

A N T W O R T

zu der

Anfrage der Abgeordneten Dagmar Enschede (DIE LINKE.)

betr.: Schutzplanken an Straßen

Vorbemerkung der Fragestellerin:

„Viele Neubauten von Schutzplanken und Einrichtungen zum Durchfahrtschutz zwischen Fahrbahnen werden mit Beton vorgenommen. Leitplanken aus Stahl weisen jedoch eine höhere Federwirkung auf, da sie die Wucht des Aufpralls zurückgeben und das Fahrzeug somit sanfter umleiten.

Derzeit werden bundesweit zahlreiche bestehende Mittelleitplanken aus Stahl durch solche ersetzt, welche die Gefahr eines Durchfahrens von schweren Fahrzeugen reduzieren. Gleichzeitig weisen diese stärkeren Stahlsysteme eine geringere Federwirkung auf.

Die Anzahl von Systemen zum Unterfahrtschutz für Motorradfahrer hat sich in den letzten Jahren vergrößert. Die Verbreitung ist jedoch noch nicht ausreichend und wird oftmals nur durch Spenden von Initiativen zur Fahrsicherheit gewährleistet.“

Vorbemerkung der Landesregierung:

Den generellen Einsatz von dauerhaften Schutzeinrichtungen regeln derzeit die „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme 2009“ (RPS 09). Mit Allgemeinem Rundschreiben 18/2010 hat das BMVBS (heute BMVI) die RPS 09 verbindlich für die Bundesfernstraßen eingeführt. Das MWAEEV hat dies für alle Landstraßen des Saarlandes ebenfalls getan.

Generell werden durch die neue RPS höhere Aufhaltestufen (Einrichtungen mit höherem Durchfahrtschutz für schwere Fahrzeuge) gefordert. Das Saarland setzt diese Forderung RPS-konform um.

Ausgegeben: 30.05.2016 (25.02.2016)

Derzeit sind in Deutschland nur Schutzsysteme zugelassen, die entweder in der Einsatzfreigabeliste der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) enthalten sind, bzw. im Einzelnachweisverfahren alle Kriterien des Einsatzfreigabeverfahrens erfüllen. Der Landesregierung sind nur Systeme aus den Werkstoffen Beton oder Stahl bekannt. Die Auswahl des Werkstoffes darf vom Auftraggeber vorgegeben werden und hängt von der örtlichen Situation ab, in der das Schutzsystem errichtet werden soll.

Wie viele Meter Schutzplanken sind an den Straßen im Saarland verbaut? (Bitte aufschlüsseln nach Baulastträgern sowie gegebenenfalls Art der Schutzplanke)

Zu Frage 1:

Straßenklasse	Länge	Einheit
Autobahn (Baulastträger Bund)	722.309	m
Bundesstraße (Baulastträger Bund)	177.802	m
Landesstraße (Baulastträger Land)	303.047	m
Gesamtergebnis	1.195.558	m

Eine Aufschlüsselung nach der Art der Schutzplanke ist nicht möglich.

Wie viele Meter Schutzplanken wurden im Zeitraum 2012-2015 pro Jahr neu errichtet? (Bitte aufschlüsseln nach Baulastträgern sowie gegebenenfalls Art der Schutzplanke)

Zu Frage 2:

Eine Neuerrichtung von Schutzplanken war bei den Projekten B 269neu (2012) und der B 51 OU Besseringen (2013) erforderlich. Bei beiden Projekten handelt es sich um Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes.

	2012	2013	2014	2015
Autobahn (Baulastträger Bund)	-	-	-	-
Bundesstraßen (Baulastträger Bund)	ca. 4.800 m (Stahl - ESP u. EDSP)	ca. 2.800 m (Stahl - ESP/EDSP/ Super Rail Eco)	-	-
Landesstraßen (Baulastträger Land)	-	-	-	-

Wie viele Meter Schutzplanken wurden im Zeitraum 2012–2015 pro Jahr ausgetauscht beziehungsweise erneuert? Wurden Schutzplanken aus Stahl durch Betonelemente ersetzt? Falls ja, wie viele Meter wurden pro Jahr im Zeitraum 2012–2015 ausgetauscht und aus welchen Gründen fand dieser Austausch statt? Ist ein derartiger Austausch auch für die Zukunft geplant?

Zu Frage 3:

Die Angabe von Metern an ausgetauschten Schutzplanken in den vorgegebenen Zeiträumen ist nur mit sehr hohem Verwaltungsaufwand möglich.

