

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
mit Antwort der Landesregierung
- Drucksache 17/4649 -**

Warum wurden an der Quakenbrücker Landstraße Schutzplanken gebaut?

Anfrage des Abgeordneten Christian Calderone (CDU) an die Landesregierung, eingegangen am 23.11.2015, an die Staatskanzlei übersandt am 26.11.2015

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr namens der Landesregierung vom 18.12.2015, gezeichnet

Olaf Lies

Vorbemerkung des Abgeordneten

Die *Neue Osnabrücker Zeitung* berichtete in ihrer Onlineausgabe vom 29. Oktober 2015 über den Einbau von Schutzsystemen und Leitplanken an Bäumen entlang der Quakenbrücker Landstraße zwischen Quakenbrück und Messlage.

Vorbemerkung der Landesregierung

Bäume am Straßenrand werden von den Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern selten als gefährlich wahrgenommen. Dabei führen Baumunfälle oftmals zu sehr schweren Unfallfolgen. Der Aufprall auf feste Hindernisse neben der Fahrbahn ist zwar nur für 17 % der im Straßenverkehr Verunglückten, jedoch für fast 40 % der Getöteten verantwortlich. Um die tragischen Folgen von sogenannten Baumunfällen zu verringern, muss man diese möglichst verhindern oder zumindest die Anprallgeschwindigkeit und damit die Unfallfolgen deutlich reduzieren.

In Niedersachsen ist auffällig, dass im Zeitraum von 2010 bis 2012 die Zahl der im Zusammenhang mit „Baumunfällen“ Getöteten und Schwerverletzten gestiegen ist, nachdem in den Vorjahren eine erfreuliche Reduzierung festzustellen war. So sind allein im Jahr 2012 bei „Baumunfällen“ außerhalb geschlossener Ortschaften 998 Menschen getötet oder schwer verletzt worden, 2014 sank die Zahl etwas auf 948. Im bundesweiten Vergleich weist Niedersachsen damit aber immer noch die höchsten Unfallzahlen in diesem Bereich aus.

Ziel der Landesregierung ist es daher, im Rahmen eines Modellversuchs verschiedene Maßnahmen, die zeitgleich in sechs Landkreisen umgesetzt werden, im Hinblick auf eine mögliche Reduzierung der Baumunfälle und deren Folgen zu erproben.

Die mehrjährige Unfallauswertung zeigt, dass sich die sogenannten Baumunfälle nicht nur auf bestimmte Schwerpunktstrecken konzentrieren, sondern sich in erheblichem Umfang über fast das gesamte außerörtliche Straßennetz verteilen. Es ist nicht maßgeblich, ob die Bäume entlang der Fahrbahnen bereits eine Allee bilden oder ob es sich lediglich um mehrere aufeinanderfolgende Einzelbäume handelt. Gerade auch bei eher vereinzelt stehenden Bäumen auf Streckenabschnitten ohne weitere Besonderheiten wurden hohe Unfallzahlen oder schwerste Unfallfolgen registriert. Ohne Zweifel sind im Bereich von Straßen mit dichtem Baumbestand vorgelagerte Fahrzeug-Rückhaltesysteme zur Herstellung der Verkehrssicherheit besonders geeignete Mittel. Sofern diese nicht vorhanden sind, sind Kriterien wie die Straßenbreite sowie der Abstand der Bäume zum Fahrbahnrand bei der Risikobewertung besonders entscheidend.

Auswertungen der Daten zu den Baumunfällen im Land Brandenburg durch den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. haben ergeben, dass sich die größte Zahl der Baum-

unfälle an Straßen mit einer Breite von weniger als 6 m ereignet. Die zweithöchste Unfallrate ist auf Straßen zwischen 6 m und 6,50 m Straßenquerschnittsbreite zu verzeichnen. Auf breiteren Straßen sinken die Unfallzahlen im Verhältnis deutlich. Demnach ist ein erhöhtes Gefährdungspotenzial bei vergleichsweise schmalen Straßen mit einem angrenzenden Baumbestand, der sich neben den Fahrbahnen ohne vorgelagerte Fahrzeug-Rückhaltesysteme befindet, gegeben.

