

## Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ellen Demuth (CDU)

und

## Antwort

des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur

### Verkehrsaufkommen L 253 im innerörtlichen Bereich Linz „Asbacher Straße“

Die **Kleine Anfrage 3586** vom 21. Juli 2015 hat folgenden Wortlaut:

Die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Landesstraße 253 „Asbacher Straße“ in Linz beklagen die hohe Frequentierung der Straße durch Pkws und Lkws, die nach ihrem Empfinden zu einer starken Lärmbelastigung führt und die Verkehrssicherheit oft stark beeinträchtigt.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Wie viele Pkws und Lkws fahren nach Kenntnis der Landesregierung im Durchschnitt täglich über diesen Abschnitt der Landesstraße 253 und wie bewertet die Landesregierung dieses Verkehrsaufkommen bezüglich der Lärmbelastung der Anwohner und Verkehrssicherheit in diesem Bereich?
2. Wie bewertet die Landesregierung den Vorschlag, eine Geschwindigkeitsanzeige in diesem Abschnitt aufzustellen, die den Verkehrsteilnehmer/innen neben der gefahrenen Geschwindigkeit auch via lachendem oder weinendem Piktogramm einen deutlichen Hinweis auf die Zulässigkeit des gefahrenen Tempos gibt?
3. Wie bewertet die Landesregierung den Vorschlag eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/Std. in diesem Bereich einzuführen?
4. Wie bewertet die Landesregierung den Vorschlag, Blitzgeräte zur gezielten Geschwindigkeitsüberwachung in diesem Bereich einzurichten?
5. Wie bewertet die Landesregierung den Vorschlag, Verkehrsinseln an der Stadteinfahrt Linz aus Richtung A 3 kommend, auf der L 253 (Asbacher Straße) einzurichten, um die Geschwindigkeit der fahrenden Verkehrsteilnehmer zu senken?
6. Wie bewertet die Landesregierung die Einrichtung von Parkzonen – wie auf der linken Seite im Abschnitt der L 253 Richtung Neutor – auch im oberen Bereich der L 253 „Asbacher Straße“ bis zur Abzweigung der L 256 „Roniger Weg“ einzurichten?
7. Welche weiteren Möglichkeiten sieht die Landesregierung, um eine Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduzierung der Verkehrsteilnehmer auf der L 253 in diesem Abschnitt zu erzielen und dadurch Lärmbelastung und Gefahrensituationen für die Anwohnerinnen und Anwohner zu reduzieren?

Das **Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 13. August 2015 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Im Bereich der Ortsdurchfahrt Linz gibt es im Zuge der L 253 drei Zählstellen (siehe beigefügten Lageplan). Die aktuellen mittleren DTV-Werte (Stand 2012) betragen auf der L 253:

Abzweig K 11:	9 073 Kfz/24 h (Schwerverkehr: 408 Kfz/24Std),
Abzweig Klosterstraße:	10 951 Kfz/24 h (Schwerverkehr: 382 Kfz/24 Std),
Abzweig Schulstraße:	5 311 Kfz/24 h (Schwerverkehr: 150 Kfz/24 Std).

Der innerörtliche Bereich der Landesstraße L 253 in Linz ist wie weitere Hauptverkehrsstraßen Gegenstand der Lärmkartierung der Verbandsgemeinde Linz. Insofern erfolgt bereits vor diesem Hintergrund eine Überprüfung.

Seit 1989 wird in Rheinland-Pfalz systematisch an vorhandenen Straßen in der Baulast des Bundes und des Landes Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung von Ortsdurchfahrten durchgeführt. In der Ortsdurchfahrt Linz erfolgte dies im Zuge der L 253 Anfang der 1990er Jahre durch den Einbau von Lärmschutzfenstern. Eine aktuelle überschlägige Überprüfung zeigt, dass die seinerzeit durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen weiterhin ausreichend dimensioniert sind.

Was die Verkehrssicherheit anlangt, wurden im gesamten Streckenbereich zwischen der B 42 und der L 251 in den zurückliegenden fünf Jahren 157 Unfälle mit zehn Schwerverletzten und 26 Leichtverletzten gezählt. Bestimmte Unfallhäufungsstellen liegen nicht vor, sodass derzeit keine besonderen Maßnahmen erforderlich sind.

Zu Frage 2:

Um das Verhalten der motorisierten Verkehrsteilnehmer zu beeinflussen, können sogenannte Dialogdisplays einen Beitrag zur Geschwindigkeitsreduzierung leisten. Dies sind Geschwindigkeitsanzeigen am Straßenrand, die mit einem Dialog – beispielsweise „Bitte langsam“ (Fahrzeug zu schnell) und „Danke“ (Fahrzeug innerhalb der erlaubten Geschwindigkeit) – verschiedene verhaltenswirksame Mechanismen wie Aufmerksamkeitslenkung, soziale Vergleichsprozesse und Lernprozesse beeinflussen sollen. Die Einrichtung wäre eine freiwillige Leistung, die beispielsweise von der Kommune oder von privaten Dritten zu erbringen ist.

