



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 11.05.2015

Ausbau der Staatsstraße 2252 zwischen Markt Erlbach und Linden

Derzeit läuft das Planfeststellungsverfahren für die Beseitigung eines Bereichs mit erhöhter Unfallhäufigkeit auf der Staatsstraße 2252 zwischen Markt Erlbach und Linden.

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) Mit welcher Begründung soll der Ausbau erfolgen?
b) Wie hat sich die Verkehrsbelastung in den letzten 15 Jahren entwickelt (Schwerverkehr bitte gesondert ausweisen)?
2. a) Hat sich seit Einführung der Maut der Schwerverkehr erhöht?
b) Wenn ja, welche Überlegungen gibt es, um den Anteil des Schwerverkehrs auf der Staatsstraße 2252 zu reduzieren?
3. a) Wie viele Unfälle pro Jahr haben sich im Bereich zwischen Markt Erlbach und Linden auf der Staatsstraße 2252 in den einzelnen Jahren seit 2004 ereignet (bitte die Zahl der Unfälle mit Angabe der Anzahl der verletzten Personen und Verkehrstoten pro Jahr aufschlüsseln)?
b) Welche Ursachen lagen den Verkehrsunfällen zugrunde? Bitte für die einzelnen Jahre die einzelnen Unfallursachen gesondert angeben.
c) Wie viele dieser Unfälle sind ausschließlich auf die Streckenführung zurückzuführen?
4. a) Welche nicht baulichen Maßnahmen zur Reduzierung der Unfallhäufigkeit wurden in den vergangenen 10 Jahren für diesen Abschnitt zwischen Markt Erlbach und Linden geprüft (z. B. Überholverbot, Geschwindigkeitsbeschränkungen, verstärkte Kontrollen etc.)?
b) Welche davon wurden umgesetzt und mit welchem Ergebnis?
c) Mit welcher Begründung wurden die einzelnen Maßnahmen nicht umgesetzt?
5. a) Wie hoch sind die Baukosten angesetzt (bitte unterteilen in Planungskosten, Grundstückserwerb, Baukosten, Kosten für Ausgleichsnahmen)?
b) Welche fachlichen Erwägungen führten zur Planung einer Linksabbiegespur nach Mettelaarach?
c) Wie hoch ist der Anteil der Kosten für diese Linksabbiegespur an den Gesamtkosten?
6. a) Mit welcher Begründung soll auf einer Breite von 8 m entlang einer Streckenlänge von 625 m der Wald gerodet werden?
b) Ist hierfür ein zusätzlicher Grundstückserwerb notwendig, und wenn ja, welche Kosten sind damit verbunden?
7. a) Mit wie viel Geld ist das Programm „Sichere Landstraße“ ausgestattet?
b) Aus welchem Haushaltstitel wird das Programm finanziert?
c) Welcher Anteil der Kosten für den geplanten Ausbau der St 2252 wird aus diesem Programm „Sichere Landstraße“ finanziert?
8. a) Unter welchen Voraussetzungen wird ein Ausbau von Staatsstraßen über solche Programme finanziert?
b) Welche Vorhaben wurden bisher über das Verkehrssicherheitsprogramm „Sichere Landstraße“ finanziert?
c) Welche Vorhaben sollen zukünftig über das Verkehrssicherheitsprogramm „Sichere Landstraße“ finanziert werden?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 10.07.2015

- 1. a) Mit welcher Begründung soll der Ausbau erfolgen?**
Verbesserung der Verkehrssicherheit
Die Streckencharakteristik der Staatsstraße 2252 entspricht im geplanten Bauabschnitt nicht den Anforderungen an die Streckenführung moderner, sicherer und leistungsfähiger Staatsstraßen (unzureichende Sichtverhältnisse, schlechter Straßenzustand, Mängel bei der Knotenpunktausbildung). Dies wird durch die festgestellten Unfallhäufigkeiten belegt.
Als Unfallhäufungen werden unfallauffällige Bereiche betrachtet, bei denen innerhalb eines 3-Jahres-Zeitraumes auf einer Länge von 1.000 Metern mindestens drei Unfälle mit schwerem Personenschaden entstanden sind.
In den Betrachtungszeiträumen 2003 bis 2005 und 2006 bis 2008 war in diesem Streckenabschnitt eine Unfallhäufungslinie ausgewiesen. Deshalb wurde deren Beseitigung in das Programm „Sichere Landstraße“ aufgenommen.
Nachdem im Folgezeitraum 2009 bis 2012 keine Unfallhäufungslinie festgestellt wurde, ereigneten sich im Zeitraum 2013 bis 31. März 2015 wieder 36 Unfälle mit teilweise schweren Folgen.

