

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Walter Witzel GRÜNE

und

Antwort

des Innenministeriums

Tempolimit auf der A 5 zwischen Freiburg-Süd und Neuenburg

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Gibt es in der Landesregierung oder im Regierungspräsidium Freiburg Überlegungen, das bestehende Tempolimit 120 km/h auf der BAB 5 zwischen Neuenburg und Freiburg-Süd aufzuheben und welche Gründe sind dafür maßgebend?
2. Was waren die Gründe für die Einführung dieser Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h und inwieweit gelten diese auch heute noch?
3. Wie hat sich die detaillierte Unfallstatistik auf dem genannten Abschnitt im Vergleich mit der vorherigen Situation und im Vergleich mit Strecken ohne Tempolimit seit der Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkung bis heute entwickelt, und wie hat sich dabei die Zahl der verletzten bzw. getöteten Personen verändert?
4. Welche Unfallursachen wurden vor und nach Einführung des Tempolimits ermittelt?
5. Inwieweit teilt die Landesregierung die Meinung, dass zur Reduzierung von Verkehrsunfällen und zur Verminderung von Lärm, Treibstoffverbrauch und Schadstoffemissionen das Tempolimit auch auf andere Autobahnabschnitte ausgedehnt werden sollte, und was wird sie ggf. diesbezüglich unternehmen?

08. 11. 2005

Dr. Witzel GRÜNE

Eingegangen: 09. 11. 2005 / Ausgegeben: 23. 12. 2005

1

Begründung

Laut Presseberichten (u. a. Stuttgarter Zeitung, 5. November 2005) gibt es im Regierungspräsidium Freiburg Überlegungen, das bestehende Tempolimit von 120 km/h auf der A 5 zwischen Freiburg-Süd und Neuenburg nach der Fertigstellung der Sanierung aufzuheben. Das ist unverständlich, da durch die Einführung dieses Tempolimits die Zahl der Unfälle auf dieser Strecke laut Zeitungsberichten um 24 % zurückgingen, auf Strecken ohne Tempobegrenzung dagegen lediglich um 4 %.

Daneben spricht auch die Verringerung von Lärm, Energieverbrauch und Schadstoffen für eine Beibehaltung des Tempolimits. Damit ergeben sich die o. g. Fragen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 15. Dezember 2005 Nr. 74–3851.3/255 beantwortet das Innenministerium die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Gibt es in der Landesregierung oder im Regierungspräsidium Freiburg Überlegungen, das bestehende Tempolimit 120 km/h auf der BAB 5 zwischen Neuenburg und Freiburg-Süd aufzuheben und welche Gründe sind dafür maßgeblich?*

Zu 1.:

Nach § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrs-Ordnung „dürfen insbesondere 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 den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt“. In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung wird deshalb die Verwaltung verpflichtet, die Verkehrszeichen und die zugehörigen verkehrsrechtlichen Anordnungen immer wieder zu überprüfen. Das geschieht nicht nur im Hinblick auf die Anordnung neuer Verkehrszeichen, sondern auch auf die Beseitigung bestehender Verkehrszeichen, wenn der Anordnungsgrund entfällt. Das Ergebnis der Überprüfung durch das Regierungspräsidium Freiburg zusammen mit der Polizei hat gezeigt, dass das Sicherheitsniveau der Strecke gemessen an der Unfallrate der Unfälle mit Personenschäden zwar günstiger ist als im Durchschnitt aller Autobahnen Baden-Württembergs. Für die Entscheidung über Aufhebung oder Reduzierung einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist jedoch eine mehrjährige, deutlich und konstant unterdurchschnittliche Unfallentwicklung sicher nachzuweisen. Dazu bedarf es noch einer mindestens zweijährigen Beobachtungszeit.

- 2. Was waren die Gründe für die Einführung dieser Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h und inwieweit gelten diese auch heute noch?*

Zu 2.:

In den Jahren bis 1988 kam es auf der A 5 zu zahlreichen Unfällen durch Abkommen von der Fahrbahn mit Aufprall auf Bäume mit Todesfolgen. Nachdem andere Maßnahmen, wie der Einbau von Schutzplanken, nicht umgesetzt werden konnten, wurde am 2. Dezember 1988 zuerst probeweise für zwei Jahre und danach aufgrund der positiven Erfahrungen auf Dauer die Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h angeordnet. Die Straßenverhält-

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

nisse und das Umfeld haben sich bis heute – mit Ausnahme der Fahrbahn-deckenerneuerung – nicht wesentlich geändert.

3. Wie hat sich die detaillierte Unfallstatistik auf dem genannten Abschnitt im Vergleich mit der vorherigen Situation und im Vergleich mit Strecken ohne Tempolimit seit der Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkung bis heute entwickelt und wie hat sich dabei die Zahl der verletzten bzw. getöteten Personen verändert?

Zu 3.:

Die Entwicklung des Unfallgeschehens stellt sich im Hinblick auf die Anzahl der Todesopfer wie folgt dar:

1985 bis 1987: 17 Getötete,
1989: 2 Getötete,
1990: 1 Getöteter,
1991: 1 Getöteter,
2004 bis 30. September 2005: 3 Getötete.

Gemessen an der Unfallrate der Unfälle mit Personenschaden (Unfälle/ 1 Mio. Fahrzeugkilometer), die im Jahr 2003 im Mittel auf den Autobahnen in Baden-Württemberg mit 0,1 festgestellt worden ist, liegt die A 5 zwischen Freiburg und Neuenburg mit 0,04 in Fahrtrichtung Süd und 0,07 in Fahrtrichtung Nord deutlich darunter. Hierbei muss allerdings berücksichtigt werden, dass seit 2004 auf dieser Strecke Bauarbeiten durchgeführt worden sind, die das Risiko der sehr schweren Unfälle durch Abkommen von der Fahrbahn mit hoher Geschwindigkeit deutlich minderten. Zu den verletzten Personen liegen keine Zahlenangaben vor.

4. Welche Unfallursachen wurden vor und nach Einführung des Tempolimits ermittelt?

Zu 4.:

Die Ursachen für die Unfälle durch Abkommen von der Fahrbahn und Aufprall auf Bäume sind im Wesentlichen zu hohe Geschwindigkeit, Reifenplatzer und verminderte Aufmerksamkeit. Seit Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkung sind die Unfälle überwiegend auf mangelnde Verkehrstüchtigkeit, Fehler beim Überholen, nichtangepasste Geschwindigkeit und verlorene Ladung zurückzuführen.

5. Inwieweit teilt die Landesregierung die Meinung, dass zur Reduzierung von Verkehrsunfällen und zur Verminderung von Lärm, Treibstoffverbrauch und Schadstoffemissionen das Tempolimit auch auf andere Autobahnabschnitte ausgedehnt werden sollte, und was wird sie ggf. diesbezüglich unternehmen?

Zu 5.:

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen kommt im Wesentlichen dann in Frage, wenn das Unfallgeschehen deutlich über dem Landesdurchschnitt der Autobahnen liegt und keine spezielleren Maßnahmen ergriffen werden können. Nur in Ausnahmefällen sind die rechtlichen Voraussetzungen für Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen gegeben.

Das Unfallgeschehen auf den Autobahnen wird kontinuierlich beobachtet. Bei erkennbarer Erhöhung der Unfallzahlen wird auch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung geprüft.

Rech
Innenminister