

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 1659
der Abgeordneten Rainer Genilke und Frank Bommert
der CDU-Fraktion
Landtagsdrucksache 5/4218

Wortlaut der Kleinen Anfrage 1659 vom 02. November 2011

Tempo 70 auf Straßen mit dichtem Baumbestand

Durch einen gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft und des Ministeriums des Innern soll die Sicherheit auf Straßen mit dichtem Baumbestand erhöht werden. Der Erlass sieht vor, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Straßen mit dichtem Baumbestand ohne vorgelagerte Leitplanken auf 70 km/h zu begrenzen. Laut Erlass ist von der Geschwindigkeitsbegrenzung abzusehen, sofern die durchzuführende Einzelfallprüfung ergibt, dass von einer Gefahr im Sinne des § 45 Absatz 9 Satz 2 StVO nicht ausgegangen werden kann. Ein dichter Baumbestand liegt vor, wenn sich die Zahl der Bäume mit mehr als 25 Zentimetern Stammumfang an beiden Fahrbahnrandern in einer Distanz von kleiner gleich 4,5 Metern vom jeweiligen Fahrbahnrand auf einer Strecke von 500 Metern auf eine beidseitige Summe von mindestens 15 Bäumen beläuft. Dabei werden Bäume, vor denen Fahrzeug-Rückhaltesysteme angebracht sind, nicht mitgezählt. Mit dieser Definition sind nicht nur klassische Alleenstrecken, sondern auch Strecken mit lichterem Baumbestand betroffen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Grundüberlegungen haben die Landesregierung für die umfangreiche Definition des Begriffes „dichter Baumbestand“ geleitet?
2. Wie hoch schätzt die Landesregierung den Straßenbestand in Brandenburg mit dichtem Baumbestand? (Bitte auflisten nach Landkreisen)
3. Wie hoch schätzt die Landesregierung die Kosten für die Unteren Straßenverkehrsbehörden, die entsprechenden Straßenabschnitte gemäß Runderlass zu klassifizieren? (Bitte auflisten nach Landkreisen)
4. Mit dem Runderlass wird für Straßen mit dichtem Baumbestand grundlegend eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h angeordnet, sobald nicht in einer durchzuführenden Einzelfallprüfung die Gefahrlosigkeit gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO nachgewiesen wird. Wie wird die Gefahrlosigkeit gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO nachgewiesen und welche Kosten entstehen dabei?
5. Wieso hat die Landesregierung darauf verzichtet, lediglich an den bekannten Unfallschwerpunkten entsprechende straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen anzuordnen? Wäre so der Kosten- und Personalaufwand für die Unteren Straßenverkehrsbehörden nicht geringer?

6. Ist durch die Landesregierung vorgesehen, den Landkreisen die durch die Klassifizierung der Straßenabschnitte und die jeweils notwendigen Einzelfallprüfungen zur Prüfung der Gefahrlosigkeit gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO entstehenden Kosten zu erstatten?
7. Bis wann sind die Geschwindigkeitsbegrenzungen durch die Unteren Straßenverkehrsbehörden umzusetzen? Welcher Zeitraum wird den Unteren Straßenverkehrsbehörden zur Klassifizierung der einzelnen Straßenabschnitte und die jeweils notwendigen Einzelfallprüfungen zum Nachweis der Gefahrlosigkeit gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO zugestanden?
8. Wie viele Mittel stellt die Landesregierung pro Jahr für die Ausrüstung der Alleen mit Fahrzeug-Rückhaltesystemen zur Verfügung und nach welchen Kriterien werden die jeweiligen Straßenabschnitte damit versehen? Plant die Landesregierung zur Vermeidung längerer Tempo 70 – Zonen einen verstärkten Ausbau der Alleen mit Fahrzeug-Rückhaltesystemen?
9. Bei wie vielen der 78 im Jahr 2010 im Land Brandenburg verzeichneten Baumunfälle mit Todesfolge war die Unfallursache eine erhöhte Geschwindigkeit von über 80 km/h oder ein Fahren unter Alkoholeinfluss?
10. Bei wie vielen der 78 im Jahr 2010 im Land Brandenburg verzeichneten Baumunfälle mit Todesfolge ist die Unfallursache auf einen riskanten Überholvorgang zurückzuführen?
11. Wie hoch war die Durchschnittsgeschwindigkeit auf Alleenstraßen vor dem Alleenerlass von 1998 und der damit eingeführten Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h im Vergleich zu heute? Welche Durchschnittsgeschwindigkeit auf Alleenstraßen erwartet die Landesregierung mit einer generellen Tempo 70 – Regelung?
12. Wie bewertet die Landesregierung den Vorwurf, dass der ländliche Raum mit dieser Regelung wieder ein Stück mehr abgekoppelt wird und gerade Pendler, die die Strecken gut kennen und schon heute erhebliche Fahrzeiten in Kauf nehmen müssen, noch länger unterwegs sind?
13. Wie oft werden in Tempo 70 – Zonen im Vergleich zu Tempo 80 – Zonen Geschwindigkeitsübertretungen der Kraftfahrzeugführer durch die Polizei registriert? Erwartet die Landesregierung mit der Ausweitung der Tempo 70 – Zonen durch die vorgesehenen Kontrollen Mehreinnahmen?

