



## **Schriftliche Anfrage**

der Abgeordneten **Markus Striedl, Christin Gmelch, Daniel Halemba AfD**  
vom 08.05.2026

### **Sicherheit auf der Kreuzung St 2046/ND 13**

An der Kreuzung St 2046/ND 13 (Stengelheim, Gemeinde Königsmoos) werden die bestehenden Sicherungsmaßnahmen von den Anwohnern als unzureichend empfunden sowie bauliche Defizite wahrgenommen.

Die Staatsregierung wird gefragt:

- 1.a) Wie viele Verkehrsunfälle mit Personen- und Sachschäden wurden an der Kreuzung der Staatsstraße St 2046 mit der Kreisstraße ND 13 (Neuburger Straße/Rosenstraße) in Stengelheim in den letzten fünf Kalenderjahren sowie im bisherigen Verlauf des Jahres 2026 (Stichtag: 7. Mai 2026) behördlich registriert (bitte nach Unfallschwere, Art der Verkehrsbeteiligung und Hauptunfallursachen aufschlüsseln)? ..... 3
- 1.b) Wie viele dieser Unfälle sind trotz der bestehenden Stopp-Beschilderung und der Lage innerhalb der geschlossenen Ortschaft auf Vorfahrtsmissachtungen oder überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen? ..... 3
- 2.a) Welche konkreten Stellungnahmen, Sicherheitsbedenken oder Anträge auf bauliche Veränderung (z. B. Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes oder einer Lichtzeichenanlage) wurden von der Gemeinde Königsmoos seit 2020 an das Staatliche Bauamt Ingolstadt herangetragen? ..... 3
- 2.b) Zu welchen Ergebnissen (z. B. Mängel, Empfehlungen) gelangten Verkehrsschauen und die Unfallkommission? ..... 3
- 5.a) Welche Ergebnisse lieferte die letzte Sitzung der regionalen Unfallkommission bezüglich dieser Kreuzung? ..... 3
- 5.b) Welche konkreten Maßnahmen wurden dort zur Reduzierung der Kollisionsgefahren beschlossen? ..... 3
8. Wann plant die Staatsregierung eine grundlegende bauliche Entschärfung (z. B. Umbau zum Kreisverkehr), um die Vorfahrtssituation physisch so umzugestalten, dass schwere Kollisionen konstruktionsbedingt ausgeschlossen werden? ..... 4
- 3.a) Inwieweit stuft die Staatsregierung die bauliche Gestaltung der St 2046 – insbesondere die lange, geradlinige Streckenführung unmittelbar vor dem Knotenpunkt – als unfallbegünstigend ein? ..... 4

---

3.b)	Warum wurde im Zuge der Sanierung 2024 auf flankierende bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung (z. B. optische Einengung oder Querungshilfen) verzichtet? .....	4
4.	Wurde im Vorfeld der Sanierung 2024 eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt, welche die Kosten der reinen Deckensanierung gegenüber den volkswirtschaftlichen Kosten der anhaltenden Unfallhäufigkeit (gemäß BAST-Kostensätzen [BAST = Bundesanstalt für Straßenwesen]) an diesem Standort abwägt? .....	4
6.	Inwieweit sieht die Staatsregierung an diesem spezifischen Knotenpunkt die Voraussetzungen für eine Ausnahme von der bayerischen Richtlinie zur Geschwindigkeitsüberwachung gegeben (Unfallschwerpunkt), um eine Verkehrsüberwachung auch unmittelbar im Bereich des Ortsschildes bzw. der Stoppstelle rechtssicher durchzuführen? .....	4
7.	Wurde die Möglichkeit einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung oder der Einsatz von Dialog-Displays an diesem Standort bereits mit dem Polizeipräsidium Oberbayern Nord erörtert, um dem hohen Geschwindigkeitsniveau auf der schnurgeraden Einfahrtstrecke entgegenzuwirken? .....	5
	Hinweise des Landtagsamts .....	6

# Antwort

**des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr im Einvernehmen mit dem Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration**  
vom 03.06.2026

- 1.a) Wie viele Verkehrsunfälle mit Personen- und Sachschäden wurden an der Kreuzung der Staatsstraße St 2046 mit der Kreisstraße ND 13 (Neuburger Straße/Rosenstraße) in Stengelheim in den letzten fünf Kalenderjahren sowie im bisherigen Verlauf des Jahres 2026 (Stichtag: 7. Mai 2026) behördlich registriert (bitte nach Unfallschwere, Art der Verkehrsbeteiligung und Hauptunfallursachen aufschlüsseln)?**
- 1.b) Wie viele dieser Unfälle sind trotz der bestehenden Stopp-Beschilderung und der Lage innerhalb der geschlossenen Ortschaft auf Vorfahrtsmissachtungen oder überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen?**

Die Fragen 1 a und 1 b werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im betreffenden Zeitraum haben sich insgesamt 18 Unfälle, davon neun mit Sachschaden, vier mit Schwer- und fünf mit Leichtverletzten ereignet. Als Hauptunfallursache wurde das Nichtbeachten der Vorfahrtszeichen (elf Unfälle) ermittelt. Nicht angepasste Geschwindigkeit war in zwei Fällen die Unfallursache.

An fünf Unfällen war ein Lkw beteiligt, jeweils einer erfolgte unter Beteiligung eines Motorrads bzw. eines Fahrrads, bei den Übrigen waren ausschließlich Pkw beteiligt.

- 2.a) Welche konkreten Stellungnahmen, Sicherheitsbedenken oder Anträge auf bauliche Veränderung (z. B. Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes oder einer Lichtzeichenanlage) wurden von der Gemeinde Königsmoos seit 2020 an das Staatliche Bauamt Ingolstadt herangetragen?**

Auf Antrag der Gemeinde fand am 26. Juli 2022 ein Ortstermin mit Vertretern des Landratsamtes, der Polizei sowie des Staatlichen Bauamtes statt, um die Verbesserungsmöglichkeiten an dem Knotenpunkt zu besprechen. Darüber hinaus hat die Gemeinde am 2. Dezember 2025 nochmals eine E-Mail-Anfrage zu der Thematik gestellt.

- 2.b) Zu welchen Ergebnissen (z. B. Mängel, Empfehlungen) gelangten Verkehrsschauen und die Unfallkommission?**
- 5.a) Welche Ergebnisse lieferte die letzte Sitzung der regionalen Unfallkommission bezüglich dieser Kreuzung?**
- 5.b) Welche konkreten Maßnahmen wurden dort zur Reduzierung der Kollisionsgefahren beschlossen?**

- 8. Wann plant die Staatsregierung eine grundlegende bauliche Entschärfung (z. B. Umbau zum Kreisverkehr), um die Vorfahrtssituation physisch so umzugestalten, dass schwere Kollisionen konstruktionsbedingt ausgeschlossen werden?**

Die Fragen 2 b, 5 a, 5 b und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der letzten Sitzung der Unfallkommission wurde vorgeschlagen, im Bereich der Kreisstraßenäste das Piktogramm Stoppschild und auf der Staatsstraße (von Wagenhofen kommend) das Piktogramm 50 auf der Fahrbahn anzubringen. Die weiteren Schritte werden zeitnah im Rahmen eines Ortstermins besprochen.

Unabhängig davon wird das Staatliche Bauamt in der zweiten Jahreshälfte 2026 in die Planungen für den Umbau des Knotenpunktes einsteigen.

- 3.a) Inwieweit stuft die Staatsregierung die bauliche Gestaltung der St 2046 – insbesondere die lange, geradlinige Streckenführung unmittelbar vor dem Knotenpunkt – als unfallbegünstigend ein?**
- 3.b) Warum wurde im Zuge der Sanierung 2024 auf flankierende bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung (z. B. optische Einengung oder Querungshilfen) verzichtet?**
- 4. Wurde im Vorfeld der Sanierung 2024 eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt, welche die Kosten der reinen Deckensanierung gegenüber den volkswirtschaftlichen Kosten der anhaltenden Unfallhäufigkeit (gemäß BAST-Kostensätzen [BAST = Bundesanstalt für Straßenwesen]) an diesem Standort abwägt?**

Die Fragen 3 a bis 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Lange, gerade Strecken können sich unfallbegünstigend auswirken. Die Unfallauswertung zeigt jedoch, dass die Unfälle vorwiegend aus der Nichtbeachtung des Stoppschildes im Bereich der Kreisstraße resultieren. Flankierende bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung wären daher nicht zielführend. Zudem handelte es sich bei dem Knotenpunkt bisher nicht um eine Unfallhäufungsstelle, sodass das Staatliche Bauamt seine Kapazitäten auf andere vordringlichere Maßnahmen konzentrierte.

- 6. Inwieweit sieht die Staatsregierung an diesem spezifischen Knotenpunkt die Voraussetzungen für eine Ausnahme von der bayerischen Richtlinie zur Geschwindigkeitsüberwachung gegeben (Unfallschwerpunkt), um eine Verkehrsüberwachung auch unmittelbar im Bereich des Ortsschildes bzw. der Stoppstelle rechtssicher durchzuführen?**

**7. Wurde die Möglichkeit einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung oder der Einsatz von Dialog-Displays an diesem Standort bereits mit dem Polizeipräsidium Oberbayern Nord erörtert, um dem hohen Geschwindigkeitsniveau auf der schnurgeraden Einfahrtstrecke entgegenzuwirken?**

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

An dem Knotenpunkt liegen die rechtlichen Voraussetzungen für eine Unterschreitung der Regelentfernung für eine Geschwindigkeitsüberwachung im Bereich der Ortstafel bzw. der Stoppstelle vor.

Konkrete Planungen des Polizeipräsidiums Oberbayern Nord zur Errichtung einer ortsfesten und stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage im unmittelbaren Kreuzungsbereich bestehen aktuell nicht. Die für teilstationäre Geschwindigkeitsmessungen an dieser Kreuzung fachlich zuständige Verkehrspolizeiinspektion Ingolstadt wurde bereits wegen der Unfallhäufung sensibilisiert. Das Polizeipräsidium Oberbayern Nord hat die Verkehrspolizeiinspektion Ingolstadt in diesem Zusammenhang um eine technische und rechtliche Prüfung hinsichtlich der Aufstellmöglichkeiten von teilstationären Messsystemen im Kreuzungsbereich gebeten. Das Ergebnis der Prüfung steht noch aus.

Die Installation von Dialog-Displays kann dazu beitragen, dem Geschwindigkeitsniveau auf der geradlinigen Zufahrtstrecke entgegenzuwirken. Dies wird in der geplanten Sitzung der Unfallkommission bzw. in dem anstehenden Ortstermin thematisiert.

**Hinweise des Landtagsamts**

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

—————

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter [www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente](http://www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente) abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter [www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen](http://www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen) zur Verfügung.