



Landratsamt Erzgebirgskreis · Paulus-Jenisius-Str. 24 · 09456 Annaberg-Buchholz
02000

AfD-Fraktion
Herrn Kreisrat
Thomas Prantl

DER LANDRAT

ausschließlich per E-Mail

Datum: 09.01.2024

nachrichtlich: Fraktionsvorsitzende, fraktionslose Kreisräte

Schulbusunfall Cranzahl 05.12.2023

Sehr geehrter Herr Kreisrat Prantl,

Ihre per E-Mail am 18.12.2023 eingegangenen Anfragen beantworte ich wie folgt:

1. Warum wurde die vollgesperrte 900-m-Straßenbaustelle von Cranzahl bis Neudorf nicht in Unterabschnitte unterteilt, um zumindest zeitweise eine einspurige Befahrbarkeit per Ampel-lösung zu ermöglichen bzw. eine kurzfristige Befahrbarkeit je nach Witterungslage zu realisieren?

Eine Realisierung der Maßnahme ohne Vollsperrung ist aufgrund den sich seit 21.12.2018 geänderten Vorgaben aus der ASR A 5.2 (Arbeitsstättenrichtlinie, Anforderungen an Arbeitsplätze und Verkehrswege auf Baustellen im Grenzbereich zum Straßenverkehr) und aus der RSA 21 (Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen) schlicht nicht möglich, da bei den gegebenen Fahrbahnbreiten die notwendigen Sicherheitsabstände nicht eingehalten werden können. Die beiden Richtlinien sind verbindlich eingeführt und müssen bei allen Arbeiten im Straßenraum Anwendung finden. Auch kürzere Abschnitte ändern dabei nichts an der Notwendigkeit der Vollsperrung; die Straßenbreite bleibt gleich. Eine Reduzierung der Abschnittslänge würde zudem zu noch längeren Bauzeiträumen führen.

2. Warum wurde mit Verweis auf fehlende Wendemöglichkeiten trotz deren einfacher Herstellbarkeit kein Shuttleverkehr in den Sackgassenabschnitten zwischen Baustelle und Haltestelle Bahnhof Cranzahl bzw. Neudorf Kaiserhof eingerichtet, wie es in der Vergangenheit praktiziert wurde?

Zum Einrichten eines Shuttleverkehrs gab es keine geeigneten Wendemöglichkeiten. Die vorhandenen Plätze sind nach den aktuellen Bestimmungen (s. a. DA Bus Rückwärtsfahren ohne Einweiser) nicht geeignet.

Sprechzeiten

Mo, Fr 08:00 – 12:00 Uhr
Di 08:00 – 18:00 Uhr
Do 08:00 – 16:00 Uhr

Kontakt

Telefon 03733 831-0
Telefax 03733 22164
E-Mail info@kreis-erz.de

Bankverbindung

Erzgebirgssparkasse
IBAN DE30 8705 4000 3318 0029 67
BIC WELADED1STB
USt-IdNr. DE260587011



ERZGEBIRGSKREIS
MEIN ZUHAUSE – MEINE ZUKUNFT

3. Inwieweit gewährleistet der Räumplan des Winterdienstes eine, vom ersten Schülerbus an, sichere Befahrbarkeit der Umleitungsstrecke und wie wird die praktische Einhaltung des Räumplans kontrolliert?

Der Winterdienst des gesamten Erzgebirgskreises ist aufgrund der Witterungslage mit allen zur Verfügung stehenden Fahrzeugen – also sowohl mit eigenem Fuhrpark als auch mit vertraglich gebundenen Unternehmer-Fahrzeugen – im Früh- und Spätdienst im Einsatz. Dabei werden die gesetzlichen Vorgaben zur Verkehrssicherheit vollumfänglich erfüllt und teils durch Spezialtechnik, wie z. B. Einsatz von Schneefrässchleudern bei Schneeverwehungen, ergänzt. Ebenso werden im Rahmen der Möglichkeiten die Kommunen durch die Straßenmeistereien beim teils notwendigen Abtransport von Schneemassen zur Wiederherstellung von Fahrbahnbreiten in geschlossenen Ortslagen unterstützt. Der betreffende Straßenabschnitt, auf dem sich der tragische Verkehrsunfall ereignete, wurde in bewährter Art und Weise durch den Winterdienst vollumfänglich bedient.

Der Winterdiensteinsatz ist darauf ausgelegt, eine sichere Befahrbarkeit für alle Verkehrsarten zu gewährleisten.

4. Über welche Winterausrüstung verfügen die auf der Linie 428 eingesetzten Fahrzeuge der RVE bzw. deren Subunternehmen und ist diese Ausrüstung ausreichend?

Die Fahrzeuge der Regionalverkehr Erzgebirge sind in den Wintermonaten mit Winterreifen, die mit dem Alpine-Symbol (Berg und Schneeflocke) gekennzeichnet sind, ausgerüstet. Der Start in die Wintersaison erfolgt mit mindestens 8 mm Profiltiefe.

5. Existiert ein Notfallplan für den Fall eines Unfalls auf der Umleitungsstrecke, wenn ja, bitte detailliert im Antwortschreiben darlegen?

Es gibt regelhaft keine Notfallpläne für Unfälle auf Umleitungsstrecken. So auch nicht im vorliegenden Fall.

6. Wie wird sichergestellt, dass die vorhandene Sitzplatzzahl für die zu transportierenden Fahrgäste ausreicht?

Im Linienverkehr wird die Gesamtanzahl der zu befördernden Personen in Steh- und Sitzplätze eingeteilt. Dies ist auch für Schülerbeförderung zulässig. Regelmäßig wird die Auslastung der Fahrzeuge durch das Fahrpersonal sowie teilweise durch automatische Zählanlagen in den Fahrzeugen überprüft.

7. Hat eine Überprüfung des Fahrplans über die Umleitungsstrecke auf dessen Einhaltung entsprechend geltender Vorschriften auch bei starkem (Berufs-)Verkehr und Witterungsunbilden stattgefunden, wenn ja, mit welchem Ergebnis und welchen Randbedingungen, wenn nein, warum nicht?

Die Fahrzeiten sind im Verkehrsbereich der RVE abgestimmt. Es gilt bei starkem (Berufs-)Verkehr und Witterungsunbilden immer: „Sicherheit vor Einhalten der Fahrzeit“.

8. Die Schulwegezeiten ab Wohnung bis Endbushaltestelle zur Schule werden laut eines Beschlusses des sächsischen Obergerichtes durch die Umleitungsführung langfristig teils erheblich überschritten. Warum wurde dies trotz Alternativen in der Baustellengestaltung in Kauf genommen?

Die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln ist in der Regel gemäß § 11 Abs. 2 Schülerbeförderungssatzung (SBS) des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen zumutbar, wenn der re-

gelmäßige Schulweg einschließlich der Fußwegestrecken zwischen der Wohnung und der nächstgelegenen Haltestelle sowie zwischen der zur Schule nächstgelegenen Haltestelle und der Schule für die einfache Strecke nicht mehr als 60 Minuten in Anspruch nimmt. Laut dieser Satzung kann *bei besonderen Umständen im Einzelfall auch eine Schulwegezeit von bis zu 90 Minuten zumutbar sein.*

In den hier vorliegenden Situationen (Wohnstätte-Haltestelle/Schule) sind keine Überschreitungen bekannt.

Alternativen zur Baustellengestaltung „Vollsperrung“ gab es nicht, siehe Beantwortung zu Fragen 1 und 9.

9. Sind die Verkehrssicherheitsrisiken der Umleitungsstrecke in die Baustellenplanung aufgenommen worden, wenn ja, mit welchen Konsequenzen für die Baustellengestaltung und -dauer?

Zuständiger Straßenbaulastträger der Staatsstraße (S) 266 ist das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV). Seit Baubeginn wurden u. a. der Kanalbau, Versorgungsleitungen, Bordanlagen, die Haltestelle in Fahrtrichtung Sehma (bis auf das Wartehäuschen), vier Stützwände (bis auf die Geländer), sowie der Straßenbau im ersten Teilabschnitt fertiggestellt. Auch die Instandsetzung der Brücke und die Beleuchtung sind größtenteils abgeschlossen.

Die Winterpause der Arbeiten auf der S 266 begann planmäßig am 15.12.2023, die Winterbefahrbarkeit konnte durch den Einbau einer provisorischen Asphalttragdeckschicht hergestellt werden. Der Verkehr kann dadurch bis voraussichtlich Mitte März einspurig unter Ampelregelung durch den Baubereich geführt werden.

Mit dem Ende der Winterpause wird im Zuge der weiteren Arbeiten die Vollsperrung wieder erforderlich und der Verkehr über die bekannte Umleitung geführt. Im Rahmen der Baumaßnahme sind auch in diesem Jahr umfangreiche Arbeiten an der S 266 auszuführen. Weitere Details zum Bauprojekt kann Ihnen ggf. das LASuV mitteilen.

Ergibt sich während der Planung, dass die Straßenbauarbeiten nur unter Vollsperrung der betroffenen Straße ausgeführt werden können (wie vorliegend), erfolgt bereits in der Planung die Suche nach einer geeigneten Umleitung. Hierbei wird der Vorzug auf öffentlich gewidmete Straßen im klassifizierten Netz ohne Verkehrsbeschränkung gelegt. Entsprechend den örtlichen Gegebenheiten werden bereits Anforderungen des ÖPNV betrachtet. Der abgeleitete Umleitungsvorschlag wird dann der Verkehrsbehörde, der Polizei und dem regional zuständigen Verkehrsunternehmen zur weiteren Prüfung vorgelegt.

Bei der gewählten Umleitungsstrecke handelt es sich um eine dafür aufgrund ihrer Streckenführung und Fahrbahnbreite durchweg gut geeignete Straße. Gerade die K 7131 wurde dabei bewusst ausgewählt, da sie als Teil des klassifizierten Straßennetzes und aufgrund ihrer Straßenbreite von durchgängig mehr als 5,50 m und der relativ geringen Längsneigung (im Bereich des Unfallortes nahezu ohne Gefälle/Steigung den zusätzlichen Verkehr der gesperrten Staatsstraße gut aufzunehmen vermag. Durch ein topographisch bedingt recht dünnes Straßennetz lässt sich keine günstigere Umleitung erzielen.

Mit freundlichen Grüßen



Rico Anton