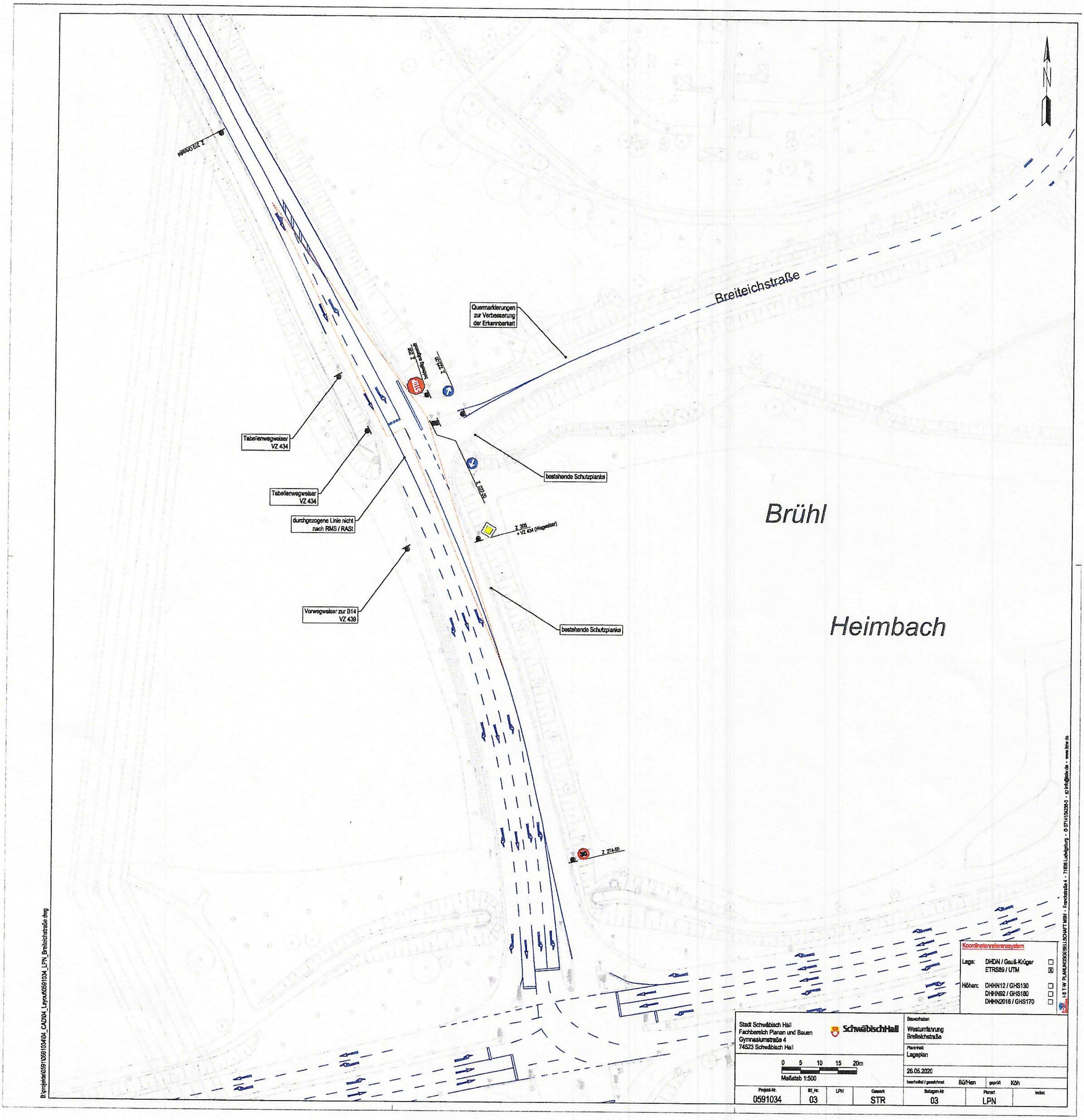
Zu K 2576 oder Breiteichstr.



Allgemeine Projektangaben

Projektbezeichnung:	Bestandsaudit Knotenpunkt Westumfahrung Breiteichstraße
Aufsteller/Bauherr:	Stadt Schwäbisch Hall
Entwurfsbearbeitung:	-/-
Entwurfsphase/Auditphase:	Bestandsaudit
Aufstelldatum:	-/-
Auditierte Unterlagen:	Unfalldaten, Kataster, Lageplan Topografie
Vorliegende Unterlagen:	
Termin Ortsbesichtigung:	

Auditor

Name:	Manuel Bühler
Dienststelle:	I·S·T·W PLANUNGSGESELLSCHAFT MBH
Datum, Unterschrift:	25.05.2020 i.A.

