



Kerstin Schreyer, MdL

Präsidentin  
des Bayer. Landtags  
Frau Ilse Aigner, MdL  
Maximilianeum  
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
PI/G-4255-6/111 B  
13.01.2020

Unser Zeichen  
47-0021-7-34

München  
14.02.2020

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Matthias Fischbach vom  
10.01.2020 betreffend Informationen zu Staatsstraßen**

Anlagen:

- 1 Auflistung der Unfallhäufungen (UH) an Staatsstraßen im Regierungsbezirk Oberfranken 2015 – 2017
- 1 Auflistung der Unfallhäufungen (UH) an Staatsstraßen im Regierungsbezirk Mittelfranken 2015 – 2017

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

1. *Welche Informationen liegen der Staatsregierung zum Zustand der Staatsstraßen in Oberfranken und Mittelfranken vor, die über die Erkenntnisse aus der Zustandserfassung und -bewertung im Jahr 2015 hinausgehen,*

zu 1.a) *hinsichtlich der Länge der sanierungsbedürftigen Staatsstraßen?*

zu 1.c) *hinsichtlich des inzwischen hinzugekommenen Sanierungsbedarfs?*

Die Fragen 1.a) und 1.c) werden gemeinsam beantwortet.

Für die Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) werden alle Straßen mit Messfahrzeugen abgefahren und die Messdaten aufbereitet. Die ZEB 2019 der Staatsstraßen kann voraussichtlich Mitte 2020 abgeschlossen werden, weshalb die hier angefragten Informationen frühestens in der zweiten Jahreshälfte 2020 zur Verfügung stehen werden.

*zu 1.b) hinsichtlich des seit 2015 inzwischen abgearbeiteten Sanierungsbedarfs?*

Bisher wurden 49,7 Prozent des Sanierungsbedarfs abgearbeitet.

*zu 2.a) Wie viele Verkehrsunfälle sind der Staatsregierung auf den Staatsstraßen 2240, 2241, 2242, 2243, 2244 (bitte jeweils nur Streckenabschnitte in Mittelfranken und Oberfranken) seit 2015 bekannt (bitte nach den einzelnen Strecken und Jahren getrennt auflisten, falls verfügbar auch unter Angabe der entsprechenden Schäden)?*

Nachfolgend sind Unfälle von 2015 bis 2018 in Ober- und Mittelfranken aufgeführt. Kleinunfälle (Bagatellunfälle) sind nicht berücksichtigt:

St 2240: 949 Unfälle, davon 116 mit schwerem Personenschaden und 544 mit leichtem Personenschaden

St 2241: 611 Unfälle, davon 56 mit schwerem Personenschaden und 253 mit leichtem Personenschaden

St 2242: 819 Unfälle, davon 66 mit schwerem Personenschaden und 349 mit leichtem Personenschaden

St 2243: 236 Unfälle, davon 31 mit schwerem Personenschaden und 81 mit leichtem Personenschaden

St 2244: 1125 Unfälle, davon 89 mit schwerem Personenschaden und 554 mit leichtem Personenschaden

*zu 2.b) Welche Unfallschwerpunkte ergeben sich aus diesen Zahlen (bitte einzeln auflisten)?*

Mittelfranken:

Für den Zeitraum 2015 bis 2017 wurden auf Staatsstraßen 66 Unfallhäufungen ermittelt.

Die zuständigen örtlichen Unfallkommissionen haben an diesen Unfallhäufungen 144 Abhilfemaßnahmen vorgesehen, davon konnten bisher 64 Maßnahmen für rund 2,0 Millionen Euro ausgeführt werden.

Oberfranken:

Für den Zeitraum 2015 bis 2017 wurden auf Staatsstraßen 30 Unfallhäufungen ermittelt.

Die zuständigen örtlichen Unfallkommissionen haben an diesen Unfallhäufungen 57 Abhilfemaßnahmen vorgesehen, davon konnten bisher 27 Maßnahmen für rund 0,5 Millionen Euro ausgeführt werden.

*zu 2.c) Wie können aus Sicht der Staatsregierung diese einzelnen Unfallschwerpunkte jeweils am besten und dauerhaft behoben werden (bitte zumindest getrennt nach "Sanierungsmaßnahmen", "Um- oder Ausbau", "Verlegung/Neubau", "Geschwindigkeitsbegrenzung" und ggf. weitere einschlägige Kriterien)?*

Folgende Maßnahmengruppen wurden von den Unfallkommissionen in Mittelfranken an Staatsstraßen festgelegt:

- 62 x Beschilderung aufstellen/optimieren
- 21 x Markierung aufbringen/optimieren
- 15 x Schutzzeineinrichtungen aufstellen/optimieren
- 13 x Querschnitt/Bankett/Seitenraum verbessern
- 13 x Knotenpunkt umbauen
- 12 x Lichtsignalanlagen aufstellen/optimieren
- 5 x Linienführung verbessern
- 3 x polizeiliche Überwachung intensivieren

