

Antrag

der Abg. Jürgen Keck u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Passiver Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Vorschriften bei der Gestaltung des passiven Schutzes an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme in Abhängigkeit von Straßenart und Verkehrsaufkommen im Hinblick auf zu wählende Bauausführung bzw. Materialart bestehen;
2. welche Erkenntnisse ihr zu den Unterschieden zwischen Stahlschutzplanken und Betonwänden im Hinblick auf die Punkte Verkehrssicherheit (mit besonderer Darstellung der Fragestellung Unterfahrschutz für Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer in Abhängigkeit von tatsächlich unfallträchtigen Strecken), Durchbruchssicherheit, Anschaffungskosten, Aquaplaning-Gefahr, Reparaturzeiten, Reparaturkosten, Wartungskosten, Betriebskosten, Gefahren für Tiere, Umweltschutzwerte sowie subjektives Raumgefühl der Autofahrerinnen und Autofahrer, vorliegen;
3. entlang welcher Autobahnen und aus welchen Gründen innerhalb der letzten fünf Jahre vorhandene und intakte Stahlsysteme durch solche aus Beton ersetzt wurden mit Angabe der Kosten;
4. ob es zutrifft, dass aufgrund eines Rundschreibens des damaligen Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr vom 13. April 2011 (62-3964.2/38/36; 65-3942.0/52/) an mindestens vierstreifigen Bundesfernstraßen grundsätzlich Betonschutzwände vorzusehen sind;
5. welches die Gründe hierfür sind und ob sie hierin keine Engführung der Technologiefreiheit sieht;

6. ob sie die genannte Bauartbeschränkung aufheben und den anwendenden Stellen zur Kenntnis bringen wird, um einen offenen Wettbewerb und jeweilige Nutzenbewertung zwischen Stahl und Beton zu ermöglichen.

11. 07. 2017

Keck, Haußmann, Dr. Rülke,
Dr. Schweickert, Dr. Timm Kern FDP/DVP

Begründung

Die Sicherstellung der Verkehrssicherheit sowie die Verhütung drastischer Unfallfolgen ist ein wichtiger Beitrag zur Verminderung der Anzahl an Schwerverletzten und Toten im Straßenverkehr. Dem passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme kommt hierbei eine wichtige Rolle zu.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 29. September 2017 Nr. 2-3964/75/17 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. welche Vorschriften bei der Gestaltung des passiven Schutzes an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme in Abhängigkeit von Straßenart und Verkehrsaufkommen im Hinblick auf zu wählende Bauausführung bzw. Materialart bestehen;*

Der Einsatz von Fahrzeugrückhaltesystemen ist in Deutschland durch die „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme“ (RPS 2009) geregelt. Fahrzeugrückhaltesysteme werden auf Grundlage der EU-Norm DIN EN 1317 systemneutral, unabhängig von Bauart und Material, in Leistungsklassen eingeteilt. Ein wesentliches Kriterium für das Leistungsvermögen eines Fahrzeugrückhaltesystems ist die Aufhaltestufe. Die erforderliche Aufhaltestufe für ein Fahrzeugrückhaltesystem bestimmt sich nach den RPS 2009 in Abhängigkeit vom Einsatzort (Fahrbahnrand, Mittelstreifen, Bauwerk), der Gefährdungsstufe, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Verkehrsstärke.

- 2. welche Erkenntnisse ihr zu den Unterschieden zwischen Stahlschutzplanken und Betonwänden im Hinblick auf die Punkte Verkehrssicherheit (mit besonderer Darstellung der Fragestellung Unterfahrschutz für Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer in Abhängigkeit von tatsächlich unfallträchtigen Strecken), Durchbruchssicherheit, Anschaffungskosten, Aquaplaning-Gefahr, Reparaturzeiten, Reparaturkosten, Wartungskosten, Betriebskosten, Gefahren für Tiere, Umweltschutzwerte sowie subjektives Raumgefühl der Autofahrerinnen und Autofahrer, vorliegen;*

Durch die systemneutrale und genormte Einteilung wird garantiert, dass ein Fahrzeugrückhaltesystem, das einer bestimmten Leistungsklasse entspricht, das von ihm geforderte Leistungsvermögen besitzt. Das beinhaltet auch die Durchbruchssicherheit bei Fahrzeugrückhaltesystemen, die im Mittelstreifen von mehrstreifigen Straßen zum Einsatz kommen. Systeme aus Stahl und Beton haben jedoch darüber hinaus in Abhängigkeit der Randbedingungen im Einzelfall ihre jeweiligen Vorteile, die in die Gesamtabwägung bei der Anschaffung miteinbezogen werden.

