



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Klaus Adelt SPD**
vom 17.12.2015

Unfallhäufigkeit auf der Bundesstraße 15

Am 7. Dezember geriet ein junger Autofahrer auf der B15 zwischen Hof und dem Hofer Ortsteil Wölbattendorf in die Gegenfahrbahn und verursachte dadurch einen schweren Verkehrsunfall. Dieser Vorfall bestärkt meinen Eindruck, dass es auf dem Abschnitt der Bundesstraße B15 zwischen der kreisfreien Stadt Hof und der Autobahnausfahrt A9 (34) Hof-West/Leupoldsgrün in beiden Fahrtrichtungen im Vergleich zu anderen, ähnlich stark frequentierten Straßenabschnitten eine erhöhte Anzahl von Verkehrsunfällen gibt.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie viele Unfälle ereigneten sich in diesem Bundesstraßenabschnitt im Zeitraum 2005 bis Herbst 2015 (bitte aufgeschlüsselt nach Datum, Grund, Sachschaden, Anzahl Verletzter und ggf. Zahl von Todesopfern)?
2. a) Wie hoch ist die Unfallrate in diesem Bundesstraßenabschnitt im Vergleich zu ähnlich belasteten Bundesstraßen und Autobahnzubringern für den Zeitraum 2005 bis Herbst 2015?
b) Sollte die Unfallrate überdurchschnittlich hoch sein, wie erklärt sich die Staatsregierung diese Tatsache?
3. Besteht ein Zusammenhang zwischen einem fehlenden Mittelstreifen im genannten Bauabschnitt und der hohen Zahl an Verletzten und Todesopfern?
4. Welche baulichen oder straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen könnten aus Sicht der Staatsregierung ergriffen werden, um in diesem Straßenabschnitt künftig Unfälle mit schwerem Ausgang möglichst zu vermeiden?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 15.02.2016

1. **Wie viele Unfälle ereigneten sich in diesem Bundesstraßenabschnitt im Zeitraum 2005 bis Herbst 2015 (bitte aufgeschlüsselt nach Datum, Grund, Sachschaden, Anzahl Verletzter und ggf. Zahl von Todesopfern)?**

Jahr	Unfälle mit Personenschaden	Unfälle mit Sachschaden	Gesamt	Anzahl Verletzte	Anzahl Getötete
2005	8	10	18	8	0
2006	3	10	13	4	3
2007	11	4	15	18	1
2008	2	5	7	3	0
2009	7	1	8	13	0
2010	3	9	12	3	0
2011	4	4	8	7	0
2012	4	5	9	6	0
2013	4	6	10	4	0
2014	2	7	9	5	0
2015*	4	3	7	8	0

* Ohne Dezember

In den Untersuchungszeiträumen 2009 bis 2011 und 2012 bis 2014 stellte die gesamte B15 zwischen A9 und Ortsanfang Hof keine Unfallhäufungsstelle mehr dar.

Die Unfalltypen stellen sich wie folgt dar:

Jahr	Fahr-unfälle	Einbiegen/ Kreuzen- Unfälle	Unfälle im Längsverkehr	Sonstige Unfälle
2005	12	1	1	4
2006	8	4	1	
2007	10	1	1	3
2008	4		3	
2009	5	1	1	1
2010	8	2	2	
2011	6	1	1	
2012	5	2	2	
2013	3	2	2	3
2014	6	2	1	
2015*	3	1	1	2

* Ohne Dezember

Fahrerunfall:

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. In-

folge unkontrollierter Fahrzeugbewegungen kann es dann aber zum Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein.

Unfall im Längsverkehr:

Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.

Unfälle mit Gegenverkehr stellen sich wie folgt dar:

Jahr	Unfälle mit Gegenverkehr	Unfallfolgen		Unfälle Gesamt
		Getötete	Verletzte	
2005	1	0	1	18
2006	2	3	2	13
2007	1	1	3	15
2008	2	0	2	7
2009	0	0	0	8
2010	1	0	0	12
2011	1	0	0	8
2012	1	0	0	9
2013	1	0	0	10
2014	2	0	4	9
2015*	2	0	2	7

2. a) Wie hoch ist die Unfallrate in diesem Bundesstraßenabschnitt im Vergleich zu ähnlich belasteten Bundesstraßen und Autobahnzubringern für den Zeitraum 2005 bis Herbst 2015?

Bei der Berechnung von Unfallraten werden nur volle Jahre herangezogen. Die Daten für das Jahr 2015 liegen noch nicht abschließend vor.

Deshalb werden nur die Werte für die letzten 10 vollen Jahre von 2005 bis 2014 angegeben. Zum Vergleich die Unfallrate für alle Bundesstraßen Bayerns außerorts.

Die Unfallrate für Personenschadensunfälle U(P) und alle Unfälle U(P+S) wird in Unfällen pro Million Kfz-Kilometer für den 4,6 km langen Abschnitt von Hof bis Wölbattendorf und für alle Bundesstraßen Bayerns außerorts für den Zeitraum von 2005 bis 2014 angegeben.

B15 von Hof bis Wölbattendorf		Alle Bundesstraßen Bayerns außerorts	
Unfallrate U(P)	Unfallrate U(P+S)	Unfallrate U(P)	Unfallrate U(P+S)
0,22	0,49	0,26	0,47

Die Unfallrate weicht also nicht signifikant vom landesweiten Durchschnitt ab.

b) Sollte die Unfallrate überdurchschnittlich hoch sein, wie erklärt sich die Staatsregierung diese Tatsache?

Entfällt.

3. Besteht ein Zusammenhang zwischen einem fehlenden Mittelstreifen im genannten Bauabschnitt und der hohen Zahl an Verletzten und Todesopfern?

Durch einen Mittelstreifen können Unfälle mit dem Gegenverkehr reduziert werden. Jährlich kommt es zu ein bis zwei solcher Unfälle. Von 2009 bis 2013 wurden hierbei jedoch keine Personen verletzt oder getötet. Erst 2014 und 2015 ist es zu vier bzw. zwei Verletzten gekommen. Eine hohe Zahl an Verletzten und Todesopfern ist nicht zu verzeichnen.

4. Welche baulichen oder straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen könnten aus Sicht der Staatsregierung ergriffen werden, um in diesem Straßenabschnitt künftig Unfälle mit schwerem Ausgang möglichst zu vermeiden?

Um die Verkehrssicherheit unter Beibehaltung von zwei Fahrspuren pro Richtung zu verbessern, wäre eine bauliche Trennung zwischen den Fahrtrichtungen erforderlich. Zwischen dem Ortsende Hof bis kurz vor die Autobahnanschlussstelle Hof-West der Bundesautobahn A9 beträgt die Breite der jetzigen Fahrbahn 13 m. Die Fahrbahn müsste für eine Trennung auf eine Breite von 18 m aufgeweitet werden. Dazu wären insgesamt vier Brückenbauwerke umzubauen bzw. neu zu errichten sowie zwei Anschlussstellen des Hofer Ortsteils Wölbattendorf anzupassen.

Da ein großer Anteil der Unfälle durch nicht angepasste Geschwindigkeit bei schnee- bzw. eisbedeckter Fahrbahn verursacht wird, wurde angeregt, den Winterdienst mit der gleichen Intensität wie auf Autobahnen durchzuführen.