

**Kleine Anfrage****Bijan Kaffenberger (SPD) vom 09.02.2022****Verkehrssituation auf der B 38 „Am Tannenbaum“****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen****Vorbemerkung Fragesteller:**

Aufgrund der kaum vorhandenen Einsehbarkeit des Abzweigs auf der Bundesstraße 38 in Richtung Ober-Ramstadt treten gehäuft schwere Verkehrsunfälle auf. Laut Hessen Mobil war die besagte Kreuzung in den vergangenen 15 Jahren die unfallträchtigste auf der Strecke zwischen Roßdorf und Spachbrücken. Der genannte Abzweig war bereits 2019 in Bewertung durch die Unfallkommission, welche allerdings keinen akuten Handlungsbedarf ausmachen konnte. Abschließend wurde von der Kommission verfügt, die Situation zunächst weiterhin unter Beobachtung zu stellen. Seitdem wurden keine straßenbaulichen Maßnahmen, welche zur Verbesserung der allgemeinen Situation am Abzweig auf der B 38 beitragen könnten, durchgeführt.

Vor dem Hintergrund des schweren Verkehrsunfalls am 27.01.2022 auf der B 38 „Am Tannenbaum“, Abzweigung nach Ober-Ramstadt, wurde vor Kurzem eine Onlinepetition gestartet, die Hessen Mobil zu schnellstmöglichen Handlungen auffordern und Stimmen für die Errichtung einer Ampel oder eines Kreisels sammeln möchte. Durch solche Maßnahmen sollen schwere Verkehrsunfälle vermieden und Feuerwehren und Rettungskräfte entlastet werden.

Nun gilt es grundsätzlich zu prüfen, ob die Verkehrssituation an der genannten Stelle durch bestimmte Maßnahmen verbessert werden kann.

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

- Frage 1. Wie schätzt sie das grundsätzliche Gefahrenpotenzial an der genannten Stelle ein?
- Falls es als hoch eingestuft wird, weshalb wurde dann nicht bereits zu einem früheren Zeitpunkt über entlastende Maßnahmen entschieden?
  - Falls es als gering eingestuft wird, warum?
  - Ist eine fortlaufende Bewertung des Gefahrenpotenzials erfolgt und wie sieht diese aus?

Die Einschätzung eines Gefahrenpotenzials für eine bestehende Straßeneinmündung hängt von zahlreichen Randbedingungen sowie der Kombination einzelner Faktoren ab, welche jedoch nach keinem bekannten Schema in eine Klassifizierung nach z.B. hohem, mittleren oder geringem Gefahrenpotenzial vorgenommen werden kann. Es kann zwar im Allgemeinen davon ausgegangen werden, dass unübersichtliche Streckenverläufe, große Verkehrsstärken oder hohe Geschwindigkeiten – insbesondere in Kombination – ein höheres Potenzial für gefährliche Situationen bergen, in der Praxis werden verkehrsbehördliche Eingriffe aber in der Regel nur dann getroffen, wenn aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der normierten Rechtsgüter, etwa der Verkehrssicherheit, erheblich übersteigt.

Ein gängiges Mittel zur Bewertung einer potenziellen Gefahrenstelle stellt 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 Kalenderjahres oder mindestens drei Unfälle mit schwerem Personenschaden innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren ereignet haben. Ziel dieses Erlasses ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch das Erkennen und Beseitigen von Unfallursachen im Rahmen der örtlichen Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen. Durch die ortsbezogene Auswertung sollen frühzeitig unfallauffällige Bereiche identifiziert und näher untersucht werden. Der Schwerpunkt ist dabei auf Verkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden zu richten.

Gemäß dieser Definition lag in dem betreffenden Knotenpunkt B 38/K 129 („Am Tannenbaum“) im Jahr 2011 und im Jahr 2019 eine Unfallhäufung vor. Während im Jahr 2011 vorwiegend Abbiegeunfälle als Hauptgrund des Unfallgeschehens erkannt wurden, erfolgte die Einstufung als Unfallhäufungsstelle im Jahr 2019, weil im Zuge der B 38 vermehrt Unfälle im Längsverkehr festgestellt wurden. Alle polizeilich registrierten Unfälle hatten in den betrachteten Jahren 2019 bis 2021 glücklicherweise keine Schwerverletzten zur Folge.

Um das Gefahrenpotenzial in dem betreffenden Knotenpunkt zu minimieren, wurden in der Vergangenheit bereits verschiedene verkehrsbehördliche Maßnahmen im Bereich der Einmündung K 129 angeordnet. Dazu gehören die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h sowie ein Überholverbot auf der B 38. Um auf vorfahrtberechtigte Radfahrer auf dem parallel zur B 38 verlaufenden Radweg hinzuweisen, ist die Querungsfurt über die K 129 rot eingefärbt. Nach Einschätzung der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Darmstadt-Dieburg ist damit ein ausreichendes Sicherheitsniveau im Bereich der Einmündung zur K 129 gewährleistet.

Die Bewertung des Gefahrenpotenzials ist für die Straßenverkehrsbehörden ein fortlaufender Prozess. Insbesondere nach schweren Verkehrsunfällen wird im Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Darmstadt-Dieburg regelmäßig die Erforderlichkeit von Maßnahmen überprüft, so auch für die betreffende Einmündung der K 129 in die B 38. Auch im Rahmen der Unfallkommission des Landkreises wurde der betreffende Knotenpunkt einer Prüfung unterzogen und die Umstände der jeweiligen Unfälle bewertet. Hinweise auf eine über das allgemeine Risiko hinausgehende Gefährlichkeit der Einmündung, die ein sofortiges Handeln der Entscheidungsträger begründet hätten, ergaben sich nach Aussage der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Darmstadt-Dieburg bislang jedoch nicht.

