

Unfallsschwerpunkt Kreuzung

Verlauf geplante Osttangente

1 Einleitung

Als Begründung für den Neubau einer Osttangente werden immer wieder die Kreuzungen B300 / Staatsstraße 2035 bei Friedberg (im Folgenden K1 genannt) und B2 / Staatsstraße 2052 bei Mering (im Folgenden K2 genannt) angeführt. Sie seien Unfallsschwerpunkte, die durch den Bau der Osttangente behoben würden.

Die Stichhaltigkeit des Arguments soll überprüft werden.

2 Analyse

2.1 Allgemeine Situationsbeschreibung

Der Straßenverlauf St2035 von der A8 über Friedberg, Chippenhamring, B2 bis Mering ist eine 2-spurige Straße mit insgesamt normalem Verkehrsaufkommen. Lediglich zu den beiden Spitzenzeiten Morgens und später Nachmittag kommt es zu einem großen Verkehrsaufkommen, dass durch die Berufspendler bedingt ist.

Da die Straßenführung nicht kreuzungsfrei ist, kommt es an den Kreuzungen zu Staus, so dass man zu den Hauptverkehrszeiten bei K1 und K2 jeweils ein bis zwei Ampelphasen abwarten muss.

Ein besonderer Störfall kann auftreten, wenn – insbesondere zur Erntezeit– Traktorgespanne oder Erntemaschine die Straße benutzen. Das senkt im allgemeinen aber lediglich die Durchschnittsgeschwindigkeit auf unter 40 km/h.

Laut Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) fahren an diesen Knotenpunkten rund 22.000 Fahrzeuge/Tag, von denen rund 10% LkW sind. Es ist daher zu vermuten, dass die hier betrachtete Straßenführung zu einem erheblichen Anteil mit Individual- und Gewerbeverkehr dem innerörtlichen Verkehr, dem Verkehr zwischen den Orten oder der engeren Region dient. Dies wird dadurch erhärtet, dass wir anhand einer inoffiziellen Zählung im Jahre 2017, als die Durchfahrt der B2 in Kissing nach Augsburg total gesperrt war, feststellen konnten, dass der innerörtliche Verkehr sich nur um die Hälfte reduziert hat. Der Ausbau zur Osttangente würde laut Prognose des BVWP zusätzlich etwa 20.000 KfZ neuen überregionalen Verkehr anziehen. Das würde die Situation an den betrachteten Kreuzungen deutlich weiter belasten.

2.2 Analyse der Situation K1

22.Mai 2020, B. Meyer	Osttangente Unfallsschwerpunkte Kreuzung	Seite 1 von 4
-----------------------	---	---------------

