

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT  
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Jörg Bode (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung  
namens der Landesregierung

**Welche Höchstgeschwindigkeit gilt ab jetzt für die Dienstfahrten von Ministerpräsident Weil?**

Anfrage des Abgeordneten Jörg Bode (FDP), eingegangen am 03.02.2020 - Drs. 18/5742  
an die Staatskanzlei übersandt am 06.02.2020

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung  
namens der Landesregierung vom 04.03.2020

**Vorbemerkung des Abgeordneten**

Das Thema Tempolimit auf deutschen Autobahnen beherrscht seit Jahren die politische Debatte. Ministerpräsident Weil wird hierzu mit folgender Aussage zitiert: „Die ganze Diskussion hängt doch fast allen Menschen inzwischen ziemlich weit zum Halse raus. Ich bin dafür, dass wir jetzt einen Schnitt machen und sagen, jawohl, Tempolimit ist eine gute Sache“ und weiter „130, davon ist die Rede“ (*Weser Kurier*, „Weil nun doch für Tempo 130 - Niedersachsens Ministerpräsident überrascht mit einer Kehrtwende“, 29.01.2020). Sowohl der Koalitionsvertrag auf Bundesebene als auch auf Landesebene enthält keine Aussagen zu einem generellen und pauschalen Tempolimit auf Autobahnen. „SPD und CDU wollen hierzu moderne Verkehrsleitsysteme und bedarfsgerechte Temporegelungen auf Autobahnen (...) einrichten und vernetzen“ („Gemeinsam für ein modernes Niedersachsen“, Koalitionsvereinbarung, Seite 72). Auch die Bundesregierung betont bisher, dass sie kein allgemeines Tempolimit auf deutschen Autobahnen plane („Der Streit um das Tempolimit“, E. Budrich, *GWP*, Heft 04/2019). Vielmehr spricht auch die Bundesregierung von „intelligenteren Steuerungsmöglichkeiten“ (ebenda). Seit über 40 Jahren gilt in Deutschland die „Verordnung über eine allgemeine Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen und ähnlichen Straßen“, die empfiehlt, auf Autobahnen nicht schneller als 130 km/h (Autobahn-Richtgeschwindigkeit) zu fahren. Ein Überschreiten dieser Empfehlung ist demnach zulässig, wenn die äußeren Bedingungen und die Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) es zulassen. Ein Überschreiten der empfohlenen Richtgeschwindigkeit von 130 km/h kann im Fall eines Unfalls zu einer höheren Haftungsquote führen.

**1. Wie ist die Position der Landesregierung zu einem allgemeinen Tempolimit auf deutschen Autobahnen?**

Innerhalb der Landesregierung gibt es zu der Forderung nach einem generellen Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Krafffahrstraßen noch keine einheitliche Haltung. Die Meinungsbildung innerhalb der Landesregierung ist noch nicht abgeschlossen. Folglich hat sich Niedersachsen zu einem entsprechenden Antrag auf Anpassung der Straßenverkehrs-Ordnung im Bundesrat am 14.02.2020 enthalten.

**2. Ist die Position der Landesregierung deckungsgleich mit den Äußerungen von Ministerpräsident Weil bzw. inwieweit gibt es Unterschiede?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

**3. Was führte zur „180-Grad-Wende“ ([https://www.focus.de/auto/regierung-ministerpraesident-weil-unterstuetzt-tempolimit-130-jetzt-doch\\_id\\_11602198.html](https://www.focus.de/auto/regierung-ministerpraesident-weil-unterstuetzt-tempolimit-130-jetzt-doch_id_11602198.html)) von Ministerpräsident Weil in Sachen Tempolimit innerhalb eines Jahres?**

Ministerpräsident Weil verweist darauf, dass über diese Frage seit Jahrzehnten ergebnislos debattiert wird. De facto sei es auf den deutschen Autobahnen in der Regel kaum möglich, schneller als mit der Richtgeschwindigkeit zu fahren. Darüber hinaus sei für die Zukunft eine weitere Zunahme des Autobahnverkehrs zu erwarten. Insofern mache ein gesetzliches Tempolimit, das viele andere Länder erfolgreich praktizierten, keinen großen Unterschied zur gegenwärtigen Diskussion. Der Ministerpräsident empfiehlt deswegen, die Debatte zu beenden und eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung vorzusehen.

**4. Inwieweit deckt sich die aktuelle Position der Landesregierung mit der gültigen Koalitionsvereinbarung in Niedersachsen?**

In der geltenden Koalitionsvereinbarung findet sich keine Aussage zu einem Tempolimit auf Autobahnen. In den Zeilen 1821 ff. wird auf den weiteren Ausbau der Verkehrsleitsysteme verwiesen. Deren Ausbau ist unabhängig von Tempolimits - siehe Antwort zu Frage 10.

