

**Kleine Anfrage****Tanja Hartdegen (SPD) vom 31.08.2022****Fahrbahnbreite der L 3173 in der Ortsdurchfahrt Hohenroda-Mansbach****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen****Vorbemerkung Fragestellerin:**

Im Rahmen der sog. „Sanierungsoffensive“ im Landesstraßenbau ist für das Jahr 2023 auch die Erneuerung der L3173 in der Ortsdurchfahrt Hohenroda-Mansbach vorgesehen. Zeitgleich möchte die Gemeinde Hohenroda Nebenanlagen, wie etwa Gehsteige, sanieren. Derzeit beträgt die durchschnittliche Fahrbahnbreite im zum Teil engen Ortskern 6,50 m. Hessen Mobil soll der Gemeinde und der lokalen Presse gegenüber nun dargelegt haben, dass eine Förderung der Nebenanlagen nur in Frage komme, wenn die Straßenbreite auf maximal 6 m reduziert würde, damit eine Breite der Gehwege von 1,80 m zuzüglich Sicherheitsabständen gewährleistet werden könne. Gegen diese Vorgaben hat sich die Gemeindevertretung in einer Resolution an die Landesregierung ausgesprochen. Sie sieht die örtlichen Besonderheiten und insgesamt die Verhältnisse des ländlichen Raumes durch diese starren Regelungen nicht ausreichend berücksichtigt und fordert eine Beibehaltung der Straßenbreite von 6,50 m, ohne dass der Gemeinde dadurch Fördermittel verloren gehen. Auch die Polizei und die Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Hersfeld-Rotenburg befürworten eine Fahrbahnbreite von 6,50 m in der Ortsdurchfahrt.

Die Vorbemerkung der Fragestellerin vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Ist es zutreffend, dass eine Förderung für Nebenanlagen durch das Land ausschließlich dann gewährt werden kann, wenn ein Gehweg eine bestimmte Mindestbreite aufweist?
- Frage 2. Welche Ausnahmen, die auf örtliche Besonderheiten abstellen, sehen die gesetzlichen Regelungen vor?
- Frage 3. Ist es in der Vergangenheit auf dieser rechtlichen Grundlage jemals zu einer Förderung gekommen, obwohl die geforderte Mindestbreite von Gehwegen unterschritten worden ist (bitte Baumaßnahmen und Orte aufschlüsseln)?
- Frage 4. Hält die Landesregierung es in Anbetracht der örtlichen Verhältnisse in Mansbach – bei denen nicht selten mit land- und forstwirtschaftlichem Verkehr zu rechnen ist, für den eine Breite von bis zu 3 m zulässig ist, und der Abstand zwischen den Gebäuden entlang der Straße an der engsten Stelle nur 8,41 m beträgt – für angemessen, auf Regelungen zu bestehen, die ganz offensichtlich für andere, stadtähnlichere Gegebenheiten ausgelegt sind?
- Frage 5. Wie steht sie zu den Befürchtungen von Anwohnerinnen und Anwohnern, dass bei einer Verengung der Fahrbahn auf 6 m überbreite land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen zwangsläufig bei Begegnungsverkehr auf den Gehweg ausweichen müssten und damit die Gefahr für Fußgängerinnen und Fußgänger sogar vergrößert würde?
- Frage 6. Teilt sie die Befürchtung, dass eine Reduzierung der Fahrbahnbreite dazu führen wird, dass, verursacht durch breite Fahrzeuge, der Verkehrsfluss reduziert bzw. behindert wird und dadurch das Ziel der Landesregierung, den ÖPNV im ländlichen Raum durch attraktive Linienführung, Taktzeiten und Pünktlichkeit zu stärken, gefährdet wird?
- Frage 7. Inwiefern spielen für sie Überlegungen eine Rolle, dass bei einer Verringerung von Straßenbreiten zugunsten von Gehwegen Eigentum von dem Land Hessen auf die Kommunen übergeht und das Land sich so zulasten der Kommunen finanzieller und Sanierungs-Verpflichtungen entledigt?