Außerdem haben sich im Bereich des geplanten Ausbauabschnittes bei der Betrachtung der Unfälle mit Anprall an Bäumen im 5-Jahres-Betrachtungszeitraum 2002 bis 2006 zwei Teilabschnitte als Unfallhäufung herausgestellt (Streckenabschnitt 220, Station 1,847 bis 1,947 und Station 2,358 bis 2,558). Trotz der deswegen angeordneten Schutzplanken und verbesserten Markierungen blieb das Unfallgeschehen auffällig.

Dies bestätigt die von der Unfallkommission mehrfach getroffene Festlegung, wonach eine wirkungsvolle und nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit nur durch einen zeitgemäßen Ausbau erreicht werden kann, bei dem die Unstetigkeiten in der Streckenführung beseitigt werden.

b) Wie hat sich die Verkehrsbelastung in den letzten 15 Jahren entwickelt (Schwerverkehr bitte gesondert ausweisen)?

Für den vorgesehenen Ausbau wird die nächstgelegene Zählstelle westlich von Linden zwischen Mailheim und Weimersheim (Abschnitt 160 Station 0,712) herangezogen. Die Entwicklung der Verkehrsbelastung ist in der nachstehenden Tabelle 1 ausgewiesen.

Jahr	Kfz	PV	GV	SV
2010	3890	3502	288	351
2005	3488	3070	418	277
2000	2904	2489	415	297
1995	2858	2540	318	225

Tabelle 1, Legende am Ende dieses Schreibens

2. a) Hat sich seit Einführung der Maut der Schwerverkehr erhöht?

Aus der dargestellten Verkehrsentwicklung (Tabelle 1 unter Ziffer 1 b lässt sich ableiten, dass die zum 1. Januar 2005 eingeführte Lkw-Maut zu keiner signifikanten Erhöhung des Schwerverkehrs beigetragen hat. Die Verkehrszahlen liegen innerhalb der allgemeinen Verkehrszunahme verbunden mit den meist konjunkturell bedingten Schwankungen im Wirtschaftsverkehr. Außerdem ist aufgrund der Lage im Straßennetz nicht erkennbar, welche Vorteile die Benutzung der Staatsstraße 2252 für sog. „mautflüchtige“ Lkws bringen sollte.

b) Wenn ja, welche Überlegungen gibt es, um den Anteil des Schwerverkehrs auf der Staatsstraße 2252 zu reduzieren?

Entfällt.

3. a) Wie viele Unfälle pro Jahr haben sich im Bereich zwischen Markt Erlbach und Linden auf der Staatsstraße 2252 in den einzelnen Jahren seit 2004 ereignet (bitte die Zahl der Unfälle mit Angabe der Anzahl der verletzten Personen und Verkehrstoten pro Jahr aufschlüsseln)?

Die Anfrage bezieht sich auf den gesamten 4,1 km langen Streckenabschnitt zwischen Markt Erlbach und Linden, die Daten dafür werden nachfolgend angegeben. Es ist zu berücksichtigen, dass der geplante Ausbauabschnitt nur 1,4 km lang ist.

In der nachstehenden Grafik werden die Häufigkeit, die Schwere, die Ursachen und die räumliche Verteilung des Unfallgeschehens im angefragten Streckenabschnitt zusammenfassend anschaulich dargestellt (siehe Grafik Seite 3).

Im Zeitraum vom 1. Januar 2004 bis zum 31. März 2015 ereigneten sich auf dem 4,1 km langen Streckenabschnitt zwischen Linden und Markt Erlbach (Abschnitt 220 Station 0,550 bis 4,650 (jeweils Ortsschild)) insgesamt 128 polizeilich registrierte Unfälle. Davon 2 Unfälle mit Getöteten, 12 Unfälle mit Schwerverletzten, 29 Unfälle mit Leichtverletzten, 25 Unfälle mit Sachschäden und 60 Kleinunfälle, sog. Bagatellunfälle. Als Folgen dieser Unfälle wurden 2 Verkehrsteilnehmer getötet, 16 schwer verletzt und 45 leicht verletzt.

