

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
mit Antwort der Landesregierung
- Drucksache 17/3944 -**

Rüttelstreifen - Fluch oder Segen?

Anfrage der Abgeordneten Gabriela König, Jörg Bode, Hillgriet Eilers, Christian Grascha, Horst Kortlang und Jan-Christoph Oetjen (FDP) an die Landesregierung, eingegangen am 16.07.2015, an die Staatskanzlei übersandt am 23.07.2015

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr namens der Landesregierung vom 08.09.2015, gezeichnet

In Vertretung

Daniela Behrens

Vorbemerkung der Abgeordneten

Seit geraumer Zeit ist bundesweit eine Diskussion um sogenannten Rüttelstreifen im Gange. Über Sinn und Zweck, Vor- und Nachteile sowie Begleiterscheinungen wird diskutiert. Im Jahr 2014 wurde angekündigt, das FGSV-Merkblatt „Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken“ um die gesammelten Erkenntnisse und Einzelergebnisse zu ergänzen und in eine Neuauflage einfließen zu lassen. In der Bundestagsdrucksache 18/2420 (Seite 53) wird von einem Forschungsprojekt über die Sicherheitswirkung und die Einsatzgrenzen von Rüttelstreifen in der Fahrbahnmitte und am Seitenrand von Landstraßen berichtet.

Vorbemerkung der Landesregierung

Während insbesondere im nordamerikanischen Raum bereits heute Rüttelstreifen als Standardmaßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eingesetzt werden, sind sie in Deutschland nur vereinzelt realisiert. Mittlerweile gibt es aber auch hier erste gesicherte Erkenntnisse, die die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Rahmen der von ihr betreuten Forschungsvorhaben formuliert hat.

Hinsichtlich Funktion und Wirkung unterscheiden sich Rüttelstreifen in Längsrichtung von quer zur Fahrbahn verlaufenden Elementen. Erstere sollen das durch Ablenkung, Unaufmerksamkeit oder Müdigkeit bedingte Abkommen von der Fahrbahn nach rechts reduzieren. Die Wirksamkeit dieser in Längsrichtung verlegten Rüttelstreifen wurde in einem Pilotversuch im Jahr 2003 auf der BAB 24 (Hamburg–Berlin) bestätigt.

Quer zur Fahrbahn verlegte Rüttelstreifen hingegen sollen durch Veränderung der Straßenoberfläche die Verkehrsteilnehmer veranlassen, ihre Geschwindigkeit anzupassen und ihre Aufmerksamkeit zu erhöhen. In diesem Zusammenhang sei auf die diesbezügliche Untersuchung der BASt „Entwicklung besonderer Fahrbahnbeläge zur Beeinflussung der Geschwindigkeitswahl“ hingewiesen. Dort finden sich u. a. Ausführungsempfehlungen, die auch für den Einsatz von Rüttelstreifen auf Strecken mit einem auffälligen Unfallgeschehen im Zusammenhang mit Motorradfahrern zur Anwendung kommen.

Im Ergebnis bewertet die BASt Rüttelstreifen mit einigen Einschränkungen als wirkungsvolles und auch kostengünstiges Mittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Allerdings müssen bestimmte Fragestellungen im Hinblick auf die Akzeptanz der Maßnahmen weiter untersucht werden. Ohne Zweifel führt das Überfahren der „Rüttelelemente“ zu einer höheren Lärmbelastung für die Anwoh-

ner. Auch konnte auf einigen Versuchsstrecken durch den Einsatz der Rüttelstreifen nur eine geringe Nachhaltigkeit hinsichtlich der Geschwindigkeitsreduktion erreicht werden (Gewöhnungseffekt).

Insofern werden Rüttelstreifen momentan als gezielte Einzelmaßnahmen im Zusammenhang mit gefährlichen Kurven oder unfallträchtigen Kreuzungen eingesetzt (Sonderfälle), bei denen auf keine andere Weise die Verkehrssicherheit verbessert werden konnte.

1. Wie viele Straßen in Niedersachsen sind bereits mit Rüttelstreifen ausgestattet?

Im Zuständigkeitsbereich des Landes sind insgesamt vier verschiedene Straßen(-abschnitte) mit Rüttelstreifen ausgestattet, wobei es sich bei einer Straße um eine Kreisstraße handelt, für die der regionale Geschäftsbereich Hameln der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr die technische Verwaltung innehat.

