



## **Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung**

Abgeordneter Christoph Erdmenger (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

### **Tempolimit an Außerortsstraßen - Dittfurter Berg**

Kleine Anfrage - **KA 6/7777**

#### **Vorbemerkung des Fragestellenden:**

Die Anlieger der Gartenanlage „Dittfurter Berg“, zwischen Wegeleben und Dittfurt an der K 1321 gelegen, beklagen, dass die Sicherheit beim Ein- und Ausfahren aus ihrer Gartenanlage auf die Kreisstraße nicht gewährleistet ist. Dem Inhalt eines Zeitungsartikels zufolge sind die Gründe dafür einerseits schwierige Sichtverhältnisse und andererseits eine daran nicht angepasste Geschwindigkeitsbegrenzung (vgl. Halberstädter Tageblatt, 14. Oktober 2011).

In diesem Kontext wurden bereits formelle Antragsverfahren, die das Ziel hatten, eine Temporeduzierung zu erreichen, von verschiedenen Verwaltungsebenen abgelehnt.

#### **Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr**

- 1. Was waren die fachlichen Beweggründe das bereits bestehende Tempolimit an der Kreisstraße 1321 - Gartenanlage „Dittfurter Berg“ - nach dem grundhaften Ausbau aufzuheben? Was waren die ursprünglichen Beweggründe für die Verhängung des Tempolimits? Welche fachliche Grundlage (Empfehlungen, Richtlinien) wurden zu dieser Entscheidung herangezogen? Wer war für die Entscheidung der Tempobegrenzung verantwortlich (Institution, Person)?**

Vor dem grundhaften Ausbau war der Zustand der K 1321 aufgrund des teilweise abgebrochenen Straßenrandes sehr schlecht. Zudem existierte zwischen Wegeleben und der Gartenanlage kein Geh-/ Radweg. Insoweit bestand für Fußgänger und Radfahrer, die auf die Benutzung des Straßenrandes

*Hinweis: Die Anlage ist in Word als Objekt beigelegt und öffnet durch Doppelklick im Netz den Acrobat Reader.*

(Ausgegeben am 06.03.2013)

angewiesen waren, eine Gefährdung. Folglich war aus Sicherheitsgründen die Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h erforderlich. Während der Bauarbeiten war die Geschwindigkeit entsprechend den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen reduziert.

Mit Fertigstellung der K 1321 einschließlich des Geh-/ Radweges zwischen Wegeleben und der Gartenanlage im Mai 2010 hatte sich die Situation vor Ort geändert und die unmittelbare Gefahrenlage war beseitigt. Besondere Umstände oder Gründe für eine Geschwindigkeitsreduzierung lagen nicht mehr vor, so dass keine erneute Anordnung erfolgte.

Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden sind gemäß § 45 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ermächtigt, die Benutzung bestimmter Straßen aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs mittels Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen zu beschränken oder zu verbieten, wenn dies zwingend erforderlich ist, weil eine Gefahr besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 1 und 9 StVO).

Darüber hinaus sollen gemäß § 39 Abs. 1 StVO örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist, da die allgemeinen und besonderen Verkehrsvorschriften der StVO von allen Verkehrsteilnehmern eigenverantwortlich zu beurteilen und zu beachten sind.

Eine solche Verkehrsvorschrift stellt § 3 StVO dar. Der Fahrzeugführer darf gemäß § 3 Abs. 1 StVO nur so schnell fahren, dass er sein Fahrzeug ständig beherrscht und er innerhalb der übersehbaren Strecke halten kann.

Die Entscheidungen betreffs der in Rede stehenden K 1321 wurden bzw. werden von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Harz getroffen. Zuvor sind die zuständigen Behörden (Polizei und Straßenbaulastträger) anzuhören. Zudem gehen in der Regel der Entscheidung Vor-Ort-Besichtigungen, die Beobachtung des Verkehrsgeschehens sowie die Auswertung der Unfallstatistik voraus.

2. **In welchem Turnus werden Verkehrskontrollen an der K 1321 an der Gartenanlage „Ditfurter Berg“ durchgeführt? Wann fanden die letzten fünf Kontrollen statt? Wie viele Geschwindigkeitsüberschreitungen wurden bei diesen festgestellt, wie viele durch Lkw? Wie viele Kraftfahrzeuge und wie viele Lkw darunter wurden jeweils insgesamt kontrolliert? Ist ein überproportional hoher Anteil von Geschwindigkeitsüberschreitungen, im Vergleich zu anderen Messpunkten, festzustellen? Was beinhalteten die Kontrollen ggf. über die Messung der Geschwindigkeit hinaus?**

Im Bereich der Gartenanlage „Ditfurter Berg“ hat die Polizei bislang keine Verkehrskontrollen durchgeführt. Folglich lassen sich die weiteren Teilfragen nicht beantworten.