Neben der Straßenbreite ist die gefahrene Geschwindigkeit ein wichtiger Faktor sowohl bei der Unfallentstehung als auch bei den Unfallfolgen. Eine geringere Geschwindigkeit bedeutet immer auch geringere Unfallfolgen. So reduziert sich beispielsweise die Aufprallenergie des Fahrzeuges an einen Baum bei einer Geschwindigkeit von 70 km/h gegenüber 100 km/h um mindestens 50 %. Weiterhin wird die Gefahr eines Abkommens von der Fahrbahn bei einer geringeren Geschwindigkeit vermindert und zusätzlich die Reaktionszeit verlängert, um einem Anprall an einem Baum entgegenzuwirken.

In Niedersachsen soll daher zunächst modellhaft (§ 45 Abs. 1 Nr. 6 Straßenverkehrsordnung - StVO) in sechs Landkreisen (Cuxhaven, Emsland, Friesland, Hildesheim, Osnabrück und Osterholz) versucht werden, mittels zusätzlicher Geschwindigkeitsbeschränkungen die Baumunfallzahlen deutlich zu senken.

Im Rahmen des Modellversuchs ist u. a. vorgesehen, dass die untere Straßenverkehrsbehörde die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich von Straßen mit Baumbestand (d. h. insbesondere Baumgruppen und/oder mehrere Bäume in gewisser Regelmäßigkeit, jeweils mit einem Abstand von weniger als 4,5 m vom Fahrbahnrand - keine Einzelbäume) außerhalb geschlossener Ortschaften wie folgt beschränken kann:

- bei Straßen unter 6,50 m Fahrbahnbreite auf eine höchstzulässige Geschwindigkeit von 80 km/h (Zeichen 274-58) und
- bei Straßen unter 6 m Fahrbahnbreite auf eine höchstzulässige Geschwindigkeit von 70 km/h (Zeichen 274-57).

Bei einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 oder 70 km/h ist unter dem Zeichen 274 StVO ein vom MW zugelassenes Zusatzzeichen „Baumunfälle“ anzuordnen, um dem Verkehrsteilnehmer den Grund der Geschwindigkeitsbegrenzung zu verdeutlichen.

Die Geschwindigkeitsbeschränkungen und deren Überwachung sind dabei Bestandteil einer Gesamtmaßnahme, die auch in besonderem Maße auf Aufklärung der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer setzt, um eine höhere Akzeptanz und damit Beachtung der Verkehrsbeschränkungen zu erzielen. Hierzu gehören ein von der Landesverkehrswacht Niedersachsen e. V. entwickeltes Plakat ebenso wie Dialogdisplays.

1. Nach welchen Kriterien wurde der Landkreis Osnabrück als Modelllandkreis für das Landesprojekt zur Reduzierung von Baumunfällen ausgesucht?

Die Auswahl der Landkreise, die an dem Modellversuch teilnehmen, erfolgte zu Beginn des Jahres 2014 anhand der Unfallzahlen im Jahr 2012, da die Unfallstatistik für das Vorjahr immer erst im März eines jeden Jahres vorliegen. Die Landkreise Friesland und Osterholz haben sich trotz vergleichsweise niedriger Unfallzahlen in diesem Bereich freiwillig zur Teilnahme entschlossen. Der Landkreis Osnabrück wies im Jahr 2012 im landesweiten Vergleich die zweithöchste Zahl von Unfällen außerorts (ohne BAB) mit durch Anprall an einen Baum getöteten oder schwerverletzten Personen auf.

2. Welche Straßen im Landkreis Osnabrück wurden konkret ausgewählt?

Für folgende Streckenabschnitte wurde von der unteren Straßenverkehrsbehörde eine Geschwindigkeitsbegrenzung mit Zusatzzeichen angeordnet:

Bundesstraßen

Straße	von – bis	Länge ca.
B 218	Hesepe – Ueffeln	4.100 m

Landesstraßen

Straße	von – bis	Länge ca.
L 60	Kreisgrenze LK Emsland – Ohrtermersch	3.500 m
L 60	Ohrtermersch – Berge	4.900 m
L 60	Berge – Menslage	7.400 m
L 60	Menslage - Quakenbrück	5.800 m
L 70	Landesgrenze NRW – Neuenkirchen	4.300 m
L 70	Neuenkirchen – Ueffeln	3.700 m
L 70	Ueffeln – Westerholte	3.100 m
L 70	Westerholte – Ankum	6.400 m
L 71	Landesgrenze NRW – Weese	1.000 m
L 71	Weese – Voltlage	1.900 m
L 71	Voltlage – Kreuzung L 71/L 102/K 154	5.700 m
L 72	Landesgrenze NRW – Fürstenau	2.200 m
L 73	Ohrtermersch – Bippen	1.200 m
L 73	Bippen – Eggermühlen	2.600 m
L 73	Eggermühlen – Ankum	4.900 m
L 74	Ankum – Nortrup	5.200 m
L 74	Kreisgrenze LK CLP – Menslage	1.000 m
L 74	Menslage – Nortrup	5.100 m
L 75	Badbergen – Wehdel	1.200 m
L 75	Wehdel - Grönloh	1.500 m
L 76	Kreisgrenze LK Vechta – Vennermoor	3.500 m
L 76	Ankum – Alfhausen	4.800 m
L 76	Alfhausen – Kreisgrenze LK Vechta	1.700 m
L 77	Landesgrenze NRW – Achmer	3.600 m
L 78	Kreisgrenze LK Vechta – Engter	8.300 m
L 78	Engter – Wallenhorst	3.800 m
L 79	Kreisgrenze LK Diepholz – Hunteburg	1.500 m
L 79	Hunteburg – Venne	8.600 m
L 79	Venne – Evinghausen	7.800 m
L 80	Kreisgrenze LK Vechta – Hunteburg	3.900 m
L 80	Hunteburg – Meyerhöfen	3.600 m
L 81	Landesgrenze NRW – Bohmte	2.700 m
L 82	Heithöfen – Lintorf	2.500 m
L 83	Rabber – Barkhausen	1.100 m
L 83	Barkhausen - Buer	4.000 m
L 83	L 106 – KVP Buer	500 m
L 83	Riemsloh – Krukum	1.900 m
L 83	Schiplage – Riemsloh	2.800 m
L 83	Landesgrenze NRW – Schiplage	800 m
L 84	Bad Essen – Oberholsten	5.800 m
L 85	Mönkehöfen – Wehrendorf	1.500 m
L 85	Schledehausen - Mönkehöfen	4.200 m
L 85	Wissingen – Schledehausen	2.000 m
L 85	Bissendorf - Wissingen	2.100 m
L 87	Evinghausen – Icker	3.300 m
L 87	Wulften – Belm	3.100 m
L 87	Schledehausen – Wulften	1.700 m
L 87	Icker – Belm	2.000 m
L 89	Hasbergen – Natrup-Hagen	2.300 m
L 90	Bruchmühlen – Eicken-Bruche	5.200 m
L 90	Eicken-Bruche – Melle	600 m

Straße	von – bis	Länge ca.
L 90	Jeggen – Wissingen	800 m
L 90	Wissingen – Westerhausen	5.250 m
L 90	Melle - Oldendorf	2.000 m
L 91	Landesgrenze NRW – Melle	4.200 m
L 92	Sehlingdorf – OD Buer	300 m
L 92	Landesgrenze NRW – Markendorf	2.400 m
L 93	Landesgrenze NRW – Melle	900 m
L 93	Altenmelle – K 213	2.500 m
L 94	Melle – Wellingholzhausen	1.100 m
L 94	Wellingholzhausen – Dissen	1.350 m
L 94	Dissen – Noller Schlucht	2.100 m
L 95	Wellingholzhausen – Küingdorf	1.200 m
L 95	Neuenkirchen – Wellingholzhausen	4.000 m
L 95	Hagen aTW – AltGMHütte	1.000 m
L 98	Glane – Bad Laer	3.100 m
L 100	Landesgrenze NRW – Müschen	1.500 m
L 102	Kreisgrenze LK Emsland – Berge	6.900 m
L 102	Berge – Bippen	3.200 m
L 102	Bippen – Schwagstorf	6.700 m
L 102	Schwagstorf – Kreuzung L 71/L 102/K 154	3.900 m
L 105	Ostercappeln – Wulften	2.200 m
L 109	Vehrte – Haaren	1.000 m
L 109	Hollage – Landesgrenze NRW	1.050 m
L 109	Hollage – Wallenhorst	600 m
L 845	Kreisgrenze LK Vechta – Quakenbrück	2.900 m
L 861	Kreisgrenze LK Vechta – Wehdel	1.800 m