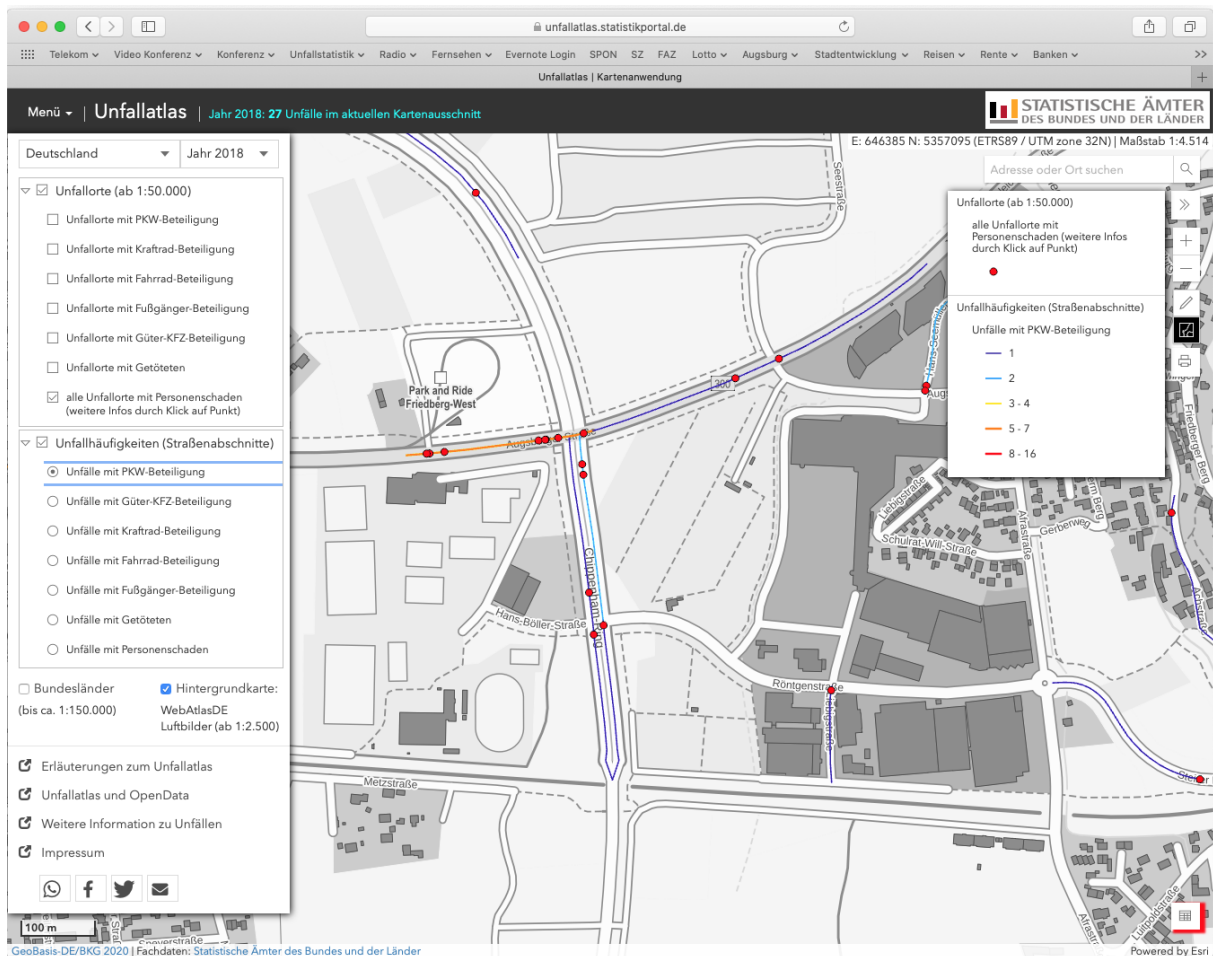


Abbildung 1: Unfälle an Kreuzung K1 (B300 Friedberg)

Die statistischen Ämter (Bund und Länder) stellen einen Unfallatlas (<https://unfallatlas.statistikportal.de>) zur Verfügung. Dieser deckt bisher die Jahre 2016 bis 2018 ab. Für das Jahr 2018 werden an der Kreuzung in der Klasse „5-7“ (mit PKW-Beteiligung) 6 Unfälle im Jahr im näheren Kreuzungsbereich angegeben. Das ist erkennbar der Kreuzungssituation geschuldet. Da die Unfallorte mit Geodaten aufgenommen worden sind, ist zu festzustellen, dass davon nur 2 auf der Kreuzung geschahen, der Rest davor. Das sind dann wahrscheinlich Auffahrten auf stehende Fahrzeuge.

Das ist bei großen Kreuzungen mit vielen Fahrspuren wegen des Stop'n Go-Verkehrs und Spurwechsel kurz vor der Kreuzung auch nicht anders zu erwarten. Ein Schwerpunkt im Vergleich zum Verkehrsgeschehen z.B. in Augsburg ist hier kaum auszumachen.

Die Unfälle im direkten Kreuzungsbereich kann man letztlich nur vermeiden, wenn man die Kreuzung auflöst. Man muß dazu die Kreuzung überfahren, also ein Brückenbauwerk erstellen. Dazu würde man aber, wegen der nötigen Rampen, um Auf- und Abfahrten für die oben liegende Fahrbahn zu ermöglichen, die bisherige Kreuzung mit erheblichen Bauwerken ausstatten müssen.

2.3 Analyse der Situation K2

22.Mai 2020, B. Meyer	Osttangente Unfallschwerpunkte Kreuzung	Seite 2 von 4
-----------------------	---	---------------

