

Antrag

der Abg. Tobias Wald u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Umsetzung der EU-Richtlinie 2008/96/EG und damit verbundene Auswirkungen auf die Gestaltung von Verkehrskreiseln hinsichtlich ihrer Sicherheit

Antrag

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

1. welche Auswirkungen die Umsetzung der EU-Richtlinie 2008/96/EG auf die bereits bestehenden sowie in Planung befindlichen Verkehrskreisel auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen hat und ob diese für Kreise und Kommunen verbindlich sind;
2. wie sie die Kriterien für Verkehrskreisel im Land hinsichtlich der genannten EU-Richtlinien definiert;
3. wie viel Personalkapazität zur Prüfung der Sicherheit von Verkehrskreiseln und Anwendung der EU-Richtlinie in den vier Regierungspräsidien des Landes nötig ist und wie sich die dadurch verursachten Kosten für das Land und die Kreise bzw. Kommunen darstellen;
4. ob absehbar ist, welche Kostensummen durch die EU-Richtlinie insbesondere bei Rückbaumaßnahmen auf das Land, die Kreise und Kommunen zukommen und ob unter anderem Kreise bzw. Kommunen finanzielle Unterstützung bei den Kosten, die durch die Umsetzung der EU-Richtlinie verursacht werden, abrufen können;
5. ob es eine Evaluation der Wirksamkeit der Methoden bei der Überprüfung von Verkehrskreiseln gibt;
6. wie sich die Erschließung der Sicherheitspotenziale bei den jeweiligen Verkehrskreiseln gestaltet und wie sich die Herangehensweise bei konkret anstehenden Veränderungen individuell mit den jeweiligen Kreisen und Kommunen gestaltet;

7. ob sie bei der unter Ziffer 5 erfragten Herangehensweise bzw. deren Methodik Optimierungsbedarf sieht;
8. wie sich die Fristen gestalten, wenn Verkehrskreisel aufgrund der EU-Richtlinie aus Verkehrssicherheitsaspekten umgestaltet werden müssen (von der Begutachtung bis hin zur baulichen Umsetzung);
9. welche Verkehrskreisel landesweit und insbesondere im Wahlkreis Baden-Baden/Bühl aufgrund der Umsetzung der EU-Richtlinie zurückgebaut werden müssen.

19.11.2012

Wald, Razavi, Groh, Köberle, Kunzmann, Mack,
Dr. Rapp, Schreiner, Schwehr, Kurtz, Blenke CDU

Begründung

Die EU-Richtlinie 2008/96/EG befasst sich mit dem Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur und soll ein hohes Sicherheitsniveau in der Verkehrspolitik in der Europäischen Union gewährleisten.

Die Umsetzung dieser Richtlinie bedeutet ein hohes Niveau der Verkehrssicherheitsarbeit, welche zunehmend aufwändiger wird, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Dabei muss das Sicherheitspotenzial systematisch und effizient erschlossen werden und die Wirksamkeit der Methoden evaluiert werden.

Ein großes Problem bei der Umsetzung der EU-Richtlinie stellt sich in den Kreisen und Kommunen. Oft müssen kunst- und mühevoll gestaltete Verkehrskreisel für hohe Kosten zurückgebaut bzw. verändert werden. Diese wurden ursprünglich von den Straßenbaubehörden genehmigt und oft sind die Begründungen der Prüfungskommissionen der Regierungspräsidien nicht nachvollziehbar, obwohl keine Unfallschwerpunkte oder Gefahren erkennbar sind. Dies impliziert den Eindruck, dass es beim Prüfverfahren lediglich um die reine Umsetzung der Richtlinie geht und Situationen vor Ort nicht individuell berücksichtigt werden.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 21. Dezember 2012 Nr. 31-3851.1-00/1063 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. *welche Auswirkungen die Umsetzung der EU-Richtlinie 2008/96/EG auf die bereits bestehenden sowie in Planung befindlichen Verkehrskreisel auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen hat und ob diese für Kreise und Kommunen verbindlich sind;*