Beim Landesbetrieb für Straßenbau wird keine Statistik über den Austausch von Schutzeinrichtungen geführt. Mehrere Fachbereiche tauschen im Rahmen ihrer Maßnahmen Schutzplanken aus.

Schutzplankenarbeiten werden nicht immer als Fachlose vergeben, sondern teilweise auch unter begründbaren Gesichtspunkten im Rahmen von beispielsweise Brücken- oder Straßenbaumaßnahmen an einen Bauunternehmer vergeben. Somit müssten die Unterlagen der Baumaßnahmen der vergangenen Jahre gesichtet und die dabei ausgetauschten Schutzplanken herausgefiltert werden.

Es wurden keine Schutzplanken aus Stahl durch Betonelemente ersetzt.

Ein Austausch von Stahl durch Betonelemente ist für die Zukunft geplant.

Welche Kosten sind im Zeitraum 2012–2015 pro Jahr für den Austausch beziehungsweise die Erneuerung von Schutzplanken angefallen?

Zu Frage 4:

Die Angabe von Kosten für ausgetauschte bzw. erneuerte Schutzplanken in den vorgegebenen Zeiträumen ist nur mit sehr hohem Verwaltungsaufwand möglich.

Vgl. hierzu ersten Teil der Antwort auf die Frage 3.

Inwieweit hat die Landesregierung Kenntnis über die Mehrkosten von Stahlschutzsystemen mit höherem Durchfahrerschutz hinsichtlich der Anbringung und Wartung gegenüber anderen Systemen?

Zu Frage 5:

Die Landesregierung hat Kenntnis, dass bei der Errichtung neuer Schutzeinrichtungen folgende Mehrkosten entstehen:

- Mehrkosten einer einfachen Distanzschutzplanke (kurz EDSP) auf SR eco einseitig ca. 32 € (brutto) pro lfdm
- Mehrkosten einer doppelten Distanzschutzplanke (kurz DDSP) auf SR eco doppelt ca. 64 € (brutto) pro lfdm
- Mehrkosten hinsichtlich der Wartung können nicht beziffert werden.

Inwieweit hat die Landesregierung Kenntnis über die Anzahl der Demontage bestehender Mittelleitplanken bei der Ersetzung durch Stahlschutzsysteme mit höherem Durchfahrerschutz?

Zu Frage 6:

Der LfS setzt die Forderung aus den RPS´09, im Mittelstreifen von BAB höhere Aufhaltestufen einzusetzen, schon seit Jahren um. Bei sämtlichen grundhaften Erneuerungsmaßnahmen der zurückliegenden Jahre wurden die Mittelstreifen mit Stahlschutzsystemen mit höherem Durchfahrerschutz ausgerüstet.

Die Angabe der Anzahl ist nur mit sehr hohem Verwaltungsaufwand möglich.

Vgl. hierzu ersten Teil der Antwort auf die Frage 3.

Wie viele Meter Schutzplanken wurden im Zeitraum 2012-2015 pro Jahr entlang von Alleen an Landesstraßen neu errichtet?

Zu Frage 7:

Null Meter.

Welche Kosten sind im Zeitraum 2012–2015 pro Jahr für die Neuerrichtung von Schutzplanken angefallen?

Zu Frage 8:

Vgl. hierzu die Antwort auf die Frage 2.

	2012	2013	2014	2015
Autobahn (Baulastträger Bund)	-	-	-	-
Bundesstraßen (Baulastträger Bund)	150.000 €	213.000 €	-	-
Landesstraßen (Baulastträger Land)	-	-	-	-

Inwieweit hat die Landesregierung Kenntnis über die Verbreitung von Unterfahrschutzsystemen (Bitte um Auflistung nach Straßenarten)? Wie viele Meter Schutzplanken mit Unterfahrschutz sind im Saarland vorhanden (Bitte aufschlüsseln nach Baulastträgern)?

Zu Frage 9:

Autobahn (Baulastträger Bund)	A 8, AS Perl und AS NK Oberstadt (Anschlussstellen)	ca. 300 m
Bundesstraßen (Baulastträger Bund)	B 41 bei Nohfelden B 269 bei Oberfelsberg B 41 / L 129, KVP Sinnerthal B 406, Potsdamer Platz - Nennig	ca. 100 m ca. 220 m ca. 120 m ca. 720 m
Landesstraßen (Baulastträger Land)	L 108 Fechingen / L 236 / Staffel L 108 / L 237 L 108 / L 107 L 234, Seelbach- N.würzbach L 130, Urexweiler- Hirzweiler L 105, Fechingen - Habkirchen	ca. 1100 m ca. 600 m ca. 200m ca. 500 m ca. 550 m ca. 500 m

Wie viele Meter dieser Unterfahrschutzplanken wurden von 2012–2015 pro Jahr errichtet und anhand welcher Kriterien wird ein solcher Unterfahrschutz für Motorradfahrer verbaut?

