

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Verkehrssicherheit für einspurige Verkehrsteilnehmer auf der Landesstraße L 1175 zwischen der Abzweigung L 573 und Heimsheim

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Warum wurden auf der Landesstraße L 1175 zwischen der Abzweigung L 573 und Heimsheim, auf der es bisher keine Schutzplanken gab, fast auf der gesamten Strecke Schutzplanken verbaut?
2. Welche Unfallzahlen – aufgeschlüsselt nach tödlichen Unfällen, Unfällen mit Verletzten und Unfällen mit Blechschäden – gab es in den letzten zehn Jahren auf diesem Streckenabschnitt mit Pkws oder Lkws?
3. Welche Unfallzahlen – aufgeschlüsselt nach tödlichen Unfällen, Unfällen mit Verletzten und Unfällen mit Blechschäden – gab es in den letzten zehn Jahren auf diesem Streckenabschnitt mit einspurigen Verkehrsteilnehmern?
4. Welche Gründe waren ausschlaggebend, bei der Bebauung mit Schutzplanken auf diesem Streckenabschnitt auf die zusätzliche Ausrüstung mit einem Unterfahrschutz zu verzichten?
5. Auf welche Höhe belaufen sich die Gesamtkosten für den Bau der Schutzplanken auf diesem Streckenabschnitt?
6. Wie viel hätte eine umfassende Ausrüstung der Schutzplanken mit Unterfahrschutz zusätzlich gekostet?
7. Warum fließt in die Planung von Schutzplanken nicht automatisch die Ausrüstung mit einem Unterfahrschutz ein?
8. Wurde geprüft, statt einer fast vollständigen Bebauung mit Schutzplanken auf diesem Streckenabschnitt lediglich an Unfallschwerpunkten Schutzplanken, diese dafür aber mit Unterfahrschutz, zu verbauen?

9. Sofern die Frage 8 mit ja zu beantworten ist, warum haben sich die Verantwortlichen dagegen entschieden?

08.02.2017

Dr. Schweickert FDP/DVP

Begründung

Einspurige Verkehrsteilnehmer sind im Vergleich zu zweispurigen Verkehrsteilnehmern bereits im Vorfeld weniger geschützt, da sie keine Gurte, Airbags, oder Knautschzonen haben. Es ist gut, dass mit dem Errichten von Schutzplanken die Sicherheit von zweispurigen Verkehrsteilnehmern erhöht wird. Leider wird dadurch gleichzeitig die Verletzungsgefahr für einspurige Verkehrsteilnehmer deutlich erhöht, sofern kein Unterfahrschutz zusätzlich verbaut wird. Denn wenn ein einspuriger Verkehrsteilnehmer stürzt, dann kann er mit einem festen Hindernis, wie beispielsweise einem Baum, einem Landschaftsmerkmal oder einem Schild kollidieren. Falls Schutzplanken verbaut sind und ein einspuriger Verkehrsteilnehmer bei einem Unfall die Fahrbahn verlässt, kollidiert er zwangsläufig mit den Pfosten der Schutzplanke. Aufgrund der engen Pfostenstellung hat er keinerlei Chance diese zu verfehlen, was zwangsläufig schwerste bis tödliche Verletzungen bedeutet.

Antwort

Mit Schreiben vom 8. März 2017 Nr. 2-39-L 1175/12 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Innenministerium die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Warum wurden auf der Landesstraße L 1175 zwischen der Abzweigung L 573 und Heimsheim, auf der es bisher keine Schutzplanken gab, fast auf der gesamten Strecke Schutzplanken verbaut?

Die grundhafte Sanierung der Fahrbahn der L 1175 zwischen Heimsheim und Friolzheim war zur Beseitigung straßenbautechnischer, funktionaler und sicherheitsrelevanter Defizite erforderlich. Im Zuge der Maßnahme wurde die Straße verbreitert und unzureichende Entwässerungseinrichtungen sowie fehlende Bankette wurden grundhaft saniert und teilweise neu hergestellt.

Bei grundhaften Sanierungen sind Schutzeinrichtungen nach dem aktuellen Stand der Technik vorzusehen. Das Erfordernis von Schutzeinrichtungen auf einem großen Teil der vorhandenen Strecke ergibt sich aus den Richtlinien für den passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009) und den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag 2002).

