Antwort auf eine Kleine Anfrage
— Drucksache 10/914 —

Betr.: **Straßenkreuzung B 240 — Kreisstraße 22 im Ortsbereich der Gemeinde Lüerdissen, Landkreis Holzminden**

Wortlaut der Kleinen Anfrage des Abg. Schultze (SPD) vom 28. 2. 1983

Bei einem Besuch der Gemeinde Lüerdissen vor einigen Tagen wurde mir von Kommunalpolitikern der Gemeinde Lüerdissen die starke Unfallhäufigkeit an der genannten Kreuzung erläutert. Unter der Bevölkerung dieser Gemeinde besteht eine starke Beunruhigung darüber, daß diese Kreuzung noch nicht mit einer Vollampelanlage ausgerüstet wurde. Erst kürzlich hat es wieder einen Unfall mit Todesfolge gegeben. Insgesamt sind dort im Laufe der letzten Jahre mindestens vier Personen ums Leben gekommen und weitere schwer verletzt worden. Die Dringlichkeit einer Vollampelanlage sehen die Kommunalpolitiker und Bürger dieses Ortes insbesondere deswegen als gegeben an, weil die Bundesstraße die Ortsteile Lüerdissen und Oelkassen voneinander trennt und damit ein häufiges Überqueren der Bundesstraße durch Fahrzeuge und Personen stattfindet.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie sieht die Unfallstatistik an dieser Kreuzung seit 1976 aus?
2. Wie erklärt sich die Landesregierung, daß bisher als einzige Sicherheitsmaßnahme lediglich eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h eingeführt wurde?
3. Welche Maßnahmen gedenkt sie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit einzuleiten, und hält sie die Einrichtung einer Vollampelanlage an dieser Kreuzung für gerechtfertigt?
4. Welchen Zeitraum benötigt sie zur Prüfung und eventuellen Beseitigung der Gefahren?

Antwort der Landesregierung

Der Niedersächsische Minister
für Wirtschaft und Verkehr
— 01.2 — 57.00 —

Hannover, den 27. 6. 1983

Zu 1.

Die Unfallhäufigkeit an der Straßenkreuzung B 240 — K 22 bei Lüerdissen, Landkreis Holzminden, kann insgesamt als gering bezeichnet werden, wenn auch bei den einzel-

nen Unfällen beklagenswerte Folgen eingetreten sind.
Im einzelnen:

1976: 1 Unfall	(Pkw- Fahrer aus Richtung K 22 mißachtete die Vorfahrt auf der Bundesstraße; Sachschaden)
1977: Kein Unfall	
1978: Kein Unfall	
1979: Kein Unfall	
1980: Kein Unfall	
1981: 1 Unfall	(Pkw schleuderte bei schneeglatter Straße auf die Gegenfahrbahn und kollidierte; ein Schwerverletzter und ein Leichtverletzter)
1982: 1 Unfall	(Nichtbeachtung der Vorfahrt auf der Bundesstraße; ein Schwerverletzter)
1983: 1 Unfall	(Pkw gegen einen die Bundesstraße kreuzenden Fußgänger; ein Toter).

Der bedauerliche tödliche Unfall vom Anfang dieses Jahres kann schwerlich mit baulichen oder verkehrsregelnden Mängeln der Kreuzung in einen Zusammenhang gebracht werden. Soweit es bekannt wurde, kreuzte ein 15jähriges Schulkind bei Dunkelheit und Regen frühmorgens die Straße, wobei ihm durch eine Kapuze die Sicht nach den Seiten genommen war. Die Verkehrsbelastung auf der Bundesstraße war zur Unfallzeit sehr gering, so daß ein Überqueren der Fahrbahn bei etwas Aufmerksamkeit gefahrlos möglich gewesen wäre.

Zu 2.

Die Verkehrssicherheitsmaßnahmen an der bezeichneten Kreuzung sind umfangreicher, als es in der Frage zum Ausdruck kommt.

- Im Dezember 1971 wurde ein Überholverbot auf der B 240 aus beiden Richtungen zur Kreuzung angeordnet.
- Im Januar 1972 erfolgte die Anordnung eines Geschwindigkeitstrichters aus beiden Richtungen zur Kreuzung; eingeleitet durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h besteht innerhalb der Überholverbotsstrecke eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h.
- Der Kreuzungsbereich wird mit Natriumdampflampen ausgeleuchtet.
- Ebenfalls seit Januar 1972 erfolgte eine Sichtverbesserung für den von der K 22 einfahrenden Verkehrsteilnehmer durch bauliche Maßnahmen (Abbruch von sichtbehindernden Treppenwangen zum Eingang des linksseitig der Einfahrt stehenden Wohnhauses).
- Im Februar 1983 erfolgte die Verlegung der Bushaltestelle von der B 240 auf die K 22 in die Ortschaft Lüerdissen hinein. Damit wird erreicht, daß die Fahrgäste aus Lüerdissen die Fahrbahn der B 240 nicht mehr zu überschreiten brauchen.

Zu 3.

Geschwindigkeitsmessungen der Polizei haben ergeben, daß die angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung von einem Teil der Kraftfahrer nicht hinreichend beachtet wird. Die Überlegungen des Straßenbauamtes Hameln gehen folglich dahin, die erforderliche Geschwindigkeitsreduzierung im Kreuzungsbereich sinnfälliger darzustellen und die Querungsmöglichkeit für die Fußgänger zu erleichtern. So wird z.B. erwogen, zur Verdeutlichung der Vorfahrtssituation kleine Tropfen-Inseln in den nachgeordneten Zufahrten der K 22 zu bauen. Ferner wird eine Einengung der durchgehenden Fahrspuren der B 240 zugunsten eines Fahrbahnteilers erwogen; nähere Untersuchun-

gen müssen noch ergeben, ob ein solcher Teiler mit Bordsteinen oder lediglich mit Fahrbahnmarkierungen zu gestalten ist. Dieser Teiler könnte von Fußgängern als Zwischenhalt beim Queren der B 240 benutzt werden. Schließlich wird geprüft, ob der Fahrbahnrand an der südlichen Busbucht unmittelbar an der Kreuzung bis zum Rand der durchgehenden Fahrspur vorgezogen werden kann, um die Querungslänge für Fußgänger zu verringern. Bezüglich der Beschilderung wird geprüft, ob der Geschwindigkeitstrichter deutlicher dargestellt werden kann.

Es besteht die Absicht, die erforderlichen Korrekturen noch in diesem Jahr zu realisieren.

Eine vollständige Signalsteuerung der Fahrzeug- und Fußgängerströme an dieser Kreuzung wird nicht als angemessenes Mittel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit angesehen.

Zu 4.

Die zuständige Verkehrssicherheitskommission überprüft in regelmäßigen Zeitabständen sämtliche Unfallschwerpunkte. Auch über den hier behandelten Knotenpunkt, der nicht als Unfallschwerpunkt bezeichnet werden kann, haben entsprechende Erörterungen stattgefunden. Diese führten jedoch nicht zu der Anordnung einer Lichtzeichenanlage durch den Landkreis Hameln-Pyrmont. Die unter Ziff. 3 genannten Verbesserungsmaßnahmen werden von den örtlich zuständigen Behörden etwa 6 Monate nach dem letzten schweren Unfall eingeleitet. Die Landesregierung wird keine hiervon abweichende Anordnungen treffen.

Breuel

(Ausgegeben am 13. 7. 1983)