



Staatsstraße 2252
Bad Windsheim - Markt Erlbach

Beseitigung einer Unfallhäufungsstelle westlich Markt Erlbach

Informationsveranstaltung
am 09.03.2015 in Markt Erlbach

Werner Ott – Abteilungsleiter Planung
Rainer Fichtner - Projektleiter

Gliederung

- (1) Unfallgeschehen
- (2) Analyse bauliche Situation
- (3) Planung
- (4) Weiteres Vorgehen



1. Unfallgeschehen

Von 01.01.1998 – 31.01.2015

→ **104 registr. Unfälle**

46 Unfälle mit Personenschäden

18 Unfälle mit Sachschäden

40 Unfälle mit Bagadellschäden

Unfallfolgen:

3 Getötete; 18 Schwerverletzte;

43 Leichtverletzte

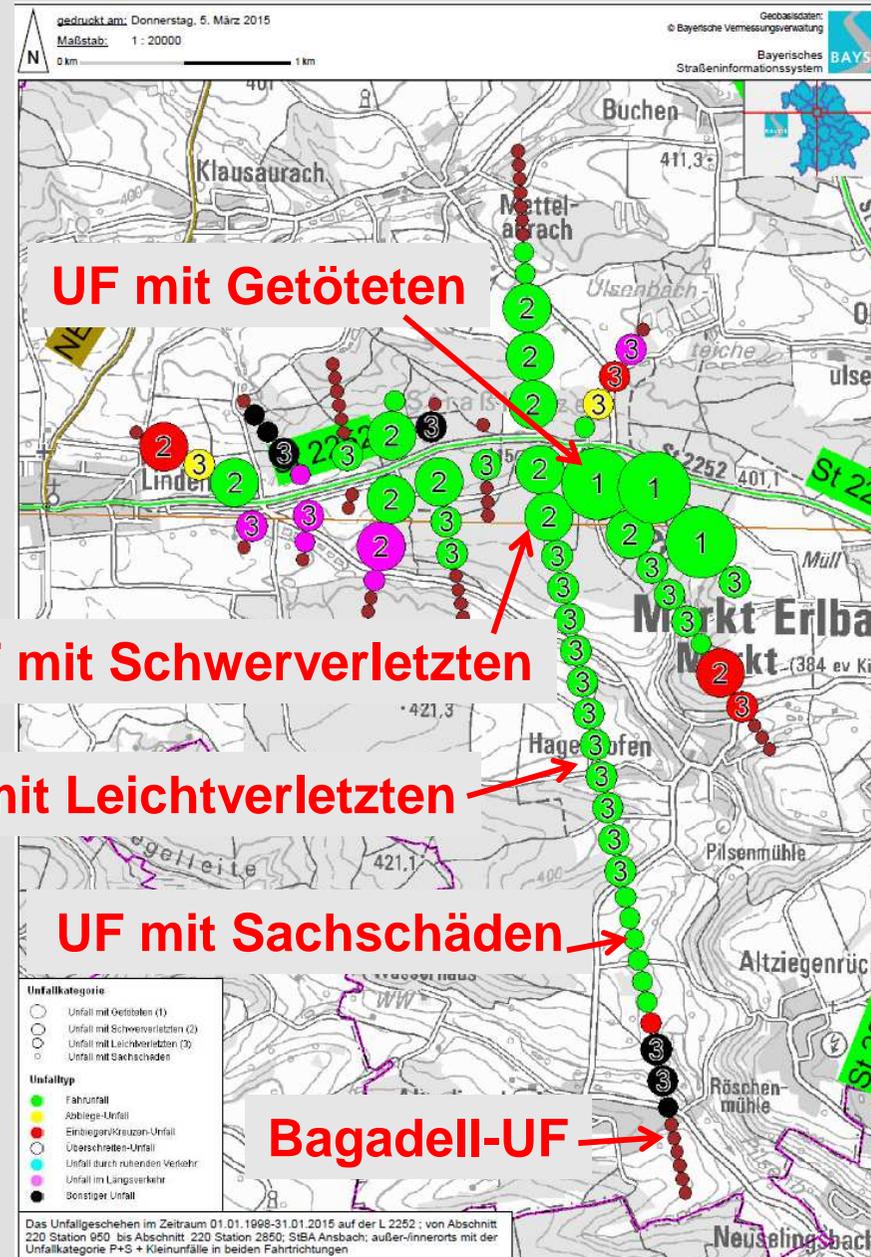
Zuletzt (01.04.2014 bis 31.01.2015):

Unfallfolgen:

2 Schwerverletzte

1 Leichtverletzter

2 UF mit Sachschaden





1. Unfallgeschehen

Institutionen / Programme

- ▶ Verstärkte Reduzierung der Verkehrsunfälle als wichtige fachliche und politische Aufgabe
- ▶ **Unfallkommission** gegründet 2000
3-jährige Betrachtungszeiträume
 - 2003-2005 **auffällig** als Unfallhäufungsstelle (UH)
 - 2006-2008 **auffällig als UH**
 - 2009-2012 **unauffällig** → V = 70 war entfernt
 - 2013-2014 schlagartig wieder **auffällig**
- ▶ Verkehrskommission = Unfallkommission
Polizei, Untere VK-Behörde (LRA), StBA
- ▶ Im **Programm „Sichere Landstraße“** seit 2007
seit Schaffung des Programm des Innenministerium

1. Unfallgeschehen

- ▶ Von 1998 bis 2006
38 Unfälle, davon
2 mit Getöteten; 7 mit Schwerverletzten
19 mit Leichtverletzten; 10 mit Sachschäden; Bagadellunfälle **nicht** berücksichtigt.
- ▶ 16.02.2006 Beschilderung mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h aufgestellt
2006 bis 2009 trotz Beschilderung **9 Unfälle**,
3 mit SV; 5 mit LV; 1 mit SSch
→ Abbau: 14.09.2009
- ▶ 10/2009 – 12/2012 → keine Auffälligkeiten?
- ▶ 01.01. 2013 – 31.01.2015 → **16 Unfälle**, 1 mit Getöteten; 3 mit SV; mit 6 LV; 6 mit SSch.
Unfallfolgen: 1 Getöteter; 4 Schwerverletzte; 12 Leichtverletzte





1. Unfallgeschehen

Weitere Schutzmaßnahmen:

- ▶ Schutzplanken seit 2008;
+ Unterfahrschutz für Motorräder
→ mäßigend für Unfallfolgen
- ▶ Gräben verrohrt und eingeebnet;
→ Überschlagen vermeiden
- ▶ Richtungstafeln seit 2006;
seit 2010 gelb fluoreszierend
zur Kurvenverdeutlichung





1. Unfallgeschehen

Ein Tempolimit ist erneut im Gespräch

Drei Unfälle in fünf Tagen: Abschnitt der Staatsstraße 2252 Linden-Markt Erlbach wieder im Blickfeld

MARKT ERLBACH (fla) – Dreimal hat's gekracht innerhalb von fünf Tagen auf der Staatsstraße 2252 zwischen Linden und Markt Erlbach – immer an derselben Stelle im kurvigen Wald-Abschnitt der Strecke. Das hatte einen Nachhall in der Bürgerversammlung.

Am Dienstag war dort kurz angesprochen worden, dass das Staatliche Bauamt eine Ortsumgehung für Linden geplant habe und diese sich in der ersten Dringlichkeitsstufe befinde. Ein Bürger fragte an, ob sich damit auch etwas „im Wald“ tue?

