

Verkehrsbedeutung

Die Bundesstraße 2 hat für das nördliche Schwaben eine erhebliche verkehrliche Bedeutung. Sie ergänzt die Nord-Süd-Autobahnen A 7 und A 9 und verbindet die Städte Augsburg, Donauwörth, Weißenburg i.Bay. und Nürnberg / Fürth. Während der Abschnitt zwischen Augsburg und Donauwörth bereits leistungsfähig vierstreifig ausgebaut ist, wird der Verkehr zwischen Donauwörth und Weißenburg noch auf zwei Fahrspuren abgewickelt. Im Landkreis Donau-Ries plant das Staatliche Bauamt Augsburg einen dreistreifigen Ausbau der B 2. Im Bereich Monheim liegt das Verkehrsaufkommen bei rund 9.300 Fahrzeugen am Tag, über 2.000 davon sind Lkw.

Die Staatsstraße 2214 verläuft von Fremdingen über Oettingen und Wemding bis nach Neuburg a. d. Donau. Der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der St 2214 beträgt im Bereich Monheim etwa 3.750 Kfz/24h bei einem Lkw-Anteil von über 10 %.



Die Anschlussstelle B 2 / St 2214 „Monheim-Mitte“ stellt eine der wichtigsten Anschlüsse im Landkreis Donau-Ries dar und bindet Monheim und sein Gewerbegebiet Rappenfeld an das überregionale Verkehrsnetz an.

Die Einmündung der Anschlussstellenrampe in die Staatsstraße 2214 hat sich in den letzten Jahren zu einem aus-

gewiesenen Unfallschwerpunkt entwickelt. Allein im Untersuchungszeitraum 2015 - 2017 haben sich hier fünf Unfälle ereignet, zwei davon mit Schwerverletzten.

Um weitere Unfälle in Zukunft vermeiden zu können, hat die Unfallkommission bestehend aus Vertretern der Polizei, des Landratsamtes und des Staatlichen Bauamtes beschlossen, den Knotenpunkt zu einem Kreisverkehrsplatz umzubauen.

Knotenpunkttyp Kreisverkehr

Kreisverkehre unterbrechen den Verkehrsfluss und zwingen den Autofahrer zum Abbremsen. Sie kommen deshalb nur dort zum Einsatz, wo gleich oder ähnlich hoch belastete Straßen aufeinandertreffen und viele Abbiegevorgänge stattfinden. Die Auffahrt auf die B 2 stellt so einen „Bruch“ in der Verkehrscharakteristik der St 2214 dar. Bei der B 2 endet die freie Strecke von Wemding kommend, die Staatsstraße führt anschließend in die Ortsdurchfahrt hinein, die Verkehrszahlen nehmen östlich der B 2-Rampe deutlich ab. Im Bereich der Anschlussstelle dominieren die Ein- und Abbiegevorgänge.

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit bietet ein Kreisverkehr erhebliche Vorteile. Im Gegensatz zu einer Kreuzung oder Einmündung liegen bei einem Kreisverkehrsplatz deutlich weniger sogenannte Konfliktpunkte vor. Bei einer Einmündung oder Kreuzung muss der Autofahrer beim Einbiegen auf andere Verkehre aus zwei bzw. drei Richtungen achten, beim Einfahren in den Kreisverkehr nur auf Verkehrsteilnehmer aus einer Richtung. Die geringeren Geschwindigkeiten im Bereich des Kreisverkehrs führen zudem nicht nur zu einer Verringerung der Unfallzahlen, sondern auch zu einer Abnahme der Unfallschwere.

In Monheim wird die Mittelinsel des Kreisverkehrs zudem zwei Meter aufgeschüttet. Dies bietet dem Autofahrer zu-

sätzlichen Schutz, da somit eine Blendung durch den aus der Gegenrichtung kommenden Verkehr verhindert wird.



Betonbauweise im Straßenbau

Straßen werden heute überwiegend in Asphaltbauweise hergestellt. In besonderen Fällen kann aber Beton eine sinnvolle Alternative sein.

Im Vergleich zu Beton ist Asphalt ein relativ weicher Baustoff. Vor allem bei starkem Verkehr treten bei Asphaltdecken bereits nach etwa 10 bis 20 Jahren Spurrillen und Risse auf und die Fahrbahn muss erneuert werden – mit allen negativen Folgen für den Autofahrer während der Bauzeit (Umleitung, Stau etc.). Diese großen Belastungen treten insbesondere auf der Lkw-Spur auf stark belasteten Autobahnen auf, deshalb kommt Beton vor allem auf Autobahnen, beispielsweise auf der A 8 zwischen München und Ulm, zum Einsatz.



Auch in Kreisverkehren, in denen vor allem schwere Lkw in der Fahrbahn starke Schubkräfte in Richtung Kurvenaußenseite bewirken, weisen Asphaltdecken oft schon nach kurzer Zeit Verdrückungen auf.

Beton ist dagegen wesentlich härter und kann auch bei extremen Verkehrsbelastungen 30, 40 oder mehr Jahre alt werden. Viele Vorzüge sprechen für den Einsatz von Betondecken im Straßenbau: Beton ist dauerhaft verformungsstabil, sehr tragfähig und unempfindlich gegen Temperaturschwankungen.

Gerade bei der AS Monheim-Mitte, die nicht zuletzt durch das benachbarte Gewerbegebiet stark mit Schwerverkehr belastet ist, bietet sich der Einsatz von Beton an.

Die Herstellung einer Betonfahrbahn ist im Gegensatz zu einer Asphaltdecke allerdings etwas aufwändiger und teurer. Asphalt kann über große Längen mit einem Asphaltfertiger „in einem Zug“ hergestellt werden. Temperaturschwankungen kann er durch seine viskoelastischen Eigenschaften ausgleichen. Beton würde dagegen bei kalten Temperaturen im Winter unkontrolliert Risse bekommen. Deshalb ist bei Betondecken die Herstellung von Fugen erforderlich, die fachmännisch abgedichtet und auch entsprechend gepflegt werden müssen, sodass im Winter kein Wasser eindringt. Auch wegen der längeren Aushärtezeit dauert die Herstellung einer Betondecke etwas länger.

Zahlen und Daten

Bauherr:	Staatliches Bauamt Augsburg
Kosten:	1,4 Mio. €
Bauzeit:	1.4. – 16.8.2019
Kreisverkehr	Durchmesser Mittelinsel 26 m Gesamtdurchmesser 40 m Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaus 70 cm
Ausführende Firma	STRABAG AG, Höchstädt
Planung / BÜ	Mayr Ingenieure, Aichach



Impressum:

Staatliches Bauamt Augsburg
Burgkmairstraße 12
86152 Augsburg
Telefon: 0821 / 2581-0
Fax: 0821 / 2581-186
E-Mail: poststelle@stbaa.bayern.de
Internet: www.stbaa.bayern.de

Bayern.
Die Zukunft.

Das Staatliche Bauamt Augsburg ist eine Behörde im Aufgabenbereich des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr.

Stand: Juni 2019
© Luftbilder: Staatliches Bauamt Augsburg



**Anschlussstelle B2 / St
2214 Monheim-Mitte
Kreisverkehr in
Betonbauweise**