**5. Was versteht die Landesregierung unter „modernen Verkehrsleitsystemen und bedarfsgerechten Temporegelungen“ auf Autobahnen?**

Telematisch gestützte Verkehrsbeeinflussungssysteme ermöglichen die situationsabhängige Beeinflussung des Verkehrsgeschehens. Ziel ist es, den Verkehrsablauf so zu harmonisieren, dass die vorhandene Infrastruktur optimal ausgenutzt und ein sicherer Verkehrsfluss gewährleistet wird.

**6. Wo sind die modernen Verkehrsleitsystemen auf Autobahnen in Niedersachsen bereits installiert, und wie viele Autobahnkilometer decken sie ab?**

<b>Aktueller Bestand</b>	
SBA (Streckenbeeinflussungsanlage) A2	310 Richtungs-km
NBA (Netzbeeinflussungsanlage) H-BS-SZ	194 Richtungs-km
SBA A7	78 Richtungs-km
SBA A1: (zwischen Anschlussstelle Oyten und Autobahndreieck Stuhr; wird vom Land Bremen betrieben, hiervon ca. 13,7 km auf niedersächsischem Gebiet)	27 Richtungs-km
VLS MSW (Verkehrsleitsystem Messeschnellweg)	24 Richtungs-km
TSF A7 (Temporäre Seitenstreifenfreigabe A7)	50 Richtungs-km

Aktuell wird auf der Autobahn 2 (A2) die Erneuerung der Streckenbeeinflussungsanlage (SBA) zwischen dem Autobahnkreuz Wolfsburg/Königslutter bis zur Landesgrenze Sachsen-Anhalt vorbereitet. Die Altanlagen sind wegen technischer Defekte zurzeit außer Betrieb. Außerdem werden die Anlagen der temporären Seitenstreifenfreigabe (TSF) A7 im Übergangsbereich zum bereits fertiggestellten sechsstreifig ausgebauten Streckenbereich bei der Anschlussstelle Fallingbommel angepasst.

Von den genannten telematisch gestützten Verkehrsbeeinflussungssystemen ermöglichen jedoch nur die SBA die Anzeige einer flexiblen verkehrs-/witterungsabhängigen bzw. ereignisabhängigen Geschwindigkeitsbeschränkung. Insgesamt sind ca. 18 % der Gesamtlänge der Autobahnen bezogen auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit dynamisch steuerbar.

**7. Haben sich die bereits vorhandenen modernen Verkehrsleitsysteme entlang niedersächsischer Autobahnen bewährt?**

Ja.

**8. Sind diese modernen Verkehrsleitsysteme entlang niedersächsischer Autobahnen flächendeckend oder abschnittsweise erforderlich bzw. geplant?**

Voraussetzung für den Bau telematischer Anlagen zur Verkehrssteuerung ist der projektbezogene Nachweis eines positiven Nutzen/Kostenverhältnisses. In der Regel gelingt dies nur für hoch belastete Autobahnen. Grundlage sind die vom Bund vorgegebenen Rechenverfahren.

**9. Wie viele Strecken bzw. Kilometer mit modernen Verkehrsleitsystemen entlang niedersächsischer Autobahnen fehlen derzeit noch, um die beabsichtigte Abdeckung zu erzielen?**

Für folgende Streckenbereiche entlang niedersächsischer Autobahnen ist die Errichtung weiterer moderner Verkehrsleitsysteme geplant:

NBA LDC (Long distance corridor) Nord A1/A2/A7/A352/A27 (Hamburg-Dortmund, Messquerschnitte und dynamische Wegweiser)	704,0 Richtungs-km
SBA A1: Errichtung einer neuen Streckenbeeinflussungsanlage im Zuge der BAB A1 zwischen Anschlussstelle Hittfeld und der Landesgrenze Niedersachsen/Hamburg	9,7 Richtungs-km
SBA A7: Anlagenerweiterung im Bereich Autobahndreieck Hannover-Nord und der Anschlussstelle Mellendorf	6,0 Richtungs-km
TSF A7 mit SBA zwischen Autobahndreieck Hannover-Nord und Autobahndreieck Walsrode. RE-Entwurfsunterlagen (RE = Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau) werden erstellt.	59,0 Richtungs-km

**10. Hätte sich ein Ausbau der modernen Verkehrsleitsysteme entlang niedersächsischer Autobahnen für bedarfsgerechte Temporegelungen mit einem festen Tempolimit von 130 km/h erübrigt, bzw. ab welcher Geschwindigkeitsbegrenzung wäre dies erreicht?**

