

<p>Sitzungsvorlage</p> <p>Federführend: 68 Amt für Verkehrsplanung</p> <p>Beteiligt: 31 Straßenverkehrsamt</p>	<p>Vorlage- Nr: VO/2022/5818-68</p> <p>Status: öffentlich</p> <p>Aktenzeichen: Datum: 15.11.2022 Referent: Zweiter Bürgermeister Jonas Glüsenkamp</p>						
<p>Sichere Kreuzungen</p>							
<p>Beratungsfolge:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>15.11.2022</td> <td>Mobilitätssenat</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	15.11.2022	Mobilitätssenat	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
15.11.2022	Mobilitätssenat	Entscheidung					

I. Sitzungsvortrag:

Im Antrag „Sichere Kreuzungen“ vom 10. Mai 2022 von der Stadtratsfraktion Grünes Bamberg wird auf die Kreuzungen am Berliner Ring aufmerksam gemacht. Diese werde von der Polizei Bamberg-Stadt Jahr für Jahr als Unfallschwerpunkt klassifiziert. Die Sicherheit insbesondere für den Fuß- und Radverkehr müsse optimiert werden.

Folgende Punkte wurden beantragt:

1. Die Verwaltung erörtert mit dem Staatlichen Bauamt den Umbau der Kreuzungen am Berliner Ring nach dem Prinzip des sog. Protected intersections (geschützte Kreuzung), wie es auch im Verkehrsentwicklungsplan 2030 von Experten angeregt wird (vgl. https://wikipedia.org/wiki/Geschützte_Kreuzung). Alternativ können hier auch geschützte Kreisverkehre angedacht werden.
2. Die Verwaltung erörtert mit dem Staatlichen Bauamt, ob als Sofortmaßnahme ein Trixi-Spiegel angebracht werden kann, um die Sichtbarkeit des vorfahrtsberechtigten Radverkehrs zu erhöhen.
3. Die Verwaltung geht mit der Forderung nach Schwerpunktkontrollen der vorgeschriebenen Schrittgeschwindigkeit von abbiegenden LKW auf die Verkehrspolizei zu.
4. Die Verwaltung führt auf, wie viele LKW im Bestand der Stadt und der städtischen Unternehmen insgesamt sind und wie viele davon bereits mit einem Abbiegeassistenten ausgerüstet sind.
5. Die Verwaltung wirbt mit einem Anschreiben bei örtlichen Unternehmen für die Ausstattung von LKW mit Abbiegeassistenzsystemen.
6. Die Verwaltung berichtet über die Ergebnisse der Punkte 1. bis 5. in einem der kommenden Mobilitätssenate.

Stellungnahme und Bewertung

Zu Punkt 1:

„Die Verwaltung erörtert mit dem Staatlichen Bauamt den Umbau der Kreuzungen am Berliner Ring nach dem Prinzip des sog. Protected intersections (geschützte Kreuzung), wie es auch im Verkehrsentwicklungsplan 2030 von Experten angeregt wird (vgl. https://wikipedia.org/wiki/Geschützte_Kreuzung). Alternativ können hier auch geschützte Kreisverkehre angedacht werden.“

Stellungnahme der Verkehrsplanung

Das Staatliche Bauamt Bamberg (StBA-BA) ist der Baulastträger des Berliner Rings ab dem Abschnitt Münchner Ring in Richtung Süden. Daher wurden die Kolleg:innen des StBA-BA nicht für die zu behandelten Abschnitte angefragt, da hier die Stadt die Baulastträgerschaft innehat und mögliche Baumaßnahmen behandeln muss.

Stellungnahme der Radverkehrsbeauftragten

Im Antrag der Stadtratsfraktion Grünes Bamberg „Sichere Kreuzungen“ vom 10. Mai 2022 wird festgestellt, dass „die Kreuzungen am Berliner Ring [...] von der Bamberger Verkehrspolizei Jahr für Jahr als Unfallschwerpunkt klassifiziert“ werden.

Die Polizei nennt in ihrer aktuellen Verkehrsunfallauswertung Radverkehr 2021 folgende auffällige Örtlichkeiten in Bezug auf Unfälle im Stadtgebiet, s. unten. Darin sind drei (von 10 signalisierten) Knoten am Berliner Ring zwischen Forchheimer- und Rodezstraße enthalten.

Auffällige Örtlichkeiten in Bezug auf Radverkehrsunfälle im Stadtgebiet:

Bei einer näheren Betrachtung des dreijährigen Unfallgeschehens 2019 bis 2021 lässt sich grundlegend feststellen, dass die Unfallörtlichkeiten quer über das Stadtgebiet verteilt sind. Im 3-Jahres-Vergleich (2019 - 2021) konnten an den nachfolgend genannten Örtlichkeiten Unfalld häufungen mit Radverkehrsbeteiligung verifiziert werden:

- Kronacher Straße/Am Börstig
- Buger Straße/Abfahrt B 22
- Annastraße/Starkenfeldstraße
- Berliner Ring/Starkenfeldstraße
- Berliner Ring/Moosstraße
- Hallstadter Straße/LichtenhaidestraÙe
- Berliner Ring/Zollnerstraße
- Memmelsdorfer Straße/Siechenstraße

Zur Entschärfung der Unfalld häufungen mit Radverkehrsbeteiligung werden diese hinsichtlich Unfallursache und der jeweiligen Beteiligung (Rad/Rad, Rad/Kfz, Rad/Fuß) analysiert. Bei Vorliegen eines Unfalls, bei dem vonseiten der Polizei die vorhandene Infrastruktur als möglicherweise unsicher beurteilt wird, wird der detaillierte Unfallhergang in der Routine Verkehr behandelt, Lösungen erarbeitet und umgesetzt.