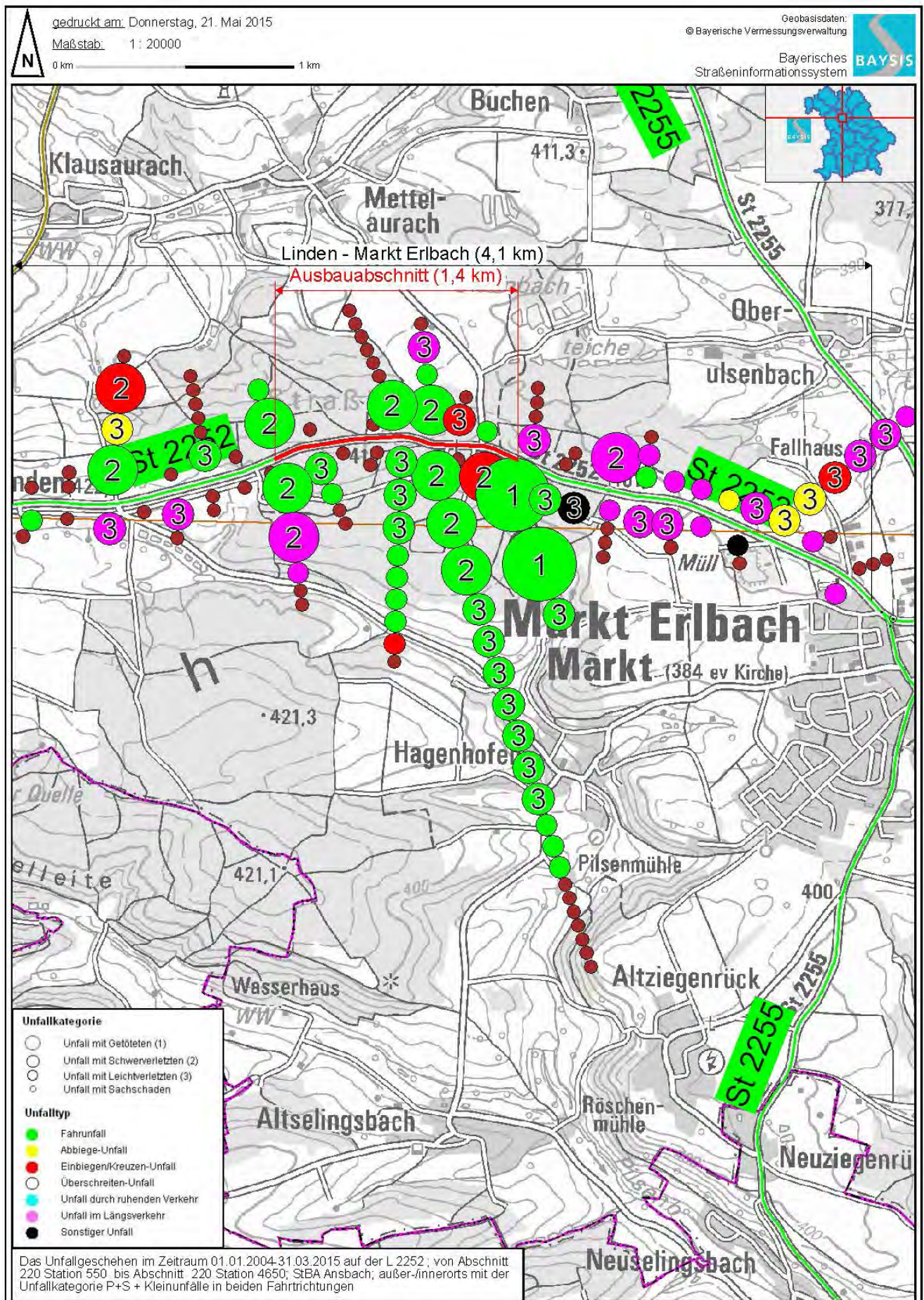
In den einzelnen Jahren ergaben sich folgende Zahlen (Tabelle 2) auf dem 4,1 km langen Streckenabschnitt zwischen Linden und Markt Erlbach:

Jahr	Unfälle					Unfallfolgen			
	U(T)	U(SV)	U(LV)	U(S)	KleinU	Summe	Get	SV	LV
2015	0	0	0	1	0	1	0	0	0
2014	0	2	4	2	11	19	0	2	7
2013	1	1	4	4	6	16	1	2	7
2012	0	0	1	4	7	12	0	0	1
2011	0	0	2	2	7	11	0	0	2
2010	0	1	1	0	8	10	0	1	5
2009	0	0	1	3	8	12	0	0	1
2008	0	0	2	2	7	11	0	0	2
2007	0	1	1	1	6	9	0	1	1
2006	0	3	4	2	-	9	0	3	6
2005	0	3	4	2	-	9	0	5	5
2004	1	1	5	2	-	9	1	2	8
Summe	2	12	29	25	60	128	2	16	45

Tabelle 2, Legende am Ende dieses Schreibens

b) Welche Ursachen lagen den Verkehrsunfällen zugrunde? Bitte für die einzelnen Jahre die einzelnen Unfallursachen gesondert angeben.

Bei über 80 % der Unfälle handelte es sich um einen Fahr-unfall (Unfalltyp 1), d. h. der Unfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen nicht angepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustandes o. Ä.), ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Infolge unkontrollierter Fahrzeugbewegungen kann es dann aber zum Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein. Bei weiteren 10 % waren es Längsverkehrsunfälle (Unfalltyp 6), d. h. der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht. Beide Unfalltypen untermauern die vorhandenen Unstetigkeiten in der Linienführung des vorliegenden Planungsabschnittes. Bei den restlichen 10 % der Unfälle handelte es sich um Unfälle beim Ein- oder Abbiegen (Unfalltyp 3), d. h. der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen. Für die gewünschte jährliche Auswertung der einzelnen Unfälle müssten die Einzelprotokolle der Polizeidienststelle manuell ausgewertet werden. Wegen des hohen Aufwands wurde darauf verzichtet.



c) Wie viele dieser Unfälle sind ausschließlich auf die Streckenführung zurück zu führen?

Die nachstehende Tabelle 3 zeigt das Unfallgeschehen im Bereich des Ausbauabschnittes von Abschnitt 220 Station 1,547 bis 2,945; Streckenlänge: 1,4 km.

Jahr	Unfälle					Unfallfolgen			
	U(T)	U(SV)	U(LV)	U(S)	KleinU	Summe	Get	SV	LV
2015	0	0	0	1	0	1	0	0	0
2014	0	2	1	2	4	9	0	2	2
2013	1	1	4	4	4	14	1	2	7
2012	0	0	0	0	2	2	0	0	0
2011	0	0	0	0	3	3	0	0	0
2010	0	0	0	0	3	3	0	0	0
2009	0	0	0	1	5	6	0	0	0
2008	0	0	1	0	5	6	0	0	1
2007	0	1	0	1	3	5	0	1	0
2006	0	2	2	0	-	4	0	2	2
2005	0	3	3	2	-	8	0	5	4
2004	1	0	3	2	-	6	1	0	5
Summe	2	9	14	13	29	67	2	12	21

Tabelle 3, Legende am Ende dieses Schreibens

Unstetigkeiten im Linienverlauf einer Straße haben in der Regel großen Einfluss auf das Unfallgeschehen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn aufeinander abgestimmte Radienrelationen nicht eingehalten werden. Im vorliegenden Ausbauabschnitt westlich Markt Erlbach wird deutlich, dass die Unstetigkeiten im bestehenden Trassenverlauf, die durch die Abfolge von gestreckten Linienelementen und kleinen engen Bögen (Radius 200 m) gekennzeichnet ist, maßgeblich zu den Unfallereignissen beigetragen haben. Aus den Ergebnissen der statistischen Unfallauswertung lässt sich ableiten, dass neun der zwölf Unfälle mit Schwerverletzten zwischen Linden und Markt Erlbach im Ausbauabschnitt durch die beschriebenen Unstetigkeiten aufgetreten sind. Hier fanden auch die beiden Unfälle mit den Getöteten statt. Dies verdeutlicht, dass sich die Unfälle mit schwerwiegenden Folgen auf diesen Bereich konzentrieren. Die Analyse der Unfallmerkmale weist zudem signifikant hohe Abkommensunfälle (20) auf. Auch dies macht deutlich, dass die unstetige Streckenführung den ausschlaggebenden Einfluss auf die Unfallursachen hat.