Mehrere sehr schwere Unfälle in jüngster Vergangenheit, die bei den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer durch den Aufprall auf künstliche Hindernisse zu einer Verschlimmerung der Unfallfolgen führten, haben zu einer Überprüfung der Kreisverkehrsplätze im Land geführt, die derzeit noch andauert.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Mit der EU-Richtlinie 2008/96/EG vom 19. November 2008 über ein Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement, die am 15. Dezember 2010 vom damaligen Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr im Land eingeführt wurde, hat das Land unter anderem Sicherheitsaudits nach den „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen“ Ausgabe 2002 (ESAS 2002) für alle Planungen von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen in allen Planungsphasen (Vorplanung, Vorentwurf, Planfeststellungs-, Ausführungsentwurf und Verkehrsfreigabe) vorgeschrieben. Das Land hat den Gemeinden, kreisfreien Städten und den Landkreisen empfohlen, bei Straßen in deren Zuständigkeit im Sinne einer einheitlichen Vorgehensweise und zur Unterstützung der Verkehrssicherheitsarbeit ebenfalls die Regelungen zur EU-Richtlinie anzuwenden.

Bei Kreisverkehrsplätzen im Zuge von Landstraßen in Außerortslage liegt, laut den Checklisten der ESAS 2002, ein Verkehrssicherheitsdefizit vor, wenn die Mittelinsel nicht frei von festen Hindernissen ist. Diese Vorgaben gelten für alle Kreisverkehrsplätze, die sich auf freier Strecke, im Verknüpfungsbereich mit der freien Strecke sowie im Ortsrandbereich befinden.

Die für Baden-Württemberg bereits geltenden Bestimmungen stehen im Einklang mit den Vorgaben der in Kürze durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung neu erscheinenden „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL). Bezüglich der Gestaltung der Mittelinsel von Kreisverkehren ist zukünftig die folgende Formulierung vorgesehen: *„Die Kreisinsel ist so zu gestalten, dass sie im Regelbetrieb nicht überfahren werden kann. Auf ihr dürfen keine Hindernisse angeordnet werden, die bei einem Anprall durch ein Kraftfahrzeug zu schwerwiegenden Unfallfolgen führen können.“*

Planungsgrundlage für Kreisverkehrsplätze im Land ist das von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe Straßenentwurf herausgegebene „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ Ausgabe 2006. Dieses fordert aus Gründen der Verkehrssicherheit für alle Kreisverkehrsplätze, dass sämtliche Flächen auf der Kreisinsel, die sich gegenüber den Knotenpunktzufahrten befinden, von starren Hindernissen freizuhalten sind.

Die Straßenbaulastträger sind für alle Verkehrsanlagen – also auch für Kreisverkehrsplätze – verkehrssicherungspflichtig. Sie müssen daher tätig werden, wenn sie Verkehrssicherheitsdefizite erkannt haben und bei einem Unfall haftungs- oder strafrechtliche Verantwortlichkeiten vermeiden möchten.

2. wie sie die Kriterien für Verkehrskreisel im Land hinsichtlich der genannten EU-Richtlinien definiert;

Sämtliche Objekte, wie sie in der Gefährdungsstufe 3 der „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme“ Ausgabe 2009 (RPS 2009) festgelegt sind, gelten als feste bzw. starre Hindernisse. Dies sind Hindernisse mit besonderer Gefährdung von Fahrzeuginsassen wie z. B. nicht verformbare flächenhafte Hindernisse senkrecht zur Fahrtrichtung und nicht verformbare punktuelle Einzelhindernisse (Pylone, Säulen, Bäume etc.). Unkritisch sind nach der RPS 2009 Hindernisse der Gefährdungsstufe 4, zu denen der normale Stahlrohrpfosten für ein StVO-Zeichen gehört, wenn sein Außendurchmesser nicht mehr als 7,6 cm beträgt.

3. wie viel Personalkapazität zur Prüfung der Sicherheit von Verkehrskreiseln und Anwendung der EU-Richtlinie in den vier Regierungspräsidien des Landes nötig ist und wie sich die dadurch verursachten Kosten für das Land und die Kreise bzw. Kommunen darstellen;

Verkehrssicherheitsarbeit ist ein kontinuierlicher Prozess und wird im Bereich der Infrastruktur von den unteren Verwaltungsbehörden durch regelmäßig durchzuführende Verkehrsschauen wahrgenommen. In der Regel nehmen daran Vertreter/-innen der Verkehrsbehörde, der Straßenbauverwaltung und der Polizei teil.

In der weit überwiegenden Anzahl der Fälle erfolgten die Sicherheitsüberprüfungen der Kreisverkehrsplätze in Baden-Württemberg durch Sonderverkehrsschauen. In kritischen Fällen war in der Regel ein zertifizierter Auditor der Straßenbauverwaltung des betroffenen Regierungspräsidiums mit anwesend. Nur in Einzelfällen wurde von den unteren Verwaltungsbehörden ein externer Auditor beauftragt. Die Kosten für ein externes Audit betragen ca. 1.200 Euro.

4. ob absehbar ist, welche Kostensummen durch die EU-Richtlinie insbesondere bei Rückbaumaßnahmen auf das Land, die Kreise und Kommunen zukommen und ob unter anderem Kreise bzw. Kommunen finanzielle Unterstützung bei den Kosten, die durch die Umsetzung der EU-Richtlinie verursacht werden, abrufen können;

Die Kosten für die Beseitigung der – mit der Verkehrssicherheit unvereinbaren – festen bzw. starren Hindernisse in der Mittelinsel der Kreisverkehrsplätze in Baden-Württemberg können nicht exakt angegeben werden, da sie sehr stark von der Art und Größe der zu entfernenden Objekte abhängen. In der Vielzahl der Fälle sind die Beseitigungskosten gering, da die Objekte durch die für den Betriebsdienst zuständigen Straßenmeistereien der unteren Verwaltungsbehörden im Rahmen der regelmäßigen Unterhaltungsarbeiten entfernt wurden bzw. werden.

Eine zusätzliche finanzielle Unterstützung ist nicht vorgesehen. Im Einzelfall wird entschieden, wer für die Beseitigung der Objekte kostenpflichtig ist.

5. ob es eine Evaluation der Wirksamkeit der Methoden bei der Überprüfung von Verkehrskreiseln gibt;

Permanent stattfindende Unfallauswertungen – gemeinsam mit der Polizei – bestätigen die Notwendigkeit, die Kreisverkehrsplätze unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit sorgfältig und mit Augenmaß zu prüfen.

Die präventive Verkehrssicherheitsarbeit zeigt bereits erste Erfolge. Bei einem Unfall am 27. Oktober 2012 im „Froschkreisel“ auf der Bundesstraße 3 in Laudendach, bei dem das Fahrzeug des Verkehrsteilnehmers ohne weitere Lenkbewegung auf die Mittelinsel auffuhr, weil der Fahrer bei der Annäherung zum Kreisverkehrsplatz einen Schwächeanfall erlitten hat, wurden die Unfallfolgen nicht verschlimmert, da das zuständige Landratsamt den Kreisverkehrsplatz zuvor verkehrssicher umgestaltet hatte.

Die Kosten für die Sicherheitsüberprüfung der Kreisverkehrsplätze sind im Übrigen gegenüber dem Schutz der körperlichen Unversehrtheit der Verkehrsteilnehmer/-innen und den volkswirtschaftlichen Kosten, die durch die Verschlimmerung der Unfallfolgen, die beim Aufprall auf die künstlichen, nachträglich eingebauten und für die Verkehrsabwicklung nicht notwendigen Einbauten im Straßenraum entstehen, vernachlässigbar gering. So verursachten entsprechende Unfälle in Hartheim/Heitersheim (ein Unfall mit zwei Toten und drei Schwerverletzten), Deisendorf (ein Unfall mit einem schwerverletzten Motorradfahrer) und Ötisheim (ein Unfall mit einem Schwerverletzten) insgesamt einen volkswirtschaftlichen Schaden in Höhe von rechnerisch 798.000 Euro. Zudem können sich in diesen Fällen für die für die Verkehrssicherungspflicht zuständigen Dienststellen haftungs- oder strafrechtliche Verantwortlichkeiten ergeben.

6. wie sich die Erschließung der Sicherheitspotenziale bei den jeweiligen Verkehrskreiseln gestaltet und wie sich die Herangehensweise bei konkret anstehenden Veränderungen individuell mit den jeweiligen Kreisen und Kommunen gestaltet;

Auf die Antwort zur Frage 3. und 4. wird verwiesen.

7. ob sie bei der unter Ziffer 5 erfragten Herangehensweise bzw. deren Methodik Optimierungsbedarf sieht;

Die Landesregierung hat sich in der Koalitionsvereinbarung auf das Ziel „Vision Zero“ verpflichtet und strebt an, dass langfristig nach Möglichkeit niemand bei Verkehrsunfällen getötet oder schwer verletzt wird. Der Verkehrsraum sollte daher – im Sinne einer fehlerverzeihenden Straße – so gestaltet sein, dass Unfallfolgen nicht verschlimmert werden und geringe Fahrfehler nicht zwangsläufig schwerwiegende Konsequenzen haben. Vor diesem Hintergrund legt die Landesregierung auch weiterhin Wert darauf, dass Kreisverkehre unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit sorgfältig und mit Augenmaß geprüft und die sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen gezogen werden. Dass durchweg eine Prüfung mit Augenmaß stattfindet, belegt der Umstand, dass von den 637 Kreisverkehrsplätzen an Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg, die im Jahr 2010 einer Risikobewertung bezüglich der Verkehrssicherheit unterzogen wurden, 54 Kreisverkehrsplätze mit einem hohen Risiko, 87 Kreisverkehre mit einem mittleren und 496 mit einem geringen Risiko bewertet wurden. Die Mehrzahl der Verkehrskreisel ist unauffällig und wurde nicht beanstandet.

8. wie sich die Fristen gestalten, wenn Verkehrskreisel aufgrund der EU-Richtlinie aus Verkehrssicherheitsaspekten umgestaltet werden müssen (von der Begutachtung bis hin zur baulichen Umsetzung);

In der Regel müssen die unteren Straßenbaubehörden bis Jahresende 2012 an das zuständige Regierungspräsidium einen Bericht über die durchgeführten Verkehrsschauen und die umgesetzten Maßnahmen zur Beseitigung von Hindernissen vorlegen. Konkrete Vorgaben und Fristsetzungen zur baulichen Umsetzung wurden nicht gemacht. Aufgrund des erheblichen Gefahrenpotenzials, das von den nicht verkehrssicher gestalteten Mittelinseln ausgeht, ist von einer raschen Umsetzung durch die verkehrssicherungspflichtigen Behörden auszugehen.

9. welche Verkehrskreisel landesweit und insbesondere im Wahlkreis Baden-Baden/Bühl aufgrund der Umsetzung der EU-Richtlinie zurückgebaut werden müssen.

In Baden-Württemberg sind die Kreisverkehrsplätze von einer Umgestaltung betroffen, die die in den Antworten zu Frage 1 und 2 dargestellten Kriterien erfüllen. Bisher durchgeführte Vor-Ort-Überprüfungen ergaben bei deutlich über 100 Kreisverkehrsplätzen einen Handlungsbedarf. Genauere Angaben sind derzeit nicht möglich, da die Einzelprüfungen noch nicht abgeschlossen sind. Auf eine Einzelaufstellung wurde aufgrund des hohen Erhebungsaufwandes verzichtet. Im Wahlkreis Baden-Baden/Bühl sind derzeit zwei Kreisverkehrsplätze betroffen. Verkehrsschauen haben bereits in den Gemeinden Hügelsheim, Rheinmünster und Lichtenau stattgefunden.

Dabei wurden auf den Kreisverkehrsplätzen B 36/K 3744 in Lichtenau und B 36/K 3761 in Rheinmünster-Stollhofen starre Hindernisse festgestellt. Die Verkehrsschauen in den übrigen Gemeinden des Wahlkreises stehen noch aus.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur