

**Kleine Anfrage zur kurzfristigen schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 2 GO LT  
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Volker Bajus und Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE))

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

**Wie kann auf der B 51 zwischen Osnabrück und Bad Iburg mehr Verkehrssicherheit geschaffen werden?**

Anfrage der Abgeordneten Volker Bajus und Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE), eingegangen am 20.04.2022 - Drs. 18/11104  
an die Staatskanzlei übersandt am 21.04.2022

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 06.05.2022

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Der Verein „Verkehr für Menschen (VfM)“ mit Sitz in Georgsmarienhütte fürchtet, dass die Verkehrssicherheit auf der B 51 nicht hineinreichend gegeben ist. Insbesondere hohe Geschwindigkeiten werden als Problem gesehen. Er hat deswegen verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung vorgeschlagen:

1. mittels Fahrbahnmarkierungen Reduzierung auf zwei Spuren ab BAB-Einmündung auf der Westseite zwischen Osnabrück und Harderberg (zuständig: Stadt Osnabrück [OS] und Stadt Georgsmarienhütte [GMH]),
2. mittels Fahrbahnmarkierungen Reduzierung auf zwei Spuren/Fortsetzung des Standstreifens ab Harderberg bis Abfahrt Krankenhaus auf der Ostseite (zuständig: Stadt GMH),
3. Reduzierung auf eine Spur mittels Fahrbahnmarkierungen zwischen Oesede und Herrenrest (bergauf) auf der Westseite (zuständig: Stadt GMH),
4. Reduzierung auf eine Spur mittels Fahrbahnmarkierungen zwischen Herrenrest und Oesede (bergab) auf der Ostseite (zuständig: Stadt GMH),
5. Reduzierung auf eine Spur mittels Fahrbahnmarkierungen zwischen Bad Iburg und Bäumker (bergaufwärts) auf der Südostseite (zuständig: Landkreis OS),
6. maximale Geschwindigkeit außerorts zwischen Osnabrück und Bad Iburg von 70 km/h (zuständig: Stadt OS, Stadt GMH und Landkreis OS),
7. innerorts in Georgsmarienhütte-Oesede maximale Geschwindigkeit von 40 km/h (zuständig: Stadt GMH),
8. Freigabe der Radwege auf beiden Seiten in beide Richtungen zwischen Oesede und Osnabrück (zuständig: Stadt OS und Stadt GMH),
9. farbliche Sicherung und Fahrbahnmarkierung für den Radweg am Abzweig Krankenhaus auf der Westseite bei Spiegelburg (zuständig: Stadt OS); hier besteht Handlungsbedarf, da die abbiegenden Autos den Rad-/Fußweg mit 100 km/h kreuzen dürfen.

Zudem hat er weitere „kurzfristige bauliche Maßnahmen ...“ vorgeschlagen:

1. Bau einer Querungshilfe an der Bushaltestelle Obermeyer gegenüber der Tankstelle in Oesede (zuständig: Stadt GMH),
2. Bau einer Querungshilfe zwischen Bad Iburg und Bäumker (zuständig: Landkreis OS),

3. Bau einer Querungshilfe vor dem Ortsausgang Bad Iburg auf Höhe des Endes vom Rad-/Fußweg auf der Südost-Seite (zuständig: Landkreis OS),
4. Bau einer Querungshilfe zwischen Herrenrest und Ortseingang Oesede (Höhe Anliegerstraße östlich am Parkplatz [zuständig: Stadt GMH]),
5. Erweiterung der Kreuzungsampel Karolinenhöhe um je eine Fußgängerquerung südlich und östlich (zuständig: Stadt GMH).

### Vorbemerkung der Landesregierung

Die Verkehrssicherheit der in Niedersachsen lebenden und aufhältigen Menschen ist auch für die Landesregierung ein wichtiges Thema. Erfreulich ist vor diesem Hintergrund, dass die Zahl der Verkehrstoten in Niedersachsen im Jahr 2021 auf einen neuen Tiefstand gesunken ist.

Verkehrssicherheitsarbeit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe und soll dazu beitragen, allen Menschen eine möglichst gefahrlose Teilnahme am Straßenverkehr zu ermöglichen. Die staatlichen Institutionen haben nach den straßenverkehrsrechtlichen Regelungen einerseits einen weitgehend ungestörten Verkehrsfluss zu ermöglichen, andererseits muss dort regelnd eingegriffen werden, wo gefahren- oder unfallträchtige Situationen entstehen. Nach den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) haben die Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaubehörden und die Polizei, in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich, zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle eng zusammenzuarbeiten, um zu ermitteln, wo sich Unfälle häufen, worauf diese zurückzuführen sind und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um unfallbegünstigende Besonderheiten zu beseitigen. Dazu sind Unfallkommissionen (UK) zu bilden. Zur Gewährleistung der Leichtigkeit des Verkehrs, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit allgemein und zur Verhinderung von Unfällen (insbesondere mit schwerem Personenschaden) kommt der Arbeit der UK eine besondere Bedeutung zu. Daneben erarbeiten die Behörden aber auch mit weiteren Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit, wie beispielsweise der Landesverkehrswacht und auch örtlichen Verbänden, Strategien für Maßnahmen- und Aktionsprogramme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aus. Auch der Verein „Verkehr für Menschen“ (VfM), ist den Behörden vor Ort bekannt und steht mit diesen in einem konstruktiven Dialog.

