



Joachim Herrmann, MdL

Herrn
Hansjörg Durz, MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Zusagen	Absagen	Ablage	Weglegen
30. Okt. 2020			
Antwort	R	WV	

München, 26. Oktober 2020
C4-3612-10-264

Gemeinsames Schreiben zur A 8

Anlagen

- 1 Beschluss des Bayerischen Landtags (Kopie)
- 1 Schreiben an das BMVI (Kopie)

Sehr geehrter Herr Abgeordneter,
lieber Hansjörg,

in Deinem mit der Kollegin Carolina Trautner und den Kollegen Martin Sailer und Lorenz Müller verfassten Schreiben vom 28. Juli 2020 thematisierst Du erneut das Unfallgeschehen auf der A 8 und wünschst u. a. eine nochmalige detaillierte Unfallanalyse, insbesondere an den topographisch schwierigen Ein- und Ausfahrten.

Hierzu teile ich Dir mit, dass generell an Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten, an Autobahnknotenpunkten und auch an Rastanlagen ein höheres Unfallaufkommen gegenüber freien Strecken festzustellen ist, da hier Verflechtungsvorgänge erforderlich sind und diese höhere Anforderungen an die Fahrzeugführer stellen.

Gerade an der A 8 wurden im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus sämtliche Anschlussstellen nach den einschlägigen Richtlinien geplant und gebaut, sodass die Verkehrssicherheit aus baulicher Sicht gewährleistet ist. Wird jedoch von der Un-

fallkommission an einer Zu- oder Abfahrtsmöglichkeit dennoch ein Unfallschwerpunkt erkannt, wird eine weitere Verbesserung angestrebt. Dies erfolgte z. B. an der Anschlussstelle Dachau/Fürstenfeldbruck in Fahrtrichtung München und an der Rastanlage Augsburg-West in Form der Verlängerung der Einfädelspur. Im Bereich der Anschlussstelle Augsburg-West wird zudem in Fahrtrichtung München versuchsweise zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verflechtungsvorgänge eine Änderung der Markierung der zweispurigen Nebenfahrbahn erfolgen.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Verkehrsunfälle an Anschlussstellen zum Großteil auf Fehler beim Fahrzeugführer zurückzuführen sind. Häufige Unfallursachen an Anschlussstellen ist das Überholen ohne Beachtung des Folgeverkehrs bzw. Ausscheren ohne Ankündigung. Eine weitere Unfallursache ist die nicht angepasste Geschwindigkeit bei Nässe, Glätte oder Nebel. In all diesen Fällen würde weder eine bauliche Veränderung noch eine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung die Unfälle verhindern.

Auch ein Lkw-Überholverbot an topographisch schwierigen Anschlussstellen an der A 8 wurde von der Unfallkommission geprüft und abgelehnt. Grund hierfür war, dass gerade im Bereich von Anschlussstellen an Gefäll-/Steigungsstrecken eine dadurch bedingte Konzentration von Schwerverkehrsfahrzeugen auf dem rechten Fahrstreifen zu erhöhten Unfallrisiken, insbesondere für einfahrende Verkehrsteilnehmer führen kann. Besonders gefährlich ist hier der unmittelbare Wechsel vom Beschleunigungsstreifen, über den rechten Fahrstreifen auf die mittlere Fahrspur („Durchstoßen“ des Lkw-Kolonnenverkehrs) bei ggf. zusätzlicher Sichteinschränkung auf den mittleren Fahrstreifen und den darauf mit Differenzgeschwindigkeiten fahrenden Verkehrsteilnehmer.

Hinsichtlich der Realisierung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen wurde mit Landtagsbeschluss vom 6. Februar 2020, LT 18-6369, die Staatsregierung aufgefordert sich beim Bund für den vermehrten Bau von Streckenbeeinflussungsanlagen mit Wechselverkehrszeichen einzusetzen. Dies wurde mit Schreiben an das Bundesverkehrsministerium vom 13. Mai 2020 umgesetzt.

Lieber Hansjörg, Du kannst versichert sein, dass wir alle rechtlichen und baulichen Möglichkeiten ausschöpfen, um die Verkehrssicherheit auf der A 8 zu erhöhen. Die zuständige Unfallkommission wird das Unfallgeschehen sehr genau beobachten und bewerten, um bei einer Unfallhäufung unverzüglich reagieren zu können.

Die Kollegin Carolina Trautner und die Kollegen Martin Sailer und Lorenz Müller haben ein inhaltsgleiches Schreiben erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

Dein Sachverwalter Herrmann