Detaillierte Projektangaben

Bezeichnung:	Bestandsaudit Knotenpunkt Westumfahrung Breiteichstraße
Art der Baumaßnahme:	Bestandsaudit
Verkehrsstärken:	k.A.
Straßenkategorie:	VS III
v_{zul}:	50 km/h
Baukosten:	
Herangezogene Regelwerke (Audit):	RSAS, RASt, RMS, DIN18040-3, DIN32984, VwV-StVO, RIN

Auditergebnis

Bei der Auditierung des o.g. Projektes wurden folgende Punkte festgestellt:

Allgemeines

Die Ortsbegehungen wurden im Zeitraum vom 13.05. bis zum 26.05. zu verschiedenen Tageszeiten durchgeführt. Es wird festgehalten, dass die derzeitig beobachteten Verkehrsmengen durch die Beschränkungen der COVID-19 Pandemie augenscheinlich etwas geringer ausfallen als in der Zeit vor dem März 2020. Es kann davon ausgegangen werden, dass in den Hauptverkehrszeiten tagsüber höhere Verkehrsbelastungen vorliegen.

Folgende Unfalldaten wurden zugrundegelegt:

Unfallberichte vom 01.01.2017 bis 31.12.2019

Es wurden 8 Unfälle aufgenommen. Dabei wurde 1 Person schwerverletzt. 14 Personen wurden leichtverletzt.

Nach dem Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko) ist der Knoten für den Berichtszeitraum der Unfallauswertung als Unfallhäufungsstelle einzustufen.

Es gibt folgende besondere Ausprägungen der Unfälle:

Vorhandener bzw. (erwarteter) Anteil	Ausprägung	Bemerkung
50% (30%)	Jahreszeit	Die Unfälle sind eher in den Wintermonaten
13% (25%)	Wochentage (Sa / So)	Die Unfälle sind weniger an Wochenenden
38% (45%)	Hauptverkehrszeiten 6-9 h / 16-19 h	Keine Häufung innerhalb der Hauptverkehrszeiten
88% (30%)	Dämmerung / Dunkelheit	Die Unfälle finden auffällig oft in der Dunkelheit statt.
38% (30%)	Nässe / Winterglätte	Die Unfälle bei Nässe sind nur leicht erhöht.

Im Untersuchungszeitraum wurden folgende Unfallarten/Unfalltypen aufgenommen:

8 Unfälle nach Kategorie 3 (mit leichtverletzten Personen) und 1 Unfall nach Kategorie 2 (mit schwerverletzten Personen)

Alle 8 Unfälle sind Einbiegen / Kreuzen-Unfälle (EK).

Es gab im Berichtszeitraum ausschließlich „Einbiegen / Kreuzen-Unfälle“ mit Kollisionen von Fahrzeugen aus Richtung der Breiteichstraße, die von links kommende Fahrzeuge übersehen.

Auffällig ist dabei, dass die Unfallverursacher alle aus der Breiteichstraße kommen und den von links kommenden Verkehr augenscheinlich falsch einschätzen. Diese falsche Einschätzung scheint vor allem in der Dunkelheit auffällig zu sein. Die Anfahrsicht ist bei der Besichtigung gut und wird auch durch den Straßenverkehr nicht verdeckt.

Die Breiteichstraße, die Westumfahrung und der Knotenpunkt sind unbeleuchtet. Die Charakteristik des Knotenpunktes und der Straßenäste wirkt eher als außerörtliche Landstraße. Der Knotenpunkt liegt in Sichtweite zur Ortstafel.

Im Knotenpunkt und den angrenzenden Straßen findet kein ruhender Verkehr, kein Fußgängerverkehr und kein Radverkehr statt.

In der Örtlichkeit wurden folgende Feststellungen gemacht:

Strecke

Abbildung 1 Westumfahrung: Annäherung von Norden (von der B19 kommend)

Der Knotenpunkt liegt am Ortseingang von Schwäbisch Hall. Vor dem Knotenpunkt ist hierzu Zeichen 310 (Ortstafel) angeordnet. Nach VwV-StVO ist VZ 310 dort anzuordnen, wo (...) die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße (...) erkennbar beginnt. Im gesamten Streckenabschnitt ist keine geschlossene Bebauung vorhanden. Der Standort der Ortstafel ist im Sinne der VwV-StVO zu überprüfen.

