

<p><b>Sitzungsvorlage</b></p> <p>Federführend: 31 Straßenverkehrsamt</p> <p>Beteiligt: 61 Stadtplanungsamt 65 Entsorgungs- und Baubetrieb Referat 5</p>	<p><b>Vorlage- Nr:</b>      <b>VO/2018/1581-31</b></p> <p>Status:                      öffentlich</p> <p>Aktenzeichen: Datum:                      22.03.2018 Referent:                    Haupt Ralf</p>						
<p><b>Geschwindigkeitsregelung Berliner Ring und Linksabbiegeunfälle/Linksabbiegersignalisierung</b> <b>Sachstandsbericht</b></p>							
<p>Beratungsfolge:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 20%;">Datum</td> <td style="width: 40%;">Gremium</td> <td style="width: 40%;">Zuständigkeit</td> </tr> <tr> <td>02.05.2018</td> <td>Umweltsenat</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	02.05.2018	Umweltsenat	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
02.05.2018	Umweltsenat	Kenntnisnahme					

**I. Sitzungsvortrag:**

Mit Schreiben vom 22.01.2018 (Anlage 1) beantragt die GAL-Stadtratsfraktion:

- Auf dem gesamten Berliner Ring wird eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eingeführt
- Die Ampelschaltungen werden so verändert, dass man nur bei Einhaltung von Tempo 50 grüne Welle hat. Dies wird durch entsprechende Hinweisschilder (etwa "Grüne Welle nur mit 50") kommuniziert.

Außerdem sollen die von der Verwaltung getroffenen Lösungen an den Ampelschaltungen bezüglich der Probleme mit den Linksabbiegern erläutert werden.

Des Weiteren liegt ein Schreiben der Bamberger Allianz vom 25.01.2018 vor, in dem nach Vorschlägen und Überlegungen der Verwaltung hinsichtlich der Entschärfung der zulässigen Geschwindigkeit auf dem Berliner Ring gefragt wurde (Anlage 2).

Bereits Anfang November 2017 haben sich die Verwaltung und die Polizei mit Maßnahmen zur Reduzierung der Unfallzahlen am Berliner Ring beschäftigt, insbesondere an den Kreuzungen Berliner Ring/Starkenfeldstraße und Berliner Ring/Moosstraße und nach Lösungen gesucht, um die Unfallzahlen zu reduzieren.

Bei der Auswertung der Unfälle zeigte sich, dass etliche Unfälle beim Linksabbiegen vom Berliner Ring passieren.

Bei den angesprochenen Kreuzungen des Berliner Rings (kurz: BR) im Abschnitt Geisfelder Straße bis Memmelsdorfer Straße handelt es sich ausnahmslos um Kreuzungen mit sehr hohem Verkehrsaufkommen (alle 6 Kreuzungen: BR/Geisfelder Straße - BR/Moosstraße -BR/Starkenfeldstraße - BR/Pödeldorfer

Straße - BR/Zollnerstraße und BR/Memmelsdorfer Straße- haben ein tägliches Verkehrsaufkommen von 45 000 KFZ/24h bis 55 000 KFZ/24h zu bewältigen), zusätzlich sind viele Fußgänger/Radfahrer/ältere Leute/Schulwege, etc. signaltechnisch sicher zu steuern. Bei den o.g. Kreuzungen des Berliner Rings handelt es sich ausnahmslos um Kreuzungen mit starken Querrichtungen, anders als beispielweise bei den Kreuzungen der B 22 sind hier ganze Straßenzüge, wie z.B. die Memmelsdorfer Straße, die Starkenfeldstraße, die Geisfelder Straße, die Pödeldorfer Straße, usw. angeschlossen. Parallel zu den starken Querrichtungen werden derzeit die Fußgänger/Radfahrer komplett über den Berliner Ring signalisiert, d.h. bei Grünbeginn der Fußgängerphase loslaufende Fußgänger können den kompletten Berliner Ring bei Grün überqueren.

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens der Kreuzungen handelt es sich bei den Linksabbiegeunfällen auch nicht um Unfallschwerpunkte, sondern um Unfallhäufungspunkte.

Um die Linksabbiegerunfälle zu reduzieren wurde deshalb bereits im November 2017 die Umstellung von der derzeitigen zeitweilig gesichert geführten Linksabbiegersignalisierung (Grünpfeilsignalisierung mit anschließenden Gelbblinken als Grünpfeilvorlauf bzw. Gelbblinken mit anschließenden Grünpfeil als Grünpfeilnachlauf) auf gesichert geführte Linksabbiegersignalisierung (Grünpfeilsignalisierung mit Rot/Gelb/Grün mit Pfeilschablonen von der Haltelinie aus, d.h. eigene Grünphase für Linksabbieger ohne Gegenverkehr) besprochen. Diese eigene Grünpfeilsignalisierung hat aber den Nachteil, dass die "Verbrauchszeiten" (Grünzeiten/Räumzeiten) für den Linksabbieger deutlich höher sind und diese nur zu Lasten der jeweiligen Gegenrichtung des Berliner Rings ( d.h. Leistungsverlust für den Berliner Ring) einprogrammiert werden können, Zusätzlicher Rückstau im Zuge des Berliner Rings ist dann die Folge. Außerdem ist ein Leistungsverlust für die Linksabbieger auch dadurch gegeben, dass in verkehrsschwachen Zeiten ein Abbiegen während der bisherigen Gelbblinkphase zukünftig nicht mehr möglich ist (erhöhte Wartezeiten sind die Folge).

Eine Reduzierung der Grünzeiten der Nebenrichtungen zu Gunsten der neuen Linksabbiegersignalisierung des Berliner Rings scheidet aus, da dies auch eine Reduzierung der Fußgängergrünzeiten über den Berliner Ring zur Folge hätte. Die Fußgänger könnten dann den Berliner Ring nicht mehr in einem Zug bei Grün überqueren, sondern müssten auf der Mittelinsel bis zur nächsten Grünphase warten, dies soll aber laut RiLSA (Richtlinien für Lichtsignalanlagen) vermieden werden.

Als Ergebnis all dieser Überlegungen wurde deshalb bereits im letzten Jahr eine Änderung der Signalisierung an der LSA (Lichtsignalanlage) BR/Starkenfeldstraße als Pilotprojekt beschlossen. Diese Umstellung der Signalisierung ist bereits seit längerem beauftragt, konnte aber witterungsbedingt noch nicht umgesetzt werden. Die Umstellung der Signalisierung wurde für die KW 16 eingeplant. Nach Einjustierung der neuen Signalisierung sollen dann die Auswirkungen bewertet werden, d.h. wenn diese Umstellung positiv verläuft, ist geplant dann Zug um Zug weitere LSAen des Berliner Rings umzustellen.

Das Thema Tempo 50 auf dem Berliner Ring wird im Zuge der Diskussionen über Unfälle am Berliner Ring immer wieder angesprochen. Die Geschwindigkeit ist jedoch bei den Unfallauswertungen zu den Unfallhäufungen nicht die Unfallursache. Eine Unfallauswertung der Polizei aus den Jahren 2015 bis 2017 (also 3 Jahre) ergab insgesamt nur 10 Unfälle mit der Ursache Geschwindigkeit, wobei von diesen wiederum 8 aufgrund Alkohol/Witterung/Schnee/Eis erfolgten.

Auch bei erfolgten Geschwindigkeitsmessungen im Dezember 2017 und Januar 2018 konnten keine auffälligen Verstoßquoten festgestellt werden.

Der Polizei liegen keine Grundlagen aufgrund der Unfallauswertung und Geschwindigkeitsmessungen für eine Reduzierung der Geschwindigkeit vor.

Aufgrund der Erfahrungen mit der LSA BR/Memmelsdorfer Straße (diese ist seit Jahren auf Tempo 50 reduziert), kann festgestellt werden, dass durch Tempo 50 keine Linksabbiegerunfälle reduziert werden, vielmehr ist davon auszugehen, dass durch das sehr hohe Verkehrsaufkommen die Leistungsgrenze erreicht ist.

Bei Umstellung des Berliner Rings von derzeit Tempo 70 auf Tempo 50 ab der Kreuzung BR/Geisfelder Straße Richtung Norden (Richtung Hallstadt) wäre eine Unterbrechung der Grünen Welle an der LSA BR/Memmelsdorfer Straße gegeben, durch diese "verschobene Grünzeit" wird auch die parallele Grünzeit der Gegenrichtung (BR Richtung Süden) mit geändert, dadurch wäre dann auch im Bereich der Geisfelder Straße die Grüne Welle unterbrochen. Zusätzlich wären alle Grünphasen der Querrichtungen an den 6 betroffenen LSAen verändert (im Bestand sind alle Querrichtungen/Straßenzüge an den LSAen des BR in Grüner Welle angebunden).

Um hier keine negative Wirkungen für die Nebenrichtungen zu erzeugen (z.B. Schnellfahrer um die geänderte Grünphase noch zu erreichen, etc.), müssten im Straßennetz alle betroffenen LSAen (Memmelsdorfer Straße, Starkenfeldstraße, Zollnerstraße, etc.) entsprechend angepasst, dies betrifft die Mehrheit aller städtischen LSAen und hätte einen großen finanziellen und logistischen Aufwand zur Folge.

Außerdem ist damit zu rechnen, dass Verkehr auf andere Straßen verlagert wird, wenn die Befahrung des Berliner Rings nicht mehr leistungsfähig bzw. attraktiv ist.

Aus vorgenannten Gründen wird Tempo 50 auf dem Berliner Ring seitens der Verwaltung abgelehnt.

## II. Beschlussvorschlag:

1. Der Bericht der Verwaltung hat zur Kenntnis gedient.
2. Der Antrag der GAL-Stadtratsfraktion vom 22.01.2018 ist hiermit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

## III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

<b>X</b>	<b>1.</b>	keine Kosten
	<b>2.</b>	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	<b>3.</b>	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	<b>4.</b>	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

## Anlage/n:

Antrag der GAL-Stadtratsfraktion vom 22.01.2018  
 Schreiben der BA-Stadtratsfraktion vom 25.01.2018

## Verteiler:

Amt 61  
 Amt 65  
 Referat 5