Zur Unfalllage wurde der ca. 9,5 km lange Streckenabschnitt der B 51 südlich des Ortsausgangs von Osnabrück bis zum Ortseingang von Bad Iburg betrachtet. Für die Jahre 2017 bis 2021 wurden auf dieser Teilstrecke der B 51 weder Unfalhhäufungsstellen noch Unfalhhäufungslinien durch die örtliche UK festgestellt.

#### 1. Wie viele Unfälle hat es in den letzten fünf Jahren in dem Streckenabschnitt unter Beteiligung welcher Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gegeben (bitte jährliche Ausweisung und Angabe der Art der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer)?

Die Auswertung erfolgte für den Zeitraum 01.01.2017 bis 31.12.2021. Bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle ist im Betrachtungszeitraum ein Rückgang um 33,3 % erkennbar (75 auf 50).

Insgesamt ereigneten sich in diesem Zeitraum 322 Verkehrsunfälle (VU) unter Beteiligung nachfolgender Verkehrsarten:

Anzahl der Verkehrsunfälle	2017	2018	2019	2020	2021	Gesamt
mit Beteiligung von <b>Pkw-Fahrerinnen/Fahrern*</b>	73	59	59	56	44	291
mit Beteiligung von <b>Lkw-Fahrerinnen/Fahrern*</b>	6	5	8	11	11	41
mit Beteiligung von <b>motorisierten Zweiradfahrinnen/-fahrern*</b>	4	2	3	5	2	16

<b>Anzahl der Verkehrsunfälle</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Gesamt</b>
mit Beteiligung von <b>Fahrrad-/Pedelec-Fahrerinnen/Fahrem*</b>	3	5	1	4	2	15
mit Beteiligung von <b>Fußgängerinnen/Fußgängern*</b>	1	1	2	0	3	7
<b>Gesamtzahl der Verkehrsunfälle**</b>	<b>75</b>	<b>67</b>	<b>64</b>	<b>66</b>	<b>50</b>	<b>322</b>

Quelle: Polizeiliche Auskunftssysteme

\* Der angegebene Wert umfasst die Anzahl der Verkehrsunfälle mit der jeweiligen Verkehrsbeteiligungsart. Bei den Unfallwerten können zusätzlich auch andere Verkehrsbeteiligungen betroffen sein, wie beispielsweise Pkw-Fahrerin/Fahrer fährt auf Lkw-Fahrerin/Fahrer auf. In diesem Beispiel wird der Unfall in beiden Werten der jeweiligen Verkehrsbeteiligungsart berücksichtigt.

\*\*Die Werte umfassen die Gesamtzahl der polizeilich festgestellten Verkehrsunfälle. Hierbei sind auch entsprechende Doppelungen verschiedener Verkehrsbeteiligungsarten enthalten, bei denen bei einem Verkehrsunfall beispielsweise neben Pkw-Fahrerinnen/Fahrem auch Lkw-Fahrerinnen/Fahrer gleichzeitig beteiligt sind.

## **2. Wer ist auf welchem Abschnitt zuständig für die Verkehrssicherheit auf der B 51, und wie wird die Zusammenarbeit bezüglich der Strecken geregelt?**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

## **3. Wie bewertet die Landesregierung die einzelnen Vorschläge?**

Zu 1:

Es gibt bereits laufende Planungen im Rahmen einer anstehenden Sanierung der B 51 (voraussichtlicher Ausführungsbeginn im Jahr 2023), die die äußere Fahrspur und den Radfahrwegbereich zur Verbesserung der Verhältnisse erfassen. Dabei ist vorgesehen, die dritte Fahrspur, die als Kriechspur im Steigungsbereich für den Lkw-Verkehr über den Harderberg dient, zugunsten eines breiteren Radweges entfallen zu lassen.

Zu 2:

Im Rahmen der unter 1. genannten Sanierung ist auch hier beabsichtigt, die dritte Fahrspur zu entfernen und die gewonnene Fläche für Umgestaltungen zu nutzen. Neben Verbesserungen für den einfädelnden Verkehr sind auch hier Radwegverbreiterungen vorgesehen.

Zu 3:

Diese Maßnahme wird bedingt durch die Steigungsstrecke und damit verbunden bergauf langsam fahrenden Lkw nicht befürwortet. Es gibt Lkw, die sich sehr langsam auf der Steigungsstrecke bewegen und bei einer Fahrspur nicht mehr überholt werden können. Die vorgeschlagene Maßnahme würde daher zu unnötigen Beeinträchtigungen des Verkehrs und zur deutlichen Reduzierung der Leistungsfähigkeit der Bundesstraße 51 führen. Darüber hinaus ist durch die zu erwartende Staubbildung des Verkehrs bei einer Einspurigkeit von einer Umweltbelastung auszugehen, die durch die Zweispurigkeit vermieden werden kann.