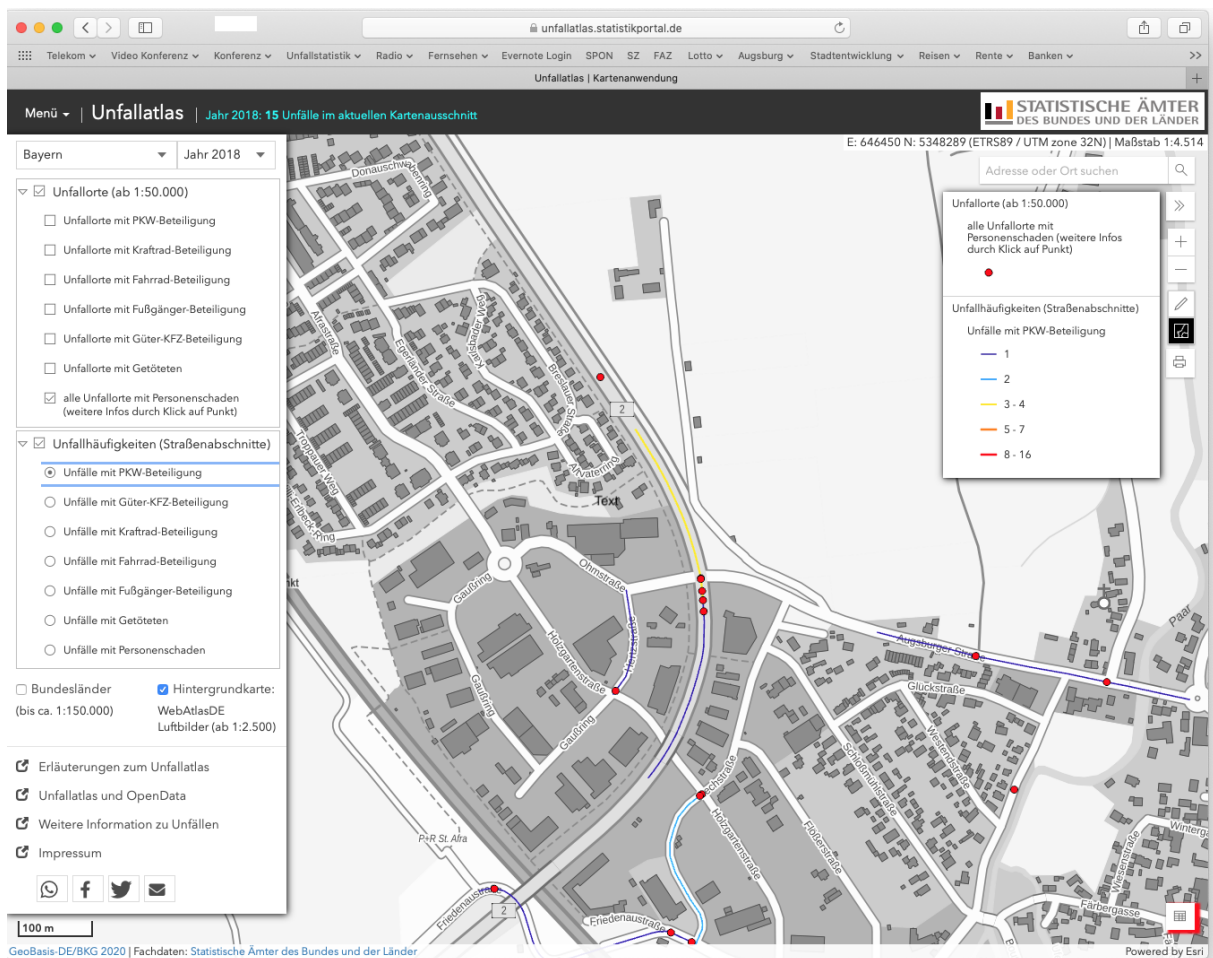


Abbildung 2: Unfälle an Kreuzung K2 (B2 Mering)

Eine vergleichbare Situation ergibt sich für die Kreuzung der B2 in Mering (Abb. 2). Die mit Geodaten aufgenommenen Unfälle sind alle im nahen Kreuzungsbereich, so dass angenommen werden kann, dass hier Fahrzeuge auf bereits vor der Ampel wartende Fahrzeuge aufgefahren sind. Da dieses Straßenstück abfallend in einer Linkskurve liegt, begünstigt die Straßenführung diese Annahme.

Auch hier kann die Situation nur völlig gefahrlos gestaltet werden, wenn die Kreuzung überfahren würde. Das Brückenbauwerk mit Auf- und Abfahrrampen wäre gigantisch.

