Bayern.
Die Zukunft.

Staatliches Bauamt
Ansbach

Staatsstraße 2221
Claffheim (B 13) - Wassertrüdingen

Voruntersuchung St 2221,

Umbau Kreuzung St 2249 Burgoberbach

Vorstellung am 15.02.2017

in Burgoberbach Bauausschusssitzung

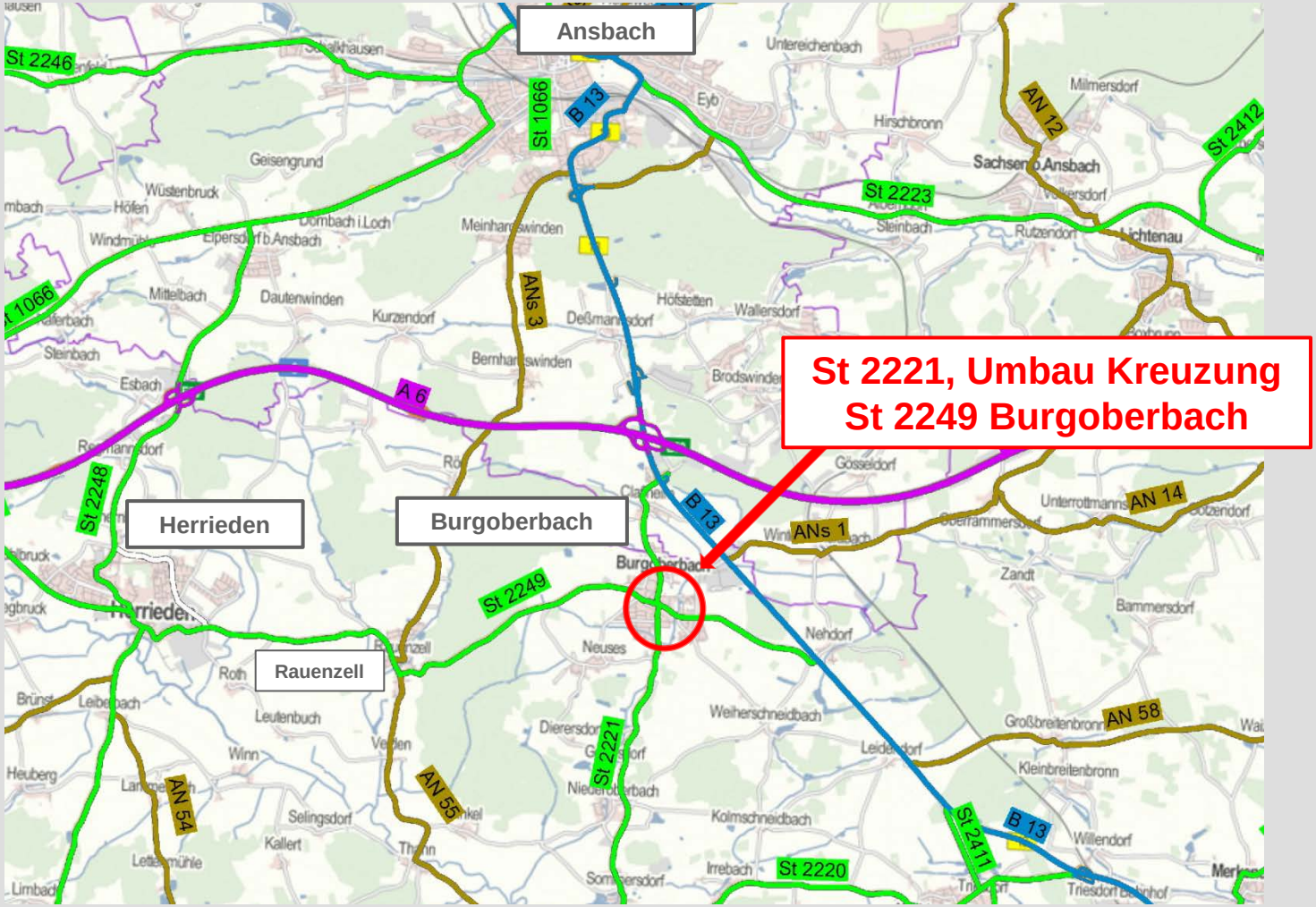
Bauoberrat Martin Assum
Techn. Oberinspektor Roland Wöhrle
Techn. Angestellter Reiner Göllner

Agenda

1. Ausgangslage
2. Stand der Planung
3. Ausblick

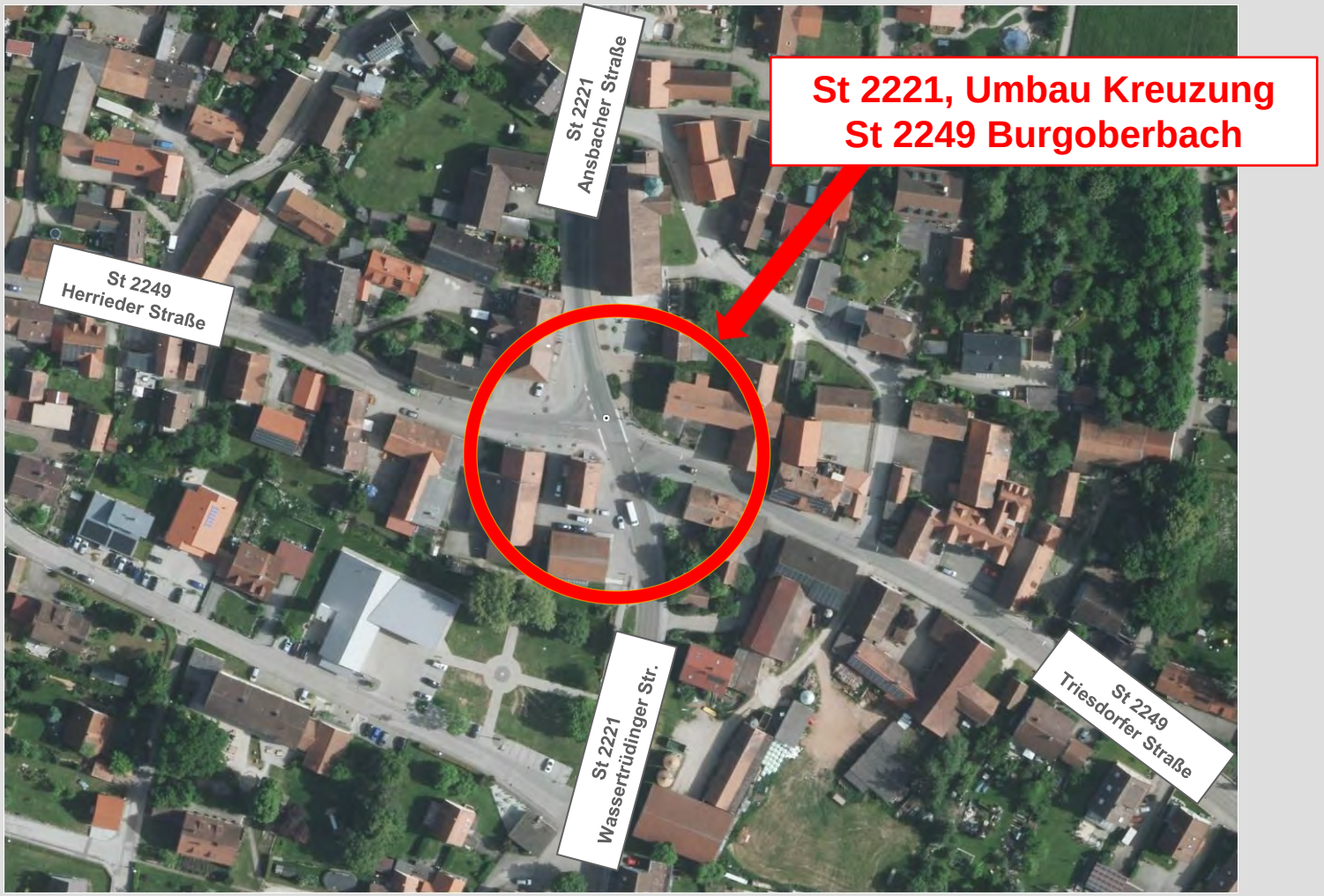
1. Ausgangslage

überörtliches Straßennetz im Bereich Burgoberbach



1. Ausgangslage

Luftbild Bestand

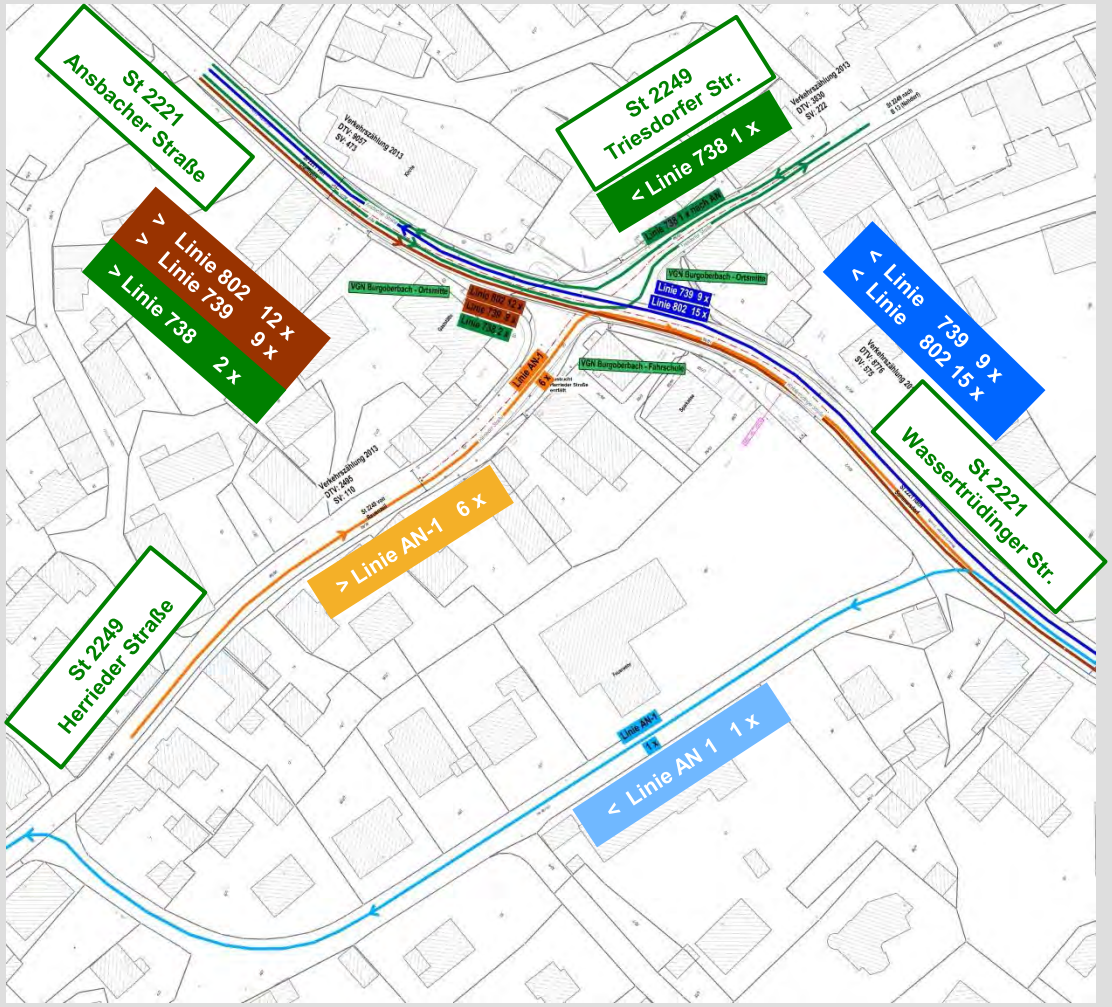


1. Ausgangslage

Denkmalgeschützte Gebäude im Kreuzungsbereich

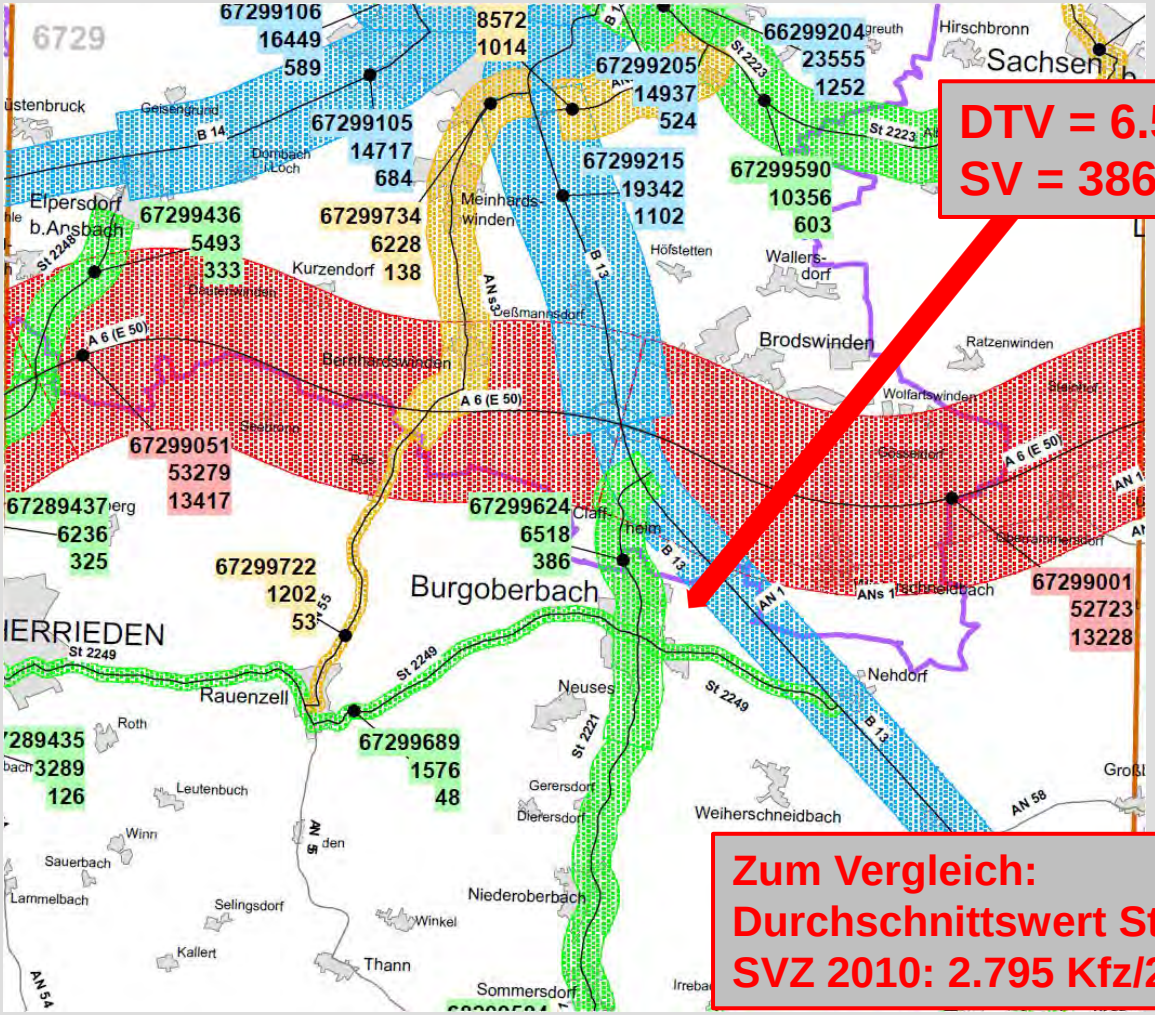
1. Ausgangslage

Buslinien im Kreuzungsbereich



1. Ausgangslage

Bundesweite amtliche Verkehrszählung (SVZ 2010)

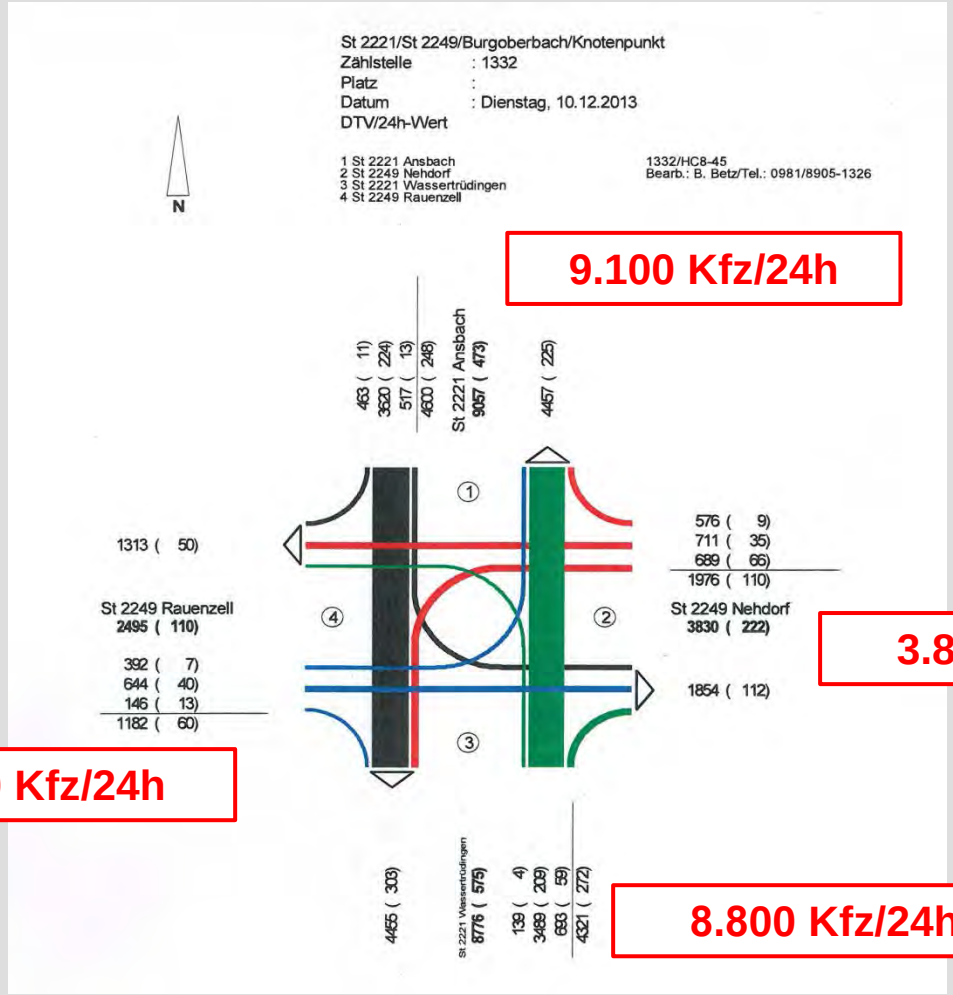


DTV = 6.518 Kfz/24 h
SV = 386 Fz/24 h

Zum Vergleich:
Durchschnittswert Staatsstraßen Region 8
SVZ 2010: 2.795 Kfz/24 h (227 Fz/24 h)

1. Ausgangslage

Verkehrsbelastung am bestehenden Knotenpunkt



9.100 Kfz/24h

3.800 Kfz/24h

2.500 Kfz/24h

8.800 Kfz/24h

1. Ausgangslage

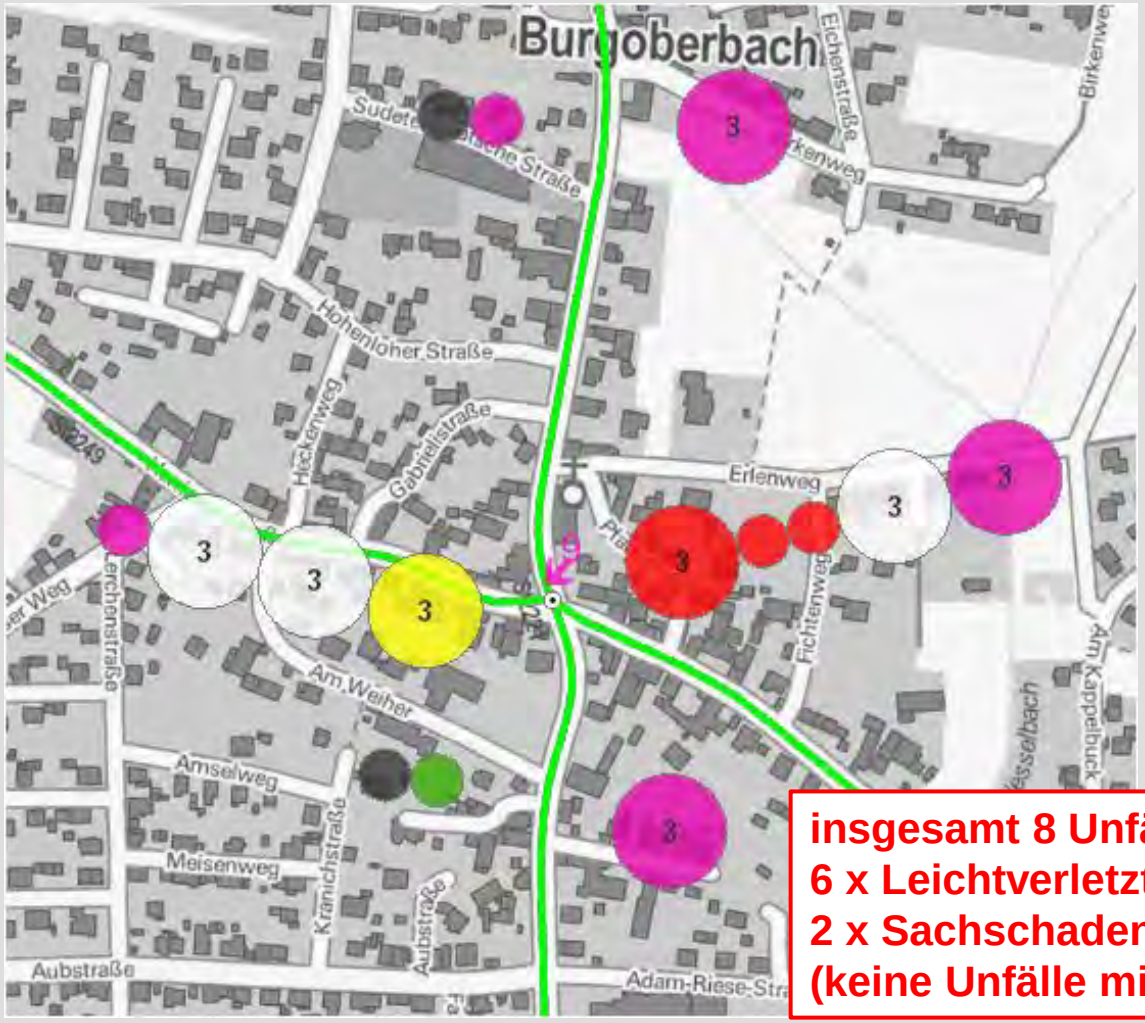
Verkehrssicherheitsarbeit der Unfallkommission

- 3-Jahres-Betrachtungszeiträume (1997 – 1999, 2000 – 2002, 2003 – 2005, 2006 – 2008, 2009 – 2011, 2012 – 2014) zur Beschreibung von Unfallhäufungen
- Zentrale Unfallauswertung
- Einführung von Unfallkommissionen aus unterer Verkehrsbehörde, Polizei und Straßenbaubehörde
- Auswertung von Unfallhäufungen seit dem Jahr 2000
- Unfallhäufung = mind. 3 Unfälle mit schwerem Personenschaden auf 1 km Länge im Betrachtungszeitraum
- seit 2014 zusätzliches Kriterium in Ortsdurchfahrten: Unfallhäufung = mind. 5 Unfälle mit Leichtverletzten
- Unfallkommissionen schlagen Abhilfemaßnahmen vor bzw. treffen Maßnahmenentscheidungen

Im vorliegenden Fall 2012 – 2014 (UH9): Überprüfung Lichtsignalanlage

1. Ausgangslage

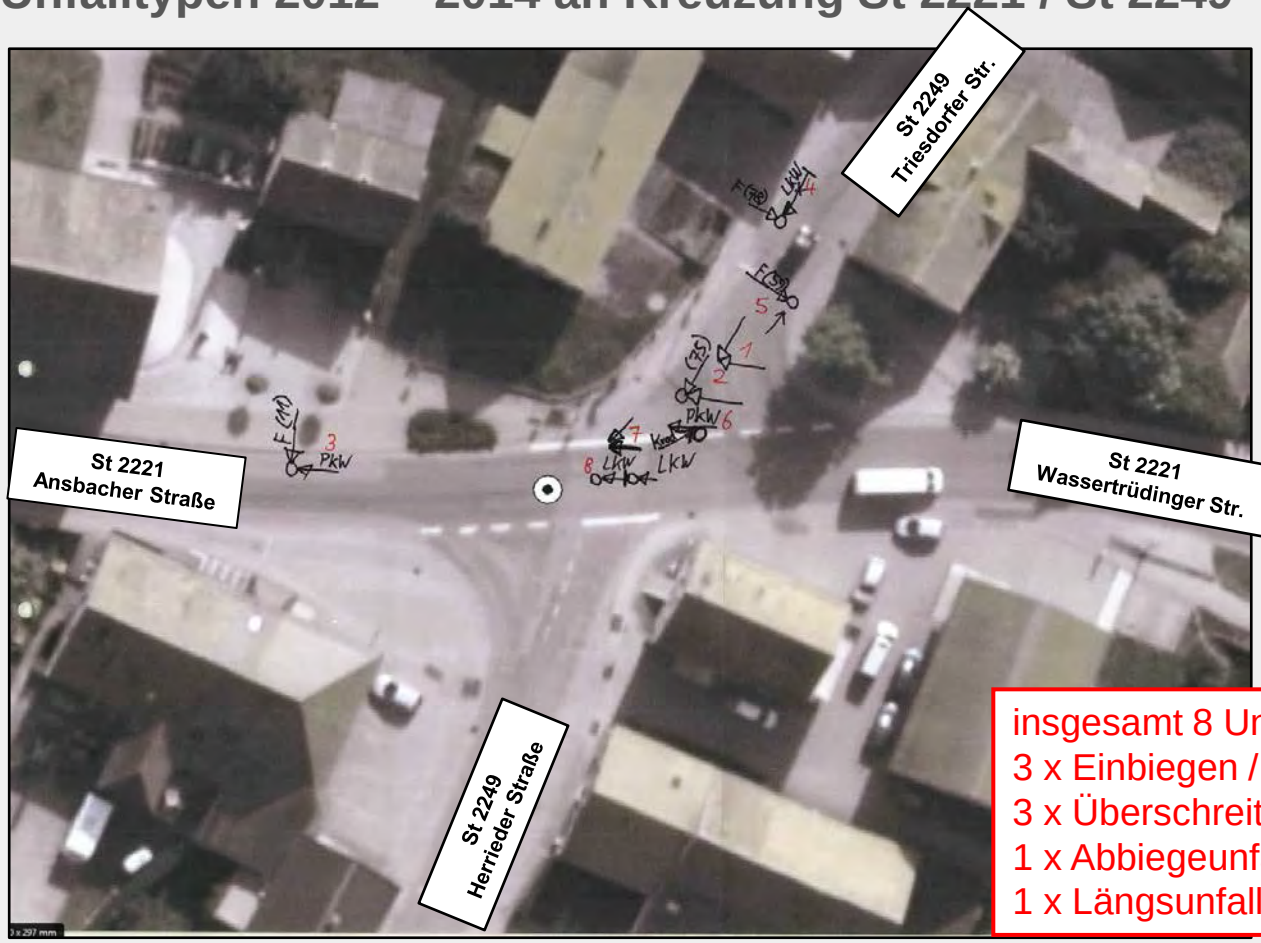
Unfälle 2012 - 2014



insgesamt 8 Unfälle
6 x Leichtverletzte
2 x Sachschaden
(keine Unfälle mit Toten / Schwerverletzten)

1. Ausgangslage

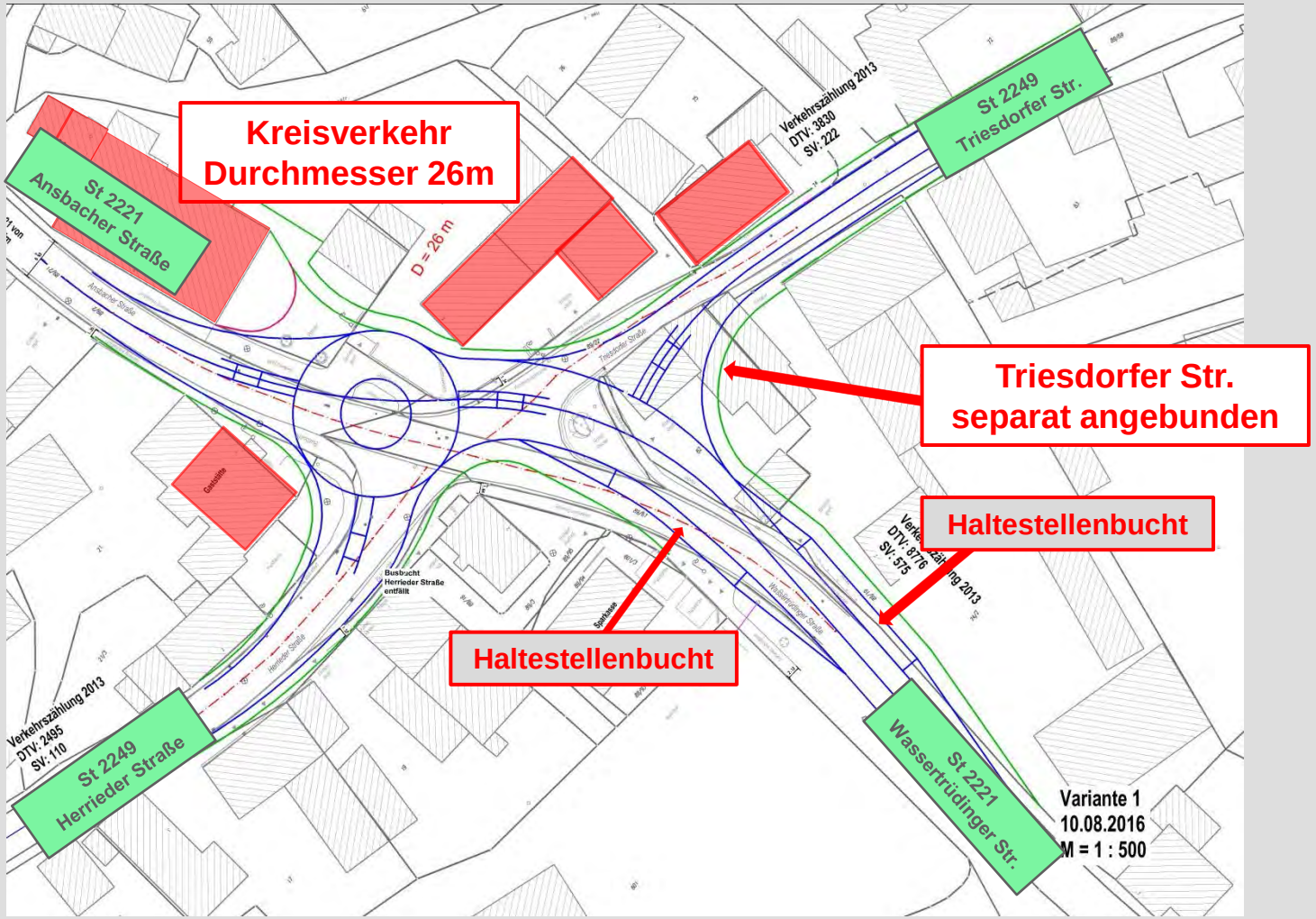
Unfalltypen 2012 – 2014 an Kreuzung St 2221 / St 2249



insgesamt 8 Unfälle
3 x Einbiegen / Kreuzen
3 x Überschreiten (Fußgänger)
1 x Abbiegeunfall
1 x Längsunfall

