



HESSISCHER LANDTAG

22. 03. 2022

Kleine Anfrage

Knut John (SPD) vom 28.01.2022

Radwanderweg R 5, Querung der stark befahrenen B 249 auf Höhe Frieda und Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Im Oktober 2021 kam es auf dem Radwanderweg R 5, der die B 249 auf Höhe Frieda zu einem schweren Unfall zwischen einer Radfahrerinnen und einem Motorradfahrer als die Radfahrerinnen die Bundesstraße überqueren wollte, um auf den gegenüberliegenden Radweg in Richtung Wanfried zu gelangen. Im Januar 2022 kam es an dieser Querung erneut zu einem schweren Unfall, bei dem eine 50-jährige Radfahrerinnen von einem Auto erfasst wurde. Bei beiden Unfällen wurden die Beteiligten schwer verletzt und mussten im Krankenhaus behandelt werden. Beide Unfälle ereigneten sich am Nachmittag bei guten Sichtverhältnissen. Für die Bundesstraße gilt an dieser Stelle wegen des Radweges die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 Stundenkilometer, als Querungshilfe für Radfahrer dient eine Verkehrsinsel. Die Strecke ist an dieser Stelle schnurgerade und in beiden Richtungen weit einsehbar.

Die Unfälle belegen, dass die Forderung der Bürgerinitiative „Pro Südumgehung“, die sich seit Einweihung der Umgehungsstraße im Jahr 2015 für eine sichere Überquerung der B 249 einsetzt, gerechtfertigt ist. In einem Schreiben vom 09.08.2016 teilte Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir zu dieser Problematik mit, dass er die Fachbehörde Hessen Mobil gebeten habe, im Rahmen der Beteiligung zu prüfen, ob durch die Neuordnung der Wirtschaftswege eine Verbesserung für die Routenführung des Hessischen Radfernweges R 5 erreicht werden könne.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Die zwei genannten Unfälle sind im betreffenden Knotenpunkt die einzigen Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern oder Fußgängern, die seit Bestehen der baulichen Querungsstelle im Jahr 2015 polizeilich erfasst sind. Bei dem ersten Unfall im Oktober 2021 mit einer Schwerverletzten liegen nach Auskunft der Straßenverkehrsbehörde des Werra-Meißner-Kreises die Ergebnisse eines von der Staatsanwaltschaft angeforderten Sachverständigengutachtens noch nicht vor, so dass der Unfallhergang und die Unfallursachen noch nicht abschließend bewertet werden können. Der zweite Unfall geschah in Folge eines grob verkehrswidrigen Verhaltens eines Pkw-Fahrers (laut Polizeibericht fuhr bei dem Unfall ein Fahrzeug nach einem missglückten Überholmanöver regelwidrig auf der linken Seite der Querungsinsel d. h. im Gegenverkehr und streifte dort die Radfahrerinnen). Bei dem Unfall wurde die Radfahrerinnen leicht verletzt. Ein Rückschluss darauf, dass es sich bei der genannten Querungsstelle um eine besondere Gefahrenstelle handelt, kann aufgrund dieser beiden Unfälle nicht gezogen werden.

Ein Mittel zur Bewertung der Gefährlichkeit einer potenziellen Gefahrenstelle stellt beispielsweise die Auswertung der Unfallstatistik dar. Nach dem „gemeinsamen Erlass des Hessischen Ministeriums des Innern und für Sport und des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung – Erfassung und Analyse von Straßenverkehrsunfällen“ vom 19./27.01.2009 liegt eine Unfallhäufung dann vor, wenn sich an Knotenpunkten oder auf Straßenabschnitten von maximal 300 m Länge mindestens fünf Unfälle eines Unfalltyps innerhalb eines Kalenderjahrs oder mindestens drei Unfälle mit schwerem Personenschaden innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren ereignet haben. Nach dieser Definition liegt in dem betreffenden Knotenpunkt keine Unfallhäufung vor.

Es muss aber nicht erst zu einer Unfallhäufung gekommen sein, bevor die zuständige Straßenverkehrsbehörde tätig werden darf. Aus den Verkehrsverhältnissen und/oder dem Streckencharakter müssen sich jedoch Umstände ergeben, die ein verkehrsrechtliches Einschreiten im konkreten Fall rechtfertigen.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Was hat die Prüfung der Neuordnung der Wirtschaftswege für die Routenführung des Radfernweges R 5 ergeben?

Im Rahmen des nachgelagerten Flurbereinigungsverfahrens hatte Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement im Jahr 2016 überprüft, ob durch die Neuordnung der Wirtschaftswege eine alternative Routenführung für den Hessischen Radfernweg 5 über Frieda möglich ist, die keine ebenerdige Querung der Ortsumgehung im Zuge der B 249 erfordert. Den theoretisch möglichen Alternativen konnte die Obere Naturschutzbehörde aus naturschutzfachlicher Sicht nicht zustimmen und damit das erforderliche Einvernehmen nicht erzielt werden. Daher wurden diese Vorschläge durch die Flurbereinigungsbehörde nicht mehr weiterverfolgt.

Frage 2. Plant sie die Routenführung des R 5 zu ändern?

- a) Wenn ja, in welcher Form?
- b) Wenn nein, warum nicht??

Die Routenführung des R 5 wurde im Hinblick auf die Neubeschilderung der Hessischen Radfernwege und der durch Hessen Mobil neu übernommenen wegweisenden Beschilderung im hessischen Abschnitt des europäischen Radfernwegs Iron-Curtain-Trail (ICT) im Jahr 2021 überprüft.

