

**Antwort
der Bundesregierung**

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Monika Ganseforth, Robert Antretter, Angelika Barbe, Friedhelm Julius Beucher, Rudolf Bindig, Dr. Ulrich Böhme (Unna), Ursula Burchardt, Marion Caspers-Merk, Klaus Daubertshäuser, Dr. Marliese Dobberthien, Ludwig Eich, Carl Ewen, Elke Ferner, Lothar Fischer (Homburg), Klaus Hasenfratz, Dr. Liesel Hartenstein, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Renate Jäger, Dr. Ulrich Janzen, Susanne Kastner, Ernst Kastning, Siegrun Klemmer, Walter Kolbow, Rolf Koltzsch, Volkmar Kretkowski, Horst Kubatschka, Dr. Klaus Kübler, Robert Leidinger, Klaus Lennartz, Dr. Dietmar Matterne, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Dr. Franz-Josef Mertens (Bottrop), Siegmar Mosdorf, Michael Müller (Düsseldorf), Albrecht Müller (Pleisweiler), Jutta Müller (Völklingen), Dr. Rolf Niese, Adolf Ostertag, Siegfried Scheffler, Dietmar Schütz, Ernst Schwanhold, Dr. Peter Struck, Hans Georg Wagner, Wolfgang Weiermann, Reinhard Weis (Stendal), Dr. Axel Wernitz, Lydia Westrich, Inge Wettig-Danielmeier, Dr. Margrit Wetzel, Berthold Wittich, Uta Zapf, Hans-Ulrich Klose und der Fraktion der SPD

— Drucksache 12/3837 —

Umweltschonender Straßenbau – Zwischenquerschnitt b2+1

In dem Bericht der Projektgruppe der Bundesanstalt für Straßenwesen „Einsatz von Zwischenquerschnitten“ kann die Lücke zwischen der Leistungsfähigkeit einer „normalen“ Landstraße (nach bisheriger Auffassung ca. 12 000 Kfz/24 h) und der sinnvollen Mindestbelastung einer Autobahn (ca. 25 000 Kfz/24 h) durch dreistufige Straßen geschlossen werden. Der sogenannte b2+1-Querschnitt, bei dem der mittlere Fahrstreifen abwechselnd den beiden Fahrtrichtungen fest zugeordnet wird, wird positiv beurteilt und als Alternative für außerörtliche Hochleistungsstraßen „unterhalb der Autobahn“ und „oberhalb der normalbreiten Landstraße“ bezeichnet. Befragungen von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern zeigen eine sehr hohe Akzeptanz für diesen Querschnitt. Die Straßenmeistereien im Straßenbetriebsdienst sehen keine Gründe, die gegen den Einsatz des b2+1-Querschnittes sprechen.

Vorbemerkung

Abweichend von der die Fragen einleitenden Darstellung kommt der Schlußbericht der Projektgruppe „Zwischenquerschnitte“ zu folgendem Fazit:

„Diese (Untersuchungsergebnisse) zeigen, daß die Lücke zwischen der Leistungsfähigkeit einer ‚normalen‘ Landstraße (nach bisheriger Auffassung ca. 12 000 Kfz/24 h) und der sinnvollen Mindestbelastung einer Autobahn (ca. 25 000 Kfz/24 h) ... durch Zwischenquerschnitte überbrückt werden kann; empfohlen werden dabei nur die Querschnitte b2+1 und x4m.“

Bei der Querschnitts- und Betriebsform b2+1 handelt es sich um einbahnige Straßen mit zwei durchgehenden äußeren Fahrstreifen und einem mittleren Überholstreifen, der abwechselnd abschnittsweise jeweils einer Fahrtrichtung zur Verfügung steht. Der Buchstabe b steht für eine bestimmte Fahrstreifenbreite. Solche Straßen bieten geregelte Überholmöglichkeiten und eine gute Qualität des Verkehrsablaufs. Sie bedingen den Betrieb als Kraftfahrstraße, weshalb in diesen Fällen ein von den Fahrstreifen baulich getrenntes, besonderes Wegenetz für den langsamen Verkehr und den Fuß- und Radverkehr Voraussetzung ist.

Straßen mit dem Querschnitt b2+1 sind sicherer als die bislang ausgeführten Querschnittsaufteilungen b2s (zwei Fahrstreifen und Seitenstreifen als Mehrzweckstreifen) oder b2ü (zwei überbreite Fahrstreifen) mit denselben Kronenbreiten; sie weisen jedoch keine höhere Leistungsfähigkeit auf als diese. Dies vorausgeschickt werden die Fragen wie folgt beantwortet:

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussagen zum Querschnitt b2+1 in dieser Studie im Vergleich mit zwei- und vierstreifigen Straßen in bezug auf
 - die Kosten,
 - die Unfallrate,
 - die Unfallkostenrate,
 - den Landschaftsverbrauch,
 - die Leistungsfähigkeit,
 - die Ökobilanz?

Die Bundesregierung schließt sich der Beurteilung der Projektgruppe an.

2. Wie viele Straßenkilometer sind in der Bundesrepublik Deutschland dreistreifig ausgebaut, und um welche Streckenabschnitte handelt es sich?