Zu Frage 10:

Die v.g. Strecken wurden alle vor 2012 mit Unterfahrschutz ausgerüstet. Die Entscheidung für die Errichtung von Unterfahrschutz wird im Rahmen der Besprechungen der örtlichen Unfallkommissionen anhand der Unfallzahlen getroffen.

Wie schätzt die Landesregierung die Mehrkosten hinsichtlich der Anbringung und Wartung von Unterfahrschutzsystemen ein?

Zu Frage 11:

Die Mehrkosten belaufen sich auf ca. 30 € (brutto) pro lfdm.

Inwieweit hat die Landesregierung Kenntnis über den Anteil der Spendenfinanzierung bei der Anbringung von Unterfahrschutzsystemen?

Zu Frage 12:

Im Jahre 2008 wurde die L 108 (der sog. Staffel) mit Unterfahrschutz ausgerüstet. Der Verein MEHRSI hat dem LfS damals eine Spende von 1.000 € überreicht.

Wie konnte das Unfallgeschehen bei Motorradfahrern an Straßenabschnitten mit Unterfahrschutz gesenkt werden?

Zu Frage 13:

Die bundesweit standardisierten polizeilichen Unfallaufnahmekriterien sehen eine Überprüfung von Unfallörtlichkeiten im Hinblick auf Unterfahrschutz an Leitplanken grundsätzlich nicht vor. Die saarländische Polizei verfügt daher über keine aussagekräftigen Daten, die belastbare Rückschlüsse auf die Wirksamkeit von Unterfahrschutz auf das Unfallgeschehen bei Motorradfahrern zulässt.

In wie vielen Fällen kam es pro Jahr im Zeitraum 2012-2015 zu Unfällen, bei denen Fahrzeuge Schutzplanken berührt haben oder darauf geprallt sind? (Bitte aufschlüsseln nach Art des Fahrzeugs sowie Baulastträger der Straße) Wie oft waren hierbei Schutzplankensysteme mit Unterfahrschutz betroffen?

Zu Frage 14:

Die nachfolgende Tabelle gibt die Anzahl der Unfälle innerhalb des Saarlandes wieder, bei denen Fahrzeuge Schutzplanken berührt haben oder darauf geprallt sind.

	2012	2013	2014	2015*
Autobahn (Baulastträger Bund)	704	753	730	600
Bundesstraßen (Baulastträger Bund)	129	90	148	118
Landesstraßen (Baulastträger Land)	213	218	255	190

* Die Schäden aus 2015 sind derzeit noch nicht vollständig abgewickelt, diese Zahlen werden sich voraussichtlich noch erhöhen.

Eine Auswertung nach der Art des Fahrzeuges ist dem Landesbetrieb für Straßenbau nicht möglich.

Über die Anzahl der hierbei betroffenen Schutzplankensysteme mit Unterfahrschutz kann keine Aussage getroffen werden.

Zur Beantwortung müssten sämtliche Rechnungen/Aufmaße der Jahre 2012-2015 zum Reparaturvertrag gesichtet werden.

Bei einer Anzahl von ca. 4.100 Einzelrechnungen ist dies nur unter sehr hohem Verwaltungsaufwand möglich.

In welcher Höhe sind durch die Beschädigung von Schutzplanken in Folge von Unfällen pro Jahr im Zeitraum 2012–2015 Kosten entstanden?

Zu Frage 15:

Durch die Beschädigung von Schutzplanken in Folge von Unfällen sind im Saarland im Zeitraum 2012 bis 2015 folgende Kosten entstanden:

	2012	2013	2014	2015*
Autobahn (Baulastträger Bund)	1.473.649,75 €	1.720.635,71 €	1.410.937,25 €	1.038.830,14 €
Bundesstraßen (Baulastträger Bund)	115.421,72 €	66.488,71 €	96.667,66 €	94.371,76 €
Landesstraßen (Baulastträger Land)	200.141,61 €	140.439,38 €	185.122,64 €	166.063,79 €

* Die Schäden aus 2015 sind derzeit noch nicht vollständig abgewickelt, diese Zahlen werden sich voraussichtlich noch erhöhen.