

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Thrum (AfD)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft

Gefahrenstelle für Fahrradfahrer auf dem Saale-Radweg an der Bundesstraße 90 zwischen Bad Lobenstein und Saaldorf

Eine Teilstrecke des Saale-Radweges verläuft auf dem Abschnitt zwischen Bad Lobenstein und Saaldorf direkt auf der Bundesstraße 90 (B 90). Hierbei ist der Abschnitt weder mit einem gesonderten Fahrradweg noch mit einem Fahrstreifen für Fahrradfahrer ausgestattet. Zurzeit teilen sich die Radfahrer die Strecke mit einer zunehmenden Anzahl an Kraftfahrzeugen. Somit stellt sich die Benutzung des genannten Abschnitts der B 90 für Fahrradfahrer als besonders gefährlich dar. Seit in den zurückliegenden Wochen die B 90 mit zusätzlichen Leitplanken beidseitig der Fahrbahn versehen worden ist, fühlen sich Radfahrer zudem noch intensiver vom starken Kraftfahrzeugverkehr bedroht, insbesondere auf der Strecke zwischen Bad Lobenstein und Saaldorf, auf der zum Teil der Saale-Radweg verläuft. Abhilfe soll hier der Ausbau der B 90 und der Neubau einer Stauseebrücke schaffen. Nach Medienberichten liegt für die Realisierung des Bauprojektes jedoch noch kein Baubeginn vor, obwohl das Planfeststellungsverfahren bereits im Jahr 2017 abgeschlossen wurde.

Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft hat die Kleine Anfrage 7/909 vom 14. Juli 2020 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 31. August 2020 beantwortet:

1. Wie bewertet die Landesregierung die derzeitige Verkehrssituation auf dem Abschnitt der B 90 zwischen Bad Lobenstein und Saaldorf sowie dessen Auswirkungen auf die Nutzung des Saale-Radweges und wie begründet sie ihre Bewertung?

Antwort:

Gemäß Straßenverkehrszählung 2015 lag die durchschnittliche tägliche Gesamtverkehrsbelastung der B 90 im Abschnitt zwischen Frössen (L 1093) und Bad Lobenstein (L 1095) bei 4.310 Kraftfahrzeugen pro Tag (Kfz/24h), davon Leichtverkehr 3.486 Kfz/24h (Pkw + Lieferwagen 3.395 Kfz/24h, Rad 47 Fz/24h, Krad 91 Kfz/24h) und Schwerverkehr 824 Kfz/24h.

Dies ist als mittlere Verkehrsbelegung einzustufen. Starkbelastete Bundesstraßen haben in Thüringen eine doppelt so hohe Belegung. Allerdings ist ein relativ hoher Anteil Schwerverkehr zu verzeichnen, der aus der Beschränkung der "Stauseebrücke in Saalburg" im Zuge der L 1095 auf 16 Tonnen resultiert.

Das Unfallgeschehen der B 90n im Bereich des Saale-Radweges ist bisher unauffällig.

2. Aus welchen Gründen wurden nach Kenntnis der Landesregierung auf dem oben genannten Abschnitt Leitplanken aufgebaut und wie viel hat der Aufbau dieser Leitplanken gekostet?

Antwort:

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat ein bundesweites Nachrüstprogramm für Schutzeinrichtungen im Bestandsnetz der Bundesfernstraßen aufgelegt, um die Folgen von Unfällen durch verstärkten Einsatz passiver Schutzeinrichtungen zu verringern.

Im oben genannten Bereich der B 90 sind Gefahrenstellen vorhanden, welche entsprechend der einschlägigen Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009) geschützt werden müssen.

Für den Abschnitt der B 90 von der A 9 bis Bad Lobenstein sind dafür Kosten in Höhe von circa 285.000 Euro angefallen.

3. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen auf dem gegenständlichen Abschnitt der B 90 seit dem Jahr 2015 entwickelt (bitte aufschlüsseln nach Fahrradaufkommen, Krafträdern, Personenkraftwagen und Lastkraftwagen)?

Antwort:

Für den Abschnitt der B 90 zwischen Frössen (L 1093) und Bad Lobenstein (L 1095) liegen die Zahlen aus der Straßenverkehrszählung 2015 vor (siehe Frage 1). Die für das Jahr 2020 vorgesehene Straßenverkehrszählung ist bedingt durch das veränderte Verkehrsverhalten infolge der Corona-Pandemie auf das Jahr 2021 verschoben worden. Eine Dauerzählstelle ist in diesem Bereich der B 90 nicht vorhanden. Insofern kann derzeit keine Aussage zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens seit dem Jahr 2015 getroffen werden.

4. Wie lange ist der Landesregierung sowie den ihr nachgeordneten Behörden bereits die Verkehrssituation auf dem genannten Abschnitt bekannt und was haben die Landesregierung sowie die ihr nachgeordneten Behörden bisher unternommen, um diese Verkehrssituation, insbesondere zu Gunsten des Fahrradverkehrs, zu entschärfen?

Antwort:

Die Landesstraßenbauverwaltung beobachtet die Verkehrssituation auf der B 90 im Rahmen der Streckenkontrolle regelmäßig. Die Polizei erfasst die Unfälle. In einer gemeinsamen Unfallkommission werden die Unfälle auch für diesen Streckenabschnitt ausgewertet. Im Falle von Unfallhäufungsstellen werden im Rahmen der Unfallkommission gesonderte Maßnahmen der Analyse festgelegt. Dies ist für den nachgefragten Abschnitt bisher nicht notwendig geworden.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der B 90 einschließlich des Ersatzneubaus der Brücke über den Stausee bei Saaldorf und ist für den Fahrradverkehr der Bau eines Radweges vorgesehen.

5. Aus welchen Gründen wurde nach Kenntnis der Landesregierung der Neubau einer Stauseebrücke und der Ausbau der B 90 bisher nicht in Angriff genommen, obwohl das Planfeststellungsverfahren bereits im Jahr 2017 abgeschlossen wurde und wann soll der Ausbau der B 90 sowie der Neubau der besagten Stauseebrücke beginnen?

Antwort:

Die DEGES GmbH wurde im Juli 2019 mit der weiteren Planung nach Abschluss der Planfeststellung und der Baudurchführung des Ausbaus der B 90 von Frössen bis Bad Lobenstein einschließlich Neubau der Stauseebrücke beauftragt. Seitdem erfolgt durch die DEGES GmbH die erforderliche Vorbereitung für den Bau. Dazu gehören zunächst die Erstellung und die Vergabe von Ingenieur- und Gutachterverträgen, beispielsweise für die noch notwendigen Vermessungsleistungen und Baugrunduntersuchungen sowie für die Erarbeitung der Leistungsbeschreibungen für die zu erbringenden Bauleistungen. Darüber hinaus werden Abstimmungen geführt, unter anderem mit Vattenfall hinsichtlich der Zeiträume für die Absenkung des Stauziels der Bleilochtalesperre. Zudem werden die bauzeitlichen Verkehrsführungen untersucht. Die vorbereitenden Arbeiten sind in vollem Gange. Mit ersten Maßnahmen vor Ort (Vermessungs- und Baugrunduntersuchungen) wird voraussichtlich noch Ende 2020/Anfang 2021 begonnen. Es

folgen notwendige Leitungsumverlegungen. Die Hauptbauarbeiten sollen nach Abschluss der Vergabeverfahren für den Bau der Strecke und der Bauwerke im Jahr 2022 starten.

6. Wann soll der Ausbau des besagten Abschnitts der B 90 sowie der Neubau der besagten Stauseebrücke nach Kenntnis der Landesregierung abgeschlossen sein und wieviel sollen diese Bauprojekte insgesamt kosten?

Antwort:

Der Ausbau der B 90 im besagten Abschnitt einschließlich Neubau der Stauseebrücke soll nach gegenwärtigem Zeitplan der DEGES GmbH voraussichtlich Ende 2024/Anfang 2025 fertiggestellt sein.

Nach der vorliegenden Kostenberechnung Stand 2014 betragen die Gesamtkosten für diesen Abschnitt 27,8 Millionen Euro.

7. Ist die Förderung der gegenständlichen Bauvorhaben durch Landes-, Bundes- und EU-Fördermittel möglich und falls ja, um welche Förderprogramme handelt es sich (bitte nach Fördermittelträger, Antragsberechtigtem, maximaler Fördermittelhöhe und Titel des Förderprogramms aufschlüsseln)?

Antwort:

Die gegenständlichen Bauvorhaben werden aus dem Straßenbauhaushalt des Bundes finanziert. Eine Förderung über Landes- und EU-Fördermittel ist nicht möglich.

In Vertretung

Karawanskij
Staatssekretärin