



HESSISCHER LANDTAG

02. 07. 2014

Kleine Anfrage

des Abg. Degen (SPD) vom 28.04.2014

betreffend unfallmindernde und lärmindernde Maßnahmen auf der Bundesstraße 521 entlang der Gemarkung der Gemeinde Niederdorfelden

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Die Kleine Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit dem Minister des Innern und für Sport wie folgt.

Frage 1. Sind der Landesregierung Beschwerden der Anwohner des Altenburgrings in Niederdorfelden über eine Lärmbelästigung durch den Verkehr auf der Bundesstraße 521 bekannt?

Beschwerden über Lärmbelästigung von Anwohnern des Altenburgrings sind der Landesregierung nicht bekannt.

Frage 2. Ist der Landesregierung bekannt, dass im vergangenen Jahr Bäume auf einem Grünstreifen zwischen der B 521 und der Rückseite der an der Altenburgstraße gelegenen Grundstücke gefällt wurden?

In der vergangenen Pflegeperiode sind an dem benannten Gehölzstreifen Erhaltungsmaßnahmen auf einem etwa 50 Meter langen Teilstück des Gehölzbestandes durchgeführt worden.

Frage 3. Sind der Landesregierung Gründe für das Fällen der Bäume bekannt?

Bei dem "Grün an Straßen" handelt es sich um Straßenbegleitgrün. Derartige Gehölzbestände erfüllen die Funktion des Erosionsschutzes und haben sich vor allem an den Anforderungen der Verkehrssicherheit (z.B. Lichtraum und Sicht) und der Erfüllung ihrer Funktionen in Bezug auf die Straße (z.B. optische Linienführung) zu orientieren. Dies erfordert zum einen Rückschnittarbeiten in einem mehrjährigen Turnus, zum anderen aber auch Durchforstungen mit abschnittweisem Auf-den-Stock-Setzen zur Verjüngung des Bestandes. Diese Vorgehensweise erfolgt grundsätzlich im Einvernehmen zwischen dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) und dem Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz.

Zielsetzung dieser Maßnahme zur Wiederherstellung des hier vorgesehenen Gehölzbestandes ist der Aufwuchs eines Heckenbestandes mit gestufter Höhenentwicklung im straßennahen Bereich und die fachgerechte Erhaltung eines Baumbestandes, der den Abschluss des Gehölzbestandes zur Anliegerseite hin vorsieht.

Frage 4. Die Bäume hatten in der Vergangenheit einen lärmindernden Effekt. Seit deren Fällung hat die Lärmbelastung für die Anwohner zugenommen. Sind von Seiten der Landesregierung Kompensationsmaßnahmen zur Lärmreduzierung für die Anwohner geplant?

Bepflanzungen entlang der Straße haben nicht die Funktion, die Bebauung vor Lärm zu schützen. Kompensationsmaßnahmen sind daher nicht geplant.

Frage 5. Zu wie vielen Verkehrsunfällen ist es in den vergangenen fünf Jahren auf der B 521 zwischen dem Ortsausgang von Schöneck-Büdesheim und der Kreuzung mit der L 3008 auf den Gemarkungen von Schöneck, Karben sowie Niederdorfelden gekommen?
Waren darunter Unfälle mit Todesfolge?

Die Verkehrsunfalllage der letzten fünf Jahre auf dieser Strecke ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle:

Jahr	Unfälle
2009	10
2010	20
2011	22
2012	10
2013	8
Gesamt	70

Am 30.10.2013 ereignete sich ein tödlicher Unfall, bei dem eine Person tödlich und eine weitere schwer verletzt wurden. Bei 29 der oben genannten 70 Unfälle handelt es sich um Kollisionen mit Wild.

Frage 6. Sind von Seiten der Landesregierung Maßnahmen geplant, um das Unfallrisiko auf dieser Strecke zu senken?

Die Kriterien einer Unfallhäufung gemäß dem gemeinsamen Erlass zwischen dem HMWEVL und dem Hessischen Ministerium des Innern und für Sport waren und sind nicht erfüllt. Es besteht kein erhöhtes Unfallrisiko auf dieser Strecke. Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind zurzeit nicht geplant.

Frage 7. Kann aus Sicht der Landesregierung eine Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf Teilabschnitten der Strecke eine Maßnahme zur Senkung des Unfallrisikos sowie zur Lärmreduzierung der Bewohner des Altenburgings in Niederdorfelden darstellen?

Geschwindigkeitsbeschränkungen sind Verkehrsbeschränkungen, die nur unter den Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 i. V. m. § 45 Abs. 9 Satz 2 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) angeordnet werden können.

Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen der Verkehrssicherheit anzuordnen, setzen das Vorliegen einer Gefahrenlage voraus, die auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit erheblich übersteigt. Eine solche Gefahrenlage könnte beispielsweise bei einer Häufung geschwindigkeitsbedingter Unfälle gegeben sein.

Im konkreten Fall war lediglich in 11 der insgesamt 70 Verkehrsunfälle der letzten fünf Jahre eine nicht angepasste Geschwindigkeit unfallursächlich bzw. mitursächlich. Hierbei ist noch nicht zwischen solchen Unfällen differenziert, die sich aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit bei gleichzeitiger Überschreitung der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung ereignet haben und solchen, die sich aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit bei gleichzeitiger Einhaltung der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung ereignet haben. Nur bei einer Häufung geschwindigkeitsbedingter Unfälle bei gleichzeitiger Einhaltung der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung kommt die Anordnung neuer Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Verkehrssicherheitsgründen in Betracht. Vor diesem Hintergrund ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich.

Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen kann nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 i. V. m. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO in Betracht kommen. Auch hier ist Voraussetzung, dass aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der durch § 45 StVO geschützten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Dies liegt dann vor, wenn Lärm oder Abgase Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss. Im Bereich des Straßenverkehrsrechtes wird die Grenze der Zumutbarkeit nicht durch einen bestimmten Schallpegel bestimmt, da es keine auf Gesetz oder Rechtsverordnung basierenden Grenzwerte gibt. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde orientiert sich bei ihrer Entscheidung an den Vorgaben der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlassenen "Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm" (Lärmschutz-Richtlinie-StV).

Danach kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen dann in Betracht, wenn der nach den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen zu berechnende Beurteilungspegel in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet.

Die Beurteilungspegel an der B 521 bei Niederdorfelden liegen tagsüber bei rund 62 dB(A) und in der Nacht bei rund 55 dB(A), mithin so niedrig, dass aus Gründen des Lärmschutzes die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung nicht in Betracht kommt.

Wiesbaden, 14. Juni 2014

Tarek Al-Wazir