Die zul. Geschwindigkeit von 50 km/h im Knotenpunkt erscheint aber aufgrund des vorfahrtgeregelten Knotenpunktes und der Verkehrsbelastung für angemessen. Jedoch liegt das tatsächliche Geschwindigkeitsniveau augenscheinlich höher.

Abbildung 2 Westumfahrung - Annährung von B14 kommend

Knoten

Abbildung 3 Westumfahrung - Knotenpunktbereich von Norden kommend

Abbildung 4 Westumfahrung - enger Knotenpunktbereich

1. Die durchgehende Markierung im engen Knotenpunktbereich (Abb.4) entspricht nicht der RMS. Mit der Linie soll verhindert werden, dass der geradeausfahrende Verkehr bereits auf Höhe der Einmündung nach links auf die mittlere und spätere Abbiegespur wechselt. Während der Ortsbesichtigung wurde ein Fahrer in der Zufahrt Breiteichstraße beobachtet, der trotz bevorrechtigtem Verkehr (von rechts) nach links auf die mittlere Spur eingebogen ist. Diese Verkehrsführung ist keine Regelform und am bestehenden Knotenpunkt auch nicht durch Verkehrszeichen klar beschildert. Von den meisten einbiegenden Pkw wird die durchgezogene Markierung überfahren. Es ist zu prüfen, ob die Markierung nach RMS im engen Knotenpunktbereich statt der durchgehenden Linie ein Schmalstrich 3 / 3 angeordnet werden kann. Südlich sollte gegenüber der Linksabbiegespur geprüft werden ob ein Sperrfeld oder ein baulicher Fahrbahnteiler angeordnet werden kann.

Abbildung 5 Westumfahrung - Sicht auf dem Linksabbiegestreifen

Abbildung 6 Westumfahrung - Knotenpunktzufahrt von B14 kommend

Abbildung 7 Westumfahrung - enger Knotenpunktbereich von B14 kommend

Abbildung 8 Breiteichstraße – Annäherungssicht

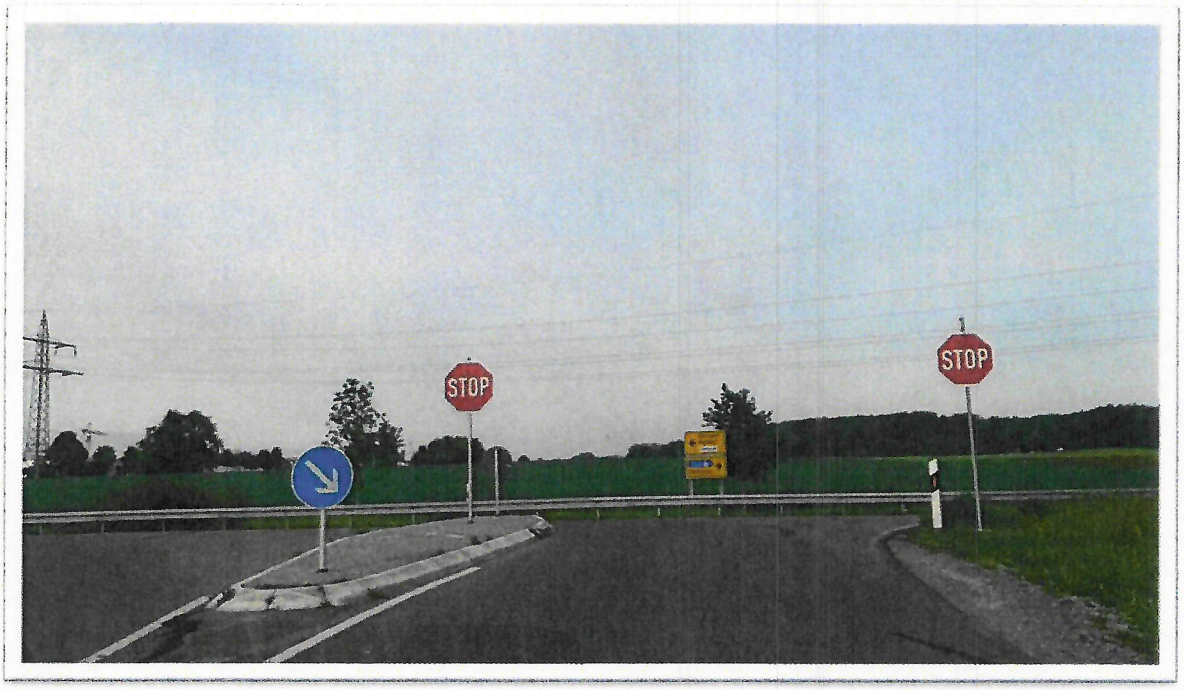


Abbildung 9 Breiteichstraße – Knotenpunktzufahrt

Abbildung 10 Breiteichstraße - Anfahrsicht nach rechts – Die Anfahrsichtweite genügt für 50 km/h und auch für 70 km/h

Abbildung 11 Breiteichstraße - Anfahrsicht nach links (Fahrzeug, das nicht ganz bis zur Haltlinie fährt). Die Anfahrsichtweiten sind ausreichend für 50 km/h

Abbildung 12 Breiteichstraße - Anfahrsicht nach links (Fahrzeug steht an der Haltlinie)

Zusammenfassung

Die Unfallhäufung der gleichartigen Einbiegen-Kreuzen-Unfälle kann zunächst in der Örtlichkeit nicht nachvollzogen werden, da für 50km/h eine ausreichend gute Anfahrsichtweite aus der Einmündung Breiteichstraße auf die von links kommenden Fahrzeuge vorhanden ist. Zudem befindet sich der benachbarte Knotenpunkt Stuttgarter Straße so nah, dass die Fahrzeuge nicht mit hoher Geschwindigkeit ankommen.

Wegen der guten Sichtbeziehung kann das Unfallgeschehen nicht erklärt werden. Jedoch ist festzustellen, dass sich die Unfälle überwiegend bei Dunkelheit ereignet haben. Es ist deshalb davon auszugehen, dass bei schlechteren Sichtverhältnissen trotz der vorhandenen Anfahrsicht die Wahrnehmung der bevorrechtigten Fahrzeuge gestört ist. Die Geschwindigkeiten und Abstände der von links kommenden Fahrzeuge werden demnach falsch eingeschätzt oder anders erwartet. Der überwiegende Anteil der Unfälle ereignete sich nach 18 Uhr und liegt damit eher in einem zeitlichen Bereich, in dem die Verkehrsmengen bereits wieder niedriger sind. Bei einer niedrigen Verkehrsbelastung wirkt jedoch der Straßenabschnitt zwischen der Stuttgarter Straße und der Breiteichstraße besonders breit, was aufgrund der fehlenden Randbebauung zu einem höheren Geschwindigkeitsniveau führen kann.

Dabei könnte eine Rolle spielen, dass herannahende Fahrzeuge direkt nach dem Einbiegen von der B14 in die Westumfahrung zunächst eher langsamer fahren und dann vor der Einmündung Breiteichstraße beschleunigen, so dass wartende Fahrzeuge an der Einmündung bei Dunkelheit die Geschwindigkeiten oder Entfernungen falsch einschätzen. Unter Umständen könnten auch die Scheinwerfer der Fahrzeuge irritieren. Welche Rolle von links kommende und in die Breiteichstraße abbiegende Fahrzeuge haben könnten, bleibt bei der Ortsbesichtigung unklar.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Vermeidung von Unfällen des vorliegenden Einbiegen-Kreuzen-Typs können keine eindeutige Maßnahmen hergeleitet werden.

Nach dem „Maßnahmenkatalog gegen Unfallhäufungen“ (MAKaU, www.makau.bast.de) sollten folgende Maßnahmen geprüft werden:

- Hinweis auf die Gefahrenstelle in der Zufahrt Breiteichstraße Z1006-36 als Sofortmaßnahme.
- Es wird empfohlen, das tatsächliche Geschwindigkeitsniveau in der Annäherung zwischen B14 und Einmündung Breiteichstraße zu messen. Ist das Geschwindigkeitsniveau zu hoch, sollte ein Durchsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch eine ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung in der Zufahrt erfolgen.

- Verbesserung der Beleuchtungssituation durch DIN-konforme Beleuchtung. Das erhöhte Unfallgeschehen deutet auf eine schlechte Erkennbarkeit bzw. Fehleinschätzung der Geschwindigkeit oder Entfernung bei Dunkelheit hin.
- Prüfung einer Signalisierung. Mit einer Vollsignalisierung können Fehleinschätzungen von wartepflichtigen Verkehrsteilnehmern wirksam vermieden werden.