3. **Wie viele Unfälle hat es an der K 1321 an der Gartenanlage „Ditfurter Berg“ gegeben? Bitte Anzahl, Unfallursache und Unfallteilnehmer der jährlich erfassten Unfälle seit dem Jahr 2005 auflisten. Ferner bitte klassifizieren nach Unfällen mit und ohne Personenschäden sowie nach Unfällen mit Todesfolge.**

Seit dem Jahre 2005 ereignete sich im Bereich der Gartenanlage „Ditfurter Berg“ auf der K 1321 insgesamt ein Verkehrsunfall (am 02.11.2008). Bei diesem Verkehrsunfall handelt es sich um die Kollision mit einem auf der Fahrbahn befindlichen Tier (Katze), bei dem Personen nicht verletzt wurden.

Zwei weitere Unfälle ereigneten sich in den Jahren 2005 und 2006 auf Parkplätzen der Gartenanlage, die jedoch mit der K 1321 in keinem Zusammenhang stehen.

Die Polizei hat in dem in Rede stehenden Bereich, insbesondere nach dem grundhaften Ausbau der K 1321 im Jahre 2010, keine weiteren Verkehrsunfälle registriert.

**4. Aufgrund welcher rechtlichen Voraussetzungen wurde der Bürgermeister von Wegeleben, Herr Hans-Jürgen Zimmer, vom Landesverwaltungsamt als „nicht widerspruchsbefugt“ eingestuft? Hält es die Landesregierung für angemessen, Bürgermeister nicht für die Belange ihrer Gemeinde sprechen zu lassen? Wenn ja, warum? Wenn nein, welche Änderung der entsprechenden Regelung prüft die Landesregierung?**

Namens der Gemeinde Wegeleben beantragte der Bürgermeister der Gemeinde beim zuständigen Landkreis Harz am 24.06.2011 die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h entlang der K 1321 zwischen Wegeleben und Ditfurt im Bereich der Gartenanlage „Ditfurter Berg“.

Nach Ablehnung des Antrages durch den Landkreis und Widerspruch vom 24.10.2011 erließ das zuständige Ref. Verkehrswesen des LVwA am 12.03.2012 den Widerspruchsbescheid.

Der Widerspruch, über den gemäß § 73 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) zu entscheiden war, wurde wegen Unzulässigkeit zurückgewiesen. Der Gemeinde fehlt gemäß § 42 Abs. 2 VwGO in analoger Anwendung die erforderliche Widerspruchsbefugnis. Sie hat nicht geltend gemacht, durch die Unterlassung der beantragten Maßnahme in ihren eigenen Rechten verletzt worden zu sein.

Die Gemeinde begründet ihren Widerspruch damit, dass es ohne eine Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich der Gartenanlage zu Behinderungen und Gefährdungen beim Ausfahren kommen kann. Insoweit besteht eine Betroffenheit seitens der Verkehrsteilnehmer, gleichwohl aber keine Betroffenheit der Gemeinde Wegeleben als juristische Person, die selbst kein Verkehrsteilnehmer ist.

Ihre Widerspruchsbefugnis und die Verletzung in eigenen Rechten ist zu verneinen, weil nicht die Gemeinde sondern der Landkreis Harz Straßenbaulastträger der in Rede stehenden Kreisstraße ist.

Die bundeseinheitlichen Vorschriften der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) hinsichtlich der Zulässigkeit von verwaltungsrechtlichen Widersprüchen und Klagen sind von sämtlichen Verwaltungsbehörden anzuwenden, landesrechtliche Vorschriften sind unzulässig.

**5. Welche weiteren Verfahrensschritte stehen den betroffenen Akteuren der Gartenanlage „Ditfurter Berg“ in Zukunft offen, um zukünftig eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit am „Ditfurter Berg“ zu erreichen?**

Den Mitgliedern des Gartenvereins beispielsweise steht es offen, bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Harz die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich der Gartenanlage zu beantragen. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Harz ist gehalten, den Einzelfall zu prüfen.

- 6. Auf wie vielen Streckenabschnitten von Außerortsstraßen besteht in Sachsen-Anhalt eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit? Bitte nach Begrenzung für alle Verkehrsteilnehmer bzw. nur für Lkw, nach zeitlicher Begrenzung (z. B. nachts) und nach dauerhafter oder vorübergehender Anordnung unterscheiden.**

Angaben bezüglich angeordneter Geschwindigkeitsbeschränkungen an Außerortsstraßen in Sachsen-Anhalt können nicht gemacht werden. Es liegen dazu keine statistischen Erhebungen vor. Entsprechende Erhebungen wären nur mit großem Verwaltungsaufwand, den am Ende der Steuerzahler finanziell zu tragen hätte, ermittelbar.