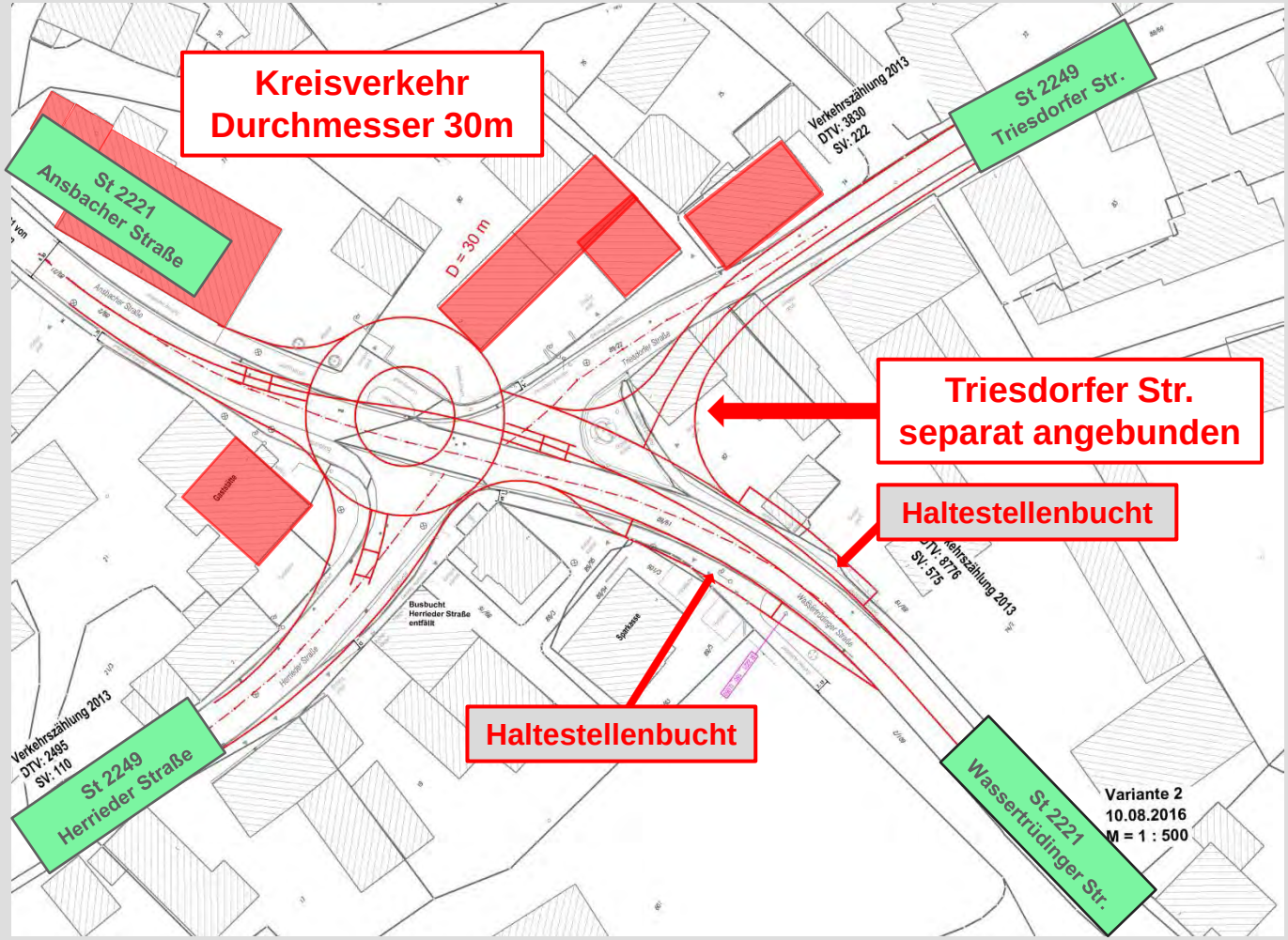
2. Stand der Planung

Lageplan Variante 1: Kreisverkehr



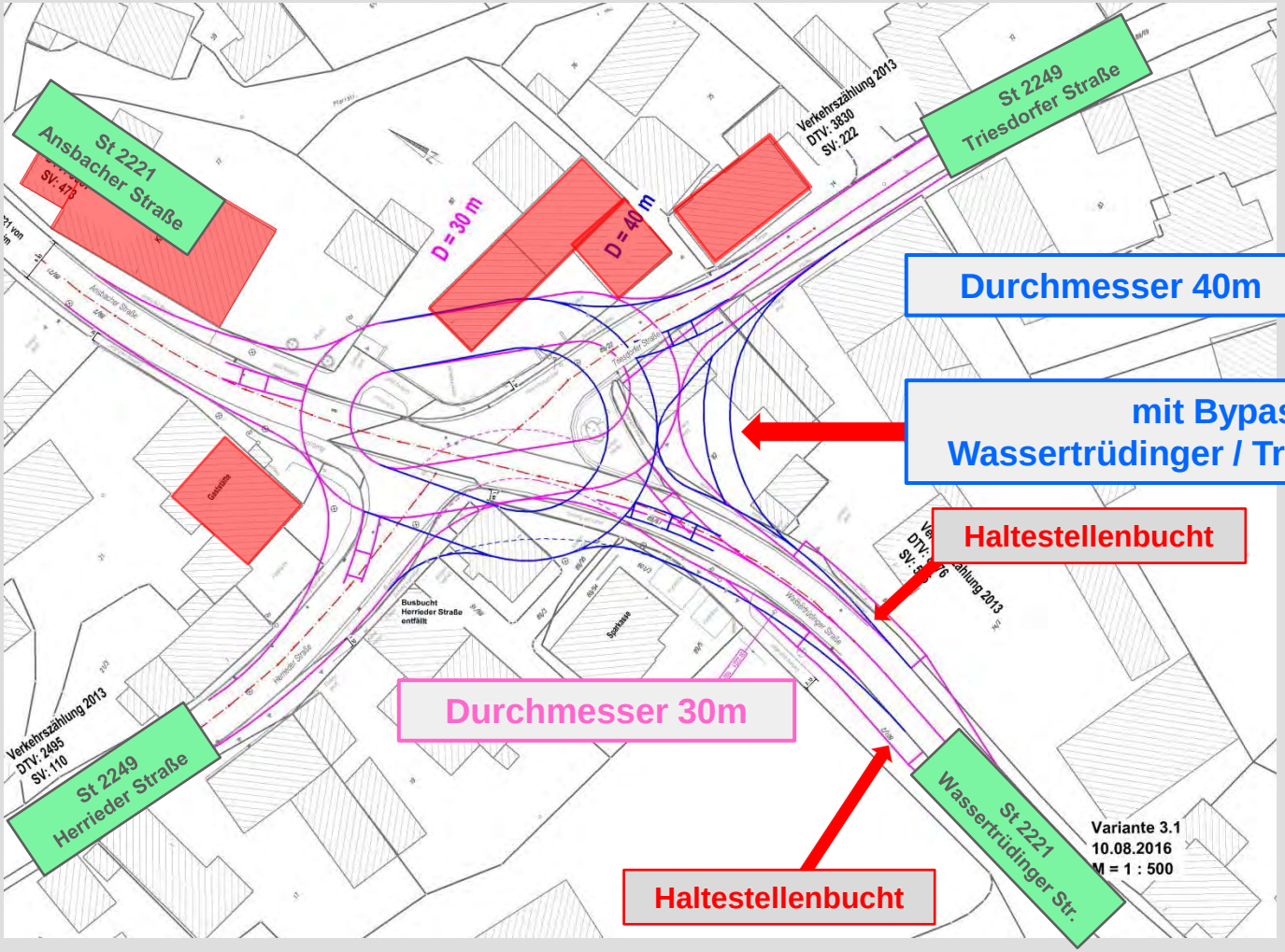
2. Stand der Planung

Lageplan Variante 2: Kreisverkehr



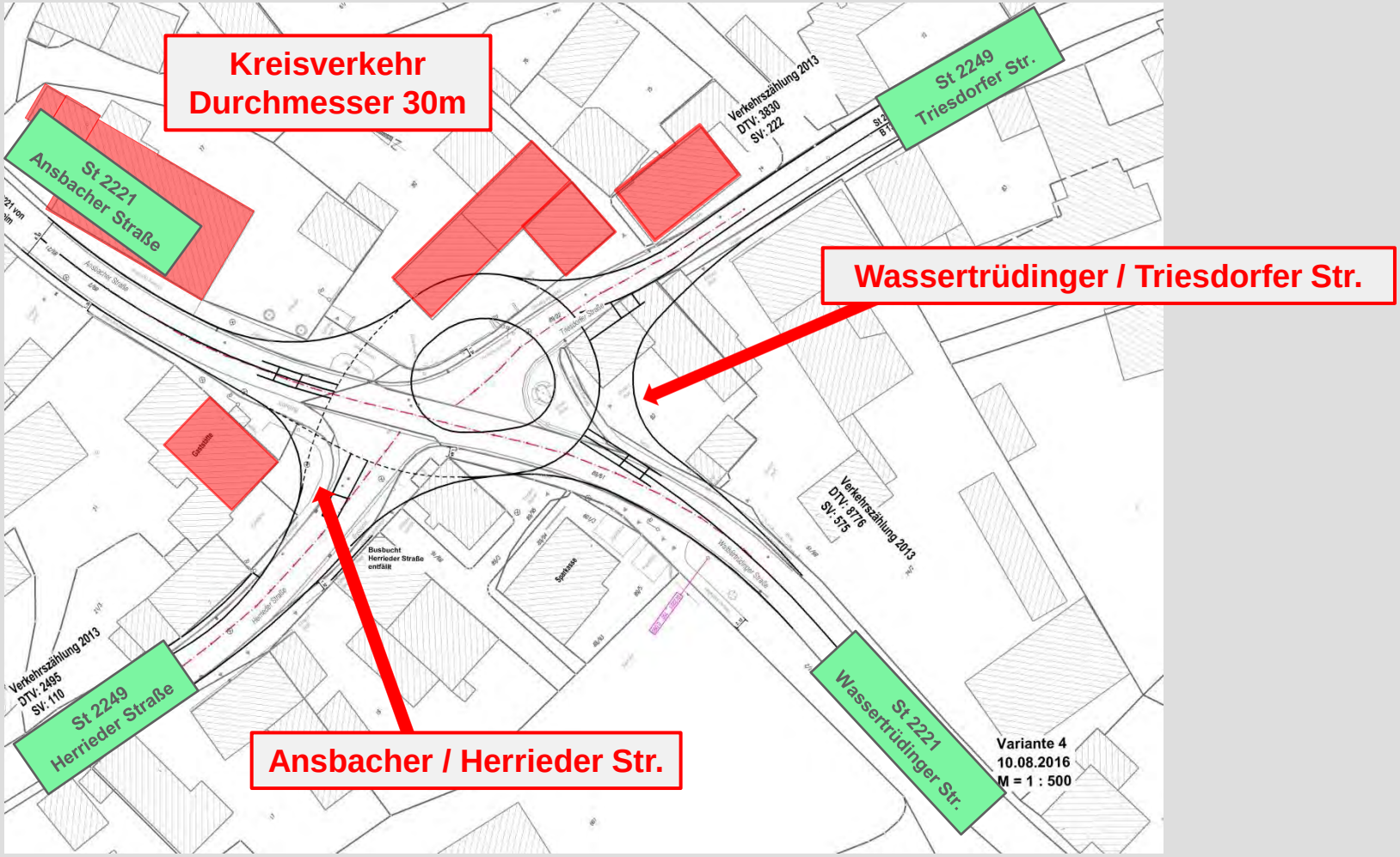
2. Stand der Planung

Lageplan Variante 3: gestreckte Kreisverkehre