Für die Unfallanalyse 2022 steht die Behandlung in der Routine Verkehr aufgrund personeller Umstrukturierungen noch aus.

Unter **Punkt 1** wird beantragt, dass der Umbau der Kreuzungen am Berliner Ring nach dem Prinzip des sog. protected intersection (geschützte Kreuzung) erfolgen soll, wie es auch im Verkehrsentwicklungsplan 2030 (VEP 2030) von Experten angeregt wird.

Im VEP 2030 ist dies so nicht beinhaltet. Auf den Seiten 53 f. und 77 ist folgendes formuliert:

VEP 2030 - Rv 5 Qualitative Aufwertung des Radwegenetzes

An **Knotenpunkten ist die Verkehrssicherheit für den Radverkehr zu erhöhen**. Verkehrsknoten bzw. Kreuzungen stellen in der Regel die kritischsten Stellen im System dar. Insbesondere an Kreuzungspunkten, wo eine oder mehrere Hauptradrouten sowie die Hauptverkehrsstraßen des MIV zusammentreffen, sind die Radwegeführungen besonders sicher zu gestalten.

Wichtig ist zudem, dass sie für alle Verkehrsteilnehmenden übersichtlich und verständlich gestaltet sind; v. a. Abbiegespuren stellen oft Sicherheitsrisiken dar. Hier ist zu prüfen, ob die Verkehrsstärken Abbiegespuren erfordern bzw. ob die Knoten und Radwegeführung dem aktuellen Stand der Technik und Forschung entsprechen.

Aber auch **ohne große bauliche Änderungen** kann bereits etwas für eine sichere Führung des Radverkehrs an Knoten getan werden (so z. B. der Einsatz von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) und Grünpfeilen).

Auf Haupttrouten des Radverkehrs sowie auf Radschnellverbindungen bietet es sich an, auch die **Schaltungen der Lichtsignalanlagen (LSA/Ampeln)** zumindest gleichberechtigt und im Einklang mit den Belangen des MIV und ÖPNV dahingehend anzupassen, dass der Radverkehr schneller als bisher den Knoten passieren kann.

Dazu könnte z. B. eine **eigene Signalgruppe für den Radverkehr** angelegt werden. Dies ermöglicht es, ihn unabhängig vom Fußverkehr zu schalten, einen Grünvorlauf zum MIV einzurichten oder durch Kontaktschleifen die Radachse rechtzeitig auf grün zu schalten. An besonders verkehrsstarken Knotenpunkten (z. B. Berliner Ring) ist eine bauliche Trennung (Tunnel oder Brücken für Rad- und Fußverkehr) zu erwägen.

VEP 2030 - Si 2 Verkehrssicherheit für Fuß- & Radverkehr

Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr ziehen sich durch nahezu alle Handlungsfelder. Sie stellen ebenfalls eine Schlüssel-Maßnahme des VEP dar. Prioritär stehen Stellen und Abschnitte im Fokus der Maßnahmen, die bereits Unfallschwerpunkte darstellen oder im Rahmen der Unfallanalysen ins Blickfeld geraten sind. Mittelfristig sollte jedoch nicht nur die Reaktion auf Unfälle, sondern auch eine Vorbeugung an potenziellen Gefahrenstellen durch die Maßnahmen abgedeckt werden. Zur Vermeidung von Unfällen tragen zunächst angepasste Höchstgeschwindigkeiten, sichere Bodenbeläge, eine gute Einsehbarkeit der Straßenräume (z. B. Verkehrsspiegel) und aufmerksamkeits erhöhende Maßnahmen (z. B. die Randnutzungen verdeutlichende Schilder und Gestaltungen) bei.

Ebenso wichtig sind ausreichend dimensionierte Geh- und Radwege (gemäß den Vorgaben und Richtlinien) mit eingehaltenen Abstandsregeln (z. B. bei Mischführung oder zum ruhenden Verkehr, Stichwort „Dooring“ – Unfälle durch unachtsam geöffnete Autotüren – sowie sichere Querungsmöglichkeiten und Knotenführungen. Zahlreiche Kleinmaßnahmen, die als Sofort-Maßnahmen schnell umsetzbar sind, bilden hier ein großes Ganzes und wirken zusammen.

Der VEP Bamberg 2030 gibt keine konkrete Führungsform an Kreuzungen vor, die Radwegeführung an den Knoten soll dem aktuellen Stand der Technik und Forschung entsprechen.