Die Anschaffungskosten für Betonsysteme liegen grundsätzlich über den Anschaffungskosten für Stahlsysteme. Damit verbunden ist aber auch eine geringere Wartungsintensität von Betonsystemen. Dadurch können Eingriffe in den fließenden Verkehr minimiert werden. Dies wirkt sich positiv auf die Verfügbarkeit der Straße, die Arbeitssicherheit und die Verkehrssicherheit aus, insbesondere auf hoch belasteten Streckenabschnitten.

In dem Punkt Umweltbelange unterscheiden sich die genannten Fahrzeugrückhaltesysteme im Mittelstreifen von zweibahnigen Straßen dadurch, dass die Stahlsysteme von bestimmten Tierarten unterquert werden können, während Betonschutzwände für viele Tierarten fast undurchlässig sind. Straßenabschnitte, die im Mittelstreifen mit Betonschutzwänden versehen sind, können für vorgenannte in den Straßenraum gelangende Tiere eine Fallensituation darstellen, die letztlich zum Unfall führen kann.

In Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten und der Länge der gesicherten Strecke ist bei zweibahnigen Straßen grundsätzlich und unabhängig vom verwendeten Fahrzeugrückhaltesystem zu prüfen, ob Wildschutzzäune erforderlich sind, um ein Einwechseln der Tiere auf die Fahrbahn zu verhindern, und ob Querungshilfen für Tiere zu errichten sind.

Die Thematik des Motorradunterfahrschutzes spielt hauptsächlich im Bereich kurvenreicher Strecken im Zuge von Landstraßen mit einem hohen Motorradaufkommen eine Rolle und hat daher im Bereich der vier- oder mehrstreifigen Bundesfernstraßen keine Bedeutung.

3. entlang welcher Autobahnen und aus welchen Gründen innerhalb der letzten fünf Jahre vorhandene und intakte Stahlsysteme durch solche aus Beton ersetzt wurden mit Angabe der Kosten;

Intakte Fahrzeugrückhaltesysteme werden dann ausgetauscht, wenn sie nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen und ihren Bestandsschutz verloren haben oder wenn sich im Rahmen einer ohnehin anstehenden Baumaßnahme (z. B. Fahrbahndeckenerneuerung) der Austausch aus sicherheitstechnischen, wirtschaftlichen oder betrieblichen Gründen anbietet und dadurch erneute Eingriffe in den Verkehr vermieden oder minimiert werden können.

4. ob es zutrifft, dass aufgrund eines Rundschreibens des damaligen Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr vom 13. April 2011 (62-3964.2/38/36; 65-3942.0/52/) an mindestens vierstreifigen Bundesfernstraßen grundsätzlich Betonschutzwände vorzusehen sind;

In oben genanntem Einführungsschreiben zur Einführung der RPS 2009 in Baden-Württemberg hat das damalige Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr vorgegeben, dass zur Absicherung der Mittelstreifen von Bundesfernstraßen mit vier oder mehr Fahrstreifen und einer Verkehrsbelastung mit mehr als 30.000 Kfz/Tag grundsätzlich Betonsysteme vorzusehen sind.

5. welches die Gründe hierfür sind und ob sie hierin keine Einführung der Technologiefreiheit sieht;

Die robuste und gleichzeitig wenig wartungsintensive Betonbauweise ermöglicht es, die Anzahl der Eingriffe in den Verkehr zur Reparatur, Wartung und zu allgemeinen Unterhaltungszwecken so gering wie möglich zu halten. Dies wirkt sich positiv auf die Verfügbarkeit der Straße, die Arbeitssicherheit und die Verkehrssicherheit aus. Stellen sich im Einzelfall aufgrund der Randbedingungen Stahlsysteme als vorteilhafter heraus (z. B. Anschluss an bestehendes System, höhere Durchlässigkeit), kann von dieser Vorgabe abgewichen werden.

6. ob sie die genannte Bauartbeschränkung aufheben und den anwendenden Stellen zur Kenntnis bringen wird, um einen offenen Wettbewerb und jeweilige Nutzenbewertung zwischen Stahl und Beton zu ermöglichen.

Sowohl Fahrzeugrückhaltesysteme aus Stahl als auch aus Beton kommen in Baden-Württemberg gleichermaßen zum Einsatz. Die Straßenbauverwaltung wird

unter Beachtung des Vorgenannten bei der Ausschreibung weiterhin von ihrem Leistungsbestimmungsrecht Gebrauch machen.

Hermann
Minister für Verkehr