Zu 4:

Der Streckenbereich zwischen Herrenrest und Oesede in Fahrtrichtung Osnabrück hat bereits nur eine Fahrspur. Es ist nicht beabsichtigt, dies zu ändern. Die Forderung ist damit bereits erfüllt. Lediglich am Anfangsbereich des Gefälleabschnitts gibt es einen ca. 300 m langen Streckenabschnitt, der zweispurig ist und als Einfädelungsspur von zwei auf eine Spur dient.

Zu 5:

Siehe Vorschlag zu 3.

Zu 6:

In Fahrtrichtung Bad Iburg ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit südlich der Einmündung der K 333 wegen der Zusammenführung von zwei auf eine Fahrspur auf einer Länge von ca. 500 m auf 70 km/h beschränkt. In Fahrtrichtung Osnabrück verläuft die B 51 nach dem Ende der geschlossenen Ortschaft Bad Iburg zweispurig und wird ca. 300 m südlich der K 333 über 90 km/h auf 70 km/h zwecks Absicherung des Einmündungsbereichs begrenzt. Da die rechtlichen Voraussetzungen für Verkehrsbeschränkungen für die übrigen in Rede stehenden Teilstrecken der B 51 nicht vorliegen, gilt gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 2 c) Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) die generell bundeseinheitliche zulässige Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften für Personenkraftwagen sowie für andere Kraftfahrzeuge bis zu 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht von 100 km/h.

Zu 7:

Da die rechtlichen Voraussetzungen für Verkehrsbeschränkungen für die Ortsdurchfahrt der B 51 in Georgsmarienhütte-Oesede nicht vorliegen, gilt gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO die generell bundeseinheitliche zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften von 50 km/h.

Zu 8:

Nach den VwV-StVO ist die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung mit besonderen Gefahren verbunden und sollte deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden. Es wird hierfür im vorliegenden Sachverhalt auch keine Notwendigkeit gesehen, da auf beiden Seiten der Bundesstraße gut zu erreichende Radwege vorhanden sind. Diese weisen im Bereich der Stadt Osnabrück auch nicht die erforderlichen Mindestbreiten aus, um Zweirichtungsradwege zusätzlich zu Fußgängerinnen und Fußgänger anordnen zu können. Darüber hinaus würde sich durch das teilweise vorhandene Gefälle und die damit verbundenen Geschwindigkeiten von Radfahrenden das Unfallrisiko im Begegnungsverkehr erheblich erhöhen.

Zu 9:

Der Radverkehr ist nach den vorliegenden Berichten an dieser Stelle wartepflichtig. Eine Rotmarkierung könnte an dieser Stelle den Eindruck einer Vorfahrtssituation erwecken, die nicht gegeben ist, und damit zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führen. Dieser Bereich wird ebenfalls mit der unter 1. und 2. genannten Maßnahme überplant. Es soll ein Rechtsabbiegestreifen bzw. ein Verzögerungsstreifen entstehen, bei dem auch Verbesserungen für den Radfahrverkehr beabsichtigt sind.

Zu den kurzfristigen baulichen Maßnahmen:

Zu 1:

An dieser Stelle ist bereits eine Unterführung vorhanden. Eine Unterführung wird als sicherer angesehen als eine Querungshilfe.

Zu 2:

Die Streckencharakteristik des Abschnittes mit einer Kurvenlage und die Aufteilung des Querschnittes mit Linksabbiegespuren in beiden Fahrtrichtungen lassen keine Möglichkeit für eine Querungshilfe erkennen. Darüber hinaus ist der Querungsbedarf als gering anzusehen. (Hinweis: Es gibt lediglich vereinzelte von der Straße entfernte Gebäude.)

Zu 3:

An der angegebenen Stelle ist keine Querungshilfe notwendig, weil bereits in einer Entfernung von ca. 35 m eine Querungshilfe vorhanden ist, die genutzt werden soll und kann. An der gewünschten Stelle ist eine Abbiegehilfe vorhanden, deren Länge auch nicht reduziert werden sollte.

Zu 4:

Die Streckencharakteristik des Abschnittes spricht gegen eine Querungshilfe. Die Anlage einer Querungshilfe wird in diesem Bereich als zu gefährlich eingestuft. Zudem wird der Querungsbedarf als gering angesehen. (Hinweis: Auch hier sind nur vereinzelte Häuser entfernt von der Straße gelegen.)

Zu 5:

Die Fußgängerinnen und Fußgänger können im Knotenpunkt B 51/Wellendorfer Straße bereits am nördlichen Ast signalgesichert die Bundesstraße queren. In der Wellendorfer Straße ist eine Querungshilfe vorhanden. Da der Querungsbedarf auch nach Ansicht des VfM im südlichen und östlichen Abschnitt gering ist, wird eine weitere Signalisierung nicht als notwendig angesehen, zumal durch diese Maßnahme auch mit einer geringeren Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes zu rechnen wäre.