

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,
Dr. Christian Jung, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/8441 –**

Zustand und Zukunft passiver Schutzeinrichtungen auf deutschen Straßen

Vorbemerkung der Fragesteller

Passive Schutzeinrichtungen (RPS) sind Teile der Verkehrsinfrastruktur, die mithilfe von abweisenden und auffangenden Schutzeinrichtungen Unfälle auf Straßen entschärfen sollen. Die Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme regeln die Anforderungen, den Zweck und den Geltungsbereich der Schutzeinrichtungen in Deutschland. Auf deutschen Fernstraßen mit vier oder mehr Fahrspuren sind gemäß der Richtlinien beispielsweise Schutzeinrichtungen der Aufhaltstufe H2 oder H4b nach EN 1317 vorgesehen. Auf Landstraßen kommt es zu den meisten tödlichen Verkehrsunfällen, so starben dort laut DEKRA allein 58 Prozent der Verkehrstoten im Jahr 2016. Von diesen waren wiederum 60 Prozent mit dem Pkw und 25 Prozent mit dem Kraftrad unterwegs (www.dekra-solutions.com/2017/09/weniger-verkehrstote-risiko-landstrasse-bleibt/).

Der Zustand und die Wahl der jeweiligen Schutzeinrichtung können große Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Einrichtung, und damit die vorgesehene Schadensminimierung, haben. Effektive Schutzeinrichtungen retten im Ernstfall Leben. Dafür müssen sie aber auch einfach und preiswert im Erhalt sein, um die gegebenen Ressourcen der Verkehrssicherheit optimal zu nutzen. Neue Erkenntnisse bezüglich der Lebensdauer von Schutzeinrichtungen oder optimierter Schutzeinrichtungen müssen daher konsequent Einzug in die Planung der Verkehrsinfrastruktur halten.

1. Wie viele Kilometer passiver Schutzeinrichtungen (RPS) sind insgesamt auf Bundesstraßen und Autobahnen verbaut?
2. Wie viele Kilometer passiver Schutzeinrichtungen (RPS) auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen waren nicht unfallbedingt (Risse, Durchrostungen, Betonkrebs) reparaturbedürftig (bitte in Kilometer und in Prozent zur Gesamtlänge angeben)?
3. Wie viele Kilometer passiver Schutzeinrichtungen (RPS) auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen wurden im Jahr 2018 errichtet, und wie viele ersetzt (bitte in Kilometer und in Prozent zur Gesamtlänge angeben)?

4. Welche Ausgaben entstanden für Neubau und Erhalt passiver Schutzeinrichtungen (RPS) an Bundesstraßen und Autobahnen im Jahr 2018 (bitte insgesamt sowie nach Typ der Schutzeinrichtung aufschlüsseln)?
5. Wie hoch ist der Anteil von Stahlschutzplanken, und wie hoch der Anteil von Betonwänden an der Gesamtlänge passiver Schutzeinrichtungen (RPS) auf Bundesstraßen und Autobahnen?
15. Wie viele Kilometer Leitplanken sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland mit Unterfahrerschutz ausgerüstet (bitte insgesamt sowie nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Die Fragen 1 bis 5 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Informationen über den jeweiligen Anteil der Verbreitung unterschiedlicher Fahrzeug-Rückhaltesysteme in den Ländern vor.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/7193 verwiesen.

6. Welche Argumente sprechen aus Sicht der Bundesregierung jeweils für oder gegen Stahlschutzplanken und Betonwände als passive Schutzeinrichtungen (RPS)?
7. Welche Form passiver Schutzeinrichtung (RPS) ist nach Kenntnis der Bundesregierung besser geeignet im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Durchbruchssicherheit, Anschaffungskosten, Aquaplaning-Gefahr, Reparaturzeiten und -kosten, Betriebskosten sowie die Ökobilanz des Produktes?
8. Werden dabei auch die unterschiedlichen CO₂-Emissionswerte berücksichtigt?
12. Wie bewertet die Bundesregierung passive Schutzeinrichtungen (RPS) auf Landstraßen im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Durchbruchssicherheit, Anschaffungskosten, Aquaplaning-Gefahr, Betriebskosten, Reparaturzeiten und Reparaturkosten?

Die Fragen 6, 7, 8 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Fahrzeug-Rückhaltesysteme aus Beton werden überwiegend an beengten Stellen, z. B. im Mittelstreifen von Bundesfernstraßen zur Trennung der Richtungsfahrbahnen, eingesetzt. Sie werden vollflächig ausgeführt und haben keine Ecken und Kanten, an denen sich motorisierte Zweiradfahrer verletzen könnten. Systeme aus Stahl kommen bei Erfüllung der Anforderungen ebenfalls im Mittelstreifen zur Anwendung, darüber hinaus auch oft am Fahrbahnrand sowie im nachgeordneten Straßennetz, da hier geringere Anforderungen an die Aufhaltstufe gestellt werden und diese eine geringere Anprallheftigkeit gewährleisten können. Zudem ist die Aufstellung von Betonschutzwänden in Kurven nicht oder nur eingeschränkt möglich, so dass diese sich z.B. nur sehr eingeschränkt für typische Motorradstrecken eignen, die oft durch eine hohe Kurvigkeit gekennzeichnet sind. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 13 und 14 verwiesen.

Nach den Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Fahrzeug-Rückhaltesysteme, die Bauverträgen von Fahrzeug-Rückhaltesystemen zu Grunde gelegt werden, sind nur Fahrzeug-Rückhaltesysteme zulässig, zu deren betriebssicherer Nutzung keine produktspezifische Wartung erforderlich ist. Notwendige Instandsetzungen aufgrund von Anprallvorgängen gelten nicht als Wartung, sondern als Reparatur. Aufgrund der eigenverantwortlichen Anwendung der

RPS 2009 durch die Länder im eigenen Zuständigkeitsbereich liegen der Bundesregierung keine Informationen über Montage- und Reparaturkosten und -zeiten sowie über die Anschaffungskosten der Systeme vor. Im Übrigen wird die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

Sofern durch die zuständigen Straßenbauverwaltungen eine funktionierende Entwässerung sichergestellt ist, geht die Bundesregierung unabhängig vom Werkstoff der Schutzeinrichtung von keiner Beeinträchtigung durch erhöhte Aquaplaning-Gefahr bei Fahrzeug-Rückhaltesystemen aus.

Die Ökobilanz von Fahrzeug-Rückhaltesystemen einschließlich CO₂-Emissionen ist ein Teilaspekt eines Forschungsprojektes der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Im Übrigen wird auf die Antwort der Frage 10 verwiesen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 3 und 5 bis 7 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/7193 verwiesen.

9. Welche Form passiver Schutzeinrichtung (RPS) bevorzugt die Bundesregierung aktuell in ihren Bauvorhaben und Bauplanungen?

Die Bundesregierung hat keine Präferenz für ein bestimmtes System.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 3 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/7193 verwiesen.

10. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die jeweiligen Lebensdauerkosten von Stahlschutzplanken und Betonwände als passive Schutzeinrichtungen (RPS)?

Untersuchungen zum Vorgehen bei der Ermittlung von Lebenszykluskosten von Fahrzeug-Rückhaltesystemen werden zurzeit von der BASt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen des Forschungsvorhabens „Lebenszykluskostenbewertung von Schutzeinrichtungen“ (FE 03.0512/2013/CGB) durchgeführt. Ziel des Forschungsvorhabens ist es, erste Grundlagen für die Nachhaltigkeit von Schutzeinrichtungen zu ermitteln und langfristige Folgeeffekte von Investitionen unter besonderer Berücksichtigung der Betriebs- und Reparaturkosten monetär bewerten zu können.

11. In welchen Bundesländern sind nach Kenntnis der Bundesregierung Ortbetonschutzwände als passive Schutzeinrichtungen (RPS) untersagt?

In den Jahren zwischen 2013 und 2015 wurde von zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder festgestellt, dass vorhandene Betonschutzwände in herkömmlicher Ortbetonbauweise im Bereich der Fugen zum Teil Probleme hinsichtlich der Dauerhaftigkeit der durchgehenden Bewehrung aufwiesen. Mehrere Länder ergriffen daraufhin Maßnahmen bis hin zu einem vorübergehenden Ausschreibungsstopp der betroffenen Systeme.

Zwischenzeitlich wurden seitens der Hersteller neue oder modifizierte Ortbetonschutzwände mit korrosionsgeschützten Bewehrungen entwickelt, die inzwischen geprüft und anerkannt sind. Seitdem neue Anforderungen an die Dauerhaftigkeit von Betonschutzwänden in Ortbetonbauweise bei der Verwendung von durchgehend korrosionsgeschützter Bewehrung eingeführt wurden, gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung keine Einschränkungen mehr bezüglich des Einsatzes von Ortbetonschutzwänden in den Ländern.

13. Wie bewertet die Bundesregierung die Wirkung von Unterfahrschutzblechen auf die Verkehrssicherheit, insbesondere im Hinblick auf Motorradfahrer?
14. Auf welchen Streckentypen sieht die Bundesregierung Bedarf für Unterfahrschutzbleche?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verwendung von Unterfahrschutzsystemen kann einen wirkungsvollen Beitrag zur Vermeidung schwerer Unfallfolgen für Motorradfahrer durch Vermeidung eines Anpralls an Schutzplankenpfosten und das Durchrutschen unter den Schutzplanken hindurch leisten. Das BMVI empfiehlt daher, insbesondere auf Strecken mit überdurchschnittlich hohen Motorradverkehrsstärken und/oder auffälligem Unfallgeschehen von Motorrädern sowie in Abhängigkeit von der Unfallcharakteristik einen Einsatz dieser Systeme. Die Bundesregierung gibt durch Richtlinien die einheitlichen Randbedingungen vor. Hilfestellung zur Identifizierung und Beseitigung von kritischen Bereichen leistet das im Jahr 2007 veröffentlichte „Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken“ (MVMot).

Die Bundesregierung fördert gezielt und kontinuierlich die Weiterentwicklung dieser Vorgaben. Auch mehrere vom BMVI initiierte Forschungsvorhaben der BAST haben das Ziel, Schutzeinrichtungen z. B. durch eine verbesserte Konstruktion des Unterfahrschutzes und die Untersuchung des Gefährdungspotenzials für Motorradfahrer durch scharfkantige Konstruktionsteile motorradfreundlicher zu gestalten.

Bei der Installation von Unterfahrschutzsystemen ist zu berücksichtigen, dass sich durch die Montage eines Unterzugs nachteilige Auswirkungen auf das Anprallverhalten insbesondere von Pkw ergeben können. Die Anbringung eines Unterfahrschutzes sollte daher immer in Abhängigkeit von den örtlichen Verhältnissen und erst nach Abwägung aller Randbedingungen erfolgen. Eine generelle Ausrüstung von Schutzeinrichtungen mit einem Unterfahrschutz ist daher auch aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht sinnvoll.

16. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittlichen Kosten für die Umrüstung einer Leitplanke mit Unterfahrschutz sowie für die Neuerrichtung einer Leitplanke mit Unterfahrschutz im Vergleich zu einer Leitplanke ohne Unterfahrschutz bei einer beispielhaften Länge von 100 Metern?

Allgemeine Aussagen über die Anschaffungskosten von passiven Schutzeinrichtungen sowie Kosten für die Umrüstung einer Schutzplanke mit Unterfahrschutz bzw. für die Neuerrichtung einer Schutzplanke mit Unterfahrschutz können nicht valide getroffen werden, da diese stark von Faktoren wie der Vergabe- und Vertragskonstellation, saisonalen und konjunkturellen Einflüssen, regionalen Unterschieden sowie dem jeweils aktuellen Stahlpreis abhängig sind.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 9 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/7193 verwiesen.

17. Fördert die Bundesregierung die Nachrüstung sowie die Neuerrichtung von Leitplanken mit Unterfahrschutz, und wenn ja, wie hoch sind die verwendeten Mittel (bitte nach Haushaltsjahren ab 2004 sowie nach Projekten aufschlüsseln)?
18. Wenn nein, was sind die Gründe der Bundesregierung gegen eine Förderung, und plant die Bundesregierung zukünftig eine solche Förderung?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Finanzierung von Fahrzeug-Rückhaltesystemen wie auch von Unterfahrschutzsystemen an Bundesfernstraßen erfolgt über die für Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen vorgesehenen Haushaltstitel des Bundeshaushalts.

Bei Landes-, Staats- und Kreisstraßen erfolgt die Finanzierung über die jeweiligen Landes- bzw. kommunalen Haushalte.