2. Welche Unfallzahlen – aufgeschlüsselt nach tödlichen Unfällen, Unfällen mit Verletzten und Unfällen mit Blechschäden – gab es in den letzten zehn Jahren auf diesem Streckenabschnitt mit Pkws oder Lkws?
3. Welche Unfallzahlen – aufgeschlüsselt nach tödlichen Unfällen, Unfällen mit Verletzten und Unfällen mit Blechschäden – gab es in den letzten zehn Jahren auf diesem Streckenabschnitt mit einspurigen Verkehrsteilnehmern?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Anzahl der Verkehrsunfälle auf der Landesstraße L 1175 zwischen der Abzweigung L 573 und dem Ortseingang Heimsheim in den letzten zehn Jahren dar.

Verkehrsunfälle mit PKW und LKW gesamt	12
- davon tödliche Verkehrsunfälle	1
- davon Verkehrsunfälle mit Personenschaden	4
- davon Verkehrsunfälle mit Sachschaden	7
Verkehrsunfälle mit einspurigen Fahrzeugen gesamt	0

Die aufgeführten Verkehrsunfälle mit Sachschaden umfassen alle Verkehrsunfälle, denen eine bedeutende Ordnungswidrigkeit zugrunde liegt. Verkehrsunfälle, deren Verursachung eine geringfügige Ordnungswidrigkeit darstellen, sogenannte Kleinstunfälle, werden nur zahlenmäßig für den jeweiligen Landkreis erfasst und können somit nicht gesondert für diesen Streckenabschnitt ausgewiesen werden.

4. Welche Gründe waren ausschlaggebend, bei der Bebauung mit Schutzplanken auf diesem Streckenabschnitt auf die zusätzliche Ausrüstung mit einem Unterfahrschutz zu verzichten?

Die Ausrüstung von Strecken mit Unterfahrschutz erfolgt nach dem Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken (MVMot 2007) anhand den Kriterien der Unfallauffälligkeit und der Unfallwahrscheinlichkeit mit Beteiligung von Motorradfahrenden. Die Ausrüstung von Schutzplanken mit Unterfahrschutz soll dabei möglichst zielorientiert auf Strecken mit einer überdurchschnittlich hohen Verkehrsbelastung mit Motorrädern und/oder auf Strecken mit einem auffälligen Unfallgeschehen mit Beteiligung von Motorrädern erfolgen.

Die im Zuge der Planung vorgenommene Auswertung der Unfallzahlen ergab keine Unfallauffälligkeit im betreffenden Streckenabschnitt.

Darüber hinaus ist die Nachrüstung von Schutzeinrichtungen mit Unterfahrschutz an Streckenzügen mit abrupter Änderung der Linienführung sinnvoll. In einem kurzen Streckenabschnitt mit hohem Längsgefälle und engem Kurvenradius wird die Strecke noch mit einem Unterfahrschutz zusätzlich gesichert.

5. Auf welche Höhe belaufen sich die Gesamtkosten für den Bau der Schutzplanken auf diesem Streckenabschnitt?

Die Kosten für den Einbau von Schutzplanken auf einer Länge von ca. 1.550 Metern betragen rund 50.000 Euro.

6. Wie viel hätte eine umfassende Ausrüstung der Schutzplanken mit Unterfahrschutz zusätzlich gekostet?

Die Ausrüstung der installierten Schutzplanken mit Unterfahrschutz hätte Zusatzkosten in Höhe von rund 44.000 Euro verursacht.

7. Warum fließt in die Planung von Schutzplanken nicht automatisch die Ausrüstung mit einem Unterfahrschutz ein?

Siehe Antwort zu Frage 4.

8. Wurde geprüft, statt einer fast vollständigen Bebauung mit Schutzplanken auf diesem Streckenabschnitt lediglich an Unfallschwerpunkten Schutzplanken, diese dafür aber mit Unterfahrschutz, zu verbauen?

Siehe Antwort zu Frage 4.

9. Sofern die Frage 8 mit ja zu beantworten ist, warum haben sich die Verantwortlichen dagegen entschieden?

Siehe Antwort zu Frage 4.

Hermann

Minister für Verkehr