

Aktenzeichen

Verfasser

Büschl, Jochen

Beratung

Datum

Bauausschuss

05.10.2015

öffentlich

Stadtrat

13.10.2015

öffentlich

Betreff

**Unfallkommission: Abhilfevorschläge mit baulichen Konsequenzen**

**a) offene Entscheidungen/Beschlüsse**

**b) Einmündung Herrieder Straße (St 2248) in St 1066 (ehem. B 14)**

## Sachverhalt:

Im Jahr 2000 wurden bayernweit Unfallkommissionen eingeführt. Diese setzen sich aus Vertretern der Polizeidienststellen, der Verkehrsbehörden und der staatlichen Bauämter zusammen. Die Unfallkommission führt als Expertengremium vor Ort an unfallauffälligen Straßenabschnitten detaillierte Fallanalysen durch und spricht Abhilfeempfehlungen aus bzw. lässt diese, sofern im eigenen Zuständigkeitsbereich, umsetzen.

Alle drei Jahre werden die Unfälle nach festgelegten Kriterien zu unfallauffälligen Straßenbereichen zusammengefasst und darüber beraten. Dies hat lt. Oberste Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern für Bau und Verkehr zu einem deutlichen Rückgang von schweren Unfällen, insbesondere auf außerörtlichen Straßen geführt.

a) Nach Mitteilung der Straßenverkehrsbehörde sind im Stadtgebiet der Stadt Ansbach noch die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen mit baulichen Vorschlägen anhängig:

### 1. Residenzstraße/Brauhausstraße

Hier wird der Bau eines Rechtsabbiegestreifens von der Residenzstraße Richtung Brauhausstraße (Rechtsabbieger) vorgeschlagen. Dadurch soll die durch das hohe Verkehrsaufkommen, insbesondere durch Spurwechsel entstandene Unfallhäufigkeit deutlich reduziert werden. Das Staatl. Bauamt hat hierzu bereits eine Planung vorgelegt, welche neben dem Bau der Abbiegespur eine Verbesserung für Fußgänger und Radfahrer durch eindeutiger Markierungen vorsieht. Die Planung berücksichtigt auch die zu Stoßzeiten starke Verkehrsbelastung der Linksabbieger aus der Brauhausstraße kommend in die Residenzstraße.

Eine Realisierung ist nach derzeitigem Stand voraussichtlich im Jahr 2017 vorgesehen. Über eine anteilige Kostentragung von Maßnahmen im Geh-/Radwegbereich sind noch nähere Abstimmungen zu tätigen.

### 2. Schlosskreuzung

Als Entscheidung der Unfallkommission vom März 2013 wird vorgeschlagen, die Schlosskreuzung (OD B13/B14) durch Prüfung eines höhenfreien Anschlusses trotz der beengten Platzverhältnisse zu verbessern. Aus Sicht der Bauverwaltung der Stadt Ansbach ist davon auszugehen, dass damit auf räumliche Entflechtung von Fußgänger/Radfahrer und motorisiertem Verkehr abgestellt wird, da ein höhenfreier (d.h. kreuzungsfreier) Knotenpunkt für den motorisierten Verkehr, auch ohne nähere Planung erkennbar nicht realisiert werden kann. Eine Trennung der Verkehrsarten beispielsweise

se durch Verlagerung der Fußgänger und Radfahrer in die „Ebene +1“ ist nach erster Einschätzung weder auf Grund der vielfältigen Verkehrsbeziehungen, noch auf Grund der städtebaulichen Situation und Umgebung darstellbar. Zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung hat die Stadt Ansbach jedoch bereits vor längerem im Wege der Bauleitplanung einen Lösungsvorschlag unterbreitet, der eine zusätzliche Abbiegespur anstelle der bestehenden Stützmauer entlang der Alexanderstraße vorsieht. Die Umsetzung der Bauleitplanung konnte auf Grund von nicht vorliegenden liegenschaftlichen Voraussetzungen bislang nicht erreicht werden.

### 3. B 13 Ortsende Ansbach bis Anschluss BAB A 6

Hierzu gibt es bereits vom Dez. 2012 einen Beschluss der Verkehrskommission, der sich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für einen möglichst zügigen vierspurigen Ausbau der B 13 ausspricht. Dieser ist durch entsprechend breite Brückenbauwerke bereits vor Jahrzehnten antizipiert worden. Baulastträger der Maßnahme ist der Bund vertreten durch den Freistaat Bayern.

### 4. St 1066 (ehem. B 14), Abzweigung Höfen:

Von der Regierung von Mittelfranken wurde im Juni 2013 festgelegt, den Knotenpunkt als Versatz umzubauen. Die liegenschaftlichen Voraussetzungen liegen bislang nicht vor.

### 5. Einmündung Herrieder Straße (Ortsdurchfahrt St 2248) in Elpersdorf in die St1066 (ehem. B14)

Zwischenzeitlich wurde die B14 im Abschnitt vom Autobahnanschluss Aurach bis zur Einmündung in die B13 an der Kreuzung Karpfenstraße/Würzburger Landstraße zur Staatsstraße abgestuft.

Im Zuge des Ausbaus der Herrieder Straße durch die Stadt Ansbach wurde die Einmündung in Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt vorerst so umgebaut, dass u.a. durch Aufgabe einer gering frequentierten Rechtsabbiegespur aus Westen kommend die Sichtverhältnisse verbessert und dem Radverkehr Vorfahrtsrecht eingeräumt wurden. Als Entscheidung der Unfallkommission teilt die Straßenverkehrsbehörde mit, dass auch dort ein Kreuzungsumbau durch Versatz angeregt werde. Weitere Ausführungen im folgenden Abschnitt:

b) Im Sommer d.J. hat das Staatl. Bauamt den schon vor längerer Zeit eingebrachten Vorschlag zum Bau einer Lichtsignalanlage (LSA) konkretisiert. Seitens der Stadt Ansbach besteht dem gegenüber der Wunsch nach Einrichtung eines Kreisverkehrs. Die liegenschaftlichen Voraussetzungen bereits seitens der Stadt Ansbach i.V. mit der Teilnehmergeinschaft im Flurbereinigungsverfahren geschaffen. Auf Grund der Platzverhältnisse ist ein etwaiger Kreisverkehr außerhalb der bestehenden Achse der ehemaligen B 14 nach Norden zu platzieren, was einen vergleichsweise langen Verschwenk der Fahrbahn nach sich zieht. Auf der Basis eines Vorentwurfs wurden die vorgenannten Flächenerworben.

Da die Stadt Ansbach Baulastträger von zwei Straßenästen ist, wurde diese im Juni vom Staatl. Bauamt beteiligt und um Stellungnahme zur vorgeschlagenen LSA gebeten. Die Kosten für die Lichtsignalanlage betragen in zwei Varianten aufgeteilt zwischen

ca. 93.000,- und 103.000,- € (brutto). In der Ausführung unterscheiden sich diese darin, dass die kostengünstigere Variante eine Fußgängerüberquerung lediglich über die St 2248 (Herrieder Straße) vorsieht. Zuzüglich der Position Wartung würden die Gesamtkosten jeweils ca. 124.000,- € bzw. ca. 136.000,-€ betragen.

Im Vergleich zu den Kosten einer Lichtsignalanlage ist bereits ohne konkrete Planung und Kosten-schätzung festzustellen, dass die Kosten für einen Kreisverkehr in der konkreten Situation auf Grund der notwendigen Verlegung der St 1066 im Faktor 8 – 10 liegen dürften. Auf Grund der dem Bau eines Kreisverkehrs entgegenstehenden Verbindungsfunktionsstufe, wies das Staatl. Bauamt darauf hin, dass die Errichtung des Kreisverkehrs einer Zustimmung der Regierung von Mittelfranken bedürfe. Sofern diese vorliegt, wäre ein mögliches Vorgehen zur zeitnahen Realisierung, dass die Stadt Ansbach Planung und Bau des Kreisverkehrs auf Basis der kreuzungsbedingten Kostenteilung durchführt, da die Kapazitäten des Staatl. Bauamtes ausgeschöpft sind. Auf Grund des äußerst geringfügig frequentierten Astes nach Geisengrund ist grob von einer Kostenteilung im Verhältnis 2/3 zu 1/3 (Frei-staat/Stadt Ansbach) auszugehen. Erwähnt werden muss jedoch, dass im Zuge der Planung des Knotenpunktes als Kreisverkehr auch die Schallemissionen untersucht und ggf. Schallschutz vorgesehen werden müsste, da im Gegensatz zur LSA jedes Fahrzeug abbremsen und wieder beschleunigen muss. Ebenfalls untersucht werden sollte für den Fall des Kreisverkehrs der Anteil an Schwerverkehr, wodurch evtl. ein höherer Ausbaustandard und Kosten bedingt wären.

### **Beschlussvorschlag:**

Der Bauausschuss empfiehlt dem Stadtrat der Stadt Ansbach folgenden Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, mit dem Staatlichen Bauamt und der Straßenverkehrsbehörde die Realisierung eines Kreisverkehrs an der Einmündung St 2248 in die St 1066 im Ortsteil Elpersdorf weiter zu verfolgen. Dem Bauausschuss ist zu gegebener Zeit über den Fortgang der Angelegenheit zu berichten.