Die Prüfung hat ergeben, dass die doppelte Führung des R 5 nördlich der Werra und des ICT südlich der Werra im Bereich zwischen Eschwege und Wanfried aufgegeben wird. Die Führung des ICT orientiert sich an dem weiter nach Thüringen verlaufenden Werratalradweg. Diese etablierte Routenführung wurde in Absprache mit dem für den Werratalweg verantwortlichen Werratal Touristik e.V. in Thüringen gewählt. Der R 5 wird zukünftig in Eschwege beginnen bzw. enden. Wanfried wird weiterhin über den ICT bzw. den Werratalweg im Netz der Hessischen Radfernwege enthalten sein, die Führung eines Hessischen Radfernweges über Frieda entfällt damit. Die Umsetzung der Maßnahme ist für das Jahr 2023 vorgesehen. Die Maßnahme dient der einfacheren Verständlichkeit der Wegeführungen der unterschiedlichen Radfernwege.

Ein Zusammenhang mit den in der Fragestellung angesprochenen Unfällen bestand nicht.

Frage 3. a) Sieht sie Handlungsbedarf in Bezug auf zusätzliche Sicherungsmaßnahmen, z.B. durch Lichtzeichensignale oder Ampel?
b) Wenn nicht, warum nicht?

Das Unfallgeschehen an der Radweg-Querung im Zuge der B 249 bei Frieda wurde von der Unfallkommission des Werra-Meißner-Kreises zuletzt im Rahmen einer Ortsbesichtigung am 01.02.2022 unter Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde des Werra-Meißner-Kreises, der Polizeidirektion Eschwege und von Hessen Mobil – Straßen und Verkehrsmanagement erörtert.

Bei der Ortsbesichtigung wurden keine Mängel in der Beschilderung oder Beschaffenheit der Straße festgestellt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist im Bereich des Knotenpunktes bereits auf 80 km/h beschränkt. Zusätzlich weist in beiden Fahrtrichtungen der B 249 beidseitig das Gefahrenzeichen 138 („Radverkehr“) auf möglichen querenden Radverkehr hin. Die Sicht von den jeweiligen Aufstellflächen im Querungsbereich auf die Bundesstraße wird als gut bewertet. Die betreffende Querungsinsel, welche Fuß- und Radverkehr die Querung der B 38 erleichtert, verfügt nach Angaben von Hessen Mobil über eine nach der einschlägigen Richtlinie für die Anlage von Landstraßen regelkonformen Breite von 2,50 Metern. Die Querungshilfe wird daher – trotz der beiden tragischen Unfälle – als grundsätzlich geeignet und verkehrssicher eingestuft.

Vor dem Hintergrund der zwei genannten Unfälle mit sehr unterschiedlichen Unfallursachen sieht die zuständige Straßenverkehrsbehörde des Werra-Meißner-Kreises unter Berücksichtigung der Gesamtumstände derzeit keinen Handlungsbedarf in Bezug auf zusätzliche Sicherungsmaßnahmen wie beispielsweise den Bau einer Lichtsignalanlage.

Unabhängig von dieser aktuellen Einschätzung hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde des Werra-Meißner-Kreises die Durchführung einer Verkehrsdatenerhebung angekündigt, um die Verkehrsströme, den aktuellen DTV-Wert und die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten zu ermitteln, welche ggf. weitere Rückschlüsse auf ein erhöhtes Gefahrenpotenzial geben könnten. Die Verkehrszahlen sollen erst im Frühjahr dieses Jahres erhoben werden, da nur bei einer entsprechenden Wetterlage mit aussagekräftige Zahlen zum Radverkehr gerechnet werden kann. Nach Vorlage der Ergebnisse wird die Unfallkommission die Situation ggf. neu bewerten und weitere Empfehlungen aussprechen. Dazu könnte auch eine weitere Absenkung der Höchstgeschwindigkeit an dieser Stelle auf 70 km/h gehören.

- Frage 4. a) Sieht sie spätestens dann Handlungsbedarf, wenn die B 249 erwartungsgemäß durch Inbetriebnahme der A 44 ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen erfährt, da die B 249 als Zubringer aus Thüringen einzustufen ist?
b) Wenn nicht, warum nicht?

Nach derzeitiger Einschätzung von Hessen Mobil wird nicht mehr davon ausgegangen, dass mit der Inbetriebnahme der A 44 ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen auf der B 249 einhergehen wird. Die aktuellen Verkehrsuntersuchungen zur A 44 Kassel-Herleshausen weisen darauf hin, dass durch den Bau der A 44 die Verkehrsbelastung auf der B 249 zwischen Meinhard-Frieda und Wanfried von 9.800 Kfz/24h auf 10.200 Kfz/24h ansteigen könnte. Dieser Zuwachs liegt unterhalb der statistischen werktäglichen Belastungsschwankungen und kann daher als unerheblich eingestuft werden. Dieser Trend wird von aktuellen Verkehrsuntersuchungen für den Raum Eschwege bestätigt.

Unabhängig von einer prognostizierten Entwicklung von Verkehrszahlen werden verkehrsbehördliche Entscheidungen (wie beispielsweise die Anordnung einer Lichtsignalanlage) stets auf Grundlage aktueller und realer Verkehrszahlen getroffen. Da die Entwicklung und Veränderung von Verkehrszahlen ein fortwährender Prozess auf allen Straßenteilen darstellt, ist es Aufgabe der zuständigen Straßenverkehrsbehörden und des Straßenbaulastträgers, Verkehrsentwicklungen zu beobachten und im erforderlichen Fall, wenn durch eine starke Verkehrszunahme die Verkehrsqualität oder die Verkehrssicherheit gefährdet wird, mit angemessenen Maßnahmen zu reagieren.

Wiesbaden, 16. März 2022

Tarek Al-Wazir