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Welche Grundüberlegungen haben die Landesregierung für die umfangreiche Definition des Begriffes „dichter Baumbestand“ geleitet?

Zu Frage 1:

Der Begriff des „dichten Baumbestandes“ wurde unfallbezogen hergeleitet.

Im Bereich der geschlossenen Alleen, der Regelungsgegenstand des Alleenerlasses aus dem Jahr 1998 war, wurden in den Jahren 2008 - 2010 17 Baumunfälle mit Getöteten registriert.

Insgesamt wurden in den Jahren 2008 bis 2010 231 Menschen durch Baumunfälle in Brandenburg getötet, davon 196 außerorts, 29 innerorts und 6 auf Autobahnen.

Auf Bundes- und Landesstraßen außerorts ereigneten sich im Zuge von lückenhaften, stark lückenhaften oder lückenhaften einseitigen Alleen in den Jahren 2008 - 2010 71 Baumunfälle mit tödlichem Ausgang. Diese Bereiche wurden unter dem Begriff „dichter Baumbestand“ zusammengefasst. An Einzelbäumen gab es 2008 - 2010 60 Baumunfälle mit Getöteten.

Damit wird deutlich, nicht nur geschlossene Alleen sind besonders gefährlich. Insgesamt sind seit 1995 fast 3.000 Todesopfer durch Baumunfälle zu beklagen.

Frage 2:

Wie hoch schätzt die Landesregierung den Straßenbestand in Brandenburg mit dichtem Baumbestand? (Bitte auflisten nach Landkreisen)

Zu Frage 2:

Es erfolgt derzeit mit den unteren Verkehrsbehörden der Landkreise eine detaillierte Erfassung des Straßenbestandes mit dichtem Baumbestand. Auf der Grundlage dieses Datenmaterials soll durch gezielte Maßnahmen, u.a. durch die Installation von Fahrzeug-Rückhalteeinrichtungen oder durch die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Verkehrssicherheit erhöht werden und in deren Folge die Zahl der Verkehrstoten gesenkt werden.

Frage 3:

Wie hoch schätzt die Landesregierung die Kosten für die Unteren Straßenverkehrsbehörden, die entsprechenden Straßenabschnitte gemäß Runderlass zu klassifizieren? (Bitte auflisten nach Landkreisen)

Zu Frage 3:

Da es sich bei der Klassifizierung von Streckenabschnitten um eine Aufgabe der Gefahrenprävention handelt, die zu der Kernaufgabe der Straßenverkehrsbehörden gehört und somit vom Fachpersonal durchzuführen ist, beschränken sich die Kosten im Wesentlichen auf die sachlichen Kosten der Ortsbesichtigungen, die mit der ohnehin obligatorisch vorgeschriebenen Verkehrsschau verbunden werden können. Soweit in Brandenburg durch den Erlass nur ein Mensch vor einem tödlichen Baumunfall bewahrt wird, was sehr wahrscheinlich ist, überwiegt der Nutzen der Klassifizierung bei Weitem gegenüber den Aufwendungen.

Frage 4:

Mit dem Runderlass wird für Straßen mit dichtem Baumbestand grundlegend eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h angeordnet, sobald nicht in einer durchzuführenden Einzelfallprüfung die Gefahrlosigkeit gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO nachgewiesen wird. Wie wird die Gefahrlosigkeit gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO nachgewiesen und welche Kosten entstehen dabei?

