

Antwort auf eine Kleine schriftliche Anfrage

- Drucksache 17/3094 -

Wortlaut der Anfrage der Abgeordneten Christian Calderone und Dr. Stephan Siemer (CDU), eingegangen am 03.03.2015

Welche Geschwindigkeitsbegrenzungen und -kontrollen gibt es auf innerstädtischen niedersächsischen Landesstraßen?

Das Land Niedersachsen unterhält ein umfangreiches und weit verzweigtes Netz von Landesstraßen. Diese Straßen stellen einen wichtigen Teil der Verkehrsinfrastruktur in Niedersachsen dar. Viele dieser Landesstraßen wurden von langer Zeit geplant und gebaut. Gerade bei stark prosperierenden Städten und Gemeinden hat die Wohnbebauung an innerörtlichen Landesstraßen stark zugenommen, sodass sich die Konflikte zwischen dem zunehmenden Verkehr und einer immer dichteren Wohnbebauung verschärfen. Verkehrsregulierende Maßnahmen können hier Abhilfe schaffen.

Die L 842 ist ein Beispiel für eine Landesstraße, die entlang ihres Verlaufs prosperierende Städte und Gemeinden miteinander verbindet. Gerade in den Bereichen, in denen die Landesstraße durch die Stadt Lohne und durch Vörden verläuft, gibt es ein hohes Verkehrsaufkommen durch Lkw und Pkw sowie eine zunehmend dichte Wohnbebauung. Für die Anwohner entstehen besondere Belastungen und Gefahren, wenn die Fahrzeuge an Ampeln anfahren oder merkliche Geschwindigkeitsübertretungen tagsüber und nach 20 Uhr zu verzeichnen sind. Die Kommunen vor Ort versuchen, alle gesetzlich zulässigen und für beide Bereiche verträglichen Möglichkeiten zur Entspannung der Situation zwischen Anwohnern und Verkehrsteilnehmern auszuschöpfen, wie z. B. durch Geschwindigkeitskontrollen und weitere Begrenzungen der zulässigen Geschwindigkeit.

Wir fragen die Landesregierung:

1. An welchen Teilstücken von zweispurigen Landesstraßen in Niedersachsen gilt Tempo 30 durchgängig?
2. An welchen Teilstücken von zweispurigen Landesstraßen in Niedersachsen gilt Tempo 30 nur nachts bzw. nach 18 oder 20 Uhr?
3. Aus welchen Gründen wurde Tempo 30 oder sogar eine geringere Geschwindigkeit in diesen Teilstücken realisiert?
4. Wie wird die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 in diesen Abschnitten kontrolliert?
5. Welche Maßnahmen werden außer der Beschilderung noch realisiert (Schwellen, Schikanen etc.)?
6. Welche Geschwindigkeitsbegrenzungen auf ein Tempo unter 30 km/h gibt es an vierspurigen Landesstraßen?
7. Welche Beispiele von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf ein Tempo unter 30 km/h an Bundes- und/oder Landesstraßen sind der Landesregierung aus anderen Bundesländern, wie z. B. Hamburg, Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg, bekannt?
8. Welche Erfahrungen hat die Schweiz mit der Einführung von Tempo 30 auf stark befahrenen innerörtlichen Straßen gemacht?

(An die Staatskanzlei übersandt am 11.03.2015)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020/3094/
Geschwindigkeitsbegrenzungen -

Hannover, den 15.04.2015

Auf allen dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen (insbesondere Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen) können Verkehrsbeschränkungen nach den Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) angeordnet werden. Insbesondere aus den Gründen der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes werden innerhalb geschlossener Ortschaften Geschwindigkeitsbeschränkungen meist auf 30 km/h angeordnet. Um vor allem dem Schutzinteresse der Wohnbevölkerung gerecht zu werden, können bereits nach der geltenden Rechtslage in Wohngebieten - außerhalb von Hauptverkehrsstraßen - erleichtert Tempo-30-Zonen angeordnet werden. Von dieser Möglichkeit wird häufig Gebrauch gemacht.

Nach den Regelungen der StVO kann die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus sachlichen Gründen beschränkt oder verboten werden. Die Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind jedoch nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in der StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Mit dieser Abwägung wird den unterschiedlichen Interessen der beteiligten Verkehrsteilnehmer und Anwohner Rechnung getragen.

