

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Tabea Rößner, Markus Tressel, Steffi Lemke, Peter Meiwald und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verbesserung des Alleenschutzes (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/11992)

Verkehrssicherheit und Alleenschutz stehen in einigen Fachkreisen bisweilen in einem Gegensatz. Noch immer werden unter Berufung auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der einschlägigen Richtlinie RPS 2009 ganze Alleen daher unwiederbringlich beseitigt.

Doch um die folgenschweren Unfälle im Bereich von Alleen und einseitigen Baumreihen wirksam zu reduzieren, steht eine breite Palette infrastrukturseitiger und verkehrsorganisatorischer Maßnahmen zur Verfügung. Nach Auffassung der Fragesteller werden diese Maßnahmen bisher nicht annähernd ausgeschöpft, was auch aus der Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 18/11992) hervorgeht. Besonders wirksam ist die Nachrüstung von Alleenabschnitten mit Schutzplanken und die Reduzierung und Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Wie aus der Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 18/11992) weiter hervorgeht, gibt es bisher offenbar keine Überlegungen, wie die Richtlinie RPS 2009 so zu überarbeiten ist, dass die Ansprüche von Verkehrssicherheit und Alleenschutz miteinander vereinbart werden können.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Baumunfälle seit dem Jahr 2005 entwickelt, und wie hat sich in diesem Zeitraum die Zahl der Getöteten, die mit diesen Unfällen in Verbindung stehen, entwickelt (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?
2. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung in diesem Zeitraum die Zahl der Schwerverletzten, die mit Baumunfällen in Verbindung stehen, entwickelt (bitte nach Jahren und nach Bundesländern aufschlüsseln)?
3. Wie verteilt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der bei Baumunfällen Getöteten seit dem Jahr 2005 auf das klassifizierte Straßennetz (Bundesstraße, Landes- bzw. Staatsstraße, Kreisstraße oder Gemeindestraße; bitte nach Ländern und Jahren aufschlüsseln)?

4. Liegen der Bundesregierung Daten aus der Unfallstatistik vor, die Rückschlüsse zulassen, welche Höchstgeschwindigkeit bei den tödlich verlaufenen Baumunfällen zulässig war, bzw. welche Unfälle in Verbindung mit überhöhter Geschwindigkeit standen?

Wenn ja, welche Geschwindigkeit war zulässig, und in wie vielen Fällen konnte überhöhte Geschwindigkeit bei Baumunfällen nachgewiesen werden (bitte nach Ländern aufschlüsseln)?

Welche Rückschlüsse zieht die Bundesregierung aus den Daten?

5. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse und Erfahrungen mit Alleinstrecken vor, die mit Schutzplanken ausgerüstet wurden und/oder bei denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt und wirksam kontrolliert wurde?

Wenn ja, für welche Streckenzüge hat die Bundesregierung Daten zur Entwicklung der Unfallzahlen (auch Zahl der im besagten Abschnitt Getöteten und Schwerverletzten) vor und nach Umsetzung der Maßnahmen (also Schutzplanken, ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen und/oder Geschwindigkeitsbegrenzung, wenn möglich nach Ländern aufschlüsseln)?

6. Welche Erfahrungen wurden bei den genannten Streckenzügen dabei gesammelt, und welchen Erkenntnisgewinn zieht die Bundesregierung daraus?

7. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, wie sich Abschnittskontrollen zur Überwachung von Tempolimits im Bereich von Alleen auf das Unfallgeschehen auswirken?

Wenn ja, welche Erfahrungen liegen konkret vor, und wie hat sich die Zahl der Unfälle nach Einrichtung einer Abschnittskontrolle entwickelt?

8. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, wie sich die Einrichtung von Überholverbots durch Fahrstreifenbegrenzungen mit Zeichen 295 der Straßenverkehrsordnung (StVO) oder Zeichen 296 StVO auf die Entwicklung des Unfallgeschehens innerhalb von Alleen bzw. einseitigen Baumreihen ausgewirkt hat?

Wenn ja, welche Ergebnisse konnten mit diesen ergänzenden verkehrstechnischen Maßnahmen ggf. in Kombination mit anderen Maßnahmen erzielt werden?

9. Welche Forschungsvorhaben zur Reduzierung von Baumunfällen hat die Bundesregierung bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) bisher beauftragt, um wirksame infrastrukturelle und fahrzeugseitige Maßnahmen zur Minderung der Unfallfolgen von Baumunfällen zu identifizieren?

10. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung aus den Forschungsvorhaben der BASt gewonnen, und welche Maßnahmen hält sie für praxistauglich und daher in Zukunft anwendbar?

11. Hat die Bundesregierung untersuchen lassen, wie stark sich die Zahl der bei Baumunfällen Getöteten durch eine Kombination verschiedener infrastruktureller und verkehrsorganisatorischer Maßnahmen reduzieren ließe, wenn in den kritischen Alleenabschnitten bzw. Abschnitten mit einseitigen Baumreihen des Straßennetzes netzweit die jeweils passende, auf die örtliche Situation abgestimmte Maßnahme umgesetzt würde?

Wenn ja, welche Erkenntnisse ergab die Untersuchung?

Wenn nein, plant die Bundesregierung die Beauftragung einer solchen Untersuchung?

Berlin, den 25. April 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion