen Situationen mit Lkws kommt, die sich erst auf den letzten Metern vor der Gefällstrecke auf die rechte Spur einzufädeln versuchen?
2. Welche Regeln gibt es zur Aufstellung von Lkw-Überholverböten vor Fahrstreifenreduzierungen auf Autobahnen und mit welchem Abstand vor der Fahrstreifenreduzierung können bzw. müssen das erste und das zweite Verkehrszeichen mit dem Lkw-Überholverbot aufgestellt werden (Mindestabstand und Maximalabstand zur Verengung)?
3. In welchem Abstand sind diese Schilder in dem unter Frage 1 beschriebenen Streckenabschnitt angebracht?
4. Inwieweit stimmt die Landesregierung zu, dass ein frühzeitig aufgestelltes Lkw-Überholverbot zu einer Entspannung bei der Einfädelung der Lkws nach rechts führen würde, insbesondere mit Blick auf die unmittelbar folgende Gefällstrecke?
5. Welche anderen Möglichkeiten sieht die Landesregierung, um ein gefahrloses, rechtzeitiges Einfädeln der Lkws nach rechts zu gewährleisten?
6. Welche Schritte beabsichtigt die Landesregierung in diesem Streckenabschnitt zu unternehmen, um die Gefahrenstelle zu entspannen?
7. Wann sollen diese umgesetzt werden?

8. Welche Kosten sind mit der Versetzung der Schilder Lkw-Überholverbot verbunden, verglichen mit Kosten für etwaige andere von der Landesregierung vorgeschlagene Maßnahmen?

31. 10. 2019

Dr. Schweickert, Dr. Rülke FDP/DVP

#### Begründung

Auf der Autobahn A 8 bei Pforzheim-Nord reduziert sich die Zahl der Fahrspuren in Richtung Stuttgart von drei auf zwei. Dabei sind Lkw-Überholverbote erst unmittelbar vor der Verjüngung der Fahrtrichtungsspur angebracht mit der Folge, dass viele Lkws bis zu dieser Stelle noch auf der mittleren Spur fahren und nun aber wegen des gleichzeitig beginnenden Gefälles unter starkem Abbremsen auf die rechte Spur zu kommen versuchen. Dies führt regelmäßig zu gefährlichen Manövern. Ziel dieser Kleinen Anfrage ist es zu erfragen, ob hier eine Entzerrung und damit eine Reduzierung der Zahl gefährlicher Last-Minute-Manöver möglich ist.

#### Antwort

Mit Schreiben vom 25. November 2019 Nr. 4-3851.3/375 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Ist der Landesregierung bekannt, dass es auf der Autobahn A 8 aus Richtung Westen kommend zwischen den Anschlussstellen 44 Pforzheim Nord und 45 a Pforzheim Ost wegen der Reduzierung der Fahrstreifen von drei auf zwei regelmäßig zu gefährlichen Situationen mit Lkws kommt, die sich erst auf den letzten Metern vor der Gefällstrecke auf die rechte Spur einzufädeln versuchen?*

Die Verkehrsverhältnisse auf der Autobahn A 8 aus Richtung Westen kommend zwischen den Autobahnanschlussstellen Pforzheim-Nord und Pforzheim-Süd als zweistreifig ausgebautes Nadelöhr zwischen dem Autobahndreieck Karlsruhe und dem Autobahndreieck Leonberg sind der Landesregierung bekannt.

*2. Welche Regeln gibt es zur Aufstellung von Lkw-Überholverboten vor Fahrstreifenreduzierungen auf Autobahnen und mit welchem Abstand vor der Fahrstreifenreduzierung können bzw. müssen das erste und das zweite Verkehrszeichen mit dem Lkw-Überholverbot aufgestellt werden (Mindestabstand und Maximalabstand zur Verengung)?*

Nach § 45 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nach der geltenden Rechtslage nur dann angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung bestimmter Rechtsgüter – insbesondere Sicherheit und Ordnung des Verkehrs – erheblich übersteigt und es keine andere Möglichkeit gibt, die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Dies konkretisiert die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 41 StVO, zu Zeichen 277 (Überholverbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t): „Auf Autobahnen empfehlen sich Lkw-Überholverbote an unfallträchtigen Streckenabschnitten (z. B. an Steigungs- und Gefällestecken, Ein- und Ausfahrten oder vor Fahrstreifeneinziehung von links)“. Da das Zeichen 277 nur dort anzuordnen ist, wo ein Gefahrzeichen nicht ausreicht, um eine der Situation entsprechend angepasste Fahrweise zu erreichen, definieren sich die Mindestabstände in Anlehnung an die Gefahrbeschilderung. Im Allgemeinen stehen die Gefahrzeichen gemäß § 40 Abs. 2 StVO 150 bis 250 Meter vor der Gefahrenstelle und sind zudem den Örtlichkeiten entsprechend anzupassen. Aufgrund der höheren Geschwindigkeiten auf Autobahnen ist dort ein größerer Abstand sachgerecht.