Zu Frage 4:

Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) hat die örtlichen Verhältnisse der Baumunfälle während der Jahre 2008 bis 2010 näher analysieren lassen. Dabei sind auch die bei der Gefahrenanalyse zu beachtenden Aspekte herausgearbeitet worden, die bei der Streckenbewertung heranzuziehen sind. Dieses Material liegt den Straßenverkehrsbehörden als Arbeitshilfe für die Gefahreinschätzung vor.

Die Kosten für die Gefahrenanalyse sind dieselben wie für die Klassifizierung, da diese beiden Maßnahmen während der Ortsbesichtigung gemeinsam erledigt werden können. Es gelten somit die entsprechenden Ausführungen zu Frage 3.

Frage 5:

Wieso hat die Landesregierung darauf verzichtet, lediglich an den bekannten Unfallschwerpunkten entsprechende straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen anzuordnen? Wäre so der Kosten- und Personalaufwand für die Unteren Straßenverkehrsbehörden nicht geringer?

Zu Frage 5:

Eine im Vorfeld des Erlasses veranlasste Analyse führte zu dem Ergebnis, dass sich schwere Baumunfälle im Land Brandenburg nicht mehr punktuell oder linienhaft häufen. Im Jahre 2010 gab es im Land Brandenburg keinen Straßenabschnitt mit mehr als einem Baumunfall mit Getöteten. Die Kriterien für Unfalhhäufungsstellen werden bei Baumunfällen sehr selten erreicht.

Frage 6:

Ist durch die Landesregierung vorgesehen, den Landkreisen die durch die Klassifizierung der Straßenabschnitte und die jeweils notwendigen Einzelfallprüfungen zur Prüfung der Gefahrlosigkeit gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO entstehenden Kosten zu erstatten?

Zu Frage 6:

Eine Kostenübernahme durch das Land ist nicht vorgesehen, da es sich bei der Streckenklassifizierung und der Gefahrenanalyse um Maßnahmen im Rahmen einer bestehenden Zuständigkeit handelt, die als Pflicht zur Gefahrenabwehr zu den ureigensten Aufgaben einer Straßenverkehrsbehörde gehört. Aspekte der Konnexität im Sinne von Artikel 97 Abs. 3 der Brandenburger Verfassung werden daher nicht berührt.

In der Vorhabenplanung für das Entflechtungsgesetz sind auf Antrag Fördermittel vorrangig für Rückhaltesysteme an Kreisstraßen vorzusehen.

Frage 7:

Bis wann sind die Geschwindigkeitsbegrenzungen durch die Unteren Straßenverkehrsbehörden umzusetzen? Welcher Zeitraum wird den Unteren Straßenverkehrsbehörden zur Klassifizierung der einzelnen Straßenabschnitte und die jeweils notwendigen Einzelfallprüfungen zum Nachweis der Gefahrlosigkeit gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO zugestanden?

Zu Frage 7:

Die unteren Straßenverkehrsbehörden haben die Klassifizierung der einzelnen Straßenabschnitte und die jeweils notwendigen Einzelfallprüfungen zum Nachweis der Gefahrlosigkeit gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO durchzuführen.

Die Landesregierung rechnet damit, dass zum Ende des II. Quartal 2012 die Untersuchungen landesweit abgeschlossen sein werden. Es wird davon ausgegangen, dass angesichts des Streckenumfanges die Arbeiten mindestens das Jahr 2012 erfordern.

Frage 8:

Wie viele Mittel stellt die Landesregierung pro Jahr für die Ausrüstung der Alleen mit Fahrzeug-Rückhaltesystemen zur Verfügung und nach welchen Kriterien werden die jeweiligen Straßenabschnitte damit versehen? Plant die Landesregierung zur Vermeidung längerer Tempo 70 – Zonen einen verstärkten Ausbau der Alleen mit Fahrzeug-Rückhaltesystemen?

Zu Frage 8:

Die Mittel für Fahrzeug-Rückhaltesysteme an bestehenden Straßen müssen entsprechend der finanziellen Leistungsfähigkeit der Straßenbaulastträger sowie der Zuordnung des jeweiligen Straßenabschnittes zur Netzkategorie aus den vorhandenen Mitteln zur Verfügung gestellt werden.

Der Landesbetrieb Straßenwesen ist angewiesen, im Rahmen der durch die unteren Straßenverkehrsbehörden durchzuführenden Anhörungen die abschnittsweise Nachrüstung der wichtigsten Verbindungsstrecken mit Schutzplanken zu prüfen.