2. Welche Gründe haben zu einer Ausstattung dieser Straßen mit Rüttelstreifen geführt?

Maßgebend für die Auswahl der beiden Autobahnabschnitte war die Unfallart „Abkommen von der Fahrbahn nach rechts“.

Die Landes- und die Kreisstraße wurden im Sinne des Merkblatts zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken (MTVMot) ausgestattet, um die Lärmbelastung der Anwohner durch die mit hoher Geschwindigkeit fahrenden Motorräder zu minimieren und um die Anzahl der Unfälle zu reduzieren. Im Vorfeld durchgeführte Maßnahmen (Geschwindigkeitsbegrenzungen, Überwachung) hatten keine Verbesserung erzielt.

3. An welchen Straßen/Ortslagen sind diese Rüttelstreifen eingebaut worden?

Rüttelstreifen quer zur Fahrbahn im Zuge der

- L 84 im Bereich Bad Essen auf einem 2 km langen kurvigen Streckenabschnitt der freien Strecke (ab April 2012) sowie
- K 61 im Landkreis Schaumburg auf der freien Strecke im Bereich Messenkamp (ab Juni 2013),

Rüttelstreifen längs zur Fahrbahn im Zuge der

- A 29 zwischen der AS Sande bis zum AS Wilhelmshavener Kreuz (ab Juni 2011),
- A 2, Fahrtrichtung Dortmund von km 244 bis km 279; Fahrtrichtung Berlin von km 241 bis km 269 (ab Juni 2010).

4. Welche Erfahrungen hat die Landesregierung mit Rüttelstreifen seitdem gemacht?

Auf dem Streckenabschnitt der L 84 im Bereich Bad Essen hat sich der Einbau von Rüttelstreifen aus Lärmschutzgründen bewährt, da sich die missbräuchliche Nutzung des betroffenen Abschnittes durch schnelle und laute Motorräder reduziert hat. Die Unfallzahlen sind seit dem Einbau der Rüttelstreifen um über 50 % zurückgegangen.

Im Bereich der K 61 hat sich der Erfolg zur Reduzierung der Lärmbelästigung nur bedingt eingestellt, da im weiteren Streckenverlauf offenbar noch genug attraktive Streckenabschnitte für Motorradfahrer vorhanden sind.

Generell kommt es bei Überfahren der Rüttelstreifen zu Komforteinbußen. Besonders betroffen sind hier Pkw mit Anhängern und landwirtschaftliche Fahrzeuge mit angehängten Geräten, die die Geschwindigkeit im Bereich der Rüttelstreifen anpassen müssen.

Die Entwicklung der Unfallzahlen im Zuge des Streckenabschnitts auf der A 2 in Fahrtrichtung Dortmund ist sehr positiv. Von 2007 bis 2010 gab es drei Abkommensunfälle (Unfalltyp 761 Einschlafen), nach dem Aufbringen der Markierung gab es keinen Abkommensunfall mehr.

Auch in Fahrtrichtung Berlin ist die Entwicklung der Unfallzahlen sehr positiv. Von 2007 bis 2010 gab es durchschnittlich einen Abkommensunfall (Unfalltyp 761 Einschlafen) pro Jahr, nach dem Aufbringen der Markierung nur noch einen im Jahr 2014. Teile der profilierten Randmarkierung (km 276,7 bis km 282,7) mussten wieder entfernt werden, da es erhebliche Beschwerden der Bevölkerung wegen der Lärmproblematik gab.

Für die A 29 liegen keine gesonderten Unfallzahlen vor.

5. Wie stellen sich Lärmemissionen, z. B. durch Lkw, Trecker, Gespanne und Krads, an den Stellen mit Rüttelstreifen dar?

Das Überfahren von Rüttelstreifen aller Bauarten führt zu zusätzlichen Lärmemissionen, insbesondere bei Lastkraftwagen, Pkw mit Anhängern und landwirtschaftlichen Fahrzeugen. Die lärm erhöhenden Effekte sind als Pegelspitzen deutlich hörbar. Um diese Lärmmission für die Anlieger möglichst gering zu halten, werden solche Rüttelstreifen nur in einem ausreichenden, aber nicht näher definierten Abstand zur Wohnbebauung empfohlen, da die Lärmbelastung stark von der örtlichen Umgebung und Situation abhängt.