Ziel der modernen Verkehrsleitsysteme ist eine situationsabhängige Steuerung des Verkehrs. In Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen, der Wetterlage und sonstigen Einflüssen (Unfälle, Bauarbeiten etc.) können auch deutlich geringere Geschwindigkeiten (zum Teil sogar nur 60 km/h) geboten sein, um einen sicheren Verkehrsfluss zu gewährleisten. Darüber hinaus kann mit diesen Systemen auf Gefahren ausdrücklich hingewiesen werden und es können beispielsweise auch flexible Lkw-Überholverbote geschaltet werden. Daher ist ein Ausbau solcher Anlagen unabhängig von einer etwaigen generellen Höchstgeschwindigkeit nach wie vor sinnvoll.

**11. Ist es bisher im Rahmen der Dienstfahrten von Ministerpräsident Weil zu Überschreitungen der vom Gesetzgeber empfohlenen Autobahn-Richtgeschwindigkeit gekommen und falls ja, weshalb?**

Es gibt keine Dokumentationen über die gefahrenen Geschwindigkeiten des Dienstwagens von Ministerpräsident Weil. Soweit diese oberhalb der Richtgeschwindigkeit gelegen haben sollten, sind daher nähere Ausführungen nicht möglich.

**12. Welche Mitglieder der Landesregierung waren im Rahmen ihrer Dienstreisen schon einmal schneller als die vom Gesetzgeber empfohlenen Autobahn-Richtgeschwindigkeit unterwegs?**

Die sogenannte „Richtgeschwindigkeit“ nach der Verordnung über eine allgemeine Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen und ähnlichen Straßen (Autobahn-Richtgeschwindigkeits-V) von 1978 ist keine verbindlich vorgegebene Höchstgeschwindigkeit. Nach § 1 Abs. 2 der Straßenverkehrsordnung hat sich jeder Verkehrsteilnehmer so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar belastigt wird. Bei entsprechender Verkehrslage

sind damit auf Autobahnen auch höhere Geschwindigkeiten als 130 km/h zulässig. Diese Rechtslage wird auch von den Mitgliedern der Landesregierung und ihren Fahrern eingehalten.

**13. Bei welchen Mitgliedern der Landesregierung gibt es eine freiwillige Geschwindigkeitsvorgabe für Dienstfahrten, wie fällt diese Vorgabe aus, und seit wann gilt sie?**

Grundsätzlich gibt es keine über Nummer 9.1 Abs. 2 der Autobahn-Richtgeschwindigkeits-V hin-  
ausgehenden Vorgaben für eine einzuhaltende Höchstgeschwindigkeit bei Dienstfahrten.

**14. Beabsichtigt der Ministerpräsident bzw. beabsichtigen die Mitglieder der Landesregierung, nach der „180-Grad-Wende“ ([https://www.focus.de/auto/regierung-ministerpraesident-weil-unterstuetzt-tempolimit-130-jetzt-doch\\_id\\_11602198.html](https://www.focus.de/auto/regierung-ministerpraesident-weil-unterstuetzt-tempolimit-130-jetzt-doch_id_11602198.html)) von Ministerpräsident Weil in Sachen Tempolimit, sich im Rahmen von Dienstreisen freiwillig an die vom Gesetzgeber empfohlene Richtgeschwindigkeit zu halten? Bitte mit Begründung.**

Bei Planungen von Dienstfahrten der Ministerien wird angestrebt, die vom Gesetzgeber empfohlene Richtgeschwindigkeit zu berücksichtigen. Nicht zuletzt erfolgt dies aufgrund der mit zunehmender Geschwindigkeit steigenden Unfallgefahr.

**15. Welche Auswirkungen hätte ein festes Tempolimit von 130 km/h, 120 km/h oder 100 km/h auf deutschen Autobahnen auf die Dienstreisen und Terminwahrnehmung der Mitglieder der Landesregierung?**

Ein festes Tempolimit mit einer bestimmten Geschwindigkeit wäre von den jeweils die Terminplanung organisierenden Ministerbüros zu beachten und bei der Fahrzeitenberechnung zugrunde zu legen, wobei eine reduzierte Fahrgeschwindigkeit die Fahrzeiten je nach Umstand verlängern würde.

**16. Wären alle Termine von Ministerpräsident Weil in den vergangenen drei Monaten bei Einhaltung der Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen pünktlich erreichbar gewesen?**

Es gibt keine Dokumentationen über die gefahrenen Geschwindigkeiten des Dienstwagens von Herrn Ministerpräsident Weil. Daher kann auf diese hypothetische Frage keine Antwort gegeben werden.