



HESSISCHER LANDTAG

07. 08. 2019

Kleine Anfrage

Stephan Grüger (SPD) vom 26.06.2019

Umgang der Autobahnpolizei mit Vollsperrungen

und

Antwort

Minister des Innern und für Sport

Vorbemerkung Fragesteller:

Am 24.04. war die A 5 zwischen Rastplatz Wetterau und Ausfahrt Friedberg in den Abendstunden voll gesperrt. Diese Vollsperrung betraf eine Autobahnbaustelle zwischen dem Rastplatz Wetterau und der Ausfahrt Friedberg. Trotz der offensichtlich bereits bestehenden Vollsperrung ließ die Autobahnpolizei den Verkehr weiterhin in den Baustellenbereich einfahren, obgleich eine Ableitung des Verkehrs an der Ausfahrt Ober-Mörlen möglich gewesen wäre. Später versuchte ein Fahrzeug der Polizei im Baustellenbereich eine Durchfahrt durch die Rettungsgasse, obgleich dazu im Baustellenbereich kaum Raum war und laut HessenMobil die Baustellen so eingerichtet werden, dass eine Zufahrt zu Unfallorten grundsätzlich auch über den Baustellenbereich möglich sein soll.

Vorbemerkung Minister des Innern und für Sport:

In den Abendstunden des 24.04.2019 kam es im Zuständigkeitsbereich der Polizeiautobahnstation (PASt) Mittelhessen zwischen 19:00 Uhr und 24:00 Uhr zu insgesamt fünfzehn polizeilichen Einsätzen, vorwiegend aufgrund des vorherrschenden Sturmes mit bis zu Windstärke neun. Insofern konnte die Auftragslage für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der PASt Mittelhessen als angespannt bezeichnet werden.

Um 19:47 Uhr erhielt die PASt Mittelhessen die Mitteilung, dass auf der A 5 in Fahrtrichtung Frankfurt – Baustellenbereich – aufgrund eines „ungeheuerlichen, plötzlichen Sturmes“ ein Baum auf die Fahrbahn gefallen sei und hierbei ein Fahrzeug beschädigt habe. Eine Insassin des Fahrzeuges sei leicht verletzt und die Fahrbahn blockiert. In der Folge wurden Rundfunkwarnmeldungen mit entsprechenden Verhaltensempfehlungen für die Verkehrsteilnehmer veranlasst.

Um 20:31 Uhr ging eine weitere Mitteilung über einen umgestürzten Baum ein, der auf einen Sprinter gefallen sei. Hierbei gab es keine Verletzten.

Aufgrund vorgenannter Vorkommnisse musste die Fahrbahn in Fahrtrichtung Frankfurt so lange gesperrt bleiben, bis die Feuerwehr die Bäume beseitigt hatte. Hierbei wurde von einer zu erwarteten Einsatzzeit von ca. einer Stunde, die es unter normalen Bedingungen für das Zerschneiden eines Baumes und das Entfernen der Holzstücke bedarf, ausgegangen. Eine Ableitung an der Anschlussstelle Ober-Mörlen kam insofern nicht in Betracht. Die tatsächliche Dauer der Sperrung von 19:49 Uhr bis 21:58 Uhr war nicht vorhersehbar.

Darüber hinaus konnte bei der zuvor beschriebenen angespannten Auftragslage kein Personal für eine Ableitung bereitgestellt werden, da die Einsatzmaßnahmen in erster Linie an den betroffenen Einsatzstellen betreut werden mussten. Eine Ableitung durch die zuständige Autobahnmeisterei kam ebenfalls nicht in Betracht, da die Autobahnmeistereien Reiskirchen und Frankfurt am Main jeweils rund eine Stunde Anfahrt zur Anschlussstelle Ober-Mörlen benötigen.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen wie folgt:

Frage 1. Gibt es eine grundsätzliche Verfahrensweise der hessischen Autobahnpolizei bei Vollsperrungen von Autobahnen in bzw. hinter Baustellenbereichen, insbesondere um zu vermeiden, dass bei einer Vollsperrung weitere Fahrzeuge in einen Baustellenbereich einfahren?