6. Gibt es bautechnische Auswirkungen an den Straßen mit Rüttelstreifen?

Bisher sind keine Nachteile bekannt.

7. Wie ist der Stand des o. g. Forschungsprojektes?

Das in der Bundestagsdrucksache 18/2420 genannte Forschungsprojekt der BASt über die „Sicherheitswirkung und die Einsatzgrenzen von Rüttelstreifen in der Fahrbahnmitte und am Seitenrand von Landstraßen“ ist abgeschlossen. Zurzeit wird der Schlussbericht erstellt.

8. Welche Einsatzempfehlungen können bisher aus dem Forschungsprojekt abgeleitet werden?

Der Endbericht steht noch aus. Demzufolge liegen auch noch keine neueren Einsatzempfehlungen vor.

9. Welche weiteren Möglichkeiten stehen für eine verbesserte Verkehrssicherheit alternativ zur Verfügung?

Seitens der Polizei Niedersachsen werden eine Vielzahl präventiver und repressiver Maßnahmen zum Schutz der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer durchgeführt. Dabei orientiert sich die Verkehrssicherheitsarbeit an den Ursachen und Zusammenhängen des schweren Unfallgeschehens und richtet ihr Handeln auf Grundlage einer orts-, zeit- und zielgruppenbezogenen Verkehrsunfallanalyse aus.

Anhand der Ergebnisse werden die personellen und materiellen Ressourcen vorrangig auf die besonders unfallbelasteten Streckenbereiche und Tageszeiten, unfallträchtige (Fehl-)Verhaltensweisen sowie in besonderem Maße gefährdete Personengruppen konzentriert. Dazu gehören u. a. Kontrollen zur Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten oder des Abstandes.

Darüber hinaus werden in Zusammenarbeit mit allen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit Präventionskonzepte erarbeitet und umgesetzt, die sich an den aus der Analyse des Unfallgeschehens ermittelten Zielgruppen und Örtlichkeiten orientiert.

Den örtlichen Unfallkommissionen stehen verschiedene verkehrsrechtliche, straßenbauliche und betriebliche sowie verkehrsüberwachende und präventive Maßnahmen zur Verfügung, um die Sicherheit bei bereits unfallauffälligen Strecken nachhaltig zu verbessern. Das „A und O“ bei der Auswahl passgenauer Maßnahmen ist die dezidierte Analyse der örtlichen Situation. Dabei ist nicht

nur die Unfallauswertung von Bedeutung, sondern auch die Beurteilung der örtlichen Rahmenbedingungen.

10. Liegen Untersuchungen zu den Unfallursachen bei Motorradunfällen (Fahrfehler, Überholvorgänge, unübersichtliche Strecke etc.) und deren Schwere vor?

Auf der Grundlage der orts-, zeit- und zielgruppenbezogenen Verkehrsunfallanalyse richten die regionalen Polizeidienststellen und Verkehrsunfallkommissionen ihre Maßnahmen an den örtlichen Gegebenheiten aus. Dabei wird regelmäßig auch die Gruppe der Motorradfahrenden betrachtet und bei Auffälligkeiten regional eine tiefergehende Analyse des Unfallgeschehens durchgeführt. Für die Ermittlung der unfallauffälligen Motorradstrecken sowie das daraus resultierende Maßnahmenbündel zur Reduzierung der Zahl der Unfälle wird das aktuelle MVMot 2007 herangezogen.

Grundsätzliche landesweite Untersuchungen über das Unfallgeschehen im Zusammenhang mit Motorradfahrenden wurden von der Polizei Niedersachsen nicht beauftragt und liegen zurzeit nicht vor.

11. Welche Auswirkungen haben witterungsbedingte Veränderungen (Nässe, Reif, Eis, Schnee, Hitze) auf die Verkehrssicherheit der Rüttelstreifen (Haftungsreduzierung, Rutschverhalten etc.)?

Die Rüttelstreifen werden so angelegt, dass keine Gefährdungen der Verkehrsteilnehmer entstehen können. Zusätzlich wird auf die Rüttelstreifen durch ein Gefahrzeichen hingewiesen.