

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dorothea Schäfer (CDU)

und

Antwort

des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur

L 414: Ausbau der Landesstraße zwischen Bingen-Büdesheim und Bingen-Dromersheim

Die **Kleine Anfrage 3562** vom 15. Juli 2015 hat folgenden Wortlaut:

Der mangelnde Ausbauzustand und das damit verbundene Gefahrenpotenzial an der L 414 im Streckenabschnitt zwischen Bingen-Büdesheim und Bingen-Dromersheim ist seit geraumer Zeit Thema in den Räten der Stadt Bingen und der Verbandsgemeinde Sprendlingen-Gensingen. Die jetzt zur Stabilisierung der Seitenstreifen erfolgte Anlage von Banketten kann nur ein erster Schritt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in diesem Streckenabschnitt sein, dem weitere folgen müssen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie beurteilt die Landesregierung die Gefahrensituation auf der L 414 im o. g. Streckenabschnitt?
2. Sieht die Landesregierung gegenwärtig die Verkehrssicherheit dort gewährleistet?
3. Erhöht nach Ansicht der Landesregierung der Umstand von unterschiedlichen Fahrbahnbreiten im o. g. Streckenabschnitt das Unfallrisiko im laufenden Bewegungsverkehr?
4. Wenn ja, welche Maßnahmen wurden bislang unternommen, um das Unfallrisiko zu minimieren, und was gedenkt die Landesregierung künftig dagegen zu tun?
5. Wie sieht die Unfallstatistik im o. g. Streckenabschnitt in den letzten fünf Jahren aus (bitte nach Jahren und Unfallarten getrennt aufschlüsseln)?

Das **Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 6. August 2015 wie folgt beantwortet:

Zu den Fragen 1, 2 und 4:

Die L 414 weist im Streckenverlauf weder eine Unfallhäufungsstelle noch eine Unfallhäufungslinie auf. Zudem zeigt der Vergleich aller Kenngrößen, wie Unfalldichte (U/km), Unfallrate (U/Fzkm), Unfallkostendichte (Euro/km) und Unfallkostenrate (Euro/Fzkm), dass der jeweilige Landesmittelwert auf Landesstraßen zum Teil deutlich unterschritten wird (U = Unfälle, km = Kilometer, Fzkm = Fahrzeugkilometer). Insofern sind auch im Landesvergleich grundsätzlich keine Sicherheitsdefizite erkennbar. Um den Streckenverlauf weiter zu optimieren, wurde der unbefestigte Randstreifen (Bankett) im Rahmen eines Pilotprojekts unter Zugabe von Zement befestigt. Er kann damit im Begegnungsverkehr durch breitere Fahrzeuge (Busse, Lkw) kurzfristig befahren werden. Darüber hinaus wurden umgehend fehlende Leitpfosten ersetzt.

Zu Frage 3:

Grundsätzlich ist eine einheitliche Fahrbahnbreite anzustreben. Durch verschiedene Baumaßnahmen im Streckenbereich war dies jedoch durchgehend nicht zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund erfolgte von den zuständigen Behörden eine entsprechende Prüfung mit dem Ergebnis, die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken.

b. w.

Zu Frage 5:

Die Unfallstatistik der letzten fünf Jahre stellt sich wie folgt dar:

Jahr	Unfälle	Anzahl (Unfallart)
2010	5	1 (3), 1 (4), 3 (7)
2011	7	2 (0), 1 (2), 1 (4), 1 (7), 2 (8)
2012	4	1 (4), 3 (7)
2013	11	2 (0), 2 (3), 1 (4), 4 (7), 2 (8)
2014	11	2 (0), 2 (3), 5 (4), 1 (5), 1 (7)

Legende der Unfallarten:

0 = Unfall anderer Art.

1 = Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das anfährt o. i. ruhendem Verkehr steht.

2 = Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet.

3 = Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das seitlich in gleiche Richtung fährt.

4 = Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das entgegenkommt.

5 = Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt.

7 = Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn.

8 = Abkommen von der Fahrbahn nach rechts.

Die geringe Zahl der Unfälle im Jahr 2012 wird vom Landesbetrieb Mobilität (LBM) darauf zurückgeführt, dass in dieser Zeit der Kreisverkehrsplatz vor Bingen-Büdesheim teilweise unter Vollsperrung der B 414 gebaut wurde und daher weniger Verkehr fließen konnte.

In Vertretung:

Günter Kern

Staatssekretär