Die Fragen 1 bis 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Um die Voraussetzungen für eine Förderung zu erfüllen, müssen (nach der Richtlinie zum Mobilitätsförderungsgesetz) Gehwege verkehrssicher und barrierefrei sein. Bei der Beibehaltung einer Fahrbahnbreite von 6,50 m sind die verbleibenden Gehwegbreiten in weiten Teilen zu schmal, sodass diese dann für die Verkehrsteilnehmer weder verkehrssicher noch barrierefrei wären. Gehwege

müssen hinsichtlich der Förderfähigkeit grundsätzlich so gebaut werden, dass die Begegnung zweier Personen u.a. mit Kinderwagen, Gehhilfen oder Rollstühlen gefahrlos möglich ist. Dies ist im Allgemeinen der Fall, wenn die Gehwege mindestens eine Breite von 1,80 m zuzüglich Sicherheitsabstände aufweisen. Je nach den örtlichen Gegebenheiten, sind punktuelle Aufweitungen der Fahrbahn durchaus möglich, sofern die Sicherheit der Fußgänger nicht beeinträchtigt wird. Hier besteht ein planerisches Abwägungsgebot im Einzelfall. Eine Förderung ist aus den vorgenannten Gründen somit prinzipiell nur bei einer Neuaufteilung der Verkehrsflächen möglich.

Hinsichtlich der Sanierung der L 3173 hat die Prüfung ergeben, dass für die L 3173 in der Ortsdurchfahrt Mansbach eine Regelbreite der Fahrbahn von 6,00 m ausreichend ist. Die Bemessung der Fahrbahnbreite erfolgte aus der Funktion der Straße, den zu erwartenden Verkehrsbelastungen und den örtlichen Gegebenheiten unabhängig von den übrigen Nutzungsansprüchen insbesondere des Fuß- und Radverkehrs. Die Fahrbahnbreite von 6,00 m entspricht hierbei dem Stand der Technik für den Begegnungsfall Bus/Bus in engen Ortsdurchfahrten. Die Nutzung der Landesstraße durch landwirtschaftlichen Verkehr wird bei der Beachtung dieses Begegnungsfalls ebenfalls bereits berücksichtigt.

Zudem weist die Ortsdurchfahrt eine Überbreite im Vergleich zu den angrenzenden freien Strecken auf. Es wird daher auf § 41 HStrG hingewiesen, wonach die Gemeinden zu den Kosten des Baus und der Unterhaltung der Ortsdurchfahrten insoweit beizutragen haben, als die Fahrbahnen innerhalb der Ortsdurchfahrten eine größere Breite aufweisen oder erfordern, als an den anschließenden freien Strecken. Die anschließende freie Strecke hat eine Breite von weniger als 6,00 m.

Frage 8. Welche Möglichkeit kann sie der Gemeinde Hohenroda eröffnen, sodass ihrer begründeten, von örtlicher Polizei und Straßenverkehrsbehörde für sinnvoll erachteten, Forderung nach einer Straßenbreite von 6,50 m entsprochen werden kann, ohne dass ihr zugleich Fördermittel verloren gehen?

Maßstab für die Bewertung der Förderfähigkeit ist stets der Stand der Technik, der oben bereits dargelegt wurde. Im jeweiligen Antrag ist darzulegen, wie die Ziele der Förderung erreicht werden und die Ansprüche aller, insbesondere die der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer unter Einbeziehung der örtlichen Gegebenheiten angemessen berücksichtigt werden.

Inzwischen liegt der Bewilligungsbehörde Hessen Mobil ein geänderter Förderantrag zur Prüfung vor. Im Zuge dieser Prüfung werden alle Möglichkeiten ausgelotet, um den Voraussetzungen der Förderung und den Wünschen der Gemeinde gerecht zu werden. Dabei ist die Lebensqualität im Ort von besonderer Bedeutung. Das Augenmerk gilt aber auch auf den schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern, die hochwertige Nebenanlagen vorfinden sollen, die barrierefrei gebaut und mit den erforderlichen Elementen ausgestattet sind.

Wiesbaden, 28. September 2022

Tarek Al-Wazir