In der Bundesrepublik Deutschland gibt es nach der Straßenstatistik ca. 500 km Bundesstraßen mit drei Fahrstreifen. Davon entfallen zur Zeit nur ca. 40 km auf Strecken, die mit der Querschnittsform b2+1 im Sinne der Ergebnisse des Schlußberichts der Projektgruppe „Zwischenquerschnitte“ betrieben werden, und zwar im Zuge der folgenden Strecken:

- B 7a bei Kassel,
- B 10 bei Landau,
- B 33 bei Offenburg,
- B 49 bei Wetzlar,
- B 249 bei Freiburg,
- B 471 bei Dachau.

Die übrigen in der Statistik ausgewiesenen Straßen betreffen überwiegend zweistreifige Straßen, die um einen dritten Richtungsfahrstreifen erweitert wurden, ganz überwiegend auf Steigungsstrecken.

3. Warum ist im Bundesverkehrswegeplan der Zwischenquerschnitt $2b+1$ nicht berücksichtigt worden, obwohl schon seit Jahren hiermit positive Erfahrungen im Ausland vorliegen?

Es ist nicht richtig, daß seit Jahren im Ausland positive Erfahrungen mit dem Querschnitt $b2+1$ vorliegen. Näheres siehe Antwort zu Frage 7.

Die abschnittsweise Anordnung eines mittleren Überholstreifens, wie dies für den Querschnitt $b2+1$ kennzeichnend ist, gehört zur verkehrstechnischen Ausgestaltung einer Straße einschließlich deren Betriebsmerkmalen. Solche Festlegungen sind nicht Gegenstand des Bundesverkehrswegeplanes, sondern erfolgen in jedem Einzelfall im Rahmen der Planung und des Entwurfs unter Berücksichtigung der jeweiligen Gegebenheiten. Aus diesem Grund sind Straßen mit der Querschnitts- und Betriebsform $b2+1$ im Bundesverkehrswegeplan nicht ausdrücklich erwähnt; sie sind in diesem Plan bei den zweistreifigen Straßen mit enthalten.

4. Beabsichtigt die Bundesregierung bei Bundesstraßenneubauten – auch aus Kostengründen – öfter statt vierstreifig dreistreifig zu bauen, und wenn ja, auf welchen Strecken, und ab wann?

Da Straßen mit der Querschnittsform $b2+1$ andere Einsatzbereiche haben als vierstreifige Straßen, stellt sich die Frage „dreistreifig statt vierstreifig“ nicht. Die Notwendigkeit des Baues eines bestimmten Querschnitts ergibt sich jeweils aus der Projektplanung und wird u. a. durch die Verkehrsbelastung, die Verkehrsfunktion und durch Sicherheitsaspekte beeinflußt. Planmäßig sollen Straßen mit $b2+1$ -Querschnitt nur bis zu durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) von 20 000 Kfz/24 h gebaut werden.

5. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, durch Rückbau bzw. Ummarkierung von vierstreifigen in dreistreifige Straßen das Kfz-Aufkommen gezielt zu reduzieren?

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, vorhandene Straßenkapazitäten im Fernstraßennetz mit dem Ziel der Verringerung des Kfz-Aufkommens zu reduzieren.

6. Beabsichtigt die Bundesregierung bereits bestehende zweistreifige überbreite Bundesstraßen in dreistreifige (b2+1) umzumarkieren, und wenn ja, auf welchen Strecken?

Die Bundesregierung wird darauf hinwirken, daß bestehende Bundesstraßen mit entsprechenden Breiten der befestigten Fläche dann in b2+1-Querschnitte ummarkiert werden, wenn die Kriterien für den Einsatz dieser Querschnittsform erfüllt sind. Dies erfordert insbesondere, daß die Möglichkeit besteht, ein von den Fahrstreifen baulich getrenntes, besonderes Wegenetz für den langsamten Verkehr sowie den Fuß- und Radverkehr einzurichten, damit die betreffenden Straßen als Kraftfahrstraßen (Zeichen 331 STVO) betrieben werden können.

7. Welche Erfahrungen liegen in anderen Ländern, z. B. in Frankreich, mit dreistreifigen Straßenführungen vor?

In Frankreich werden dreistreifige Straßen so betrieben, daß der mittlere Fahrstreifen in der Regel in beiden Richtungen zum Überholen zur Verfügung steht. Nur an unübersichtlichen Stellen, so in engen Kurven, an Kuppen u. ä., wird eine eindeutige 2+1-Verkehrsführung hergestellt. Die Erfahrungen mit diesen Straßen sind aufgrund des Unfallgeschehens negativ, so daß dieser Querschnitt als Zwischenquerschnitt nicht mehr neu gebaut werden soll. In England sind mit Straßen entsprechend der Betriebsform b2+1 (abwechselnde Zuweisung des mittleren Überholstreifens) negative Erfahrungen gemacht worden. Der Grund hierfür wird in den fehlenden Sperrflächen im Bereich der „kritischen“ Wechsel (Übergang von zwei auf einen Fahrstreifen) und in mangelnder verkehrstechnischer Ausstattung gesehen. Die hohe Verkehrssicherheit der deutschen Untersuchungsstrecken wird durch die sorgfältige Markierung und Beschilderung, durch die Wahl der Lage und durch die Ausgestaltung der Wechselstellen hergestellt.