Damit meinte er jenen etwas welligen und kurvigen Streckenabschnitt der Staatsstraße, in dem es häufig zu Unfällen kommt. Schon seit Jahren haben diesen Streckenabschnitt die Sicherheitsbehörden – ebenso die Unfallkommission – im Blickfeld. Er tauchte in der jährlich zu erstellenden Unfallstatistik auch als Unfallschwerpunkt auf. Es wurden bereits Maßnahmen ergriffen, das Unfallrisiko zu senken. Zusätzliche Warnbaken und Leitplanken wurden montiert.

Ein Tempolimit war ebenfalls eingeführt worden, „musste aber auf Einspruch der höheren Verkehrsbehörde wieder entfernt werden“, erklärte Abteilungsleiter Andreas-Thomas Fechner vom Staatlichen Bauamt Ansbach in der Markt Erlba-



Warnbaken und Leitplanken sichern die Kurven, doch Unfälle verhindern sie nicht: Erst am vergangenen Montag hat es hier gekracht, ebenso am vorangegangenen Freitag und am Samstag. Foto: Lauer

cher Bürgerversammlung. Das Staatliche Bauamt habe einen Planentwurf für die Kurven erstellt. Man habe auch den Versuch unternommen, Grundstücke auf freiwilliger Basis zu erwerben: „Das hat aber

nicht geklappt.“ Deshalb bereite man jetzt ein Planfeststellungsverfahren vor. Fechner: „Das verzögert das Projekt allerdings um ein paar Jahre.“ Fechner kündigte an, wegen der

drei Unfälle der zurückliegenden Tage das Thema „Tempolimit“ für die Übergangszeit, bis bauliche Veränderungen mehr Sicherheit bringen, bei den zuständigen Stellen noch einmal anzusprechen.

FLZ v. 21.09.2013

➔ $V = 70 \text{ km/h}$ wieder aufgestellt seit 29.01.2015



FLZ vom 02.03.2015

Ergebnis:

In Doppelkurve und im Kreisel kracht es 32 Mal

Polizei stellt drei Unfallschwerpunkte im Landkreis fest – Entschärfung mit Bischofsmützen und Planke

NEUSTADT - Drei Unfallschwerpunkte hat die dafür zuständige Kommission für 2014 im Landkreis herausgestellt. Besonders oft krachte es am Kreisverkehr bei Diespeck, an der Kreuzung der Bundesstraße 13 mit der Oberzener und der Nürnberger Straße in Uffenheim und auf der Staatsstraße 2252 im Waldstück bei Linden. Polizeihauptkommissar Karl Kirchner stellte bei der Veröffentlichung der Unfallstatistik Maßnahmen vor, wie die Gefahrenstellen entschärft werden sollen.

Die Unfallkommission besteht aus Vertretern der Verkehrsbehörde im Landratsamt, des Staatlichen Bauamts Ansbach beziehungsweise des Kreisbauhofes und der Polizei. Sie beurteilt Unfallschwerpunkte und sucht Lösungen, diese abzuschaffen. Eine Gefahrenstelle ist dann eine solche, wenn dort binnen eines Jahres fünf gleich gelagerte Unfälle passiert sind oder wenn es Unfälle mit insgesamt drei Schwerverletzten auf der Strecke eines Kilometers gegeben hat.

Die Uffenheimer Kreuzung an der Ortseinfahrt von Rudolzhofen kommt nach dem Kreisverkehr sei einer dieser Schwerpunkte 2014 gewesen, erklärte Kirchner. Fünf Mal habe es dort geschneppert, weil Verkehrsteilnehmer anderen die Vorfahrt genommen hatten. Zwei Leichtverletzte und 50000 Euro Schaden waren die Bilanz. Eine Stunde lang habe Kirchner den Verkehr dort beobachtet. An der Sicht könne es nicht liegen, erklärte er und zeigte Fotos, die freie Sicht in alle Richtungen dokumentierten.

Kreisverkehr an falscher Stelle

Besonders aufgefallen sei ihm der starke Querverkehr zwischen Nürnberger und Oberzener Straße, der den auf der Bundesstraße übertrafen habe. Abhilfe könne dort aus Sicht der Kommission nur mit einem Kreisverkehr geschaffen werden. Dann würden zwei Kreisel auf kürzester Strecke hintereinander den Verkehr leiten. Der bereits bestehende Kreisverkehr ist laut Kirchner überflüssig und wäre an der zweiten Kreuzung sinnvoller gewesen.

Ein anderer Kreisel, nämlich der bei Diespeck, verschaffte der Kommission noch mehr Kopfschmerzen. 20 Unfälle, davon vier mit Verletzten, waren dort die Bilanz eines Jahres. Meist seien diese an der Ausfahrt Richtung Neustadt geschehen. Da die Autos von Uehfeld kommend fast geradeaus über den Kreisverkehr fahren können, fahren diese teils zu schnell darüber, geraten dann beim Ausfahren ins Schleudern, zudem sehen andere Autofahrer, die einfahren möchten, ihre Blinkzeichen nicht. Bereits 2005 sei



Selbst leuchtende Kurven-Warnschilder bringen noch nicht den gewünschten Erfolg, immer wieder kommt es an dieser Stelle auf der Staatsstraße von Linden in Richtung Markt Erlbach zu Unfällen. Seit die Leitplanke (hinten rechts im Bild) aufgebaut worden ist, führen die Autos links in den Graben. Deshalb soll dort nun auch eine Leitplanke aufgestellt werden. Foto Katrin Müller

der Kreisel „auffällig“ gewesen. 2007 habe man Verkehrszeichen aufgestellt, die vor Schleudergefahr warnen sollen, gebracht habe dies jedoch recht wenig, so Kirchner. „Die acht Meter müssen weg“, erklärt er die Maßnahme, die das Unfallrisiko senken soll.

Die Fahrbahn soll verengt werden, der Kreisverkehr dadurch kleiner werden. Vorübergehend sollen deshalb sogenannte gelbe Bischofsmützen mit roten Pfeilen die Fahrbahn verengen. Diese werden in den nächsten Tagen vom Kreisbauhof aufgestellt. Auf Dauer soll der Kreisverkehr dann zurückgebaut werden, von acht auf sechs Meter Durchmesser. Dass der Kreisel das an dieser Stelle hohe Verkehrsaufkommen nicht mehr bewältigen könne, lässt der Polizeihauptkommissar nicht gelten. „Dass dort zwei neben-

einanderfahren, kommt echt selten vor“, sagt er.

Von der Straße schleudern ist auch die Hauptunfallursache im Waldstück der Staatsstraße 2252 von Linden kommend in Richtung Markt Erlbach. Zwölf Unfälle ereigneten sich dort 2014, insgesamt entstand Schaden von rund 70000 Euro. „Die Doppelkurve ist dort das Problem, das uns seit 2003 beschäftigt“, sagt Kirchner.

Selbst eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 Kilometer pro Stunde habe nichts gebracht. Es wurden Kurven-Warnschilder aufgestellt in Rot, Weiß und Leuchtgelb. „Wir bringen dort nur Ruhe rein durch eine bauliche Veränderung“, betonte Kirchner, gleichwohl er weiß, dass dies nicht so einfach ist, da die Waldbesitzer ihren Grund nicht verkaufen möchten, der für eine Begradigung der Straße notwendig sei.