- Frage 2. Wie bewertet sie die Forderung der Petition, an der genannten Stelle eine Ampel zu errichten, um Unfälle zu vermeiden?
- Frage 3. Wie bewertet sie die Forderung der Petition, an der genannten Stelle einen Kreisel zu errichten, um Unfälle zu vermeiden?
- Frage 4. Wie bewertet sie den Vorschlag, den Hang abzutragen, um eine bessere Sicht zu erhalten und Unfälle zu vermeiden?
- Frage 5. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung darüber hinaus, das Gefahrenpotenzial zu verringern?

Die Fragen 2 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Es ist die Aufgabe der örtlich zuständigen Behörden und der Unfallkommission, entsprechende Maßnahmen festzulegen und das weitere Unfallgeschehen zu beobachten, um die Wirksamkeit der getroffenen Entscheidungen zu evaluieren.

Da die Einmündung B 38/K 129 bereits in der Vergangenheit als Unfallhäufungsstelle im Sinne des vorgenannten Unfallhäufungserlasses eingestuft wurde, steht der betreffende Knotenpunkt bereits seit einigen Jahren unter Beobachtung der Unfallkommission des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Während bei der ersten Einstufung als Unfallhäufungsstelle im Jahr 2011 vorwiegend Abbiegeunfälle als Hauptgrund des Unfallgeschehens erkannt wurden, waren dies bei der zweiten Einstufung als Unfallhäufungsstelle im Jahr 2019 die Unfälle im Längsverkehr (Auffahrunfälle). Für die festgestellten Unfälle konnten weder Griffigkeitsdefizite noch sonstige Beeinträchtigungen durch die Fahrbahnbeschaffenheit als Ursache festgestellt werden. Alle Unfälle ereigneten sich bei trockener Fahrbahn und Helligkeit.

Die unterschiedlichen Ursachen, welche bislang zu einer Einstufung als Unfallhäufungsstelle geführt haben, zeigen, dass die Beseitigung von Unfallursachen diffizil ist und nicht immer per se mit dem Bau einer Lichtsignalanlage oder eines Kreisverkehrsplatzes als sich aufdrängende Maßnahme nachhaltig behoben werden kann. So stellt etwa nach Ansicht der Unfallkommission eine mögliche Signalisierung der Einmündung zur Behebung der vorwiegend festgestellten „Auffahrunfällen“ im Jahr 2019 keine geeignete Maßnahme dar.

Trotz Rückgang der Unfallzahlen in den Jahren 2020 und 2021 und dem Ausbleiben von schweren Unfällen in den letzten Jahren (mit Ausnahme des schweren Verkehrsunfalls am 27.01.2022) lässt sich für die betreffende Einmündung der K 129 aber im Grundsatz festhalten, dass die örtlichen Verhältnisse nicht unproblematisch sind: Der betreffende Einmündungsbereich der K 129 ist im Vergleich zum Verlauf der B 38 leicht erhöht. Die Sichtverhältnisse sind hierdurch von der K 129 – vor allem in Blickrichtung Norden – eingeschränkt. Hinzu kommt ein leicht kurviger Verlauf der B 38, welcher die Einsehbarkeit der B 38 von der K 129 aus weiter verschlechtert. Kurz vor der B 38 wird die K 129 von dem straßenbegleitenden Radweg der B 38 gekreuzt, der in beide Richtungen von Radfahrern befahren werden darf. Die Unfallstatistik zeigt, dass über einen längeren Zeitraum betrachtet die Abbiege-Unfälle dominieren. Auch sind die Unfälle in Verbindung mit Radfahrenden in den letzten Jahren auffällig. Für den schweren Verkehrsunfall am

27.01.2022 liegen dagegen noch keine aussagekräftigen Unfallanalysen vor. Hier wird auf ein noch ausstehendes Sachverständigengutachten verwiesen.

Vor diesem Hintergrund erörterte die Unfallkommission des Landkreises Darmstadt-Dieburg Anfang März in einem außerplanmäßigen Rahmen die Unfallursachen und die Optionen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Knotenpunkt. Als Ergebnis der Besprechung wurde bereits eine detaillierte Verkehrszählung und eine Leistungsfähigkeitsberechnung für den Knotenpunkt beauftragt.

Es ist nun Aufgabe der zuständigen Unfallkommission, anhand dieser Ergebnisse über das weitere Vorgehen zu beraten. Bei der Entscheidung, welche Lösungsmöglichkeit gewählt wird, sind unter anderem die verkehrlichen Erfordernisse, die örtlichen Gegebenheiten, straßenrechtliche Belange sowie die Wirtschaftlichkeit zu beachten und unter Berücksichtigung der Zielsetzung zu bewerten. Inwiefern dabei die Umsetzung einer Lichtzeichenanlage, eines Kreisverkehrsplatzes oder einer anderen baulichen Maßnahme in Betracht gezogen wird, muss in diesem Gremium beraten werden.

Wiesbaden, 28. April 2022

**Tarek Al-Wazir**