Der Schwerpunkt bildet dabei das blaue Netz und das Grundnetz der Bundes- und Landesstraßen, hier erfolgt der überwiegende Teil der im Land Brandenburg gefahrenen Kfz-Kilometer.

Die Landkreise werden bezüglich Rückhaltesysteme (siehe Frage 6) mit Fördermitteln unterstützt.

Frage 9:

Bei wie vielen der 78 im Jahr 2010 im Land Brandenburg verzeichneten Baumunfälle mit Todesfolge war die Unfallursache eine erhöhte Geschwindigkeit von über 80 km/h oder ein Fahren unter Alkoholeinfluss?

Zu Frage 9:

Es ereigneten sich 2010 66 Baumunfälle mit Getöteten, an deren Folgen insgesamt 74 Menschen starben.

Die Ursache Geschwindigkeit (nicht angepasste bzw. überhöhte Geschwindigkeit) wurde bei 30 Unfällen als Unfall verursachend festgestellt. Bei 5 Unfällen war eine Geschwindigkeit von 80 km/h maximal zulässig, wobei bei einem Unfall diese überschritten wurde. Bei einem Unfall wurde die Ursache Alkoholenuss angegeben.

Die Unfallursache, insbesondere bei Unfällen ohne Überlebende, ist nicht immer eindeutig feststellbar

Frage 10:

Bei wie vielen der 78 im Jahr 2010 im Land Brandenburg verzeichneten Baumunfälle mit Todesfolge ist die Unfallursache auf einen riskanten Überholvorgang zurückzuführen?

Zu Frage 10:

Bei einem Baumunfall mit tödlichem Ausgang wurde im Jahre 2010 als Ursache „Überholen bei unklarer Verkehrslage“ angegeben.

Frage 11:

Wie hoch war die Durchschnittsgeschwindigkeit auf Alleenstraßen vor dem Alleenerlass von 1998 und der damit eingeführten Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h im Vergleich zu heute? Welche Durchschnittsgeschwindigkeit auf Alleenstraßen erwartet die Landesregierung mit einer generellen Tempo 70 – Regelung?

Zu Frage 11:

Die Durchschnittsgeschwindigkeit auf Alleenstraßen vor dem Alleenerlass von 1998 ist der Landesregierung nicht bekannt. In Anbetracht des starken Rückgangs der Getöteten durch Baumunfälle im Land Brandenburg von 1997 zu 1998 von 336 auf 243 ist aber davon auszugehen, dass die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf maximal 80 km/h einen erheblichen Einfluss darauf hatte.

Die Durchschnittsgeschwindigkeit in Alleen beträgt auf Bundes- bzw. Landesstraßen wochentags (Montag bis Freitag) gegenwärtig für Pkw 74 bzw. 72 km/h. Da durch den neuen Landesstraßenerlass die zulässige Geschwindigkeit auf 70 km/h beschränkt wird, dürfte sich die Durchschnittsgeschwindigkeit reduzieren.

Frage 12:

Wie bewertet die Landesregierung den Vorwurf, dass der ländliche Raum mit dieser Regelung wieder ein Stück mehr abgekoppelt wird und gerade Pendler, die die Strecken gut kennen und schon heute erhebliche Fahrzeiten in Kauf nehmen müssen, noch länger unterwegs sind?

Zu Frage 12:

Berechnungen der Landesregierung belegen, dass die Vorteile einer höheren Verkehrssicherheit die Nachteile durch Fahrzeitverluste auch bei Fahrten über längere Entfernungen bei weitem überwiegen.

Frage 13:

Wie oft werden in Tempo 70-Zonen im Vergleich zu Tempo 80-Zonen Geschwindigkeitsübertretungen der Kraftfahrzeugführer durch die Polizei registriert? Erwartet die Landesregierung mit der Ausweitung der Tempo 70-Zonen durch die vorgesehenen Kontrollen Mehreinnahmen?

Zu Frage 13:

Eine statistische Erfassung der Anzahl der Geschwindigkeitsübertretungen nach am Messort angeordneter zulässiger Höchstgeschwindigkeit erfolgt nicht.

Intention der Polizei im Rahmen der Verkehrsüberwachung ist es, eine Verhaltensänderung bei Verkehrsteilnehmern herbeizuführen und nicht die Haushaltseinnahmen zu erhöhen.

Verkehrsüberwachung führt allerdings – solange Verkehrsregeln von Verkehrsteilnehmern nicht eingehalten werden – zwangsläufig auch zu Einnahmen bei Verwarn- und Bußgeldern.