4. a) Welche nicht baulichen Maßnahmen zur Reduzierung der Unfallhäufigkeit wurden in den vergangenen 10 Jahren für diesen Abschnitt zwischen Markt Erlbach und Linden geprüft (z. B. Überholverbot, Geschwindigkeitsbeschränkungen, verstärkte Kontrollen etc.)?

b) Welche davon wurden umgesetzt und mit welchem Ergebnis?

c) Mit welcher Begründung wurden die einzelnen Maßnahmen nicht umgesetzt?

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen gemeinsam beantwortet.

Es wurden alle infrage kommenden nicht baulichen Maßnahmen geprüft und auch, soweit erforderlich, umgesetzt.

Beschilderung und Markierung

Achtung Kurve mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h vom 17. Februar 2006 bis 14. September 2009. Die Geschwindigkeitsbegrenzung musste damals aufgrund der Klage einer Privatperson aufgehoben werden.

Erneute Aufstellung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h seit 29. Januar 2015 aufgrund der Unfallentwicklung der letzten Jahre.

Richtungstafeln seit 28. Februar 2007, dann noch mit verstärkter gelber Farbgebung seit 12. April 2010.

Markierung in besserer Nachsichtbarkeit erneuert am 8. August 2008.

Die Aufstellung von Überholverbotsschildern wurde nicht in Erwägung gezogen, da die Sichtverhältnisse im betreffenden Streckenbereich kein Überholen zulassen. Zudem war kein Unfall auf unangebrachtes Überholen zurückzuführen.

Schutzplanken

Anordnung von Schutzplanken mit Unterfahrschutz für Motorräder als Folge der Unfallauffälligkeiten bei Baumunfällen (seit 19. November 2008).

Verstärkte Kontrollen

Verstärkte Kontrollen fanden im Zeitraum der aufgestellten Geschwindigkeitsbeschränkungen vom 17. Februar 2006 bis 14. September 2009 statt und werden seit der erneuten Aufstellung im Januar 2015 fortgeführt.

Zu den Geschwindigkeitsbeschränkungen ist noch anzumerken, dass im Zeitraum vom 17. Februar 2006 bis zum 14. September 2009, in dem eine Beschränkung auf 70 km/h bestand, trotzdem die 3-Jahres-Auswertung 2006 bis 2008 eine Unfallhäufungslinie auswies. Umgekehrt haben sich im Zeitraum 2009 bis 2012 ohne Geschwindigkeitsbeschränkung keine signifikanten Unfälle ereignet. Ein Zusammenhang in der Anzahl und der Schwere von Unfällen mit oder ohne Geschwindigkeitsbeschränkung ist daher nicht erkennbar.

Die Vertreter der Unfallkommission kamen zu dem Ergebnis, dass sämtliche nicht baulichen Maßnahmen ausgeschöpft wurden und nicht den erhofften Erfolg brachten. Die vorhandenen Defizite in der Trassierung können somit nur noch durch den vorgesehenen Ausbau behoben werden.

5. a) Wie hoch sind die Baukosten angesetzt (bitte unterteilen in Planungskosten, Grundstückserwerb, Baukosten, Kosten für Ausgleichsnahmen)?

Baukosten	1,155 Mio. €
Grunderwerbskosten	0,051 Mio. €
Kosten für Ausgleichsmaßnahmen	vernachlässigbar (vorhandene „Poolfläche“ herangezogen)
Planungskosten	ca. 32.000 €

b) Welche fachlichen Erwägungen führten zur Planung einer Linksabbiegespur nach Mettelaarach?

Nach dem einschlägigen Regelwerk (Richtlinie für die Anlage von Straßen (RAL – Ausgabe 2012)), das nach neuesten Verkehrssicherheitsaspekten entwickelt wurde, sind bei Straßen mit der Verkehrsbedeutung der Staatsstraße 2252 an Einmündungen und Kreuzungen generell Linksabbiegespuren anzuordnen. Damit kann nicht nur der Knotenpunkt besser erkannt und begriffen werden, sondern vor allem die Verkehrssicherheit erhöht werden, da sich abbiegende Fahrzeuge ohne die Gefahr des Auffahrens im Schutz der Abbiegespur aufstellen können.

