

28.02.2020

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 3361 vom 30. Januar 2020  
des Abgeordneten Frank Sundermann SPD  
Drucksache 17/8558

### **Sicherheits- und Gestaltungsmaßnahmen an der L 591 in Riesenbeck möglich?**

#### ***Vorbemerkung der Kleinen Anfrage***

Entlang der L 591 (Bevergerner Straße bzw. im Besonderen Heinrich-Niemeyer-Straße in Hörstel-Riesenbeck) im Kreis Steinfurt bestehen seit Jahrzehnten erhebliche Probleme.

An diesem Teilstück der Landstraße führt die Straße durch den Ortsteil Riesenbeck. An der Straße ist eine Vielzahl von Geschäften gelegen, ferner in zweiter Reihe die Stadtverwaltung, ein großes Altenheim und die Sünthe-Rendel Grundschule. An der Straße befinden sich in Längsrichtung in Fahrtrichtung Bevergern Parkflächen. An dem Teilstück Heinrich-Niemeyer-Straße sind Flächen von insgesamt 51 Privateigentümern gelegen, hierbei befinden sich einige Gebäude sehr nahe an der Straße, ragen zum Teil sogar in die Flächen des Bürgersteiges hinein. Gleichzeitig gibt es auf Grund der Ladengeschäfte sowie der Stadtverwaltung, der Schule und dem Altersheim in zweiter Reihe auf beiden Seiten sehr viel kreuzenden Fußgängerverkehr.

Darüber hinaus ist auch die Anlegung eines Radwegs verkehrstechnisch nicht möglich, so dass Radfahrer in diesem Bereich gezwungen sind, auf der Fahrbahn zu fahren, was ebenfalls mit erheblichen Gefahren verbunden ist. Vor diesem Hintergrund wäre es dringend notwendig, bauliche Maßnahmen auf den öffentlichen Flächen vornehmen zu können, um insoweit verkehrstechnische und gestalterische Verbesserungen an der Straße durchzuführen.

Bereits jetzt besteht die Möglichkeit, Geschwindigkeitsbegrenzungen (30 km/h) auf Landstraßen innerorts an Schulen und Kindergärten einzurichten. Mehr noch: In vielen Städten ist es aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens ohnehin gelebte Realität. Derzeit diskutieren die Bundestagsfraktionen über eine mögliche Ausweitung.

**Der Minister für Verkehr** hat die Kleine Anfrage 3361 mit Schreiben vom 28. Februar 2020 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Minister des Innern beantwortet.

Datum des Originals: 28.02.2020/Ausgegeben: 05.03.2020

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)

**1. Wie haben sich die Unfallstatistiken für diesen Bereich in den letzten zehn Jahren entwickelt? (Bitte nach Verkehrsmittel und Schwere des Unfalls)**

Der ausgewertete Bereich umfasst die L 591 (Bevergerner Straße) im Abschnitt 5, km 0,1 - 0,6 und die L 591 (Heinrich-Niemeyer-Straße) im anschließenden Abschnitt 6, km 0,0 -0,9 in Hörsel-Riesenbeck. Im Zeitraum vom 01.01.2010 bis zum 31.12.2019 ereigneten sich auf dem 1,4 km langen Streckenabschnitt insgesamt 43 meldepflichtige Verkehrsunfälle.

Die Unfallentwicklung der letzten zehn Jahre stellt sich wie folgt dar:

Jahr	Kat 1	Beteiligte Verkehrsmittel	Kat 2	Beteiligte Verkehrsmittel	Kat 3	Beteiligte Verkehrsmittel	Kat 4	Beteiligte Verkehrsmittel
2010	0	-	1	Pkw/Pkw	5	Pkw/Rad Pkw/KKR Pkw/FmH Pkw/Pkw Pkw/Pkw	0	-
2011	0	-	0	-	5	Pkw/Pkw Pkw/Pkw Lkw/Pkw Pkw/Pkw Pkw/Pkw	0	-
2012	0	-	0	-	4	Pkw/Rad Pkw/Pkw Pkw/Rad Pkw/Rad	0	-
2013	0	-	1	Pkw	2	Pkw/Pkw Pkw/FG	0	-
2014	0	-	0	-	0	-	0	-
2015	0	-	2	FG/Pkw KKR/Pkw	4	Pkw/Pkw/Pkw Pkw/Pkw Pkw Pkw/FmH	1	Pkw
2016	0	-	0	-	5	Pkw/Rad Lkw/Pkw Pkw/Rad FG/Pkw Lkw/Pkw	1	Pkw
2017	0	-	0	-	3	Pkw/Pkw/Pkw Rad/Pkw Pkw/Pkw	1	Pkw
2018	0	-	0	-	2	FmH/Pkw Pkw/Lkw	1	Pkw/Pkw
2019	0	-	2	Pkw/Pedelec Rad	3	Pkw/FG Pedelec LKR/Pkw	0	-
<b>Gesamt</b>	<b>0</b>		<b>6</b>		<b>33</b>		<b>4</b>	