Mittlerweile habe man in Fahrtrichtung Markt Erlbach an der rechten Straßenseite eine Leitplanke angebracht, „jetzt fahren sie uns plötzlich nach links raus“, sagte Karl Kirchner. Überraschend sei gewesen, dass die Autofahrer, die dort einen Unfall hatten, die Strecke meist kannten. Durch die Links-Rechts-Links-Rechts-Straßenführung schaukelte sich das Fahrzeug auf und könne dann schnell im Graben landen, erklärte Kirchner.

Zusätzliche Leitplanke

Nun wolle man zudem eine Leitplanke auf der linken Straßenseite anbringen und die Fahrbahn „dicht machen“, sodass die Autos nicht gegen einen Baum fahren können. „Bleibt zu hoffen, dass sie uns dann nicht in den Gegenverkehr rauschen“, sagte Kirchner. „Es ist immer ein Ringen um die beste Lösung“, betonte zum Abschluss Alfred Kühnl, der Leiter des Abschnitts West des Polizeipräsidiums Mittelfranken.

KATRIN MÜLLER

„Wir bringen dort nur Ruhe rein durch eine bauliche Veränderung.“

Karl Kirchner
Polizeihauptkommissar

„Wir bringen dort nur Ruhe rein durch eine bauliche Veränderung.“

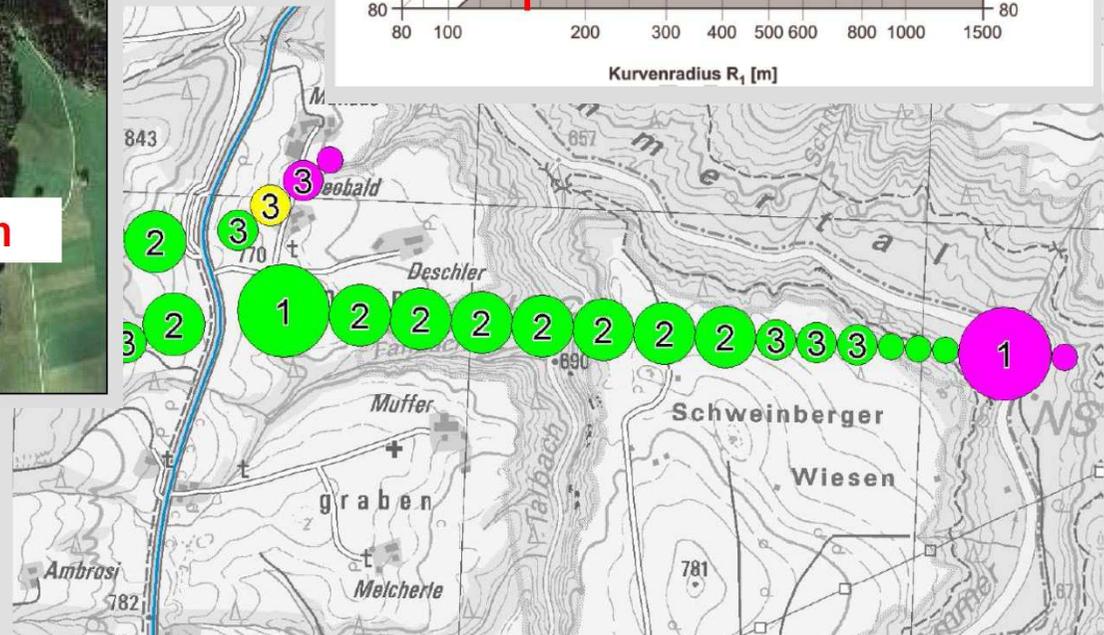
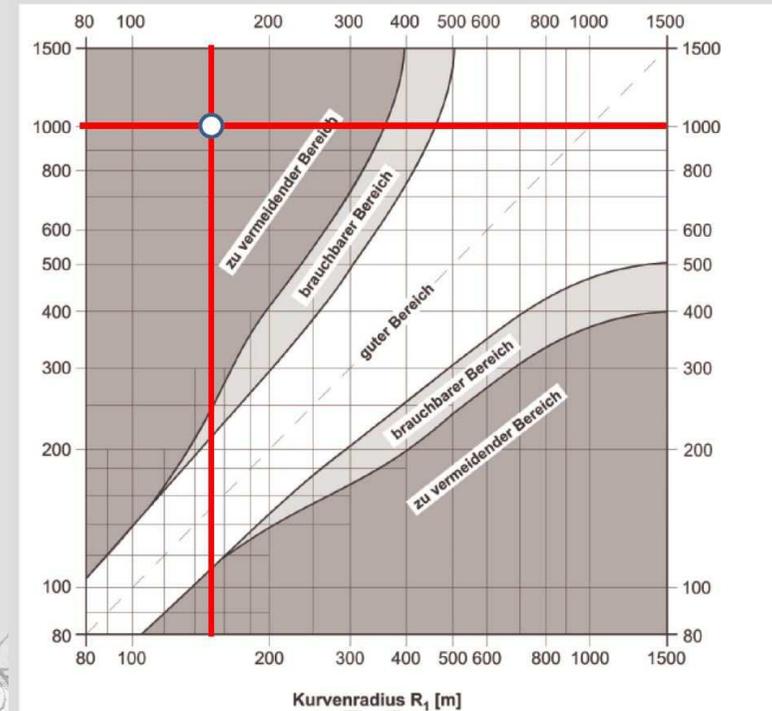
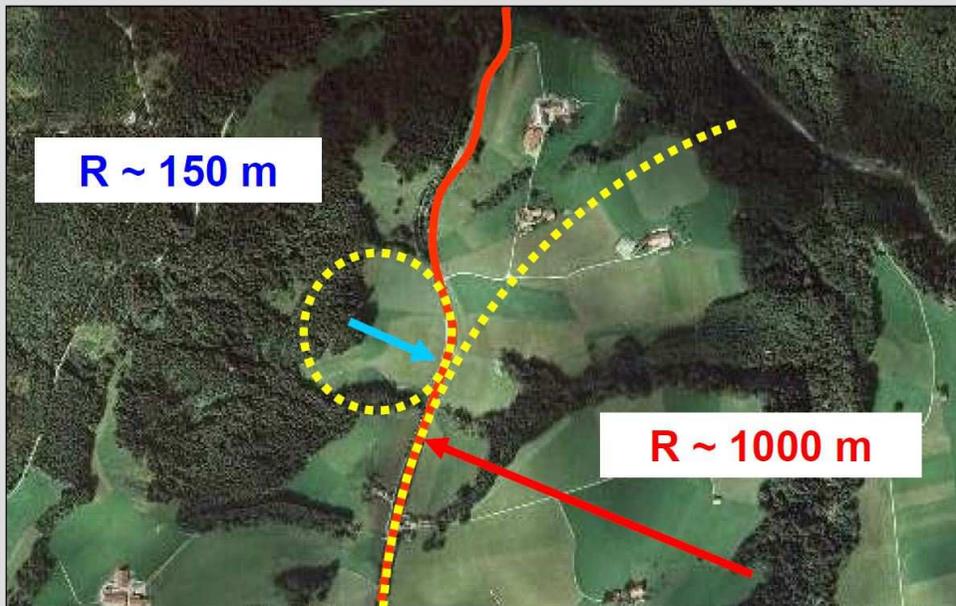
Karl Kirchner
Polizeihauptkommissar



2. Analyse der baulichen Situation

Aus-/Fortbildung für Straßenplaner - Negativbeispiel

Radienfolge!



Unfallfolgen

2. Analyse der baulichen Situation

St 2252 westlich Markt Erlbach

Unfallhäufungen

Radienfolge

→ unbrauchbarer Bereich

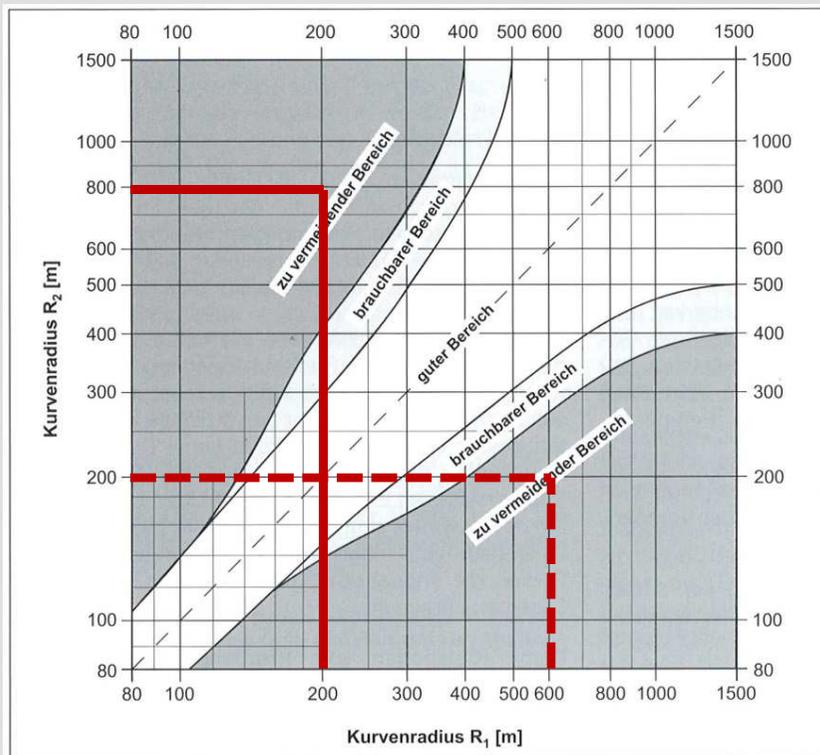
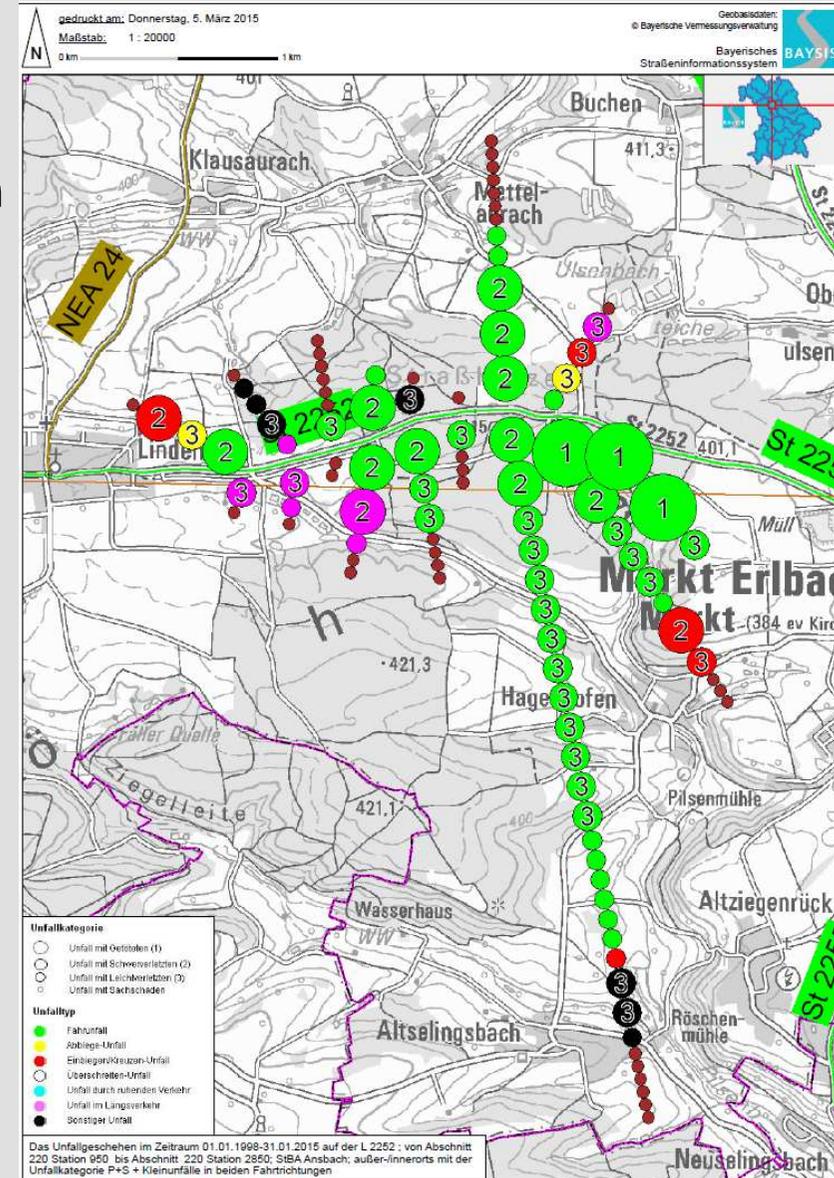


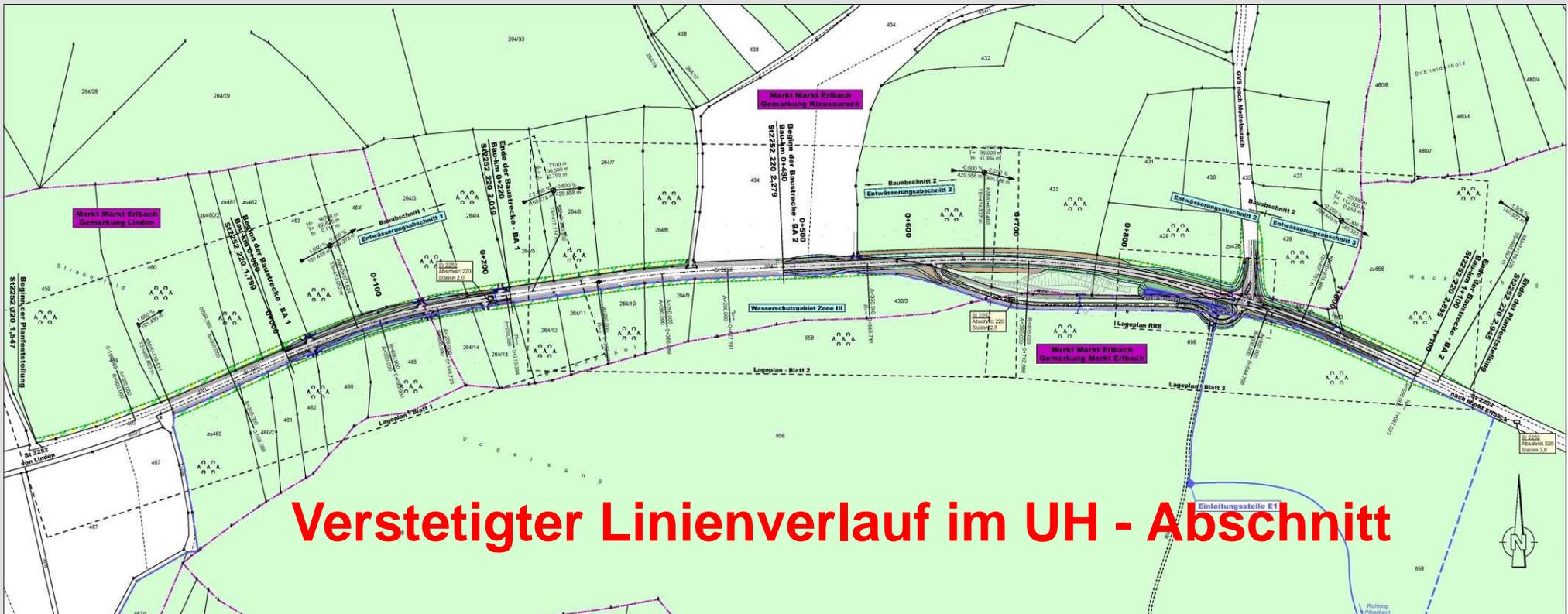
Bild 12: Verhältnis aufeinander folgender Radien





3. Planung

Übersichtslageplan





3. Planung

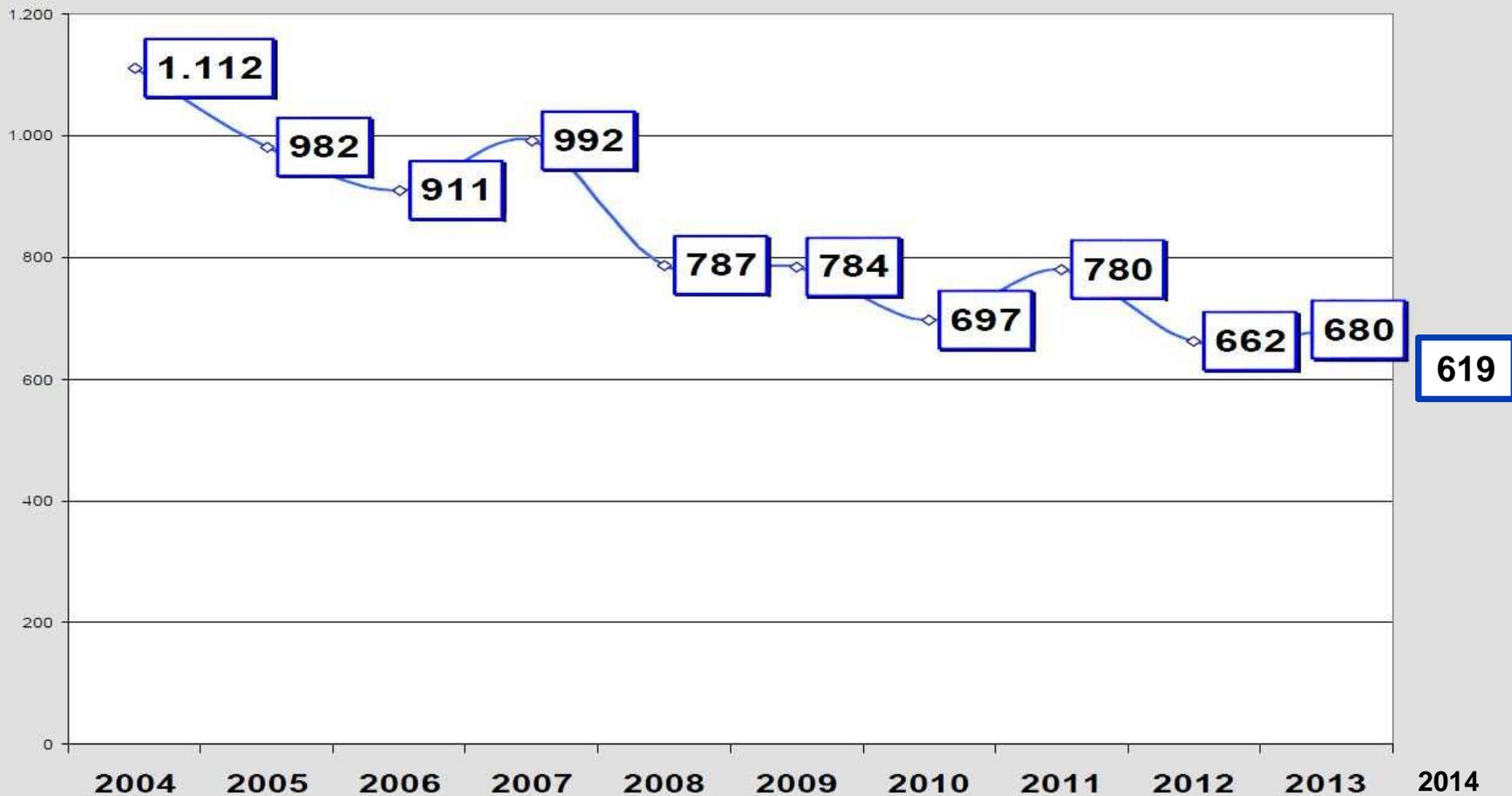
Planungsprozess

- ▶ Planungen nach Aufnahme in Programm Sichere Landstraße 2007
 - ▶ freihändiger Grunderwerb 2011 gescheitert
 - Planfeststellung
forciert nach erneuter Unfallauffälligkeit
- | | |
|-----------------------|---------------------------|
| Einleitung: | 01.09.2014 |
| Auslegung: | 27.01.2015 bis 26.02.2015 |
| Einwendungsfrist bis: | 12.03.2015 |



3. Planung - Seitenraum

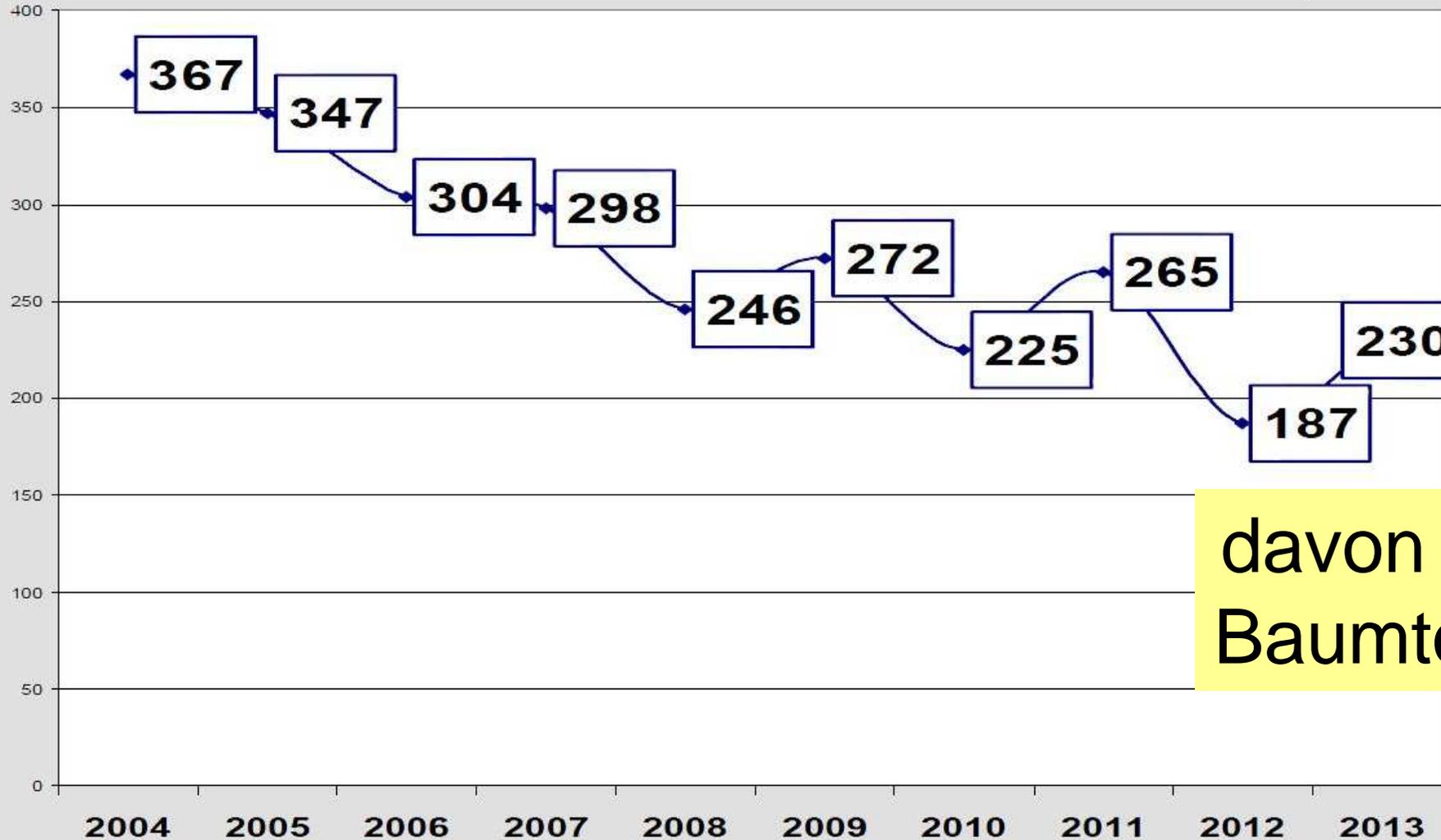
Getötete Personen im Straßenverkehr in Bayern





3. Planung - Seitenraum

Getötete bei „Abkommensunfällen,, in Bayern



davon 95
Baumtote



3. Planung Risiko Seitenraum





3. Planung - Seitenraum

„Fehler verzeihender Seitenraum“

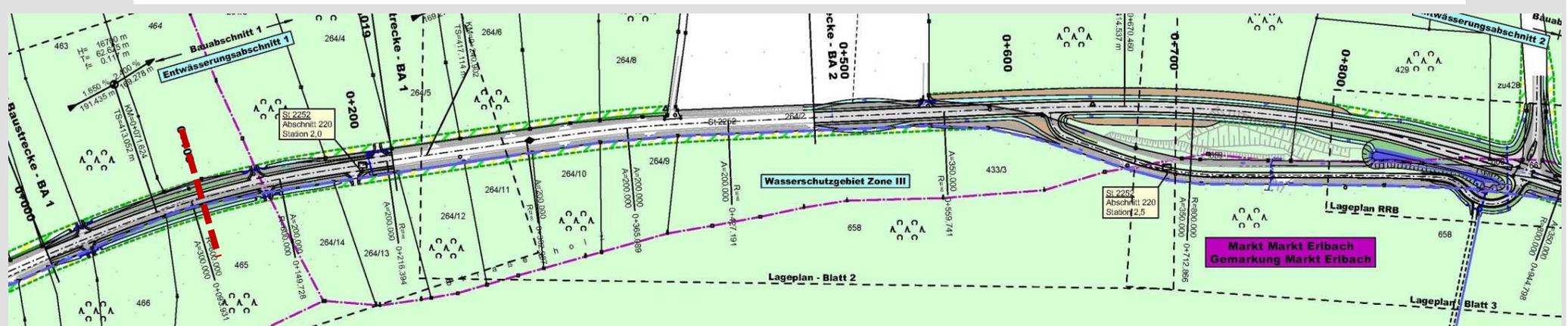
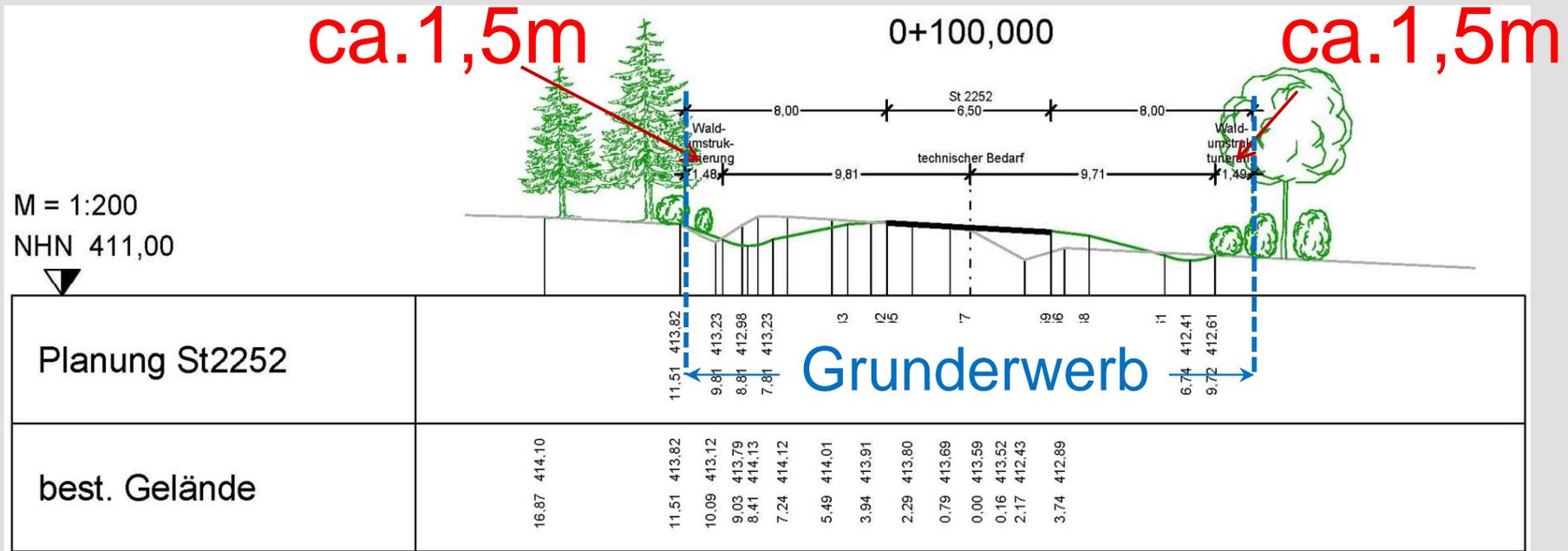
RAL Abschnitt 2.2:

„Da Fahrfehler nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, sollen Seitenräume so ausgebildet werden, dass die Unfallfolgen beim Abkommen von der Fahrbahn möglichst gering bleiben.“ (Standfeste Bankette, Hindernisfreier Seitenraum bzw. Vermeidung von Schutzplanken, wo möglich; Bau von Schutzeinrichtungen wo erforderlich).

→ Breite 8,0 m vom Fahrbahnrand

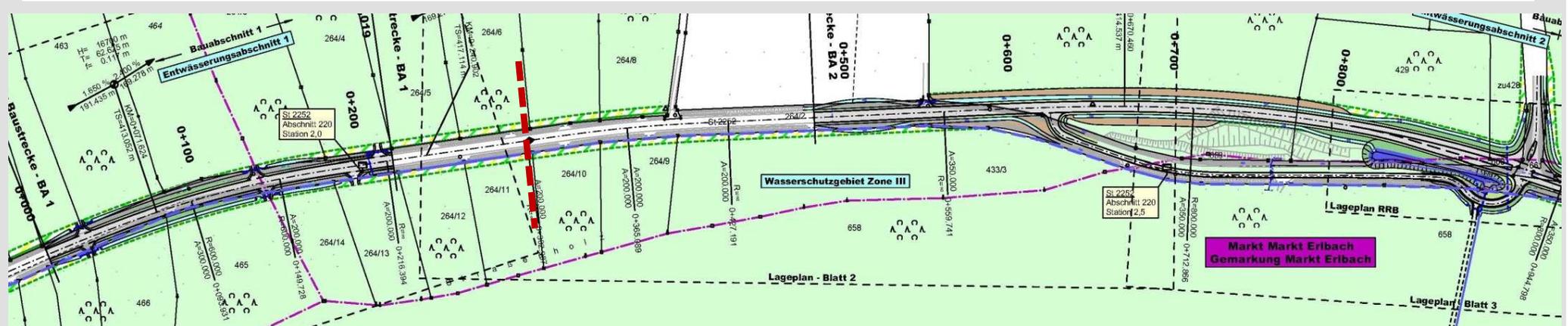
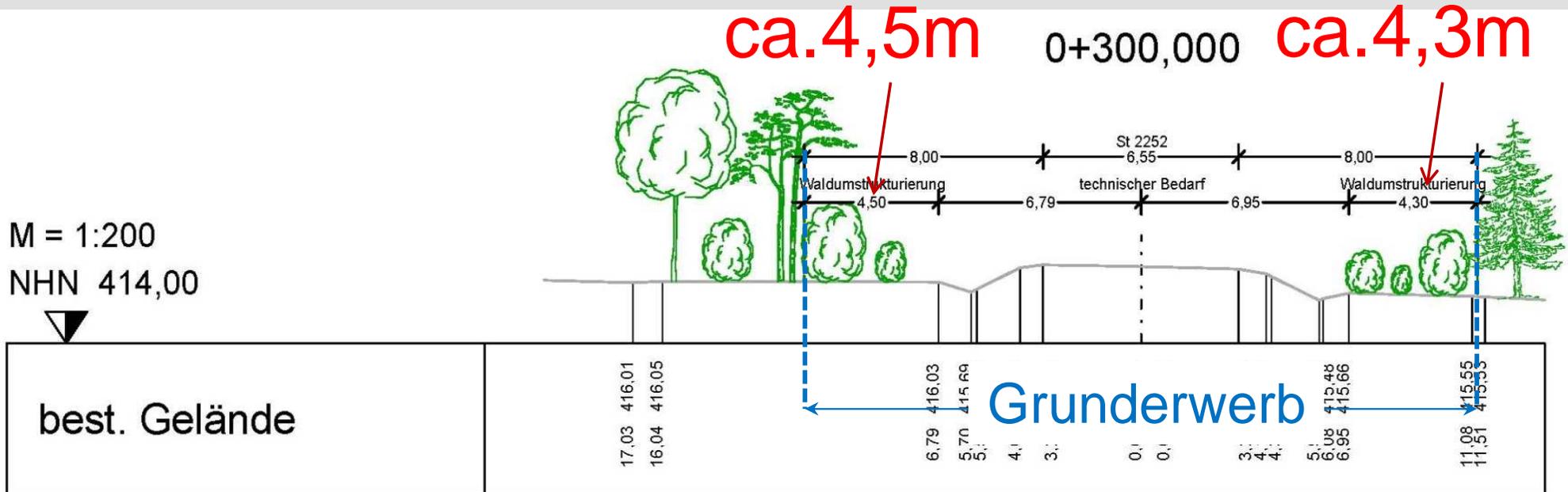


3. Planung - Seitenraum



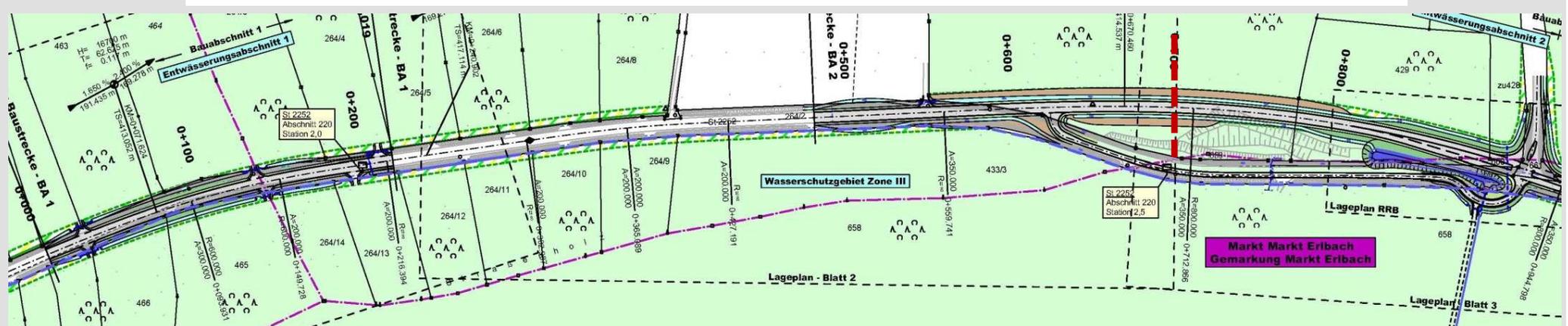
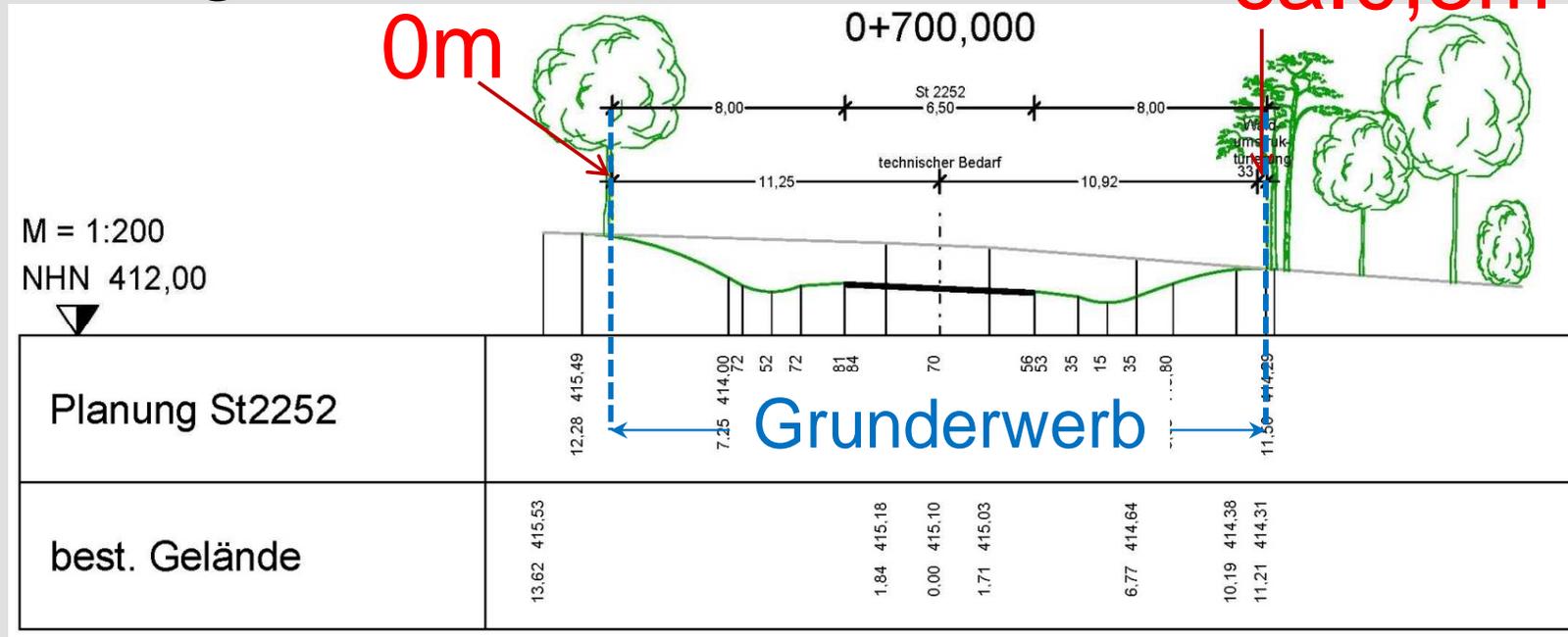