Zu den Fragen 3, 5 und 7:

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die derzeitigen rechtlichen Rahmenregelungen Eingriffsschwellen festlegen, die inzwischen vielfach als zu hoch eingestuft werden, um den wachsenden Wünschen nach Beschränkungen vor allem aus Verkehrssicherheits- und Lärmschutzgründen gerecht zu werden. Das Land Rheinland-Pfalz hat in diesem Zusammenhang einen Beschluss der Länder-Verkehrsministerkonferenz unterstützt, mit dem der Bund aufgefordert wird, streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen – insbesondere Tempo 30-Regelungen vor allgemeinbildenden Schulen, Kindertagesstätten sowie Alten- und Pflegeheimen – einzuführen, da hier häufig eine besondere Gefahrenlage besteht. Auch im Hinblick auf die Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen fordert der Beschluss eine Absenkung der gesetzlichen Eingriffsschwellen.

Die Landesregierung hält Maßnahmen zum Schutz vor Lärm vor allem an hochbelasteten innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen für vordringlich und unterstützt deshalb die Kommunen auch bei der Durchführung entsprechender straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen. Tempo 30 kann dabei eine wirksame Maßnahme zur Senkung der Lärmbelastung sein.

Was den konkreten Fall in Linz anlangt, ist bei der Beurteilung der Zulässigkeit einer solchen Anordnung zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen bei der derzeitigen Rechtslage insbesondere § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO zu beachten. Dabei hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde auch nach den Vorgaben von § 45 Abs. 9 StVO zu handeln und die „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007, VkBBl. 2007, S. 767 zu berücksichtigen.

Diese rechtlichen Voraussetzungen im Rahmen des Lärmschutzes hat sie in eigener Zuständigkeit zu prüfen. Im vorliegenden Fall ist die Straßenverkehrsbehörde bei der Verbandsgemeinde Linz zuständig, die eine Anhörung der zuständigen Straßenbaubehörde und der Polizei durchzuführen hat. Sollte es dabei zu einem positiven Ergebnis kommen, ist dann noch die Zustimmung der Oberen Straßenverkehrsbehörde beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM Zentrale in Koblenz) einzuholen. Eine landesweite Handreichung gibt zudem bereits – auf der Grundlage verschiedener Pilotversuche – den Kommunen und den zuständigen Behörden eine Hilfestellung und dient allgemein der Transparenz des behördlichen Handelns; sie kann auf der Internet-Seite des ISIM eingesehen werden.

Diese Vorgehensweise trifft auch bei der Prüfung von verkehrsbehördlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu. Dabei ist jedoch eine Zustimmung der Oberen Straßenverkehrsbehörde beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM Zentrale in Koblenz) nicht erforderlich.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit kann auch der Einsatz von Einbauten (Verkehrssinseln und Buchten) als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme im Zuge von klassifizierten Straßen an Ortseinfahrten unter bestimmten Randbedingungen und Einsatzkriterien in Betracht kommen. Sie sind anhand des landeseinheitlichen Leitfadens zur „Anlage von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen an Ortseingängen“ zu prüfen. Die Möglichkeit von Verkehrssinseln wurde bereits im Rahmen eines Ortstermins am 29. Juli 2015 diskutiert. Im Ergebnis sollen nunmehr weitere Verkehrsbeobachtungen durchgeführt werden. In diesem Zusammenhang soll auch die Anlage einer Überquerungshilfe im Bereich Ortseinfahrt (aus Richtung Osten) bis Friedhof nochmals geprüft werden.

Zu Frage 4:

Die Konzeption der rheinland-pfälzischen Geschwindigkeitsüberwachung ist durch die Überzeugung geprägt, dass eine effektive Geschwindigkeitsüberwachung durch den Einsatz von mobilen Geschwindigkeitsmessanlagen besser erfolgen kann. Hierbei ist von Bedeutung, dass die mobilen Überwachungsmaßnahmen in ihrer Wirkung stärker zu einem verkehrsgerechten Verhalten Anlass

geben, als dies nach verkehrspolizeilichen Erkenntnissen für stationäre Messanlagen der Fall ist. Denn die Kenntnis ortsansässiger Fahrzeugführer von der Stelle, an der eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage errichtet ist, führte erfahrungsgemäß dazu, dass diese Fahrer kurz vor der Messanlage abbremsen, um dann wieder zu beschleunigen. Dieses Fahrverhalten trägt weder zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei (Gefahr von Auffahrunfällen) noch ist es umweltschonend (Beschleunigungslärm; erhöhter Kraftstoffverbrauch). Gerade eine derartige Geschwindigkeitsmessanlage bewirkt, dass durch den Beschleunigungslärm der Kraftfahrzeuge die Bewohner besonders belästigt werden. Diese Überwachungsform entfaltet im Übrigen lediglich eine punktuelle Wirkung, die sich im Bereich von rund 300 bis 500 Meter vor und nach der Anlage erstreckt. Vor diesem Hintergrund ist die Zustimmung des Innenministeriums zur Errichtung stationärer Messanlagen notwendig.

Das zuständige Polizeipräsidium hat mitgeteilt, dass die Ergebnisse der bestehenden Geschwindigkeitsmessungen keine Auffälligkeiten zeigen. Eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage wird daher als nicht erforderlich erachtet.

Zu Frage 6:

Bei der beschriebenen vorhandenen Parkzone handelt es sich um Strecken, an denen das Parken auf Gehwegen durch Verkehrszeichen VZ 315 „Parken auf Gehwegen“ erlaubt ist. Dafür besteht im oberen Bereich der L 253 kein Bedarf, da bereits jetzt auf der Straße geparkt werden kann und hierdurch der Verkehr gebremst wird.

In Vertretung:  
Randolf Stich  
Staatssekretär