Zur Erläuterung:

Kat. 1: Unfall mit Getöteten	KKR - Kleinkraftrad
Kat. 2: Unfall mit Schwerverletzten	FmH - Fahrrad mit Hilfsmotor
Kat. 3: Unfall mit Leichtverletzten	LKR - Leichtkraftrad
Kat. 4: schwerwiegender Unfall mit Sachschaden	FG - Fußgänger

**2. An wie vielen Unfällen in diesem Bereich in den letzten zehn Jahren waren Radfahrer und Fußgänger beteiligt? (Bitte nach Schwere des Unfalls)**

Im genannten Zeitraum waren zehn Radfahrer bzw. Pedelecfahrer und vier Fußgänger an Verkehrsunfällen beteiligt.

Bezüglich der Unfallschwere bleibt anzumerken, dass jeweils ein Radfahrer, ein Pedelecfahrer und ein Fußgänger an Unfällen mit Schwerverletzten und weitere sieben Radfahrer, ein Pedelec-Fahrer und drei Fußgänger an Unfällen mit Leichtverletzten beteiligt waren.

**3. Wie bewertet die Landesregierung die Möglichkeit, auf innerörtlichen Landstraßen mit hoher Fußgängerfrequenz, Ladengeschäften auf beiden Seiten und stark besuchte Einrichtungen (hier Schule, Stadtverwaltung und Altenheim in zumindest mittelbarer Entfernung) Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umzusetzen?****4. Wie bewertet die Landesregierung solche gesetzlichen Änderungen, die die Möglichkeiten für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h an Landstraßen innerorts ausweiten (analog zu der bereits bestehenden Möglichkeit für 30 km/h-Bereiche an Landesstraßen innerorts an Schulen und Kindergärten)? (Bitte mit Begründung)**

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet:

Nach § 3 Absatz 2 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) sind Landesstraßen mindestens von regionaler Verkehrsbedeutung und besitzen zusammen mit den Bundesfernstraßen eine netzweite Verbindungsfunktion. Allein aus diesem Grund ist auch eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung im Zuge von Landstraßen (Bundes- und Landesstraßen) von entscheidender Bedeutung für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger und gleichzeitig zum Erhalt der Wirtschaftlichkeit des Landes Nordrhein-Westfalens. Die gemäß § 3 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) gesetzlich vorgegebene Regelgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts trägt diesen Forderungen Rechnung. Eine generelle Absenkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Zuge innerörtlicher Landstraßen erscheint insofern nicht zweckdienlich.

Nichtsdestotrotz haben sich die gesellschaftspolitischen Ansprüche an die Planung, den Bau und den Betrieb sowie die Nutzung der Straßenverkehrsinfrastruktur in den letzten Jahren gewandelt. Die Belange der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, der Zufußgehenden und Radfahrenden, und der besonders schutzbedürftigen Personengruppen, der Kinder, der Mobilitätseingeschränkten und der älteren Menschen, spielen hierbei zunehmend eine entscheidende Rolle. Allein aus diesem Grund sind auch im Zuge innerörtlicher Landesstraßen geeignete bauliche und/oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Verlangsamung und Beruhigung des Verkehrs in Erwägung zu ziehen, wenn es sich um besonders sensible Bereiche wie z. B. Altenheime oder Schulen handelt und eine besondere Gefahrenlage besteht oder angenommen werden muss.

Die straßenbautechnischen Regelwerke und straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen bieten bereits heute ausreichenden Spielraum, um bei konsequenter Anwendung den geänderten Nutzeransprüchen gerecht zu werden. Im Zweifelsfall kann auch eine abschnittsweise Reduzierung der innerorts zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Zuge einer Landstraße auf 30 km/h angezeigt sein, wenn die Voraussetzungen des § 45 Absatz 9 der StVO in Verbindung mit der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 41 zu Zeichen 274 (Zulässige Höchstgeschwindigkeit) erfüllt sind.

**5. Welche weiteren Maßnahmen kann die Landesregierung zur Gefahrenreduktion, insbesondere für Radfahrer, in solchen Bereichen in Aussicht stellen?**

Bei ausreichender Breite der Fahrbahn bietet sich die Anlage von Schutzstreifen an.