

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Leif-Erik Holm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 19/6808 –**

### **Neue Stahlleitplanken – Nutzen oder volkswirtschaftlicher Unsinn**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Neue Leitplanken (oder auch Schutzplanken genannt) sollen Autobahnen sicherer machen. Um die Sicherheit auf Autobahnen zu erhöhen, sollen Mittelstreifen in Zukunft mit stabilen Super Rails aufgerüstet werden. Unfälle im Gegenverkehr werden damit vermieden, so die Hoffnung ([www.lvz.de/Region/Polizeiticker/Neue-Leitplanken-sollen-Autobahnen-sicherer-machen](http://www.lvz.de/Region/Polizeiticker/Neue-Leitplanken-sollen-Autobahnen-sicherer-machen)).

Die neuen Leitplanken sollen Fahrzeuge bis 13 Tonnen abhalten, die alte Version hatte 10 Tonnen schweren Fahrzeugen standgehalten ([www.maz-online.de/Lokales/Brandenburg-Havel/Schutzplanken-aus-Kirchmoeser-sichern-die-A-2](http://www.maz-online.de/Lokales/Brandenburg-Havel/Schutzplanken-aus-Kirchmoeser-sichern-die-A-2)).

Besonders augenscheinlich ist nach Ansicht der Fragesteller die Umrüstung an der A2 zwischen Hannover und Peine, welche unter anderem jeder Mitarbeiter der Abgeordneten und Fraktionen im Deutschen Bundestag aus Nordrhein-Westfalen persönlich erleben darf, sofern er mit dem Auto fährt. Die eigentlich dreispurige A2 ist über Kilometer in der Geschwindigkeit begrenzt und die Fahrbahn teilweise erheblich verengt.

Da die in den Presseberichten genannten Unterschiede im Gewicht der Fahrzeuge, 10 zu 13 Tonnen, eigentlich aus der Sicht der Fragesteller im Verhältnis marginal sind und sowohl Omnibusse mit 18 Tonnen oder gar Lastkraftwagen mit 40 Tonnen Gesamtgewicht nicht betroffen sind, kommt die Frage nach dem Sinn der Maßnahme auf.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung hat sich im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 die Zahl der Getöteten gegenüber dem Jahr 2011 um 40 Prozent zu reduzieren. Durchbrüche im Mittelstreifen, insbesondere durch Fahrzeuge des Schwerverkehrs, können aufgrund des Abkommens in den Gegenverkehr besonders schwere Unfallfolgen verursachen. Die Verhinderung von Durchbrüchen im Mittelstreifen bei Straßen mit Fahrtrichtungstrennungen ist daher der Bundesregierung ein wichtiges Anliegen. Dieses Ziel ist deshalb auch eine

zentrale technische Anforderung an passive Schutzeinrichtungen. In einigen Einsatzbereichen, z. B. im Mittelstreifen hochbelasteter Autobahnen, hat die Durchbruchssicherheit von Fahrzeug-Rückhaltesystemen auch aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens an Bedeutung gewonnen. Daher werden im Rahmen von Um- und Ausbaumaßnahmen sowie des altersbedingten Austauschs von Schutzeinrichtungen vermehrt Schutzeinrichtungen mit verbesserter Durchbruchssicherheit eingesetzt. Diese können sowohl aus Beton als auch aus Stahl bestehen.

Im Mittelstreifen von Autobahnen sind nach den „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme“ (RPS 2009) durchgängige Schutzeinrichtungen mindestens der Aufhaltestufe H2 bzw. in Abhängigkeit von den örtlichen Verhältnissen der Aufhaltestufe H4b aufzustellen. Die Aufhaltestufe H2 wird nach DIN EN 1317 u. a. durch eine Abnahmeprüfung mit einem Bus der Gesamtmasse von 13 t, die Aufhaltestufe H4b u. a. durch eine Abnahmeprüfung mit einem Sattelzug der Gesamtmasse von 38 t nachgewiesen. Schutzeinrichtungen im Mittelstreifen, z. B. eine „Super Rail“ mit der Aufhaltestufe H4b, können folglich Fahrzeuge mit Gesamtmassen von mehr als 13 t abhalten. Im Mittelstreifen von Autobahnen werden „Super Rail“-Systeme mit den Aufhaltestufen H2 und H4b eingesetzt.

