



Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr,
Postfach 1 01, 30001 Hannover

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

An die Verkehrsbehörden der
Modell-Landkreise gemäß beigefügtem
Verteiler
- Anlage -

Bearbeitet von Frau Worlitzsch

Polizeibehörden im Zuständigkeitsbereich
der Modell-Landkreise über
Niedersächsisches Ministerium
für Inneres und Sport

E-Mail: helga.worlitzsch@mw.niedersachsen.de

Nachrichtlich:
NLStBV

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)
43-30061/1001

Durchwahl (05 11) 1 20-
78 24

Hannover
26.05.2014

Gem. Erl. d. MW und d. MI zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Straßen mit Baumbestand außerhalb geschlossener Ortschaften

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 fast 40 % der Getöteten verantwortlich. Um die tragischen Folgen von sogenannten „Baumunfällen“ zu reduzieren, muss man diese möglichst verhindern oder zumindest die Anprallgeschwindigkeit und damit die Unfallfolgen deutlich reduzieren.

In Niedersachsen ist es auffällig, dass im Zeitraum von 2010 bis 2012 die Zahl der im Zusammenhang mit „Baumunfällen“ Getöteten gestiegen ist, nachdem in den Vorjahren eine erfreuliche Reduzierung festzustellen war. So sind allein im Jahr 2012 bei „Baumunfällen“ außerhalb geschlossener Ortschaften 146 Menschen getötet und 848 schwer verletzt worden.

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 Schwerepunktstrecken 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.



Dienstgebäude/
Paketanschrift
Friedrichswall 1
30159 Hannover

Telefon
(05 11) 120-0

Telefax
(05 11) 1 20-57 70
(05 11) 1 20-57 78

E-Mail
Poststelle@mw.niedersachsen.de

Bankverbindung
Nord/LB (BLZ 250 500 00) Konto 106 022 312
IBAN: DE94 2505 0000 0106 0223 12
SWIFT-BIC: NOLA DE 2H

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 Baumunfälle 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 Prozent. Weiterhin wird die Gefahr eines Abkommens von der Fahrbahn bei einer geringeren Geschwindigkeit vermindert und zusätzlich die Reaktionszeit verlängert, um einen Anprall an einem Baum entgegenzuwirken.

In Niedersachsen soll daher zunächst modellhaft (§ 45 Absatz 1 Nummer 6 Straßenverkehrsordnung - StVO) in sechs Landkreisen (Cuxhaven, Emsland, Friesland, Hildesheim, Osnabrück und Osterholz) versucht werden, mittels zusätzlicher Geschwindigkeitsbeschränkungen die Baumunfallzahlen deutlich zu senken. Die unter den Ziffern 1 bis 5 vorgesehenen Maßnahmen - insbesondere zur Geschwindigkeitsbeschränkung 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 in diesem Erlass vorgesehenen Verkehrsbeschränkungen zu erzielen.

1. Verkehrsschau

Die beteiligten Landkreise werden gebeten, zusätzlich zu den regulären Verkehrsschauen (VwV-StVO zu § 45 Absatz 3 Rdnr. 57) jeweils zeitnah nach Inkrafttreten dieses Erlasses Sonderverkehrsschauen durchzuführen. Im Rahmen dieser Verkehrsschauen ist in besonderem Maße auf Umstände einzugehen, die im Sinne der vorgenannten Ausführungen zu einer Steigerung der Gefahr von Unfällen mit schweren Folgen durch Anprall an Bäumen entlang von Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften führen können.

2. Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen

2.1 Um die Zahl der Unfälle mit Anprall an einen Baum und die häufig schweren Unfallfolgen zu reduzieren kann die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich von Straßen mit Baumbestand (d.h. insb. 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 beschränkt werden:

- 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),

soweit keine vorgelagerten Fahrzeug-Rückhaltesysteme vorhanden sind. Die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkungen soll unabhängig von den tatsächlichen Unfallzahlen erfolgen. Wesentliches Kriterium ist die erhöhte Gefährdungslage aufgrund der geringen Straßenbreite. Zuständig für die Anordnung sind jeweils die örtlichen Straßenverkehrsbehörden. Ausgenommen von der Prüfung und Anordnung sind Streckenabschnitte außerhalb geschlossener Ort-

schaften, auf denen bereits jetzt Geschwindigkeitsbeschränkungen von 80 km/h oder weniger angeordnet sind.

2.2 In Zweifelsfällen ist die zuständige örtliche Verkehrsunfallkommission an der Prüfung beteiligt werden (siehe auch Ziffer 5 des Erlasses). Das Ergebnis ist aktenkundig zu machen.

2.3 Bei einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 oder 70 km/h ist unter dem Zeichen 274 StVO ein Zusatzzeichen nach dem Muster der Anlage zu diesem Erlass anzuordnen. Bei der Wiederholung des Zeichens 274 StVO ist das Zusatzzeichen ebenfalls anzubringen.