Folgende Maßnahmengruppen wurden von den Unfallkommissionen in Oberfranken an Staatsstraßen festgelegt:

- 26 x Beschilderung aufstellen/optimieren
- 14 x Markierung aufbringen/optimieren
- 8 x Schutzeinrichtungen aufstellen/optimieren
- 4 x Lichtsignalanlagen aufstellen/optimieren
- 2 x Querschnitt/Bankett/Seitenraum verbessern
- 1 x Linienführung verbessern
- 1 x Knotenpunkt umbauen
- 1 x polizeiliche Überwachung intensivieren

Die Wirksamkeit von Abhilfemaßnahmen an Landstraßen in Bayern wird von der Zentralstelle für Verkehrssicherheit im Straßenbau (ZVS) kontinuierlich bewertet. Ergebnisse einer bayernweiten Wirksamkeitsuntersuchung wurden 2011 in einem Kompendium zusammengeführt, das unter:

[https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/verkehrssicherheit/49\\_unfall\\_kompendium\\_2011.pdf](https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/verkehrssicherheit/49_unfall_kompendium_2011.pdf)

abgerufen werden kann.

zu 3.a) *Wie bewertet die Staatsregierung konkret den Zustand der Staatsstraße 2243 zwischen Effeltrich und Kersbach (bitte jeweils anhand üblicher Kriterien einordnen)?*

Die Staatsstraße (St) 2243 weist zwischen Kersbach und Effeltrich in größeren Teilbereichen Unebenheiten und Risse auf. Die vorgeschriebene Griffigkeit der Fahrbahnoberfläche ist gegeben. Spurrinnen sind nur in geringfügigem Umfang vorhanden. Aufgrund der genannten Bewertungen sind für diesen Streckenabschnitt keine Einschränkungen bezüglich der Straßennutzung erforderlich.

zu 3.b) *Wie wurde dieser Straßenabschnitt bei der Zustandserfassung und -bewertung 2015 bewertet?*

Gemäß der ZEB aus dem Jahr 2015 ist der genannte Streckenabschnitt in die Dringlichkeitsklasse 2/6 eingestuft.

zu 3.c) *Welche Sanierungs- und andere Baumaßnahmen wurden auf diesem Streckenabschnitt seit 2015 unternommen (bitte unter Angabe der Maßnahme, des Zeitraums und der Kosten)?*

Zur Erhaltung des verkehrssicheren und nutzbaren Zustands wurden im Rahmen der laufenden Unterhaltung die notwendigen Ausbesserungen an der Straße durch die Straßenmeisterei vorgenommen. Ein kompletter Deckenbau erfolgte nicht.

zu 4.a) *Wie bewertet die Staatsregierung die Verkehrssicherheit auf der Staatsstraße 2243 zwischen Effeltrich und Kersbach im Vergleich zu den anderen Staatsstraßen im Landkreis Forchheim?*

Im Zeitraum 2012 bis 2014 wurde an der St 2243 zwischen Effeltrich und Kersbach eine Unfallhäufung im Bereich einer engen Kurve ermittelt. Auf Veranlassung der örtlichen Unfallkommission wurden folgende Sofortmaßnahmen ausgeführt:

2015: Aufstellen von gelbfluoreszierenden Richtungstafeln zur Verdeutlichung des Kurvenverlaufs

2016: Verbesserung der Schutzeinrichtungen;  
Aufbringen einer durchgezogenen Mittelmarkierung

Im Zeitraum 2015 bis 2017 ist die Anzahl der Unfälle infolge dieser Sofortmaßnahmen so weit zurückgegangen, dass die Kriterien einer Unfallhäufung nicht mehr erreicht wurden.

zu 4.b) *Wie viele Verkehrsunfälle sind der Staatsregierung auf dieser Strecke seit 2015 bekannt (bitte unter Angabe des Datums, der Unfallursache und der Schäden)?*

- 2015: 12 Unfälle, davon 2 mit schwerem Personenschaden und  
2 mit leichtem Personenschaden
- 2016: 5 Unfälle, davon 0 mit schwerem Personenschaden und  
3 mit leichtem Personenschaden
- 2017: 7 Unfälle, davon 1 mit schwerem Personenschaden und  
2 mit leichtem Personenschaden
- 2018: 9 Unfälle, davon 0 mit schwerem Personenschaden und  
4 mit leichtem Personenschaden

Als Unfallursachen hat die Polizei aufgenommen:

- 19 x Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot
- 13 x nicht angepasste Geschwindigkeit
- 7 x Nichtbeachten der Vorfahrtszeichen

Als Unfallart wurden genannt:

- 11 x Fahrnfall
- 11 x Unfall im Längsverkehr

Einzelunfallauflistungen mit Datumsangaben dürfen aus Datenschutzgründen nicht an Dritte herausgegeben werden.

zu 4.c) *Welche Planungen bestehen ggf., um die Verkehrssicherheit auf dieser Strecke zu erhöhen (bitte auch unter Angabe möglicher Umsetzungshorizonte und Kosten)?*

Die Unfallkommission hat 2016 als Abhilfemaßnahme die Durchführung einer Deckenbaumaßnahme mit Verbesserung der Querneigung festgelegt.

Im Ermittlungszeitraum 2012 bis 2014 hat sich südlich von Kersbach eine Unfallhäufung eingestellt. Um der Unfallhäufung zu begegnen, wurde festgelegt, den Streckenabschnitt zwischen Kersbach und Effeltrich bestandsorientiert auszubauen. Hierzu hat das Staatliche Bauamt Bamberg bereits Voruntersuchungen durchgeführt.

Als Sofortmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erfolgten in diesem Streckenabschnitt markierungs- und beschilderungstechnische Maßnahmen. Des Weiteren sind zusätzliche Schutzeinrichtungen angebracht worden.

Diese Maßnahmen zeigten bereits Wirkung. Seit dem Jahr 2016 waren gemäß der Unfallauswertung nur noch 3 Unfälle (mit Leichtverletzten) zu verzeichnen.

Der Ausbau dieses Streckenabschnitts ist in Planung.

*zu 5.a) Welche Fortschritte sind bezüglich des laut Drs. 17/360 für 2014 vorgesehenen Baubeginns der Projekte „St 2242, Oberbauverstärkung freie Strecke Spardorf“ und „St 2242, Neubau Kreisverkehr Erlangen – Sieglitzhof“ mit einem in diesem Zuge geplanten Radweg entlang dieser Staatsstraße seitdem erzielt worden (bitte insbesondere bezüglich des Planungsprozesses auf Umweltbelange, Abstandsflächen, Grunderwerb und Finanzierung eingehen)?*

Der für 2014 vorgesehene Baubeginn war nicht möglich, da die für den Ausbau notwendigen Flächen freihändig nicht erworben werden konnten. Im Sommer 2018 hat ein Startgespräch mit der Stadt Erlangen, der Gemeinde Spardorf und dem Staatlichen Bauamt Nürnberg zur Wiederaufnahme der Planungen vor Ort stattgefunden. Die Beteiligten vereinbarten, dass die Neuplanung flächensparend erfolgen soll, um einerseits bei den Grundstücksbetroffenen im Vergleich zur vorherigen Planung eine höhere Akzeptanz zu erreichen. Andererseits sollen die Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet Meilwald, den Bannwald und den Altbaumbestand so gering wie möglich ausfallen. Im Sommer 2019 haben die Projektbeteiligten die möglichen Varianten für den Knotenpunktsumbau abgestimmt. Die Vorzugsvariante soll im 1. Quartal 2020 ausgewählt werden, um anschließend mit der Vorentwurfsplanung beginnen zu können. Die Finanzierung erfolgt aus dem Staatsstraßenhaushalt. Die Stadt Erlangen ist u. a. wegen des Knotenpunktsumbaus an den Kosten beteiligt.

*zu 5.b) Wie bewertet die Staatsregierung die einzelnen Projekte aus heutiger Sicht im Vergleich zu 2014 (bitte insbesondere auf aktuellen Zustand und Verkehrssicherheit des Straßenabschnitts, erhoffte Vorteile durch Realisierung, Erkenntnisse aus Planungsprozess und Priorisierung eingehen)?*

Insgesamt werden die Projekte zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsverhältnisse beitragen. Der Streckenausbau lässt einen Unfallrückgang erwarten. Der Ausbau der Einmündung mit einem Linksabbiegestreifen bzw. zu einem Kreisverkehr ist abhängig vom Ergebnis der Vorzugsvariante. Mit beiden Knotenpunktformen wird ein Rückgang der für Einmündungen ohne Linksabbiegestreifen typischen Unfälle und eine bessere Verkehrsabwicklung einhergehen. Der neue Radweg schafft eine sichere und direkte Alternative für Fußgänger und Radfahrer, die Umwege vermeidet.

*zu 5.c) Kann die Staatsregierung einen Baubeginn in absehbarer Zeit in Aussicht stellen (bitte ggfs. Zeitrahmen und Abhängigkeiten benennen)?*

Die Oberbauverstärkung, der Knotenpunktumbau und der nachträgliche Anbau eines Radweges können beginnen, sobald die erforderlichen Genehmigungen vorliegen, die notwendigen Grundstücksflächen erworben werden konnten und die Finanzierung gesichert ist. Entscheidend ist zunächst, ob ein freihändiger Grunderwerb gelingt. Wenn nicht, ist für die Erlangung des Baurechts ein Planfeststellungsverfahren erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Kerstin Schreyer  
Staatsministerin