Ein weiterer Aspekt muss für die Situation in Mering ebenfalls betrachtet werden. Der 4. Abschnitt der Osttangente zwischen Mering und Königsbrunn befindet sich laut BVWP im erweiterten Bedarf. Das bedeutet, dass er voraussichtlich erst viele Jahre nach Fertigstellung der Abschnitte 1 bis 3 zwischen A8 und Mering gebaut werden würde, wenn überhaupt. Dies hätte zur Folge, dass sich sehr viel Verkehr bei Mering stauen würde, was ebenfalls zu einem erhöhten Unfallaufkommen führen würde.

3 Folgerungen

In der regionalen Politik wird erwartet, dass der Bau einer Osttangente die anliegenden Gemeinden vom starken innerörtlichen Verkehr entlastet.

22.Mai 2020, B. Meyer	Osttangente Unfallschwerpunkte Kreuzung	Seite 3 von 4
-----------------------	---	---------------

Das ist insoweit unbedacht, da das Verkehrsaufkommen zu einem beträchtlichen Teil dem örtlichen- oder kleinregionalen Individual- und Gewerbeverkehr geschuldet ist (siehe oben).

Auch der BVWP 2030 geht in seinen Planungen für die Osttangente von einer relativ geringen Abnahme der Verkehrsbelastung an der Kreuzung in Mering von lediglich 4.000 KfZ/Tag aus. Für die Kreuzung bei Friedberg werden hingegen sogar 13.000 KfZ/Tag mehr erwartet.

Der Verkehr auf der alten B2 würde auch bei Ausbau der Osttangente also besonders in Kissing bleiben. Damit bleiben die an ebenerdigen Kreuzungen immer anstehenden Staus und Auffahrunfälle in der Straßenführung in Kissing wohl erhalten

Die Osttangente kann ihre lokale Entlastungsfunktion nur in einem deutlich geringerem Umfang wahrnehmen als zur Zeit von vielen Politikern und Straßenbauamt behauptet wird und ist daher hauptsächlich für den überregionalen Durchgangsverkehr geeignet, so wie es auch als Ziel im BVWP ausdrücklich formuliert ist. Das führt also direkt zu mehr Verkehr statt weniger.

Betrachtet man die Gesamtsituation, so muss man auch berücksichtigen, dass sehr viele Fahrzeuge und insbesondere LkW den sehr viel kürzeren Weg von Mering zur A8 bei Odelzhausen wählen werden sowie die B300 von Friedberg zur A8 nach Dasing. Diese Strecken sind ohnehin unfallträchtig und dort werden entsprechend mehr Unfälle geschehen. Auch ist die Ortsdurchfahrt von Mering über den Kreisel an der Hörmannsberger Straße überhaupt nicht für diese Mehrbelastung ausgelegt. Weiterhin wird die Osttangente auf Grund ihrer überregionalen Sogwirkung rund 20.000 Fahrzeuge zusätzlich aufnehmen. Auf Autobahnen und Schnellstraßen passieren zwar pro km weniger Unfälle als auf Landstraßen aber diese sind deutlich häufiger mit schweren Verletzungen und Tod auf Grund der hohen Geschwindigkeiten verbunden.

4 Zusammenfassung

1. Die Unfallsituation an den Kreuzungen K1 und K2 im Bereich der geplanten Osttangente können nach den von den statistischen Ämtern gelieferten Daten nicht als Schwerpunkte bezeichnet werden. Allerdings könnten durch verbesserte Ampelsteuerung, Radarüberwachung, Straßenführung, Spurenauszeichnungen und Geschwindigkeitsanpassungen Verbesserungen erreicht werden.
2. Sollen Unfälle an Kreuzungspunkten völlig vermieden werden, kommt nur ein kreuzungsfreier Ausbau mit Brücken und Rampen in Frage. Der Geländeverbrauch wäre erheblich. Damit ist die Osttangente eine zu planende Schnellstraße. Alle Versuche, sie als örtliche Umgehungsstraße zu sehen, die den örtlichen Verkehrsfluß entlastet, werden durch die Fakten widerlegt
3. Insgesamt ergibt unsere Analyse, dass es keineswegs sicher und belegbar ist, dass die neue, autobahnähnliche Schnellstraße dafür geeignet ist, Unfallschwerpunkte zu entlasten und zu weniger Unfällen führen wird. Das Verkehrsaufkommen wird an den hier diskutierten Kreuzungen weiterhin hoch bleiben und zusätzlich werden an anderen Stellen neue Unfallschwerpunkte entstehen.

22.Mai 2020, B. Meyer	Osttangente Unfallschwerpunkte Kreuzung	Seite 4 von 4
-----------------------	--	---------------