

Aktenzeichen

Verfasser/in

Wießner, Kevin

Beratung

Datum

Umwelt- und Verkehrsausschuss

25.05.2022

öffentlich

Betreff

B 14 - Querungsmöglichkeiten

Sachverhalt:

Am 16.04.2022 ereignete sich auf der B14 bei Pfaffengreuth ein tödlicher Verkehrsunfall unter Beteiligung einer Fahrradfahrerin und eines Motorradfahrers. In Folge wurden sowohl der Stadt Ansbach, dem Staatlichen Bauamt wie auch der Polizei mehrere, oft gleichlautende, Fragen gestellt, auf die im Folgenden eingegangen werden soll.

Im Jahr 2015 wurden vom Staatlichen Bauamt an der fraglichen Stelle als Ergebnis einer umfassenden Abstimmung zwischen Stadt Ansbach und dem Staatlichen Bauamt Leitswellen mit Leitfahnen eingebracht. Ziel der Maßnahme war es, das Linksabbiegen von Katterbach kommend aus Sicherheitsgründen zu unterbinden. Weitere kleinteilige Maßnahmen waren die Linksabbiegespur beim Hotel Windmühle, die Linksabbiegespur mit Ampelanlage zur Anbindung des Urlas-Geländes und die Neugestaltung der Ausfahrt Obereichenbach.

Zuvor wurde vom Staatlichen Bauamt zur verkehrssicheren Anbindung der angrenzenden Siedlungsgebiete ein höhenfreier Knotenpunkt vorgeschlagen; dieser wurde vom Stadtrat im Jahr 2014 abgelehnt.

I. Unfallschwerpunkt?

Im Zeitraum vom 01.01.2017 – 11.05.2022 ereigneten sich auf der B14 im Abschnitt 220 zwischen Station 0,500 – 1,300 (Streckenlänge 800 Meter) insgesamt 23 Verkehrsunfälle (VU):

- VU mit Personenschaden : 5
- VU mit Sachschaden : 5
- VU im Kurzaufnahmeverfahren : 13

Dabei wurden

- 1 Person getötet (der aktuelle Radunfall)
- 6 Personen leicht verletzt
- 2 Personen schwer verletzt

Von den 13 VU im Kurzaufnahmeverfahren waren 6 Wildunfälle.

4 der 23 Verkehrsunfälle hatten als Ursache Geschwindigkeit.

Mehrfach handelte es sich um Fehler beim Spurwechsel oder falschem Fahrverhalten im Bereich der ehemaligen Baustelle der Ampelanlage am Urlas.

Folgende Verkehrsgruppen waren betroffen:

- 2 x Krad
- 8 x Pkw
- 1 x Lkw mit Anhänger
- 1 x Radfahrer ((der aktuelle Radunfall))

Es handelt sich somit bei diesem Bereich nicht um einen Unfallschwerpunkt.

II. Geschwindigkeitsbegrenzung?

Nach § 45 Abs. I und II StVO, der auf Grundlage von § 6 Abs. I Nr. 3 StVG erlassen wurde, können die zuständigen Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus den dort genannten Gründen, unter anderem aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, beschränken.

Für eine solche Beschränkung wird eine Gefahrenlage vorausgesetzt, die auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist UND das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den voranstehenden Absätzen des § 45 genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Eine das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigende Gefahrenlage ist dann gegeben, wenn alsbald mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit vermehrt Schadensfälle eintreten würden, wenn die Straßenverkehrsbehörde nicht tätig werden würde.

Wie unter I. dargelegt, handelt es sich um keine besonders unfallträchtige Örtlichkeit.

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit aufgrund dieses einen Verkehrsunfalls, so dramatisch er auch verlaufen ist, ist aus rechtlicher Sicht nicht zulässig; dies insbesondere, da der Verkehrsunfall aus einem rechtswidrigen Verhalten der Unfallverursacherin entstanden ist.

Zudem wäre eine reine Geschwindigkeitsreduzierung weder zielführend noch für den unbedarften Verkehrsteilnehmer nachvollziehbar, was eine verminderte Akzeptanz der Geschwindigkeitsreduzierung zur Folge hätte.

Die Unfallörtlichkeit ist bereits seit vielen Jahren mit Leitschwellen versehen, die die beiden Fahrrichtungen voneinander trennt und ein Queren der B14 verhindern soll. Zudem ist von der Hochstraße herkommend lediglich ein Rechtsabbiegen zulässig. Von der Gegenseite ist eine Einfahrt in den Bereich der B14 bereits verboten.

Durch diese Maßnahmen waren die Unfallzahlen an dieser Örtlichkeit massiv reduziert worden, nachdem erkannt worden war, dass ein gefahrloses Queren von 4 Fahrspuren einer Bundesstraße nicht möglich ist.

III. Bauliche Möglichkeiten / Lichtzeichenanlage?

Seitens des Staatlichen Bauamtes sind derzeit keine baulichen Veränderungen im Kreuzungsbereich der Bundesstraße 14 mit der Hochstraße vorgesehen.

Ein Fuß- und Radweg nördlich der B14 zur bestehenden Lichtsignalanlage würde anstelle der Querung vor Ort einen Mehrweg von 1,2 km bedeuten und demnach keine Akzeptanz hervorrufen, weshalb dies bei den Planungen für die Lichtsignalanlage im Bereich des Soldatenweiher nicht vorgesehen wurde.

Eine Über- oder Unterführung der B 14 für Fußgänger oder Radfahrer stellt aus Sicht der Verwaltung keine geeignete Lösung dar. Vielmehr wäre ein Kreuzungsausbaue mittels einer Lichtsignalanlage, sowie der Ausbau der Hochstraße eine angemessene und wirksame Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Herstellung einer Nord-Süd-Verbindung an dieser Örtlichkeit. Die Bundesstraße 14 würde durch den Bau einer Lichtsignalanlage allerdings innerhalb einer ziemlich kurzen Strecke zweimal wegen einer Ampelanlage unterbrochen werden.

Für die Einrichtung einer Lichtzeichenanlage ist es notwendig, den tatsächlichen Querungsbedarf zu ermitteln. Dazu ist eine Verkehrszählung durchzuführen, sowohl für den Auto-, Rad- und Fußgängerverkehr, der den Wunsch hat, die B14 an dieser Stelle zu queren, als auch für den Verkehr, der auf der B14 rollt.

Nachdem sich durch den Antrag eines Investors auf Schaffung von Baurecht zusätzliche Verkehre ergeben, könnten die Voraussetzungen für einen vollsignalisierten Knotenpunkt geschaffen werden. Dies löst jedoch Planungs- und Grunderwerbsbedarf auch auf der Nordseite in nicht unerheblichem Ausmaß aus, nachdem die bestehende Einmündung insgesamt umgeplant werden muss.

Anlagen:

Antrag von BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN vom 10.5.2022