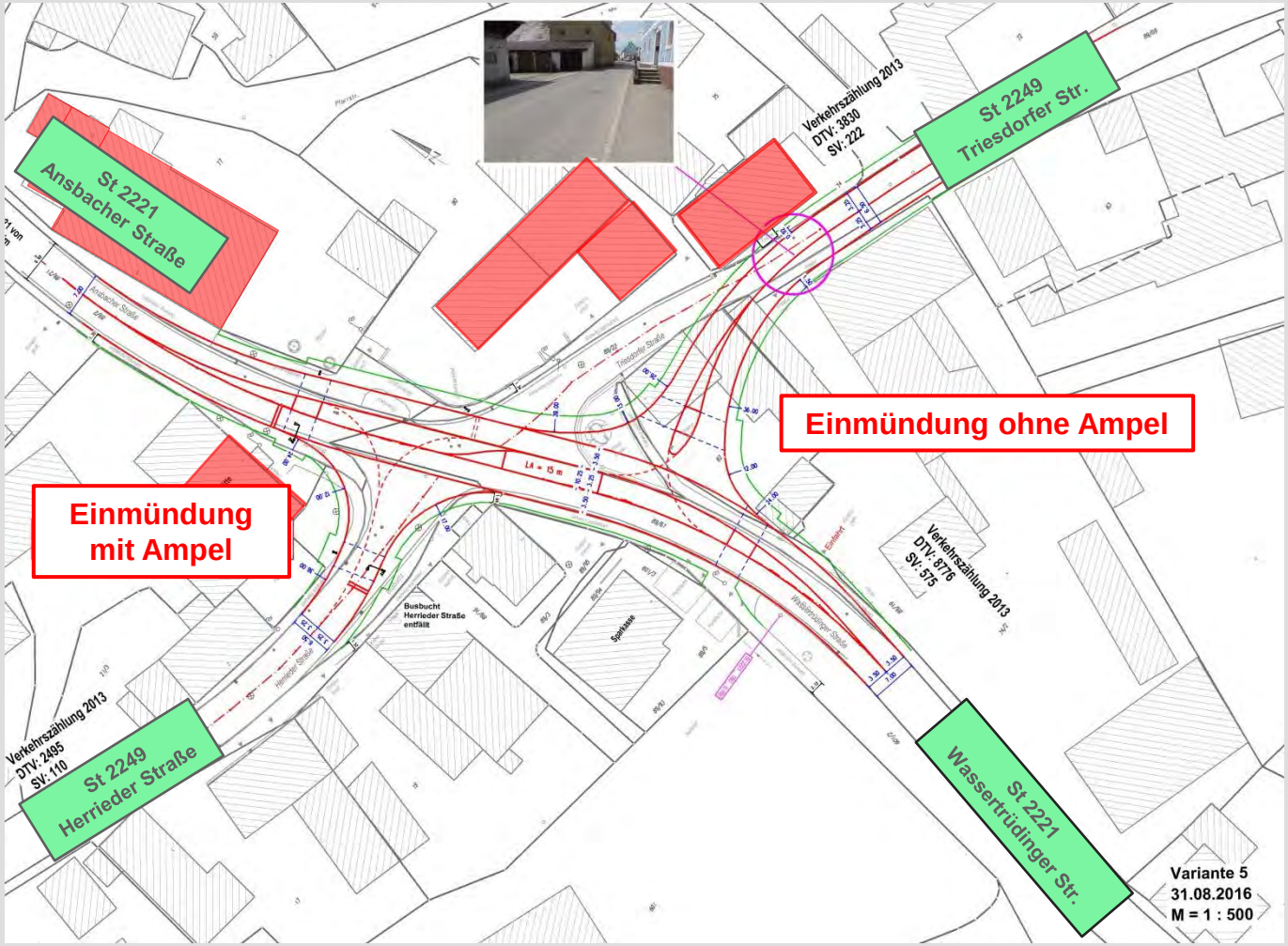
2. Stand der Planung

Lageplan Variante 4: Kreisverkehr



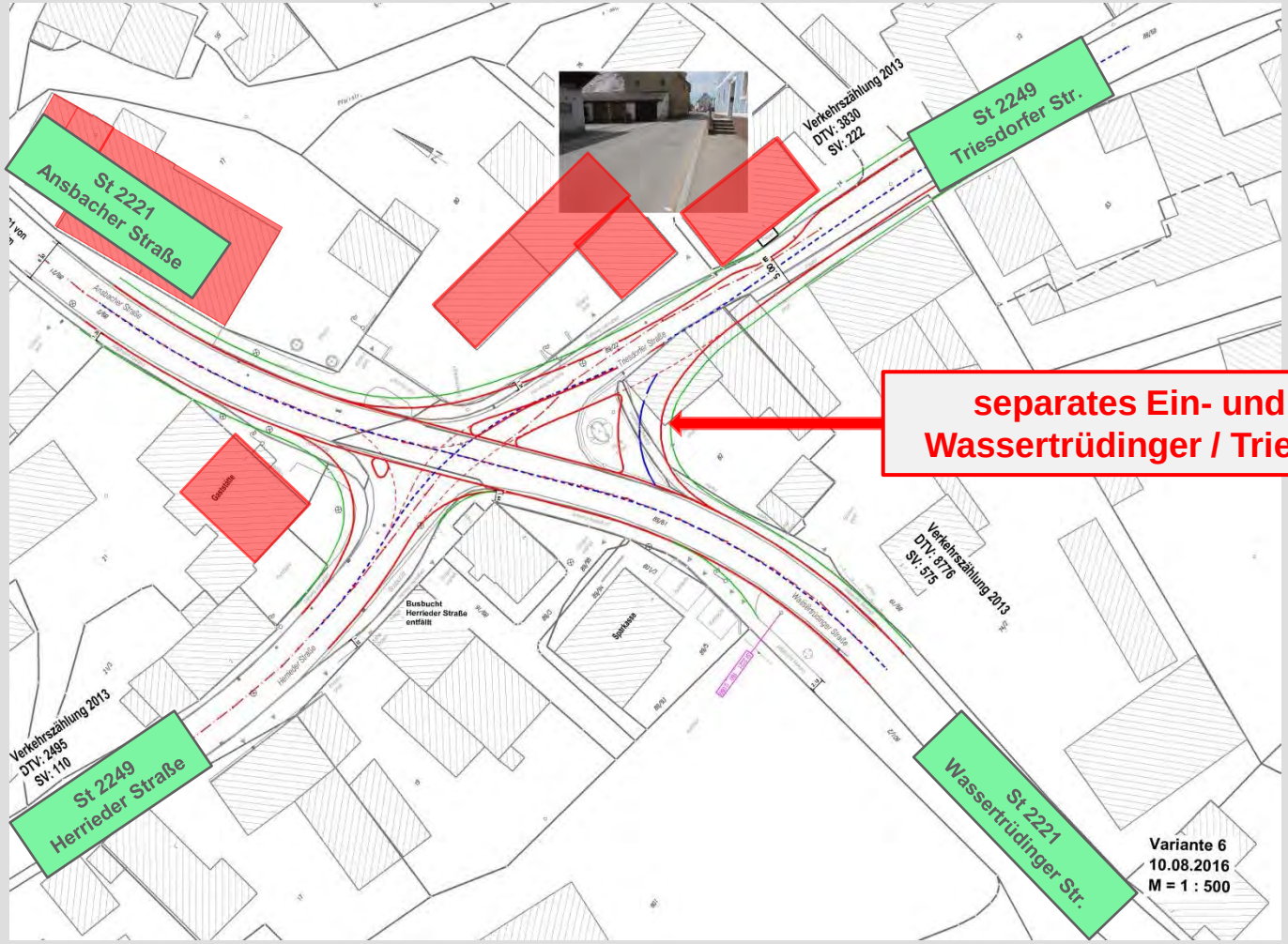
2. Stand der Planung

Lageplan Variante 5: versetzte Kreuzung



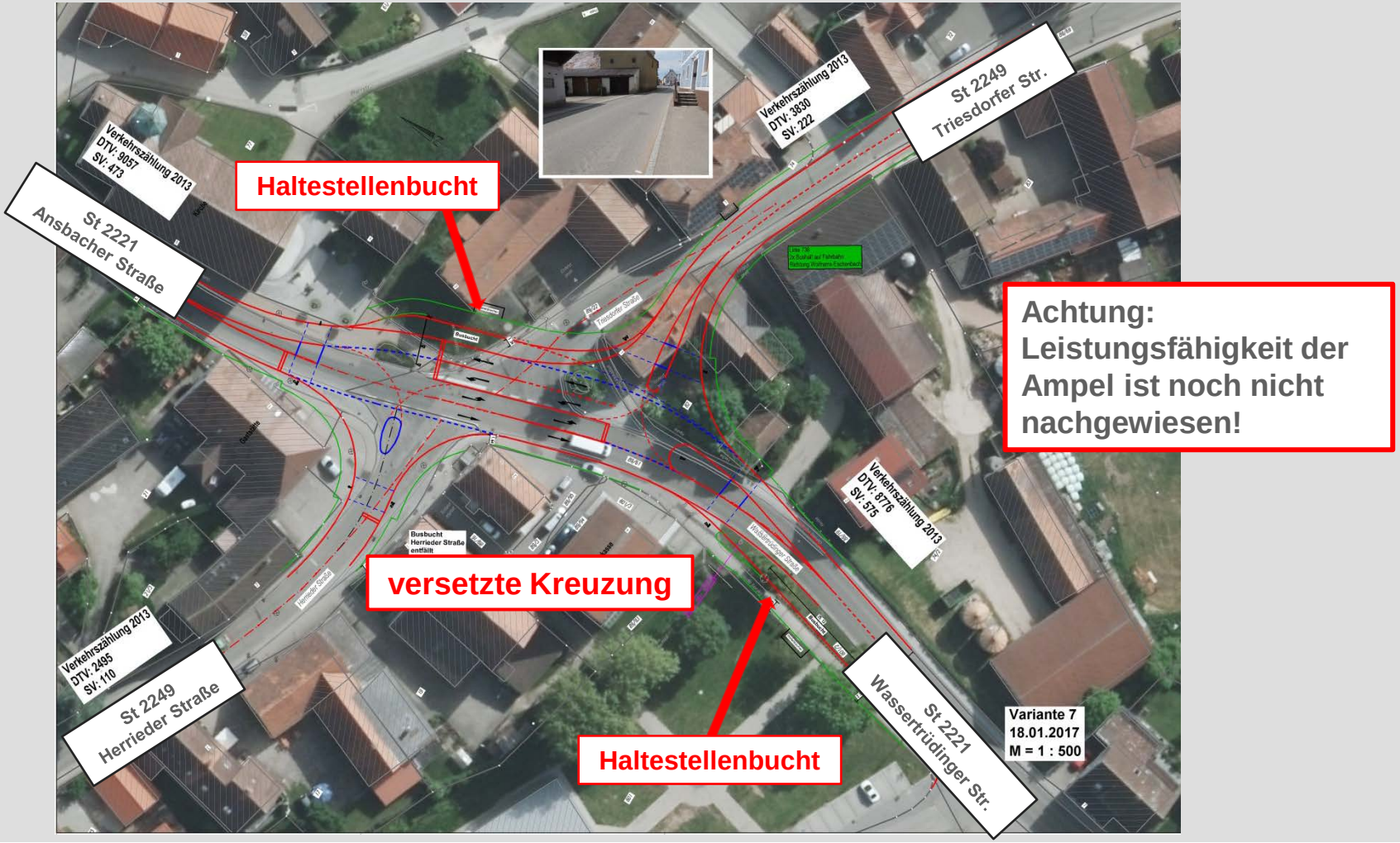
2. Stand der Planung

Lageplan Variante 6:



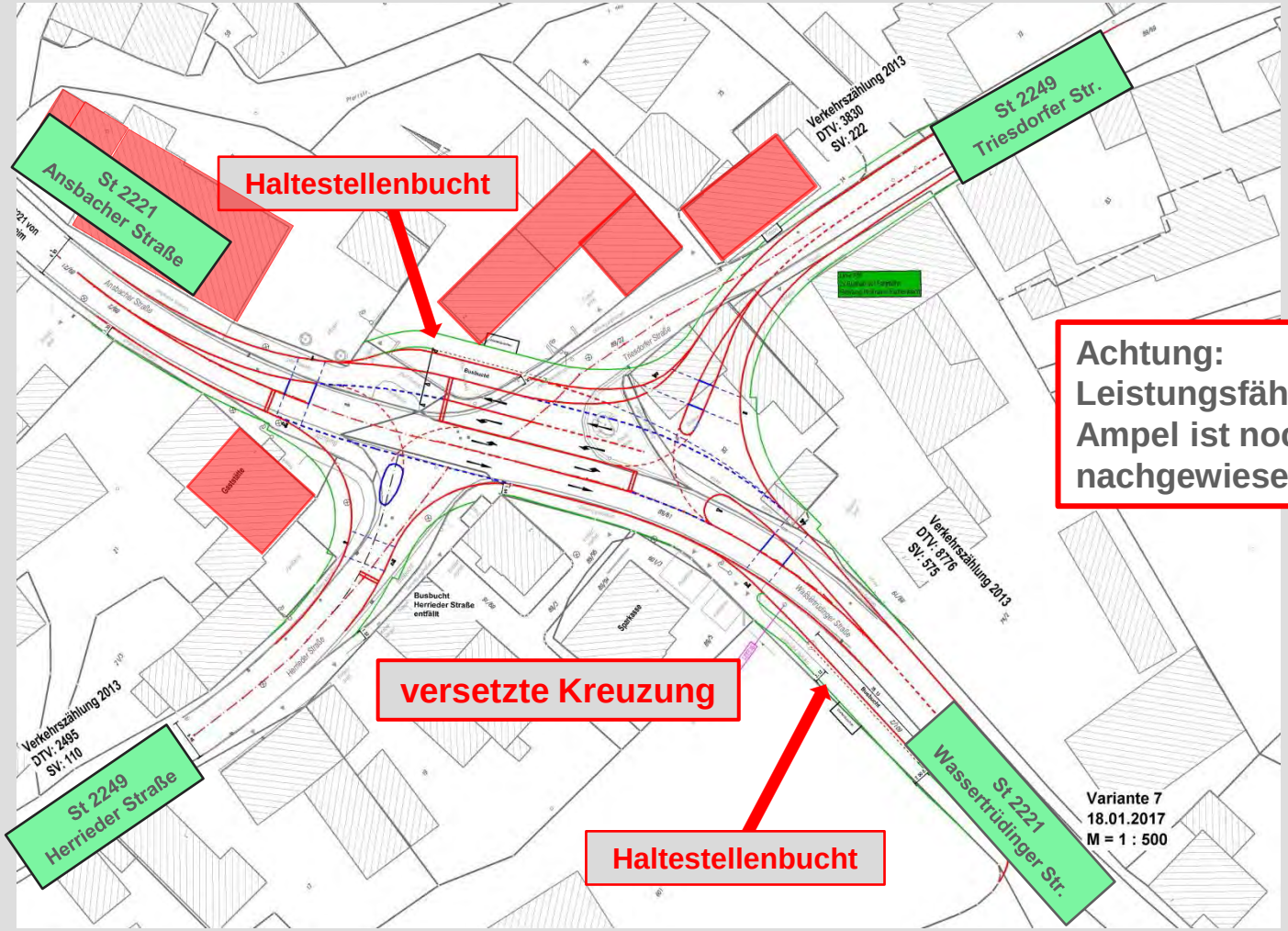
2. Stand der Planung

Lageplan Variante 7 - Luftbild



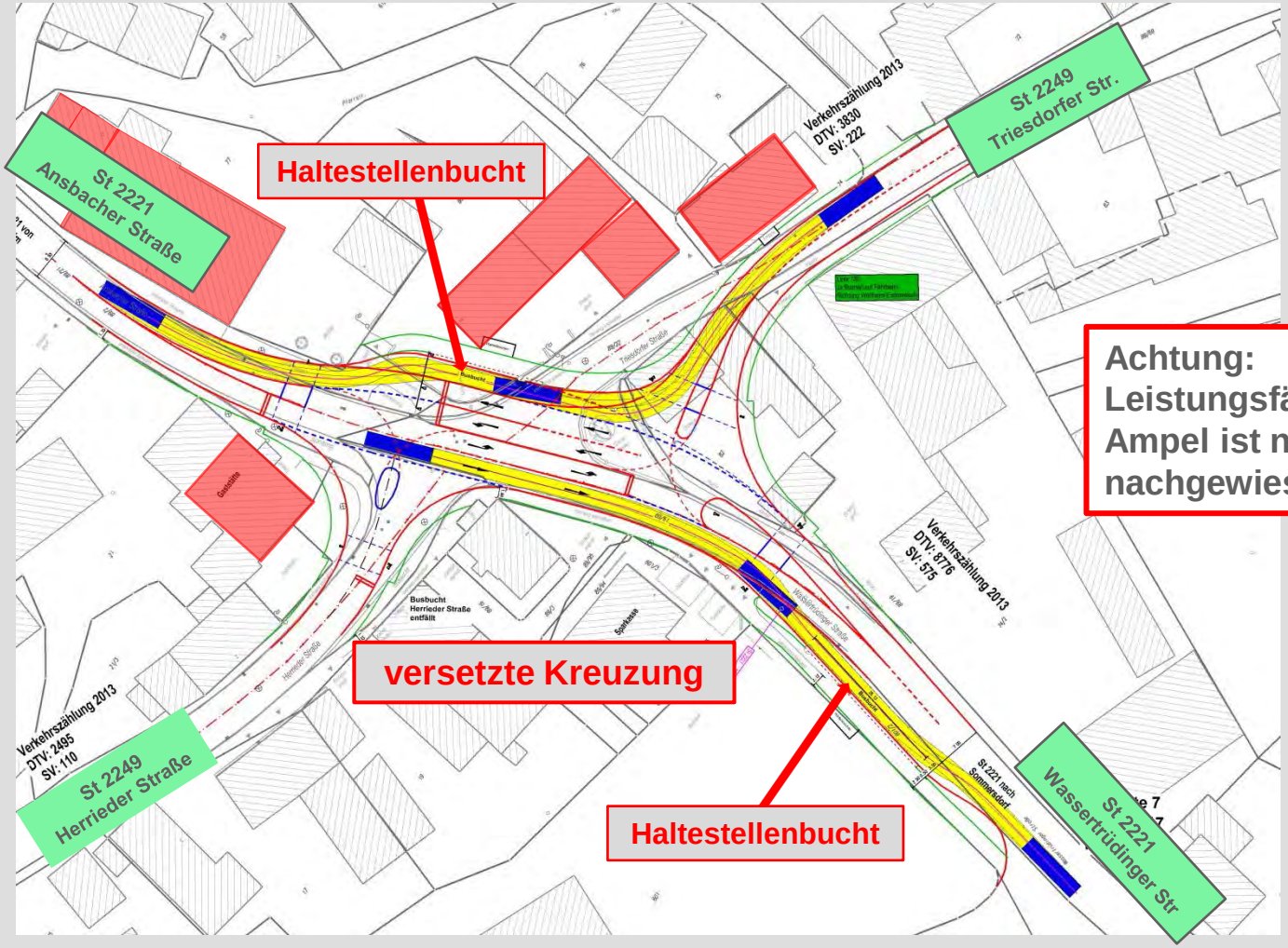
2. Stand der Planung

Lageplan Variante 7 - technisch



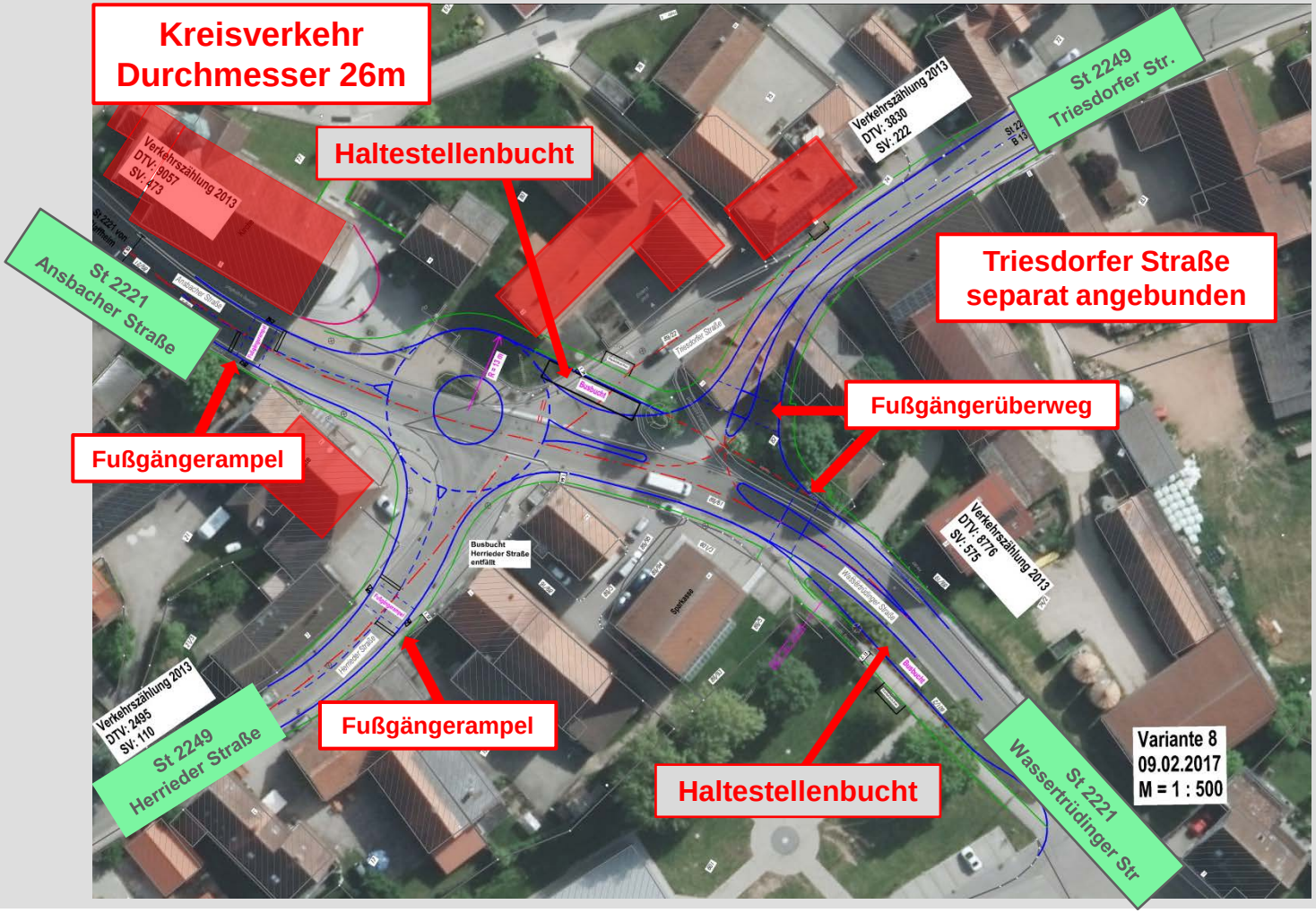
2. Stand der Planung

Lageplan Variante 7 – Schleppkurven Bus