Kreisstraßen

Straße	von – bis	Länge ca.
K 102	Achmer – Neuenkirchen	5.100 m
K 105	Neuenkirchen – Voltlage	1.400 m
K 107	Alfhausen – Balkum	2.000 m
K 107	Ueffeln – Balkum	3.200 m
K 109	Merzen – Westerholte	2.100 m
K 111	Plaggenschale – Ankum	1.800 m
K 117	Fürstenau – Bippen	2.100 m
K 119	Bippen – Hekese	2.200 m
K 121	Berge – Hekese	1.600 m
K 128	Kreisgrenze LK CLP – Menslage	4.100 m
K 130	Klein Mimmelage – Groß Mimmelage	5.500 m
K 130	Groß Mimmelage – Vehs	3.900 m
K 131	Nortrup – Groß Mimmelage	3.100 m
K 131	Kettenkamp – Eggermühlen	400 m
K 132	Vehs – Nortrup	4.700 m
K 134	Kreisgrenze LK Vechta – Quakenbrück	850 m
K 138	Gehrde – Badbergen	4.900 m
K 140	Gehrde – Groß Drehle	2.900 m
K 140	Groß Drehle – Kreisgrenze LK Vechta	2.600 m
K 142	Bersenbrück – Rüssel	2.000 m
K 143	Ankum – Druchhorn	2.500 m
K 147	Einmündung K 148 – Malgarten	1.800 m
K 149	Malgarten – Rieste	2.700 m
K 153	Kreisgrenze LK Vechta – L 75	3.200 m
K 154	Im Bereich Engeleren	2.100 m
K 162	Ankum – Kettenkamp	2.700 m
K 164	Fürstenau – Kreuzung L 71/L 102/K 164	4.300 m

Straße	von – bis	Länge ca.
K 165	Achmer – Ueffeln	5.200 m
K 165	Pente – Achmer	3.700 m
K 167	Rieste	1.400 m
K 204	Bruchmühlen – Buer	1.900 m
K 208	Hoyel – Bruchmühlen	2.200 m
K 211	Neuenkirchen – Riemsloh	1.100 m
K 213	Wellingholzhausen – Sondermühlen	2.100 m
K 213	Sondermühlen – Neuenkirchen	5.100 m
K 214	Landesgrenze NRW – Neuenkirchen	900 m
K 216	Melle	2.100 m
K 221	Gesmold - Westerhausen	1.000 m
K 227	Landesgrenze NRW - Holterdorf	3.500 m
K 228	Natbergen – Bissendorf	1.350 m
K 305	Landesgrenze NRW – Hasbergen	1.100 m
K 310	Hollage – Stadtgrenze Osnabrück	1.400 m
K 314	Belm – Vehrte	1.500 m
K 316	Belm – Stadtgrenze Osnabrück	450 m
K 327	Schledehausen – Ellerbeck	2.550 m
K 331	Wellendorf – Oesede	2.450 m
K 332	Landesgrenze NRW – Bad Iburg	1.000 m
K 333	Wellendorf – Borgloh	650 m
K 333	Wellendorf – Bad Iburg	3.800 m
K 334	Borgloh – Wellendorf	1.400 m
K 336	Landesgrenze NRW – Bad Rothenfelde	2.600 m
K 338	Landesgrenze NRW – Bad Laer	3.000 m
K 401	Landesgrenze NRW – Bohmte	3.000 m
K 405	Lintorf – Rabber	1.000 m
K 409	Rattinghausen - Meesdorf	700 m
K 416	Schwagstorf – Driehausen	3.700 m
K 418	Venne – Vennermoor	600 m
K 418	Schwege – Vennermoor	3.200 m
K 419	Vennermoor – Hunteburg	2.100 m
K 420	Hunteburg – Herringhausen	8.300 m
K 422	Kreisgrenze LK Diepholz – Kreisgrenze LK Vechta	2.500 m

Zusammenfassung

	Länge im Kreisgebiet	Modellversuch	Anteil
Bundesstraßen	213 km	4,10 km	2,06 %
Landesstraßen	515 km	237,75 km	46,16 %
Kreisstraßen	644 km	154,30 km	23,95 %
Gesamt	1.372 km	396,15 km	28,87 %

An folgenden Strecken wurden bzw. werden Fahrzeug-Rückhaltesysteme installiert: L 60, L 87, B 51, L 90, L 91.

3. Welche Einzelmaßnahmen sind damit verbunden?

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen unter den in der Vorbemerkung beschriebenen Vorgaben, deren Überwachung sowohl durch die untere Straßenverkehrsbehörde als auch durch die Polizei, der Einsatz von Dialogdisplays und das Aufstellen von Plakaten der Landesverkehrswacht. Außerdem werden an ausgewählten Abschnitten von Bundes- und Landesstraßen Fahrzeug-Rückhaltesysteme errichtet.