3. Planung





3. Planung





3. Planung



Alternativüberlegung Schutzplanken
Problem: Grundstückszufahrten



3. Planung

Auf freier Strecke ist Abbiegespur erforderlich!



3. Planung

Auszug aus der RAL-2012

Tabelle 27: Linksabbiegetypen

Linksabbiegetyp	Skizze
LA1	
LA2	
LA3	
LA4	

Systemskizze

Tabelle 28: Einsatzbereiche der Linksabbiegetypen

EKL der Straße, aus der abge-bogen wird	Betriebsform des Knotenpunkts	EKL der Straße, in die abge-bogen wird	Linksabbiegetyp
EKL 2	mit LSA	EKL 2, EKL 3	LA1
EKL 3	mit LSA	EKL 3, EKL 4	LA1
	ohne LSA	EKL 3, EKL 4	LA2
EKL 4	ohne LSA	EKL 4	LA3
EKL 4	ohne LSA	EKL 4 *) LS V **)	LA4

*) bei geringem Linksabbiegerverkehr

***) auch Hauptwirtschaftswege, Werkszufahrten

Ein Knotenpunkt ohne bauliche Maßnahme ist nach der Richtlinie nicht vorgesehen!



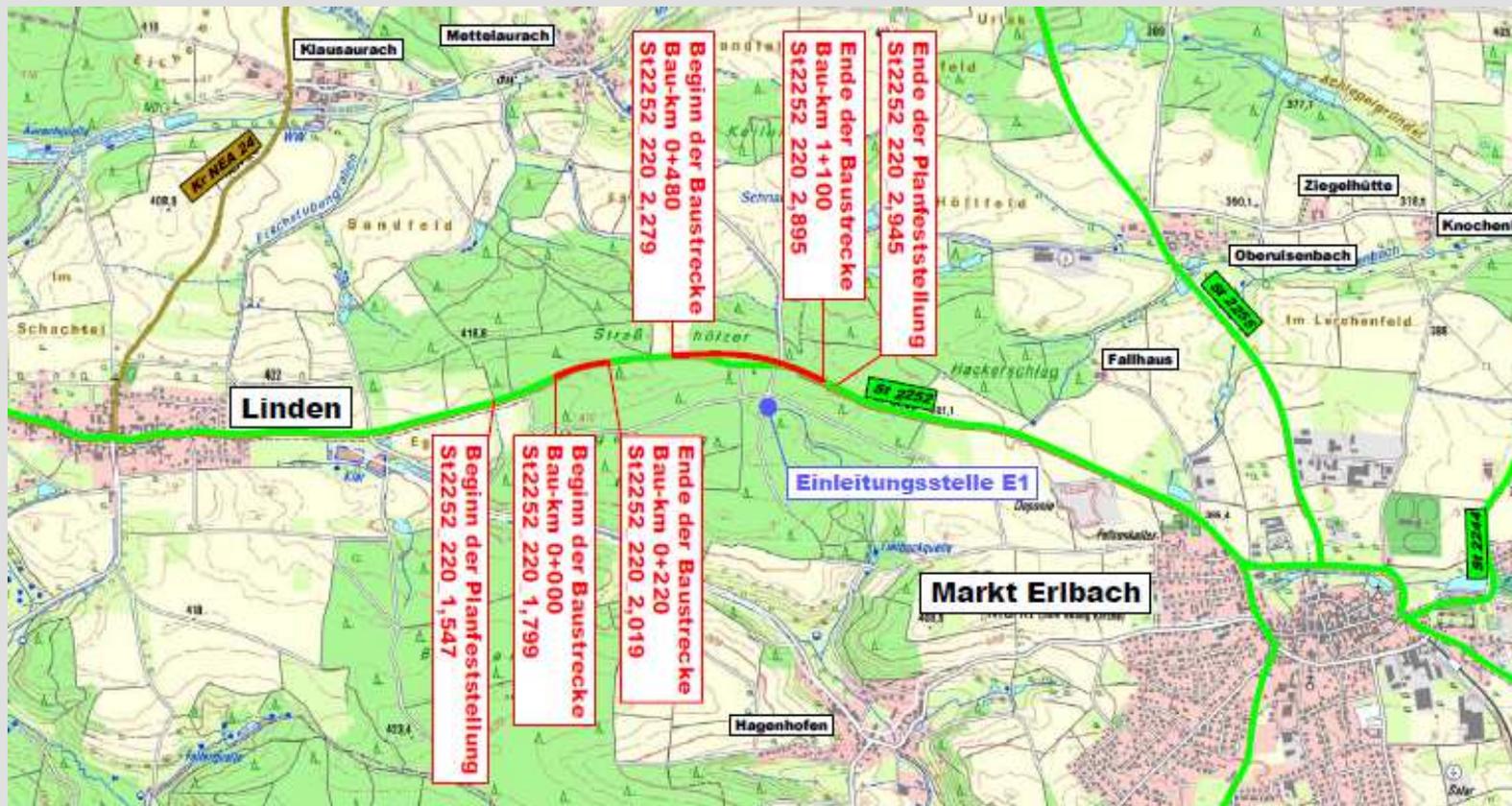
4. Weiteres Vorgehen

Zeitschiene Planung und Bau

- | | |
|----------------------------------|---------------|
| ▶ Planfeststellungsverfahren | 1,5 - 2 Jahre |
| ▶ Baureifplanung/Bauvorbereitung | 6 Monate |
| ▶ Bau | 6 Monate |

4. Weiteres Vorgehen

Die Maßnahme zur Beseitigung der Unfallhäufungsstelle soll aus wirtschaftlichen Erwägungen zeitgleich mit der Oberbauerneuerung bis Markt Erlbach ausgeführt werden.





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Fragen?

Tel.: 0981 / 8905-1320

Email: werner.ott@stbaan.bayern.de