



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Annette Karl SPD**
vom 07.11.2014

Unfallhäufigkeit auf BAB 93

Auf dem Abschnitt der Bundesautobahn A 93 zwischen den Anschlussstellen Marktredwitz-Süd und Wiesau scheint es in beiden Fahrtrichtungen eine erhöhte Anzahl an Unfällen zu geben. Eine abschnittsweise Geschwindigkeits einschränkung auf 130 km/h scheint eine Senkung dieser Unfälle erreicht zu haben. Trotzdem besteht der subjektive Eindruck, dass es in diesem Bereich mehr Unfallgeschehen als auf anderen Autobahnabschnitten gibt, wie auch mehrere Unfälle, zum Teil mit tödlichem Ausgang, im September 2014 zeigten.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie verhalten sich die Unfallzahlen in diesem Autobahnabschnitt im Vergleich zu ähnlich belasteten Autobahnen?
2. Gab es nach der Einschränkung der Höchstgeschwindigkeit ein spürbares Sinken der Unfallzahlen?
3. Ist in der Ausführung als Sparautobahn (schmalere Fahrspuren, geringere Kurvenradien, schmalerer Standstreifen) im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit eine erhöhte Unfallgefährdung zu sehen und gibt es auf Autobahnen mit gleicher Bauausführung ähnlich hohe Unfallzahlen?
4. Ist es zutreffend, dass die Asphaltdecke einen schlechten Grip aufgrund hohem Abrieb aufweist, wie von einem Unfälleider beklagt?
5. In welchen Fällen ist der Straßenbetreiber für Mängel an der Fahrdecke haftbar?
6. Da es vor einigen Jahren die Spekulation gab, dass „der Verkehrsfluss auf der A 93 durch eine Wasserader negativ beeinflusst wird“, die Frage, ob solche „Anhaltspunkte“ eine erhöhte Unfallquote verursachen könnten?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**
vom 05.01.2015

1. Wie verhalten sich die Unfallzahlen in diesem Autobahnabschnitt im Vergleich zu ähnlich belasteten Autobahnen?

Als Kenngröße für den Vergleich verschiedener Straßenabschnitte hat sich die sogenannte Unfallrate bewährt, da sie die Verkehrsbelastung der Straße berücksichtigt. Die Unfallrate errechnet sich aus der Anzahl der Unfälle pro einer Million gefahrener Kraftfahrzeug-Kilometer (U/Mio. Kfz-km).

Die Unfallraten der A 93 für den Zeitraum 2010–2012 liegen vor. Demnach bewegen sich diese zwischen der AS Marktredwitz-Süd und der AS Wiesau je nach Fahrtrichtung und Abschnitt zwischen 0,09 und 0,53 U/Mio. Kfz-km und liegen insgesamt etwas über dem entsprechenden Durchschnittswert aller bayerischen Autobahnen von 0,20 U/Mio. Kfz-km. Die hohen Unfallraten liegen auf der A 93 überwiegend im Bereich Selb und tragen wesentlich zur Durchschnittserhöhung auf der A 93 bei.

2. Gab es nach der Einschränkung der Höchstgeschwindigkeit ein spürbares Sinken der Unfallzahlen?

Die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit in Fahrtrichtung Süd der A 93 auf 130 km/h wurde erst im Oktober 2012 angeordnet. Wegen dieses kurzen Zeitraums ist eine Wirksamkeitsuntersuchung noch nicht sinnvoll.

Die Vorher-Nachher-Untersuchung beschränkt sich daher auf die Fahrtrichtung Nord, auf der seit März 2006 zwischen AS Selb-West und AS Mitterteich-Nord ein Tempolimit von 130 km/h gilt. Waren vor der Geschwindigkeitsbeschränkung von 2003–2005 insgesamt 196 Unfälle mit 5 Getöteten, 32 Schwerverletzten und 107 Leichtverletzten zu verzeichnen, verringerten sich diese Unfallzahlen nach der Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung im Zeitraum 2007–2009 auf 123 Unfälle mit 2 Getöteten, 14 Schwerverletzten und 74 Leichtverletzten. 2011–2013 sanken die Zahlen weiter auf 96 Unfälle mit einem Schwerverletzten und 38 Leichtverletzten. Getötete waren in diesem Zeitraum nicht zu beklagen. Beim „Sparquerschnitt“ der A 93 konnte somit insbesondere in Abschnitten hoher Kurvigkeit mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 km/h eine Verringerung der Unfallzahlen erreicht werden.

3. Ist in der Ausführung als Sparautobahn (schmalere Fahrspuren, geringere Kurvenradien, schmalerer Standstreifen) im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit eine erhöhte Unfallgefährdung zu sehen und gibt es auf Autobahnen mit gleicher Bauausführung ähnlich hohe Unfallzahlen?