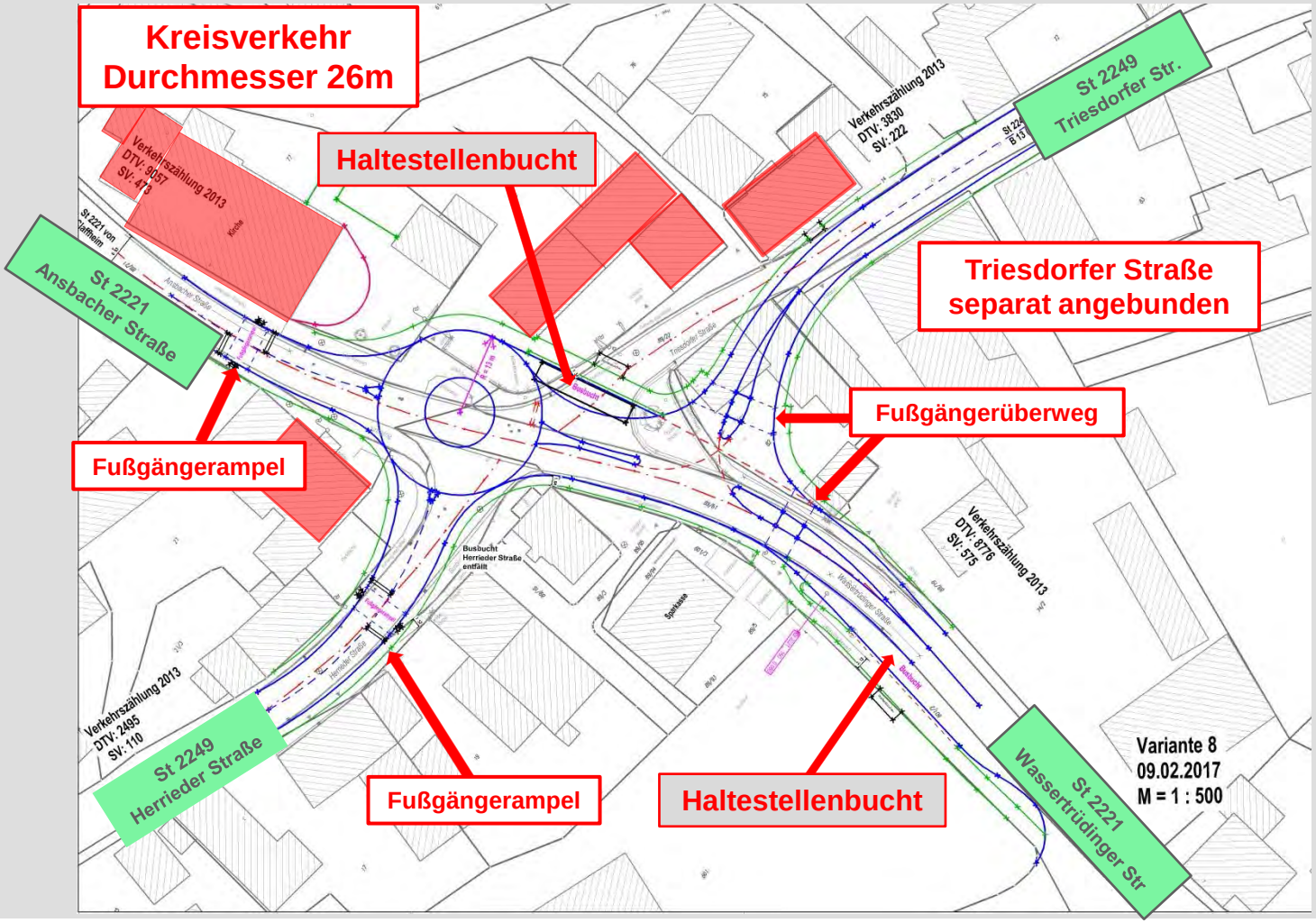
2. Stand der Planung

Lageplan Variante 8 – Luftbild



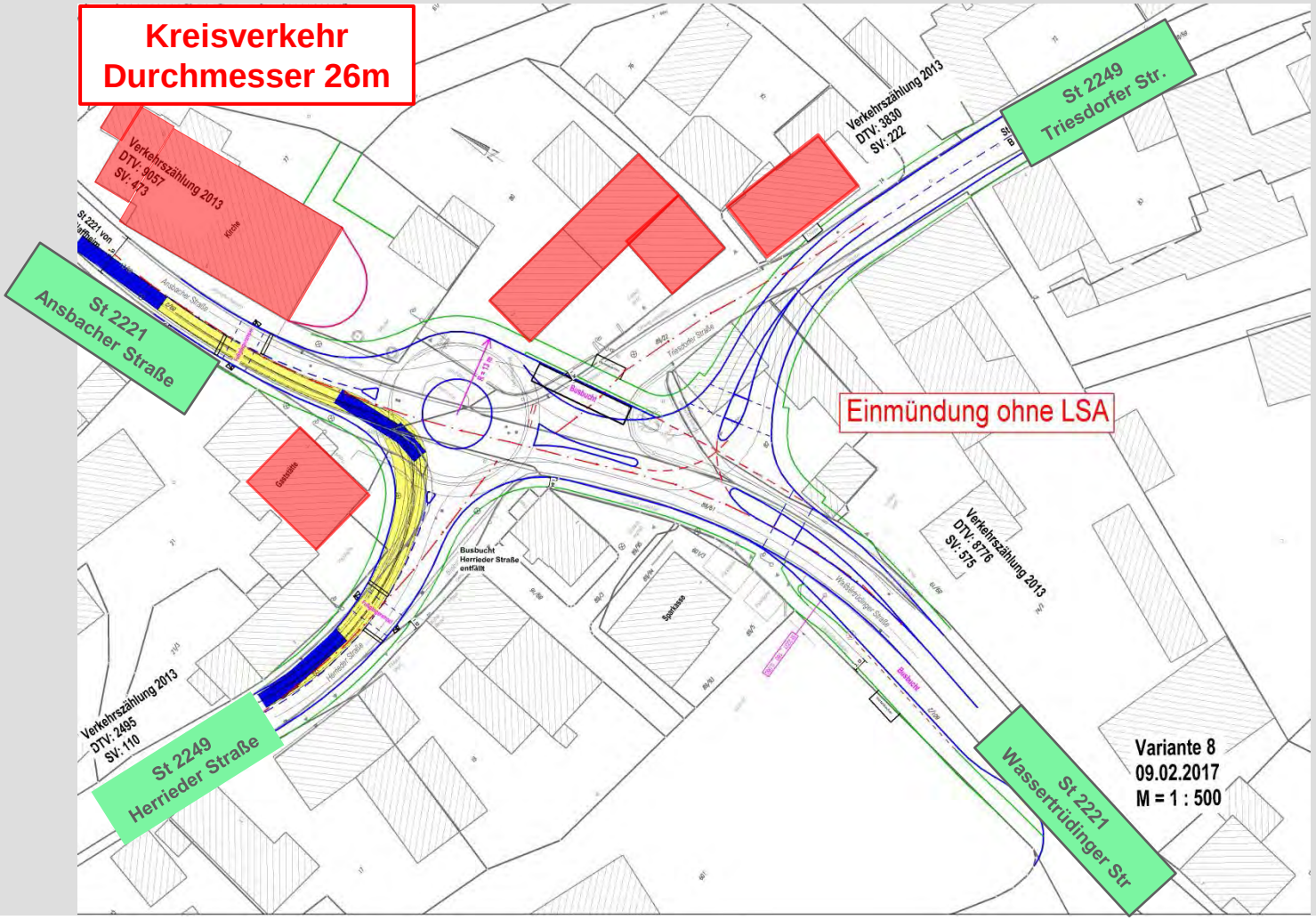
2. Stand der Planung

Lageplan Variante 8 – technisch



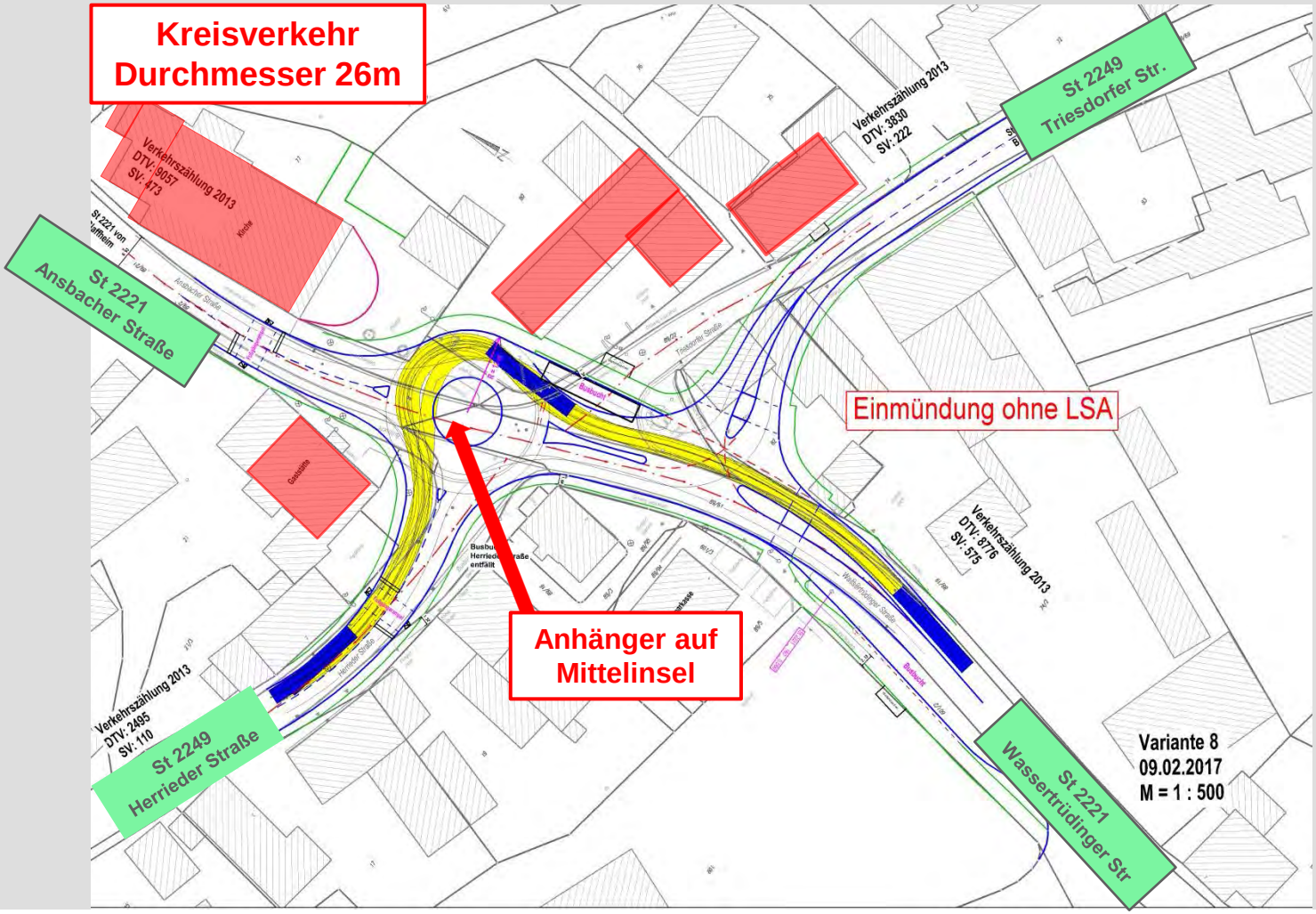
2. Stand der Planung

Lageplan Variante 8: Schleppkurve Ansbacher - Herrieder Str.