Bei größeren Einsatzlagen und damit verbundenen Vollsperrungen erfolgen sämtliche polizeiliche Maßnahmen, die für die Bewältigung der Einsatzlagen erforderlich sind, gemäß einem vorbereiteten Störfallmanagement. Die Anwendung der Maßnahmen des Störfallmanagements ist vom jeweiligen Einzelfall abhängig. Konkrete Vorgaben, ab welcher Sperrdauer sie anzuwenden sind, gibt es nicht. Bestandteil und Standardmaßnahme des Störfallmanagements ist unter anderem das Ableiten des Verkehrs an der letzten Anschlussstelle vor dem Ereignisort. Konkrete Maßnahmen werden im Einzelfall geprüft. Die schnellstmögliche Wiederherstellung der Leichtigkeit des Verkehrs steht hierbei im Vordergrund.

Frage 2. Warum wurde im geschilderten Falle zugelassen, dass immer mehr Fahrzeuge in den Baustellenbereich einfuhren, obgleich eine Vollsperrung bestand?

Wie in den Vorbemerkungen bereits erläutert, war der prognostizierte Zeitansatz von ca. einer Stunde bis zur Räumung der Fahrbahn überschaubar. Die Einsatzkräfte wurden für die Unfallaufnahmen und vor allem zur Gefahrenabwehr benötigt und eingesetzt. Dabei waren mehrere Einsatzstellen anzufahren.

Frage 3. Gibt es Vorgaben, Baustellen so einzurichten, dass eine Rettungsgasse möglich ist?

Die Bildung von regulären Rettungsgassen ist in Baustellenbereichen aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse nicht immer möglich. Je nach Unfallsituation und -ort entscheidet der örtliche Einsatzleiter, wie die Einsatzkräfte zur Unfallstelle gelangen. Bei Vollsperrungen kann auch eine Anfahrt von der nächsten Anschlussstelle – gegen die Fahrtrichtung – in Betracht kommen.

Generelle Vorgaben im Sinne der Fragestellung existieren nicht.

Frage 4. Warum wurde im geschilderten Falle von der Polizei nicht die großzügig abgetrennte Baustellenspur genutzt, statt die Durchfahrt durch eine viel zu enge Rettungsgasse zu versuchen?

Es wird davon ausgegangen, dass unter dem Begriff „Baustellenspur“ im Sinne der Fragestellung das sogenannte Baufeld gemeint ist.

Das Baufeld ist aufgrund der vorgenommenen Bauarbeiten ständigen Veränderungen unterzogen. Ein gefahrloses Befahren des Baufeldes setzt voraus, dass die Veränderungen mehrmals täglich überprüft werden. Nur wenn ein gefahrloses Befahren des Baufeldes dokumentiert wurde und entsprechende Ein- und Ausfahrten in bzw. aus dem Baufeld vorhanden sind, kann das Baufeld befahren werden. Da dies regelmäßig nicht der Fall ist, kommt die Nutzung des Baufeldes nur in außergewöhnlichen Einsatzlagen und Notsituationen in Frage. Ein Stau auf der Hauptfahrbahn stellt grundsätzlich keinen Notfall dar.

Aus diesem Grund ist vorrangig eine Rettungsgasse zu bilden und zu nutzen. Das Bilden von Rettungsgassen und Freihalten von Rettungswegen ist grundlegender Bestandteil aller Sicherheitskonzepte von Polizei und Rettungsdiensten, welche im vorliegenden Fall von den Mitarbeitern der PAST Mittelhessen befolgt wurden. So wurde zunächst eine Durchfahrtsmöglichkeit für die Autobahnpolizei durch die Bildung einer Rettungsgasse geschaffen und diese Durchfahrtsmöglichkeit auch für weitere, nachfolgende Einsatz- und Rettungskräfte beibehalten. Die Bildung einer Rettungsgasse war zudem aufgrund der gegebenen Fahrbahnbreite problemlos möglich.

Wiesbaden, 31. Juli 2019

Peter Beuth