Häufig wird das Argument angeführt, dass kein Bedarf für Linksabbieger vorläge, weil bereits in Linden in Richtung Mettelaarach abgebogen werden könne. Diese Verbindung zwischen Linden und Mettelaarach verläuft über die Kreisstraße NEA 47 (Linden – Klausaurach – Mettelaarach). Diese ist in der Ortslage von Linden durch Gebäude und Einfriedungen so eng und kurvenreich, dass ein Befahren mit Lkws kaum möglich ist.

Aus den genannten Gründen hält das Staatliche Bauamt Ansbach eine Linksabbiegespur für zweckmäßig.

Nachdem die Notwendigkeit einer Linksabbiegespur in dem am 19. Januar 2015 eingeleiteten Planfeststellungsverfahren ebenfalls in mehreren Einwendungen bezweifelt wurde, wird diese Frage unter Einbeziehung des Marktes Markt Erlbach im weiteren Verfahren abschließend geklärt werden.

c) Wie hoch ist der Anteil der Kosten für diese Linksabbiegespur an den Gesamtkosten?

Die zusätzlichen Kosten für die Linksabbiegespur ermitteln sich aus dem Anteil der zusätzlich benötigten Fahrbahnfläche von 370 m² und die um das gleiche Maß größere Grunderwerbsfläche.

Die gesamte Ausbaumaßnahme umfasst eine befestigte Fahrbahnfläche von 6.300 m². Die Mehrkosten wurden mit rd. 35.000 € abgeschätzt. Dies entspricht etwa 3 % der Gesamtkosten.

6. a) Mit welcher Begründung soll auf einer Breite von 8 m entlang einer Streckenlänge von 625 m der Wald gerodet werden?

Grundsätzlich ist neben der Fahrbahn noch ein Korridor bestehend aus Bankett, Böschung und Entwässerungsmulden für den Straßenkörper mit zu erwerben und somit auch zu roden. Dieser Korridor variiert im Ausbaubereich zwischen 4 m und 8 m Breite je nach Geländesituation.

Da nach den Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme (RPS 09), die bei einem Straßenausbau zwingend zu berücksichtigen sind, feste Hindernisse einen Abstand von mindestens 8 m zur Fahrbahn haben müssen, ist es im vorliegenden Fall zweckmäßig, den Reststreifen mit zu erwerben, zu roden und mit strauchförmigen Gehölzen zu bepflanzen. Dadurch kann auf die Anordnung von Schutzeinrichtungen neben der Fahrbahn verzichtet werden, die aufgrund der vielen Zufahrten – beispielsweise auf ca. 200 m Länge beidseits je 3 Zufahrten – immer wieder unterbrochen werden müssten und damit keinen optimalen Schutz mehr böten, ebenso würde die Waldbewirtschaftung erschwert werden.

Für den Schutzstreifen sprechen noch folgende Argumente:

- die Gefahr, dass Bäume auf die Straße fallen, wird gemindert.
- Durch die Zurücknahme des Waldes wird der Schattenwurf der Bäume verringert, sodass das Abtrocknen der Fahrbahnoberfläche beschleunigt wird. Damit verringert sich die Gefahr von Reifglätte im Winterhalbjahr.

b) Ist hierfür ein zusätzlicher Grundstückserwerb notwendig, und wenn ja, welche Kosten sind damit verbunden?

Die über den Trassenkörper hinausgehenden Flächen bis zur Begrenzung des 8 m Streifens sollen für die vorgesehenen Waldumstrukturierungen erworben werden. Die Kos-

ten sind abhängig vom Baumbestand und von der Bewertung der Einzelflächen. Wie bereits erläutert werden die Kosten im Vergleich zu dem ohnehin notwendigen Grunderwerb in einer geringen Größenordnung liegen. Alternativ dazu könnten diese Flächen auch bei den bisherigen Grundstückseigentümern verbleiben. In diesem Fall müssen aber ebenfalls die Bäume beseitigt und durch Grunddienstbarkeit sichergestellt werden, dass dort keine Bäume mehr nachwachsen. Für die betroffenen Grundstückseigentümer ist dies die schlechtere Alternative.

7. a) Mit wie viel Geld ist das Programm „Sichere Landstraße“ ausgestattet?

b) Aus welchem Haushaltstitel wird das Programm finanziert?

Aufgrund ihres Sachzusammenhanges werden die Fragen gemeinsam beantwortet.

Das Programm „Sichere Landstraße“ ist ein Fachprogramm zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, das aus den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln finanziert und bei den Haushaltstiteln der jeweiligen Maßnahmen gebucht wird.

c) Welcher Anteil der Kosten für den geplanten Ausbau der St 2252 wird aus diesem Programm „Sichere Landstraße“ finanziert?

Bau- und Grunderwerbskosten in Höhe von 1,2 Mio. €.

8. a) Unter welchen Voraussetzungen wird ein Ausbau von Staatsstraßen über solche Programme finanziert?

b) Welche Vorhaben wurden bisher über das Verkehrssicherheitsprogramm „Sichere Landstraße“ finanziert?

c) Welche Vorhaben sollen zukünftig über das Verkehrssicherheitsprogramm „Sichere Landstraße“ finanziert werden?

Aufgrund ihres Sachzusammenhanges werden die Fragen gemeinsam beantwortet.

Alle drei Jahre werden in Bayern von der Zentralstelle für Verkehrssicherheit sämtliche der Polizei gemeldeten Verkehrsunfälle auf dem übergeordneten Straßennetz ausgewertet und Unfallhäufungsstellen gemäß Punkt 1 a ermittelt. Diese werden den lokalen Unfallkommissionen zur Verfügung gestellt, die daraufhin alle Unfallhäufungsstellen in Augenschein nehmen und Verbesserungsmaßnahmen baulicher oder verkehrsrechtlicher Art vorschlagen. Diese werden jeweils von der Zentralstelle für Verkehrssicherheit ausgewertet und abschließend in einer gemeinsamen Besprechung mit der zuständigen Regierung, dem betroffenen Staatlichen Bauamt und der jeweiligen Unfallkommission, bestehend aus je einem Vertreter der Polizei, der zuständigen Verkehrsbehörde und des Staatlichen Bauamtes, festgelegt.

Basierend auf diesen Ergebnissen wurde Ende 2013 das Programm „Sichere Landstraße“ innerhalb des Verkehrssicherheitsprogramms 2020 „Bayern mobil – Sicher ans Ziel“ des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr aufgelegt. Es beinhaltet damit alle festgelegten Maßnahmen zur Beseitigung dieser Unfallhäufungsstellen.

So wurde zur baulichen Verbesserung von 286 unfallträchtigen Straßenabschnitten an Bundes- und Staatsstraßen für das Programm „Sichere Landstraße“ bis zum Jahre 2020 ein Rahmen von rd. 330 Mio. € vorgegeben (vgl.

Tabelle 4). Solche baulichen Abhilfemaßnahmen können z. B. Verbesserungen des Streckenverlaufs, der Umbau von Kreuzungen und Einmündungen oder der Bau von Lichtsignalanlagen sein. Ziel ist dabei, die Anzahl an Getöteten und Schwerverletzten auf den Landstraßen bis 2020 um mindestens 30 % zu senken.

Bauamt	gemeldete Maßnahmen		ausgeführte Maßnahmen	
	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten
StBA Amberg-Sulzbach	16	12.215.000 €	2	1.575.000 €
StBA Ansbach	9	3.935.000 €	1	500.000 €
StBA Aschaffenburg	7	20.630.000 €	1	120.000 €
StBA Augsburg	6	7.056.000 €	2	1.200.000 €
StBA Bamberg	6	2.595.000 €	3	1.840.000 €
StBA Bayreuth	15	15.988.000 €	5	1.500.000 €
StBA Freising	8	7.805.000 €	3	1.325.000 €
StBA Ingolstadt	14	10.041.000 €	2	575.000 €
StBA Kempten	11	4.925.000 €	5	2.125.000 €
StBA Krumbach	8	33.204.000 €	1	850.000 €
StBA Landshut	10	14.700.000 €	5	2.800.000 €
StBA Nürnberg	16	21.150.000 €	4	598.000 €
StBA Passau	34	62.063.000 €	8	6.140.000 €
StBA Regensburg	26	25.530.000 €	9	2.195.000 €
StBA Rosenheim	32	21.425.000 €	7	3.240.000 €
StBA Schweinfurt	7	9.160.000 €	0	0 €
StBA Traunstein	23	25.270.000 €	8	5.790.000 €
StBA Weilheim	22	28.770.000 €	2	570.000 €
StBA Würzburg	16	6.710.000 €	1	180.000 €
Gesamt:	286	333.172.000 €	69	33.123.000 €

Tabelle 4, Programm „Sichere Landstraße“, Stand: 1. Juli 2015

<u>Fahrzeugart</u>	<u>Beschreibung</u>	<u>Personenverkehr (PV)</u>	<u>Güterverkehr (GV)</u>	<u>Schwerverkehr (SV)</u>
1	Fahrräder (optional)			
2	Motorisierte Zweiräder: Fahrräder mit Hilfsmotor (Mofas, Mopeds, Mokicks), Kleinkraftfahräder mit <i>Versicherungskennzeichen</i> , Kraftfahräder, Motorroller (auch mit Seitenwagen oder Laderaum), Leicht- und Kleinkraftfahräder mit <i>amtlichem</i> Kennzeichen	x		
3	Personenkraftwagen und vergleichbare Fahrzeuge wie Kombinationskraftwagen, Geländewagen, Krankenwagen, Kleinomnibusse (bis 9 Sitzplätze einschl. Fahrer), Pkw mit Anhänger (z.B. Gepäck- und Bootsanhänger, Wohnwagen), Wohnmobile	x		
4	Kraftomnibusse und Obusse mit 10 und mehr Sitzplätzen einschl. Fahrer (auch mit Anhänger)	x		x
5	Lastkraftwagen bis 3,5 t zul. Gesamtgewicht (auch mit Anhänger)		x	
6	Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 t zul. Gesamtgewicht ohne Anhänger , einschl. Zugmaschinen (auch landwirtschaftliche) und Spezialfahrzeuge		x	x
7	Lastzüge: Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 t zul. Gesamtgewicht mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge , Zugmaschinen mit Anhänger (auch landwirtschaftliche) und Spezialfahrzeuge mit Anhänger		x	x

Legende zu Tabelle 1		
Kfz...	DTV	Kraftfahrzeuge alle Tage
PV...	DTV	Personenverkehr
GV...	DTV	Güterverkehr
SV...	DTV	Schwerverkehr
Legende zu Tabelle 2–3		
U(T)...	Verkehrsunfälle mit Getöteten	Als Getötete werden alle Personen gezählt, die sofort oder innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen verstorben sind.
U(SV)...	Verkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden	Unfälle, durch welche mindestens eine Person schwer verletzt wurde (stationärer Aufenthalt im Krankenhaus für ≥ 24 h).
U(LV)...	Verkehrsunfälle mit leichtem Personenschaden	Unfälle mit verletzten Personen, die nicht zur Kategorie U(SV) gehören.
U(S)...	Verkehrsunfälle mit Sachschaden	Unfälle, bei denen nach den Festlegungen der Polizei als Unfallursache eine Verkehrsordnungswidrigkeit, bei der gem. Bußgeldkatalog-Verordnung eine Geldbuße (ab 40 €) festzusetzen ist, o d e r eine Straftat im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr anzunehmen ist, o d e r wenn unabhängig vom Verursacherprinzip ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinwirkung oder sonst unter dem Einfluss berauschender Mittel steht.
KleinU...	Kleinunfälle	Unfälle, bei denen von der Polizei keine oder lediglich eine geringfügige Verkehrsordnungswidrigkeit (d. h. eine VOWi, bei der gem. Bußgeldkatalog-Verordnung noch keine Geldbuße unter 40 € festzusetzen ist) festgelegt wird, unabhängig von der Schadenshöhe sowie der Fahrbereitschaft beteiligter Fahrzeuge.
Get...	Getötete Personen	Als Getötete werden alle Personen gezählt, die sofort oder innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen verstorben sind.
SV...	Schwer verletzte Personen	Personen, die schwer verletzt wurden (stationärer Aufenthalt im Krankenhaus für ≥ 24 h).
LV...	Leicht verletzte Personen	Verletzte Personen, die nicht zur Kategorie SV gehören.