4. Welche Kosten entstehen durch die Umsetzung dieser Maßnahmen?

Die Kosten für die an den Kreisstraßen erfolgte Beschilderung betragen 61 667 Euro (Material plus Personal). Das Aufstellen der Beschilderung erfolgte an 76 Landesstraßenabschnitten und einem Bundesstraßenabschnitt. Damit belaufen sich die Kosten für das Land auf ca. 100 000 Euro. Die Personalkosten wurden beim Land nicht gesondert erfasst, da die Arbeiten im Rahmen der normalen Streckenwartung erfolgten.

Die Kosten für Fahrzeug-Rückhaltesysteme belaufen sich im LK Osnabrück auf insgesamt 836 000 Euro. Die Kosten für die drei im Landkreis Osnabrück eingesetzten Dialogdisplays betragen insgesamt ca. 12 000 Euro.

5. Werden die Maßnahmen nach Beendigung des Modellversuches zurückgebaut?

Ob und inwieweit Veränderungen an der Beschilderung vorgenommen werden, hängt von dem Ergebnis der Evaluierung der Maßnahme ab. Sinn und Zweck eines Modellversuchs nach § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO ist es, bestimmte verkehrsbehördliche Anordnungen auf ihre Wirksamkeit hin zu untersuchen. Sollten die hier getroffenen Anordnungen die gewünschte Wirkung zeigen, wird die Landesregierung versuchen, auf Bundesebene eine entsprechende Änderung der StVO zu erreichen. Anderenfalls müssten die Beschränkungen wieder aufgehoben werden. Die Fahrzeug-Rückhaltesysteme bleiben auch nach dem Modellprojekt bestehen, da deren Wirksamkeit bei Baumunfällen erwiesen ist und ein Entfernen vor dem Hintergrund der Kosten unwirtschaftlich wäre.

6. Warum wurden an der Quakenbrücker Landstraße Schutzsysteme und Leitplanken errichtet?

Bei der Quakenbrücker Landstraße (L 60 zwischen Menslage und Quakenbrück) handelt es sich um eine besonders unfallauffällige Strecke in Bezug auf Baumunfälle. Dieses begründet sich u. a. in der Streckencharakteristik; eine schmale, kurvige Landstraße mit dicht an der Fahrbahnkante stehenden Bäumen, an der kurz- bzw. mittelfristig keine Erhaltungsmaßnahmen geplant sind. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) beträgt 3 300 Fahrzeuge mit einem Schwerlastanteil von 200 Fahrzeugen pro Tag.

7. Werden die Schutzsysteme und Leitplanken zum Schutz von Motorradfahrern noch nachgerüstet?

Fahrzeug-Rückhaltesysteme sollen die Verletzungsfolgen von Unfällen vor allem für Pkw und Lkw möglichst gering halten. Motorradfahrende sind bei einem Sturz im Bereich von Schutzplanken einem mehrfach höheren Verletzungsrisiko ausgesetzt. Durch einen Unterfahrschutz kann der Anprall an scharfkantige Teile bzw. das Durchrutschen unter der Schutzplanke vermieden werden. Da die Funktion der Schutzeinrichtungen mit Unterfahrschutz für Pkw geschwächt wird, sollte der Einsatz auf sogenannte unfallträchtige Motorradstrecken beschränkt sein, d. h. auf Strecken mit besonders hohem Motorradaufkommen.

Bei der L 60 handelt es sich um keine ausgewiesene Motorradstrecke. Die dort zum Teil erforderlichen Einzelschutzsysteme für singuläre Bäume lassen sich ohnehin nicht mit einem Unterfahrschutz ausstatten. Eine Nachrüstung ist nicht vorgesehen.

Das gleiche gilt für die B 51. Da die L 87 als Motorradstrecke bekannt ist, wurden die durchgehenden Schutzeinrichtungen mit einem Unterfahrschutz versehen.

8. Welche positiven Effekte hat das Land zum jetzigen Zeitpunkt und damit nach Ablauf rund eines Drittels der geplanten Laufzeit bis Mitte 2017 durch das Modellprojekt im Landkreis Osnabrück feststellen können?

Eine Auswertung des Modellprojekts ist erst am Ende der Gesamtlaufzeit vorgesehen und sinnvoll. Eine erste Zwischenbilanz ist allenfalls nach dem Vorliegen der Unfallstatistik für das Jahr 2015 möglich.