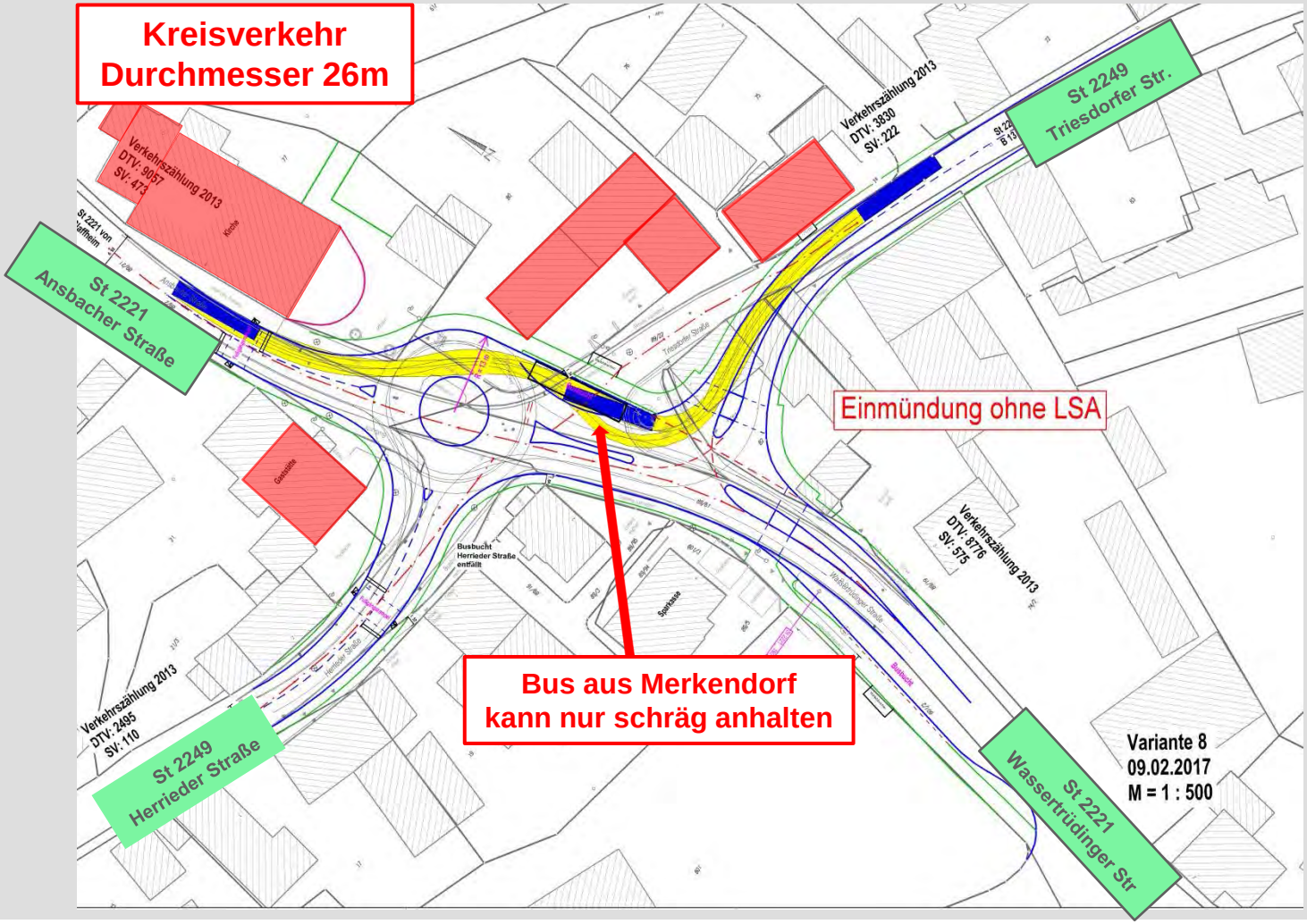
2. Stand der Planung

Lageplan Variante 8: Schleppkurve Wassertrüdinger - Herrieder Str.



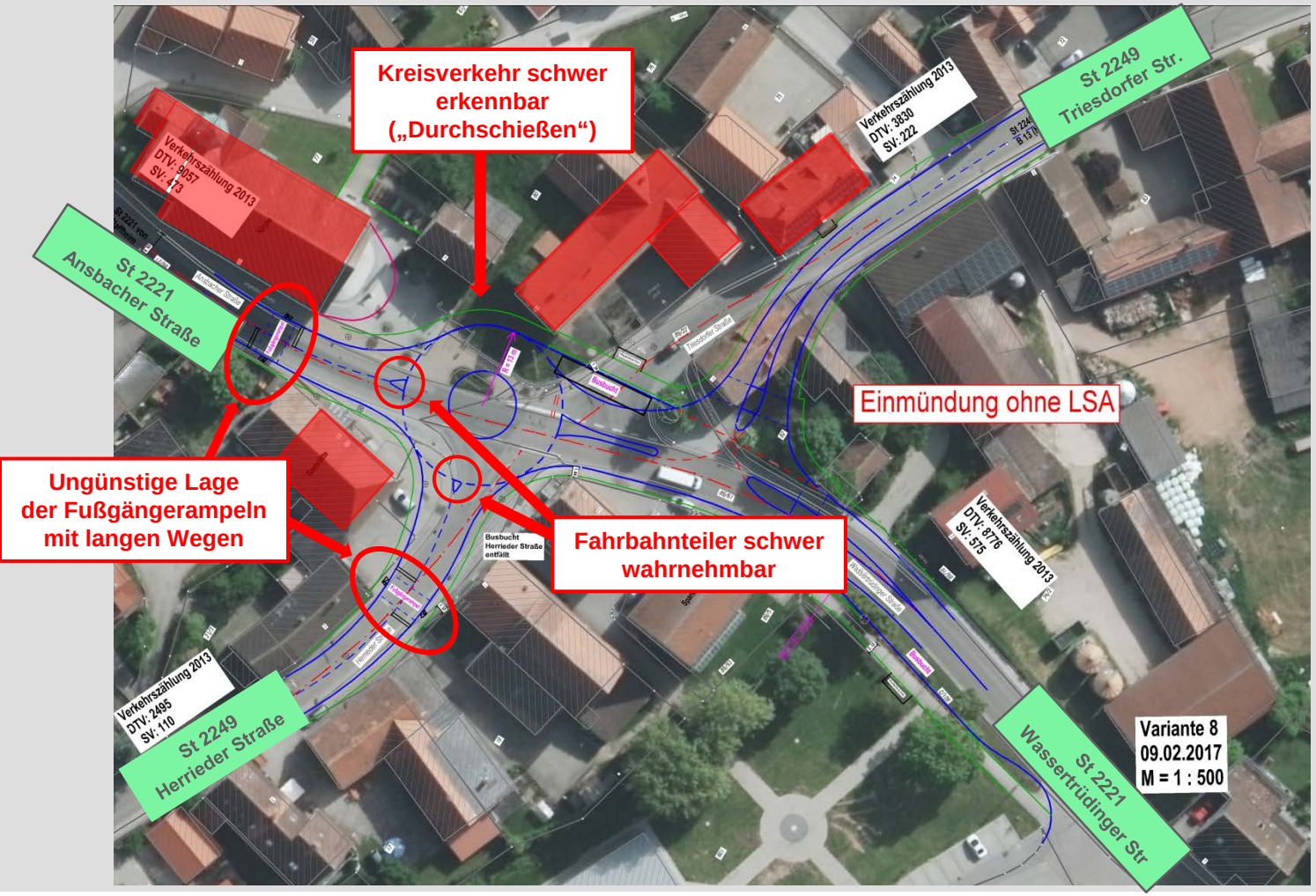
2. Stand der Planung

Lageplan Variante 8: Schleppkurve Buslinie Triesd. – Ansb. Str.



2. Stand der Planung

Lageplan Variante 8: Fazit



2. Stand der Planung

Kostentragung des Kreuzungsumbaus (Rechtsgrundlagen)

BayStrWG

Art. 32
Kosten für Kreuzungen öffentlicher Straßen

(1) [1] Beim Bau einer neuen Kreuzung hat der Träger der Straßenbaulast für die neu hinzukommende Straße die Kosten der Kreuzung zu tragen. [2] Zu ihnen gehören auch die Kosten der Änderung, die durch die neue Kreuzung an den anderen öffentlichen Straßen unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung notwendig sind. [3] Die Änderung einer bestehenden Kreuzung ist als neue Kreuzung zu behandeln, wenn eine Straße, die nach der Beschaffenheit ihrer Fahrbahn nicht geeignet und nicht dazu bestimmt war, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen, zu einer diesem Verkehr dienenden Straße ausgebaut wird.

(2) [1] Werden mehrere sich kreuzende Straßen gleichzeitig neu angelegt oder werden an bestehenden Kreuzungen neue Anschlußstellen geschaffen, so haben die Träger der Straßenbaulast die Kosten der Kreuzung in dem Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste zu tragen. [2] Bei der Berechnung der Fahrbahnbreiten sind die Gehwege und Radwege, die Trennstreifen und die befestigten Seitenstreifen einzubeziehen.

→ **Kostenbeteiligung Gemeinde (Baulastträger Gehweg) ist noch zu prüfen**

3. Ausblick

Bauvorbereitung

- Einholung der Zustimmung der Gemeinde zur grundsätzlichen Knotenpunktgestaltung
- Signaltechnische Berechnung der Variante 7, ggf. Umplanung aufgrund der Erkenntnisse der signaltechnischen Berechnung
- Gemeinsamer Grunderwerb der notwendigen Grundstücke mit der Gemeinde
- Abschluss der Entwurfsplanung bis Mitte 2018
- anschließend Ausführungsplanung / Vergabe
- Ziel: Bau in 2019

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!