2.4 Die Geschwindigkeitsbeschränkung ist auf Straßenabschnitten ohne Baumbestand mit einer Länge von mehr als 500 Metern Länge jeweils wieder aufzuheben (VZ 278 StVO), es sei denn, dass die von der zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörde durchzuführende Einzelprüfung ergibt, dass aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs die Geschwindigkeitsbeschränkung aufrecht zu erhalten ist.

2.5 Der Erlass d. MW vom 13.08.2009 AZ 43-30002 (im Zuge der sog. „Schilderwald-Novelle“) steht den vorgenannten Anordnungen nicht entgegen. Mit der Schilderwald-Novelle sollten lediglich nicht notwendige Schilder reduziert werden.

3. Anordnung von Fahrstreifenbegrenzungen/Fahrbahnbegrenzungen und Überholverbotten

Zusätzlich zur Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit können auf Straßen mit dichtem Baumbestand ohne Fahrzeug-Rückhaltesysteme

- an Unfallhäufungsstellen,
 - vor Kreuzungen und Einmündungen sowie
 - im Bereich von Kurven und unübersichtlichen Kuppen, deren Verlauf für den Kraftfahrer nicht einsehbar oder deren Radius oder Länge nicht abschätzbar ist,
- Fahrstreifenbegrenzungen/ Fahrbahnbegrenzungen (Zeichen 295 StVO) oder Überholverbote (Zeichen 276 StVO) angeordnet werden. Fahrstreifenbegrenzungen sollten dabei nach Möglichkeit in profilierter Ausführung aufgebracht werden.

4. Überwachungsmaßnahmen

4.1 Die Überwachung der Geschwindigkeitsbeschränkungen erfolgt durch die Straßenverkehrsbehörden im Sinne von § 2 der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Verkehr i.V.m. § 44 Absatz 1 StVO und die Polizei.

4.2 In den beteiligten Landkreisen sollen neben den bisherigen Überwachungen zusätzlich Schwerpunktüberwachungen insbesondere außerhalb geschlossener Ortschaften auf Streckenabschnitten mit Baumbestand mit mobilen und ggf. stationären Überwachungsanlagen durchgeführt werden.

4.3 Die Richtlinien zur Überwachung des fließenden Straßenverkehrs durch Straßenverkehrsbehörden (Gem. RdErl. d. MI und d. MW – 21.2-01461/1 in der zuletzt geänderten Fassung vom 07.10.2010) sind zu beachten.

5. Verkehrsunfallkommissionen

Die örtlichen Verkehrsunfallkommissionen haben die Wirksamkeit der nach diesem Erlass angeordneten Maßnahmen mittels einer kontinuierlichen Erfassung des Unfallgeschehens während der Pilotierungsphase jährlich und zum Ende im Vorher- und Nachher-Vergleich zu evaluieren. Die jährlichen Zwischenberichte sind dem MW und dem MI jeweils bis Ende August, der

Gesamtabschlussbericht spätestens drei Monate nach Beendigung des Modellprojekts (s.u. Ziffer 7) zu übersenden.

6. Anwendungsbereich

Dieser Erlass gilt zunächst für die Landkreise Cuxhaven, Emsland, Friesland, Hildesheim, Osnabrück und Osterholz. Nach erfolgter Evaluation wird eine Ausweitung auf weitere Landkreise in Niedersachsen bzw. auch eine eventuelle landesweite Umsetzung geprüft. Dies ist insbesondere abhängig davon, ob die umgesetzten Maßnahmen zu den erwarteten Reduzierungen der Unfallzahlen und -folgen führen. Die Entscheidung wird das MW im Einvernehmen mit dem MI und den betroffenen Landkreisen vornehmen.

7. Inkrafttreten / Außerkrafttreten

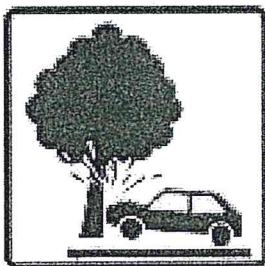
7.1 Der Erlass tritt am 01.07.2014 in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt können die verkehrsbehördlichen Anordnungen nach den Ziffern 2 und 3 getroffen werden. Die Aufstellung der Verkehrszeichen erfolgt dann möglichst jeweils zeitnah.

7.2 Die Laufzeit des Modellprojektes beträgt drei Jahre und endet somit zum 30.06.2017. Sofern während dieser Zeit anlassbezogene Verkehrsbeschränkungen angeordnet worden sind, bleiben diese und die damit aufgestellten Verkehrszeichen bis zu einer abschließenden Entscheidung über die Ergebnisse des Modellprojektes bestehen.

In Vertretung

gez. Staatssekretärin
Daniela Behrens

Anlage zu Ziffer 2.3 - Zusatzzeichen:



Breite Kontraststreifen: 10 mm
Randbreite: 10 mm
Außenradius: 40 mm
Randprofilbreite: 0/0 mm
Länge der Diagonale: 0,79 m
Fläche des Schildes: 0,36 qm
Schildhöhe: 600 mm
Schildbreite: 600 mm