Jede verkehrsrechtliche Anordnung ist eine Einzelfallentscheidung und liegt im fehlerfreien Ermessen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Sie ist abhängig von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und insoweit nicht pauschal mit anderen Entscheidungen vergleichbar.

- 7. An wie vielen Ortsdurchfahrten von Landes- und Bundesstraßen in Sachsen-Anhalt besteht eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h? Bitte nach Begrenzung für alle Verkehrsteilnehmer bzw. nur für Lkw, nach zeitlicher Begrenzung (z. B. nachts) und nach dauerhafter oder vorübergehender Anordnung unterscheiden.**

Siehe hierzu Antwort zu Frage 6 (sinngemäß).

- 8. Warum sind laut Verkehrsministerium keine Planungen für den Radweg zwischen Harsleben und Wegeleben (L 24) vorhanden, obwohl diesem die Dringlichkeitsstufe I bescheinigt wird? Welche Straßenbau-Vorhaben an Landstraßen sind aus planungstechnischer Sicht bereits weit fortgeschritten und werden demnach vor dem Radweg Harsleben-Wegeleben realisiert? Bitte die Übersicht mit Dringlichkeitsrangfolge sowie zentralen Eckdaten (Länge, Investitionsvolumen) angeben.**

Mit der Aufnahme des Radweges zwischen Harsleben und Wegeleben entlang der L 24 in die Dringlichkeitsstufe I im Landesradverkehrsplan ist der grundsätzliche - im Vergleich zu anderen Maßnahmen - vorrangige Bedarf des Abschnitts anerkannt worden. Die Planungsaufnahme und die Realisierung des Radweges erfolgt jedoch nur unter der Voraussetzung ausreichend zur Verfügung stehender finanzieller Mittel. Diese Voraussetzung ist hier aufgrund der Vielzahl anderer prioritärer Maßnahmen nicht gegeben.

Davon ausgehend, dass mit „Straßenbau-Vorhaben“ straßenbegleitende Radwege gemeint sind, wird auf die in Anlage beigefügte Tabelle verwiesen, in der alle sich derzeit in Planung befindlichen Radwegabschnitte entlang von Landesstraßen einschließlich Längen und geschätzten Kosten dargestellt sind.

Bezüglich der Dringlichkeitsrangfolge ist anzumerken, dass grundsätzlich alle aufgenommen Planungen unter der Voraussetzung ausreichend zur Verfügung stehender finanzieller und personeller Ressourcen mit der gleichen Intensität bis zur Vorlage des bestandskräftigen Baurechts verfolgt werden. Die Reihenfolge der Realisierung hängt - neben den finanziellen Möglichkeiten - von den individuellen Randbedingungen der einzelnen Maßnahmen ab (Lückenschluss, überregionaler Radweg, Erschließung von Großveranstaltungen usw.).

Aufgrund der sehr differenten bzw. frühen Planungsstadien der einzelnen Vorhaben kann derzeit keine belastbare Aussage über die Reihenfolge der Realisierung gemacht werden.

**9. Mit welchen Planungskosten würde die Landesregierung für den Radweg zwischen Harsleben und Wegeleben grundsätzlich rechnen? Welcher Planungszeitraum wäre realistisch? Mit welchem nachfolgenden Baurealisierungszeitraum ist aus Sicht der Landesregierung zu rechnen?**

Die Planungskosten belaufen sich gemäß einer Kostenschätzung auf ca. 100.000 €.

Die Bearbeitung des Entwurfes bedarf nach Einschätzung vergleichbarer Projekte eines Zeitaufwandes von etwa 1,5 - 2 Jahren. Danach kann die Beantragung des förmlichen Baurechtsverfahrens (Planfeststellungsverfahren) beim zuständigen Landesverwaltungsamt erfolgen. Die Zeitdauer des Verfahrens wird bei zügigem Verlauf und sofern keine Klageverfahren die Bestandskraft verzögern mit 1,5 - 2 Jahren eingeschätzt.

Die Bauzeit ist mit mindestens 12 Monaten anzusetzen.