1. Wie viele Kilometer Autobahn sind bisher mit dem neuen System ausgerüstet (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
2. Wie viele Kilometer Autobahn sind im Umrüstungsstadium (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
8. Wie hoch sind die Kosten der Umrüstung insgesamt und pro Kilometer?
9. Wie viele Stautunden wurden und werden nach Kenntnis der Bundesregierung pro Jahr durch die Umrüstung entstehen?
10. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der volkswirtschaftliche Wert, der durch die Stautunden in Frage 9 entsteht?

Die Fragen 1, 2, 8, 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der grundgesetzlichen Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern sowie der Vielfältigkeit der eingesetzten „Super Rail“-Systeme liegen der Bundesregierung diesbezüglich keine Informationen über den Anteil der Verbreitung dieser Systeme und deren Kosten in den Ländern vor. Allgemeine Aussagen über die Kosten einer „Super Rail“ pro Kilometer können nicht getroffen werden, da diese von Faktoren wie der Vergabe- und Vertragskonstellation, saisonalen und konjunkturellen Einflüssen sowie dem jeweils aktuellen Stahlpreis abhängig sind.

Die Bundesregierung führt keine Statistiken zur Stauentwicklung auf Bundesfernstraßen.

3. Wie viele die Leitplanke überfahrende bzw. durchbrechende und in den Gegenverkehr geratende schwere Fahrzeuge gab es in den fünf Jahren vor der ersten Umrüstung in der Gewichtsstaffel bis 10 Tonnen, größer 10 bis 13 Tonnen und größer 13 Tonnen (bitte als Anzahl pro Jahr und die durchschnittliche Anzahl pro 1 000 Kilometer Autobahn angeben, in Tabellenform beantworten)?
4. Wie viele Schwerverletzte und Tote gab es durch die Leitplanke überfahrende bzw. durchbrechende und in den Gegenverkehr geratende schwere Fahrzeuge in den fünf Jahren vor der ersten Umrüstung in der Gewichtsstaffel bis 10 Tonnen, größer 10 bis 13 Tonnen und größer 13 Tonnen (bitte als Anzahl pro Jahr und die durchschnittliche Anzahl pro 1 000 Kilometer Autobahn angeben, in Tabellenform beantworten)?
5. Wie viele die Leitplanke überfahrende bzw. durchbrechende und in den Gegenverkehr geratende schwere Fahrzeuge gibt es ab der ersten Umrüstung, auf den umgerüsteten Strecken, in der Gewichtsstaffel bis 10 Tonnen, größer 10 bis 13 Tonnen und größer 13 Tonnen (bitte als Anzahl pro Jahr und die durchschnittliche Anzahl pro 1 000 Kilometer Autobahn angeben, in Tabellenform beantworten)?
6. Wie viele Schwerverletzte und Tote gab es durch die Leitplanke überfahrende bzw. durchbrechende und in den Gegenverkehr geratende schwere Fahrzeuge, ab der ersten Umrüstung, auf den umgerüsteten Strecken, in der Gewichtsstaffel bis 10 Tonnen, größer 10 bis 13 Tonnen und größer 13 Tonnen (bitte als Anzahl pro Jahr und die durchschnittliche Anzahl pro 1 000 Kilometer Autobahn angeben, in Tabellenform beantworten)?
7. Wie viele schwere Fahrzeuge in der oben genannten Gewichtsstaffel sind nach Kenntnis der Bundesregierung tatsächlich auf den umgerüsteten Strecken von der neuen Leitplankenkonstruktion erfolgreich vom Überfahren bzw. Durchbrechen der Leitplanke abgehalten worden (bitte als Anzahl pro Jahr und die durchschnittliche Anzahl pro 1 000 Kilometer Autobahn angeben, in Tabellenform beantworten)

Die Fragen 3 bis 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