Es ist richtig, dass bei einem Vergleich der Unfallzahlen an Autobahnen insbesondere auch die Faktoren Fahrbahnbreite, Kurvigkeit und schmale Standstreifen eine große Rolle spielen. Diese Querschnittswahl ist nicht von der Zuord-

nung zu den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit abhängig, zu denen die A 93 auch nicht gehörte. Die A 93 weist wie auch eine größere Anzahl anderer bayerischer Autobahnen den schmälere Querschnitt RQ 26 auf. Im Falle der A 93 musste insbesondere im Nordabschnitt zwischen Selb und Schönwald aufgrund von Vorbehalten des Umwelt- und Landschaftsschutzes mit deutlich kleineren Radien geplant werden als in anderen Abschnitten. Andere Autobahnen, die weitaus großzügiger trassiert werden konnten, weisen daher niedrigere Unfallzahlen auf.

Dies ist auch bei der Betrachtung einzelner Abschnitte der A 93 zu erkennen. Während die Unfallraten in weniger kurvigen Abschnitten, wie zwischen den AS Rehau-Süd und Schönwald 0,32 U/100 Mio. Kfz-km und zwischen den AS Schönwald und Selb-Nord rund 0,34 U/100 Mio. Kfz-km betragen, belaufen sie sich in den sehr kurvigen Abschnitten zwischen den AS Schönwald und Selb-Nord auf 0,41 U/100 Mio. Kfz-km und zwischen den AS Selb-Nord und Selb-West sogar auf 0,53 U/Mio. Kfz-km.

Insgesamt liegt die mittlere Unfallrate der A 93 zwischen dem AD Hochfranken und der AS Ponholz für den Zeitraum 2010–2012 bei 0,24 U/Mio. Kfz-km und damit leicht über dem entsprechenden Durchschnittswert aller bayerischen Autobahnen von 0,20 U/Mio. Kfz-km. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind daher immer abschnittsbezogen zu prüfen. Eine generelle Beschränkung aus Verkehrssicherheitsgründen ist wegen vieler Abschnitte mit niedrigen Unfallzahlen daher nicht notwendig und nicht vermittelbar.

4. Ist es zutreffend, dass die Asphaltdecke einen schlechten Grip aufgrund hohem Abrieb aufweist, wie von einem Unfalleider beklagt?

Das ist nicht zutreffend. Ein hoher Abrieb würde nämlich eine Fahrbahn rauer machen und damit eher griffiger. Für bayerische Autobahnen wird zur Erkennung von Schwachstellen regelmäßig eine Zustandserfassung und Bewertung durchgeführt. Dabei wird auch immer die Griffigkeit gemessen. Sobald bei der Messung ein definierter Schwellenwert überschritten ist, sind unverzüglich geeignete Abhilfemaß-

nahmen zu ergreifen. Diese können lokal begrenzte Stellen umfassen oder ganze Abschnitte betreffen.

Um die von Dritten vermuteten Griffigkeitsdefizite auf der A 93 abzuklären, wurden von der Autobahndirektion Nordbayern zusätzliche Griffigkeitsmessungen beauftragt, die am 13. September 2014 durchgeführt wurden. Dabei wurde durchgehend eine ausreichende Griffigkeit festgestellt. Die Fahrbahn war somit nicht mangelhaft. Schadensersatzansprüche gegen den Straßenbaulastträger wären nicht erfolgreich. Da die Messungen dabei aufgezeigt haben, dass die Griffigkeit in begrenzten Bereichen über das festgestellte Niveau hinaus noch weiter verbessert werden kann, hat die Autobahndirektion mittlerweile mittels Wasserstrahlverfahren vorsorglich in einigen Abschnitten die Fahrbahn aufgeraut und so die Verkehrssicherheit straßenseitig optimiert.

5. In welchen Fällen ist der Straßenbetreiber für Mängel an der Fahrdecke haftbar?

Die Haftung des Straßenbaulastträgers tritt regelmäßig nicht ein, wenn die Fahrbahndecken der Autobahn entsprechend den anerkannten Regeln der Technik hergestellt und in einem ordnungsgemäßen Zustand unterhalten werden. Ein neuwertiger Zustand kann vom Verkehrsteilnehmer nicht erwartet werden. Fahrbahndecken von Bundesautobahnen sind stets schnellstmöglich ordnungsgemäß instand zu setzen. Verkehrsteilnehmer sind vor Gefahren, auf die sie sich nicht rechtzeitig einzustellen vermögen, in geeigneter Weise zu warnen.

6. Da es vor einigen Jahren die Spekulation gab, dass „der Verkehrsfluss auf der A 93 durch eine Wasserader negativ beeinflusst wird“, die Frage, ob solche „Anhaltspunkte“ eine erhöhte Unfallquote verursachen könnten?

Anhaltspunkte, dass „auf Autobahnen Wasseradern eine erhöhte Unfallquote verursachen könnten“, sind allenfalls verkehrspsychologisch zu belegen oder liegen im Bereich von Spekulationen. Bisher liegen dazu keine Erkenntnisse vor.