Auf Bundes- und Landesstraßen hat das Interesse des fließenden Verkehrs besonderes Gewicht, weil diese Straßen ihre Aufgabe, dichten Verkehr auch über längere Entfernungen zügig zu ermöglichen und das übrige Straßennetz zu entlasten, nur erfüllen können, wenn möglichst wenig Verkehrsbeschränkungen vorhanden sind. Nach ihrem Widmungszweck dienen gerade die klassifizierten Straßen der Aufnahme der überregionalen Verkehrsströme.

In Niedersachsen sind die Landkreise, kreisfreien Städte und großen selbstständigen Gemeinden - und auf Antrag auch kleinere Gemeinden - für die Umsetzung der StVO zuständig. Ob die vorgenannten Voraussetzungen für Verkehrsbeschränkungen vorliegen, haben die Straßenverkehrsbehörden daher grundsätzlich in eigener Zuständigkeit zu prüfen und letztlich, auf Basis der vor Ort gewonnenen Erkenntnisse, über die Anordnung von Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden. Derzeit gibt es 118 untere Verkehrsbehörden in Niedersachsen.

Um die Kommunen als untere Verkehrsbehörden bei den Bemühungen zu einer besseren Vereinbarkeit von Mensch und Verkehr zu unterstützen, strebt die Landesregierung gemeinsam mit den Ländern Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein verschiedene Rechtsänderungen an. Im Rahmen einer VMK-Initiative soll der Bund aufgefordert werden, die entsprechenden Änderungen umzusetzen. Die Vorschläge befinden sich derzeit in der Abstimmung.

Die Verkehrskontrollen werden von der Polizei sowie den Straßenverkehrsbehörden eigenverantwortlich durchgeführt. Wesentlicher Aspekt bei der Verkehrsüberwachung ist die Verkehrssicherheit. Die Reduzierung von Unfällen hat höchste Priorität. Um die verfügbaren Kapazitäten bei den Kontrollbehörden möglichst effektiv einzusetzen, wurde mit gemeinsamen Runderlass des MI und des MW für die Straßenverkehrsbehörden festgelegt, dass grundsätzlich nur dort Geschwindigkeitsüberwachung stattfinden soll, wo eine besondere Gefahrenlage besteht, d. h. insbesondere bei Unfallschwerpunkten. Die Polizei geht grundsätzlich entsprechend vor.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Die Verkehrsbeschränkungen werden von den 118 unteren Verkehrsbehörden in eigener Zuständigkeit angeordnet. Es gibt keine Berichtspflichten der Kommunen, daher liegen weder zu den

Strecken noch den Anordnungsgründen Daten vor. Die vollständige Erfassung dieser Daten wäre nur unter unverhältnismäßigem Aufwand möglich.

Zu 2 und 3:

Siehe Antwort zu Frage 1.

Zu 4:

Grundsätzlich gibt es mobile und stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsgeräte, die einerseits von der Polizei und darüber hinaus von den unteren Verkehrsbehörden betrieben werden. Die Auswahl der Messpunkte erfolgt außerhalb von Autobahnen in eigener Verantwortung dieser Behörden, dabei ist eine Abstimmung zwischen Polizei und unteren Verkehrsbehörden vorgesehen. Wesentliches Kriterium soll dabei die Verkehrssicherheit sein. Auch hier gibt es keine Berichtspflichten, sodass eine Ermittlung dieser Daten nur unter unverhältnismäßigem Aufwand möglich wäre.

Zu 5:

Die Baulast von Landesstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften liegt teilweise beim Land und teilweise bei der jeweiligen Kommune. Eine vollständige Erfassung der Daten ist daher auch hier nur unter unverhältnismäßigem Aufwand möglich.

Zu 6:

Im über 8 000 km großen niedersächsischen Landesstraßennetz sind auch vereinzelt vierspurige Landesstraßenabschnitte vorhanden. Allerdings liegen diese zumeist in der kommunalen Baulast der großen Städte. Zur Frage der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf diesen Abschnitten wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Zu 7:

Es liegen hierzu keine Informationen vor.

Zu 8:

Siehe Antwort zu Frage 7.

Olaf Lies