

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dirk Nockemann (AfD) vom 19.07.22

und Antwort des Senats

Betr.: Vier Radarblitzer auf der B 5 Richtung Bergedorf innerhalb weniger Kilometer

Einleitung für die Fragen:

Überhöhte Geschwindigkeit ist eine häufige Unfallursache im Straßenverkehr. Geschwindigkeitskontrollen durch mobile und stationär angebrachte Radargeräte sind daher grundsätzlich zu begrüßen. Dies gilt insbesondere vor Kindergärten und Schulen, aber auch in gefährlichen Baustellenbereichen. Vom 14. bis 18. Juli registrierte der Unterzeichner auf der B 5 Richtung Bergedorf von Billstedt bis Bergedorf neben den beiden stationären Blitzgeräten zwei weitere mobile Blitzgeräte. Diese mobilen Blitzer befinden sich nicht in unmittelbaren Baustellenbereichen. Insgesamt befanden sich somit innerhalb von circa 7 Kilometern auf der B 5 vier Radarblitzer.

Dies vorausgeschickt, frage ich den Senat:

Frage 1: *Handelt es sich bei den Standpunkten der beiden mobilen Blitzer um „Unfallsschwerpunkte“?*

Antwort zu Frage 1:

Die erste der aufgestellten mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (mGÜA) war an der Anschlussstelle Billstedt in Fahrtrichtung Osten aufgestellt. Kurz dahinter beginnt eine langgezogene Unfallhäufungsstelle (UHS) bis über die Anschlussstelle zur Bundesautobahn (BAB) A 1. Der Aufstellort der zweiten mGÜA lag in gleicher Fahrtrichtung 7 km weiter vor der Brücke Ladenbeker Furtweg. Hier folgen zwei UHS an den Knoten Krusestraße und Sander Damm. Bis 2020 war zudem der Bereich Bergedorfer Straße 48 eine UHS.

Frage 2: *Wie definiert der Senat Unfallsschwerpunkte?*

Antwort zu Frage 2:

UHS definieren sich anhand des Merkblatts zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko), herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2012.

Im Übrigen siehe Drs. 20/5300.

Frage 3: *Wie viele Unfälle infolge überhöhter Geschwindigkeit gab es im Aufstellungsbereich der beiden mobilen Blitzer in den Jahren 2018, 2019, 2020, 2021 und 2022 (bis zum 18. Juli)?*

Antwort zu Frage 3:

Die Unfallzahlen wurden durch eine Auswertung der Datenbank „Elektronische Unfalltypensteckkarte“ (EUSka) vom 19. Juli 2022 ermittelt. Für 2022 liegen vorläufige auswertbare Daten bis einschließlich 31. Mai vor.

Überhöhte Geschwindigkeit als Ursache von Verkehrsunfällen lässt sich in der Regel nur durch Gutachten nachweisen, deren Erstellungsaufwand meist unverhältnismäßig zu den Unfallfolgen ist. In diesen Fällen erfolgt daher überwiegend nur der Vorwurf der nicht angepassten Geschwindigkeit. Bei Auffahrunfällen ist zudem die Wahl zwischen diesem und dem Vorwurf des zu geringen Sicherheitsabstands gegeben. Die Häufigkeiten der Feststellung beider Ursachen werden in den folgenden Tabellen dargestellt.

Tabelle 1: Messort 1 (Anschlussstelle Billstedt, UHS über die Anschlussstelle zur BAB A 1)

Jahr	Geschwindigkeit	Abstand
2018	7	29
2019	18	29
2020	14	8
2021	15	11
2022	5	7

Tabelle 2: Messort 2 (Ladenbeker Furtweg, Streckenbereich bis Sander Damm)

Jahr	Geschwindigkeit	Abstand
2018	8	5
2019	7	8
2020	8	4
2021	10	5
2022	1	-

Frage 4: *Galt der Bereich des mobilen Blitzers auf Höhe Billstedt in den Jahren vor Beginn der umfangreichen Sanierungsarbeiten als Unfallschwerpunkt?*

Antwort zu Frage 4:

Kriterien einer UHS lagen vor den Sanierungsarbeiten nicht vor.

Frage 5: *Galt der Bereich des mobilen Blitzers auf Höhe Billstedt in dem Zeitraum, als dort Sanierungsarbeiten durchgeführt wurden, als Unfallschwerpunkt?*

Antwort zu Frage 5:

Während der Sanierungsarbeiten sind Kriterien einer UHS für das Feststellungsjahr 2019 erfüllt worden. Bei der Betrachtung der UHS fiel die Häufigkeit der Ursachen Geschwindigkeit und Abstand auf. Diese wurden auch vorher schon häufiger als Unfallursachen im betrachteten Bereich festgestellt, ohne dass die Kriterien einer UHS erfüllt wurden.

Frage 6: *Was veranlasst den Senat, auf der B 5 innerhalb weniger Kilometer insgesamt vier Radargeräte aufzustellen?*

Antwort zu Frage 6:

Die erste mGÜA im Bereich der Anschlussstelle Billstedt wurde im Zusammenhang mit der dargestellten UHS aufgestellt.

Die Aufstellung der zweiten mGÜA erfolgte aufgrund der Erkenntnis, dass viele Verkehrsteilnehmer kurz vor ihnen bekannten stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (GÜA) abbremsen und im Anschluss wieder beschleunigen. Im Sinne der Verkehrssicherheit wird jedoch eine durchgängige Beachtung geltender Geschwindigkeitsbegrenzungen angestrebt, weshalb in Einzelfällen eine kombinierte Geschwindigkeitsüberwachung in dieser Form durchgeführt wird.