## Übersicht aller in Planung befindlichen straßenbegleitende Radwege an Landesstraßen

Str.	Strecke von - bis		Länge [km]	Baukosten [T €]
	Ort	Ort		
L 2	Jederitz-Havelberg, Pierengraben		Bauwerk	252,0
L 5	Arendsee 1. Bauabschnitt	Schrampe	2,352	85,0
L 11	OD Beetzendorf, 1. Bauabschnitt		Kreisverkehrsplatz	50,0
L 14	OD Düsedau, 2. Bauabschnitt		0,722	40,0
L 15	OD Stendal, 3. Bauabschnitt, Uenglinger Str.		0,409	45,0
L 15	Schernikau	Steinfeld	3,061	300,0
L 15	Steinfeld	Kläden	2,163	195,0
L 15	OD Uenglingen, 1. und 2. Bauabschnitt		0,670	150,0
L 15	OD Kläden, 2. Bauabschnitt, 2. Teilabschnitt		0,980	60,0
L 15	OD Meßdorf, 2. Bauabschnitt		0,544	20,0
L 16	Chausseehaus Hassel 2. Bauabschnitt	K 1062	0,778	120,0
L 18	Weißer Berg	Schollene	0,919	345,0
	1. Bauabschnitt Weißer Berg	Neuschollene	1,805	283,0
	2. Bauabschnitt Neuschollene	Schollene		
L 19	Schollene	Molkenberg	1,510	160,0
	1. Bauabschnitt			
L 19	Klötze	Bandau	1,360	260,0
	2. Bauabschnitt			
L 21	OD Wernstedt		0,570	115,0
L 21	Kalbe	Wernstedt	2,237	55,0
L 21	OD Döllnitz, 3. Bauabschnitt		0,275	45,0
L 21	Bismark 2. Bauabschnitt	Poritz	1,325	166,0
L 24	OD Oebisfelde		0,600	100,0
L 24	OD Gröningen		1,000	150,0
L 24	Knotenpunkt B 81alt	Knotenpunkt B 81neu		
L 24	Planungsabschnitt OU Gröningen	Wirtschaftsweg Krottorf	0,355	80,0
L 27	OD Gardelegen, Bismarcker Str.		0,715	110,0
L 30	Miltern	Tangermünde	1,900	200,0
L 31	Tangermünde	Bölsdorf	2,910	124,0
	1. Bauabschnitt			107,0
L 32	Heeren	Stendal	3,770	372,0
	1. Bauabschnitt Heeren-ICE-Trasse		0,580	94,0
	2. Bauabschnitt		1,030	375,0
L 32	OD Stendal, Heerener Str.		1,096	100,0
L 44	Rögätz	Loitzsche	3,599	480,0
L 54	Güsen, Bauwerk 10 Elbe-Havel-Kanal km 347,383		0,300	50,0
L 63	Saalebrücke	Knotenpunkt L 63 / L 65	0,310	60,0
L 63	Ortseingang Brumby	A 14	1,650	206,0
L 72	Staßfurt	Neudorf	0,476	100,0
L 85	OD Ilsenburg, Wernigeröder Str.		0,547	136,0
L 100	OD Wernigerode, 3. und 4. Bauabschnitt		1,680	209,0
L 113	OD Annaburg		0,510	78,0
L 121	Ortslage Coswig		0,183	89,0
L 124	OD Reinsdorf		1,309	200,0
L 129	OD Kemberg	OT Bergwitz	2,662	1305,0
L 138	OD Jeßnitz Bauwerk 0070 und			25,0
	Bauwerk 0080 einschl. Straße		0,320	25,0
L 141	OD Zörbig		2,285	230,0
L 145	Kreisverkehrsplatz L 145 / L 148	Bereich B 6n Knotenpunkt 9	0,610	111,0
L 145	Bereich Knotenpunkt 9 B 6n, Planungsabschnitt 16		1,600	292,0
L 145	Knotenpunkt 9 B 6n, Planungsabschnitt 16	Köthen, Bahnübergang Ortseingang	0,530	100,0
L 145	OD Köthen, Wülknitzer Str.		0,595	245,0
L 145	OD Köthen, Luisenstr.	L 145	0,540	800,0
	(Bauvorhaben Prosigker Brücke), B 183		0,395	
L 145	Sennewitz	Bahnübergang Teicha	1,700	230,0
L 159	Halle	Salzmünde K 2127, 1. Teilabschnitt	3,100	420,0
L 218	Wolferstedt	Mittelhausen	2,148	220,0
L 220	Hackpfüffel	Tilleda	3,373	128,0
L 223	Kleinosterhausen	Osterhausen	0,634	100,0
L 229	Quenstedt	Welbsleben	2,029	250,0
L 230	Wippra	Wippra	0,647	75,0
L 239	Europaradweg R 1	Quarmbeck	0,420	26,5
L 241	Gernrode, 3. Bauabschnitt	Bad Suderode	0,576	65,0