*3. In welchem Abstand sind diese Schilder in dem unter Frage 1 beschriebenen Streckenabschnitt angebracht?*

Das erste Verkehrszeichen steht 430 Meter vor dem Fahrstreifeneinzug nach der Anschlussstelle Pforzheim-Nord, die Wiederholung 30 Meter vor dem Beginn der Sperrfläche der Fahrstreifeneinziehung von links.

*4. Inwieweit stimmt die Landesregierung zu, dass ein frühzeitig aufgestelltes Lkw-Überholverbot zu einer Entspannung bei der Einfädelung der Lkws nach rechts führen würde, insbesondere mit Blick auf die unmittelbar folgende Gefällstrecke?*

Eine Ausweitung des Überholverbots für Lkws wurde bereits im Rahmen der Unfallkommission erörtert. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens von 89.548 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 16,5 Prozent wäre im Falle einer Ausdehnung des Lkw-Überholverbots mit einem häufig überstauten rechten Fahrstreifen zu rechnen. Dies hätte aller Wahrscheinlichkeit nach einem längeren Rückstau des Schwerverkehrs auf dem rechten Fahrstreifen und gegenüber dem Istzustand aufgrund der früher stattfindenden Verzögerungen und Einfädelungen der Lkws eine zusätzliche Störung im Verkehrsfluss zur Folge. Derzeit findet die Verkehrsbeeinträchtigung durch die Fahrstreifenwechsel der Lkws im Rückstaubereich der Fahrstreifeneinziehung von links unter einem deutlich niedrigeren Geschwindigkeitsniveau und somit deutlich sicherer statt. Eine durchgehende Staubildung auf dem rechten Fahrstreifen würde bei dem Parkplatz „Am Waisenrain“ und an der Autobahnanschlussstelle Pforzheim-Nord zu einer erheblichen Beeinträchtigung und Gefährdung des ein- und ausfahrenden Verkehrs führen. Deshalb wurde von der Unfallkommission eine Ausweitung des Lkw-Überholverbots als nicht zielführend verworfen.

*5. Welche anderen Möglichkeiten sieht die Landesregierung, um ein gefahrloses, rechtzeitiges Einfädeln der Lkws nach rechts zu gewährleisten?*

Neben der Anordnung des Lkw-Überholverbots sind die gut sichtbare Gefahrbeschilderung und die Anordnung des statischen Geschwindigkeitstrichters mit einer gestaffelten Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h im Zulauf auf die Fahrstreifenreduktion und die Gefällestrecke zielführend, um den Verkehrsfluss zu ordnen und zu lenken.

*6. Welche Schritte beabsichtigt die Landesregierung in diesem Streckenabschnitt zu unternehmen, um die Gefahrenstelle zu entspannen?*

Es ist geplant, den genannten Streckenabschnitt bereits vor Beginn der anstehenden Straßenbauarbeiten der Ausbaumaßnahme BAB 8 Enztalquerung mit einer Stauwarnanlage mit integrierter Geschwindigkeitsanzeige zu versehen. Diese Anlage wird eine Stauwarnung zum auftretenden Stauende, eine Geschwindigkeitsbeeinflussung in Abhängigkeit vom Verkehrsfluss und eine Reisezeitanzeige beinhalten. Die Aufgabe dieser Anlage ist es, mittels eines dynamischen (verkehrsabhängigen) Geschwindigkeitstrichters aus LED-Anzeigen den zulaufenden Verkehr abzubremsen und zu homogenisieren und damit letztendlich Unfälle am Stauende zu vermeiden. Außerdem sollen die variablen LED-Anzeigen die Wahrnehmung und Akzeptanz der Beschilderung verbessern.

*7. Wann sollen diese umgesetzt werden?*

Die Unterlagen zu der unter 6. beschriebenen Anlage befinden sich in der Prüfungsphase. Die Ausschreibung befindet sich in der Vorbereitung.

*8. Welche Kosten sind mit der Versetzung der Schilder Lkw-Überholverbot verbunden, verglichen mit Kosten für etwaige andere von der Landesregierung vorgeschlagene Maßnahmen?*

Die Kosten für die Versetzung bzw. für eine Neuaufstellung eines Verkehrszeichens belaufen sich auf ca. 500 Euro. Im Gegensatz dazu sind die Kosten für die geplante Stauwarnanlage um ein Vielfaches höher.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor