



HESSISCHER LANDTAG

06. 06. 2012

Kleine Anfrage

des Abg. Weiß (SPD) vom 20.04.2012

betreffend Verkehrsbelastung durch die L 3277 und die L 3026 in Idstein-Wörsdorf

und Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Im Idsteiner Stadtteil Wörsdorf kreuzen am Ortsausgang Richtung Walsdorf die beiden Landesstraßen L 3274 ("Henrietenthaler Straße") und L 3026 ("Walsdorfer Straße") mit der Gemeindestraße "Ringgasse". Dieser Kreuzungsbereich wird im östlichen Rheingau-Taunus-Kreis von vielen Verkehrsteilnehmern als Zubringerstrecke für die BAB-3-Auffahrt in Idstein genutzt. Durch die Zunahme des Verkehrs auf diesem Streckenabschnitt haben besonders die Einwohner von Wörsdorf höhere Belastungen zu tragen. Dies könnte einen besseren Immissionsschutz bedingen.

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Wie beurteilt die Landesregierung die verkehrliche Situation in dem in der Vorbemerkung genannten Kreuzungsbereich von L 3274 und L 3026?

Der Kreuzungsbereich der beiden Landesstraßen und der Stadtstraße "Ringgasse" ist verkehrlich unauffällig. Die Leistungsfähigkeit ist gut ausreichend. Es gibt keine Hinweise auf eine besondere Gefährdung der Verkehrssicherheit.

Frage 2. Wann hat es in dem genannten Kreuzungsbereich zuletzt eine Verkehrszählung gegeben und wie war deren Ergebnis?

Die vorliegenden Verkehrszahlen stammen aus der letzten bundesweiten Straßenverkehrszählung von 2010. Die Verkehrsmenge der L 3026 nördlich der Serpentina-Kurve beträgt 3220 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden, die Verkehrsmenge der L 3277 am Ortsrand von Wörsdorf beträgt 4 266 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden. Verkehrserfassungen über diese bundesweite Straßenverkehrszählung hinaus werden in der Regel nur in begründeten Fällen zur Erstellung einer projektbezogenen Verkehrsuntersuchung veranlasst. Da der Knotenpunkt der L 3274/L 3026 in verkehrlicher Hinsicht ausreichend leistungsfähig ist, bestand bisher keine Veranlassung für zusätzliche Verkehrszählungen.

Frage 3. Hält die Landesregierung den Lärmschutz für die Bevölkerung in dem genannten Kreuzungsbereich für ausreichend?

Die Lärmsanierung an bestehenden Landesstraßen ist eine freiwillige Leistung der Landesregierung, die auf Antrag der Anlieger von Hessen Mobil geprüft wird. Da Hessen Mobil bislang keine Anträge auf Lärmsanierung von den dortigen Anliegern vorliegen, geht die hessische Landesregierung davon aus, dass im genannten Kreuzungsbereich keine außergewöhnlichen Lärmbelastungen vorliegen.

Frage 4. Wie beurteilt die Landesregierung den Fahrbahnzustand in dem genannten Kreuzungsbereich?

Der Fahrbahnzustand ist als "gut" zu bezeichnen. Die Fahrbahndecken weisen eine ebene und geschlossene Oberfläche auf, die Entwässerung ist in

allen Bereichen voll funktionsfähig. Im eigentlichen Kreuzungsbereich liegen insbesondere im Bereich der vorhandenen Schächte geringfügige Risse im Straßenoberbau vor. Handlungsbedarf besteht jedoch nicht.

Frage 5. Hält die Landesregierung eine Veränderung der Fahrbahnführung, z.B. durch Fahrbahnteiler am Ortseingang von Wörsdorf, zur Geschwindigkeitsreduzierung des Durchgangsverkehrs für zweckdienlich und erforderlich?

Im Zuge der L 3277 ist der Einbau eines Fahrbahnteilers am Ortsrand zur Geschwindigkeitsreduzierung nicht zweckdienlich, da aufgrund der dortigen Unterführung der Bahnstrecke eine angepasste Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer vorliegt.

Im Zuge der L 3026 ist der Einbau eines Fahrbahnteilers am Ortsrand zur Geschwindigkeitsreduzierung ebenfalls nicht zweckdienlich, da etwa 90 m vom Ortsrand entfernt eine enge Kurve bereits eine heruntergesetzte Geschwindigkeit erfordert.

Im Übrigen ist der Einbau von Fahrbahnteilern aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht erforderlich, da keinerlei Hinweise zu erhöhten Unfallrisiken vorliegen. Der Grundsatz des sparsamen Umgangs mit Steuermitteln schließt bei einer objektiv fehlenden Veranlassung die Umsetzung von baulichen Maßnahmen aus.

Frage 6. Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit im Bereich der genannten Kreuzung zu einer Verringerung der Belastungen und der Gefährdungen für die dortigen Anwohner führen würde und falls nein, warum nicht?

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist ausschließlich auf Grundlage der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift möglich. Nach § 45 Absatz 9 Satz 2 StVO dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Verkehrssicherheitsgründen auf Straßen im Bestand ist dies regelmäßig nur dann gegeben, wenn ein Unfallgeschehen vorliegt, das erheblich über dem vergleichbarer Straßenabschnitte liegt, und diese Unfälle wesentlich darauf zurückzuführen sind, dass die Unfallbeteiligten eine unangemessene Geschwindigkeit gewählt hatten. Ist dies nicht der Fall, ist davon auszugehen, dass die allgemeinen Vorschriften der StVO zur Geschwindigkeit, insbesondere § 3 Abs. 1 StVO, eine ausreichende Verkehrssicherheit im betreffenden Straßenabschnitt gewährleisten.

Die Auswertung des Unfallgeschehens der letzten drei Jahre hat ergeben, dass dieses im Kreuzungsbereich der L 3277 mit der L 3026 unauffällig ist und keine Unfallhäufung vorliegt. Somit sind die o.g. Voraussetzungen nicht gegeben.

Frage 7. Hält die Landesregierung an dem genannten Kreuzungsbereich einen Verkehrskreisel für umsetzbar und zweckdienlich?

An der vorliegenden Kreuzung bestehen weder Verkehrssicherheits- noch Leistungsfähigkeitsdefizite, so dass ein Umbau des Kreuzungsbereiches zu einem Verkehrskreisel nicht vorgesehen ist und entsprechend nicht geprüft wurde. Der Grundsatz des sparsamen Umgangs mit Steuermitteln schließt bei einer fehlenden Veranlassung den Umbau der vorhandenen Kreuzung in einen Kreisverkehrsplatz aus.

Wiesbaden, 25. Mai 2012

Dieter Posch