Stand der Technik

Die Forschung befasst sich seit Jahren intensiv mit der Radverkehrsführung an Knoten. Laut der UDV (Unfallforschung der Versicherer) ereignen sich zwei Drittel aller Radverkehrsunfälle innerorts mit Personenschaden und mehreren Beteiligten an Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten; etwa jeder fünfte Unfall davon beim Abbiegen nach rechts. Am Großteil dieser Unfälle sind Lastwagen beteiligt, überwiegend als Verursacher.

Das Prinzip der „geschützten Kreuzung“ beinhaltet das Absetzen der Radfahrfurt kombiniert mit einer Schutzinsel zum verlangsamten Abbiegen. Abbiegende Autos sollen durch enge Kurvenradien verlangsamt, Radler durch vorgezogene Haltelinien und Grünvorlaufschaltungen sichtbar gemacht werden. Dies soll zu einer Verbesserung der Sicht für rechtsabbiegende Kfz auf Radfahrende führen. Dieses sog. „Niederländisches Kreuzungsdesign“ unterscheidet sich dabei von den in aktuellen deutschen Regelwerken dargestellten Planungsvorgaben, insbesondere die an Einmündungen um fünf Meter weit von der Fahrbahn abgesetzte Führung des Radverkehrs. In Fachkreisen (u.a. ADFC und Unfallforschung) wird weiterhin intensiv diskutiert, ob dieses Kreuzungsdesign sicherer oder gefährlicher ist als andere Lösungen. Dies ist abschließend noch nicht geklärt. Vonseiten der Forschungsgesellschaft für

Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die den Stand der Technik vorgibt, liegt noch keine Empfehlung vor.

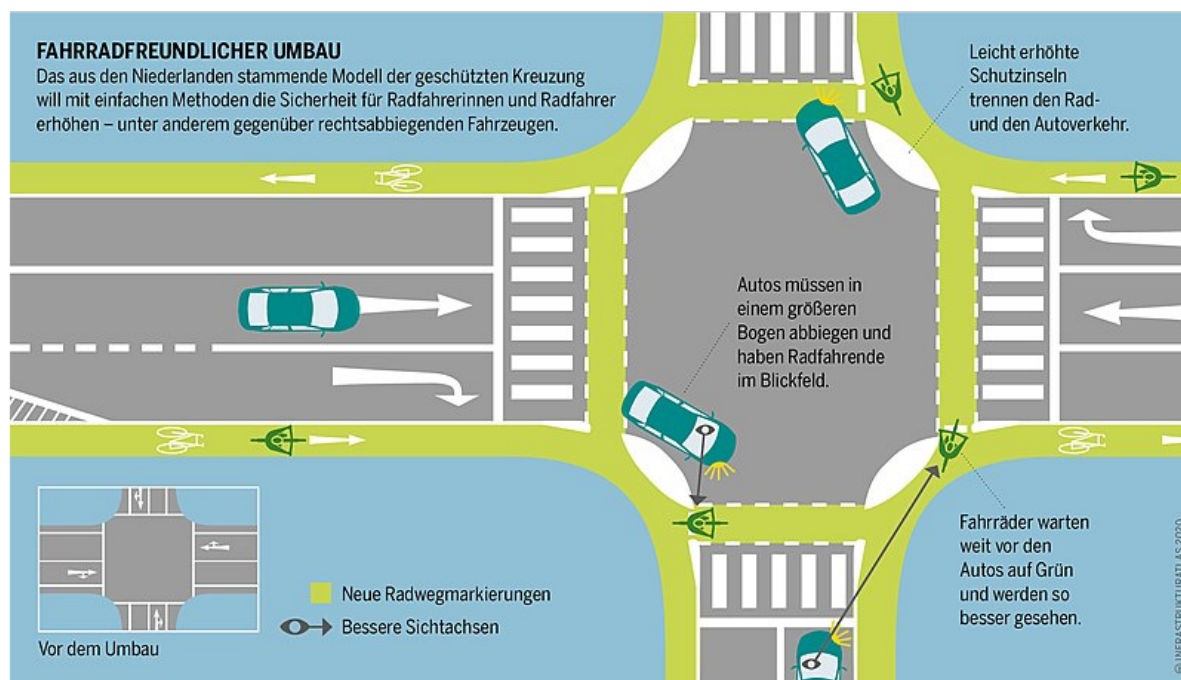


Abbildung: Vor und nach dem Umbau – „normale“ Straßenkreuzung und geschützte Kreuzung im Vergleich, Quelle: Infrastrukturatlas 2020 / Unverändert aus Creative Commons Lizenz: https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:Geschuetzte_kreuzung_fahrradfreundliche_stadt.jpg

Fazit:

Erst nach der erfolgten detaillierten Unfallauswertung können Lösungsvorschläge erarbeitet werden. Neben baulichen Umgestaltungen können dies auch signaltechnische Änderungen wie z.B. Grünvorlauf für Radfahrende sein, die Montage von Schutzblinkern oder der Einsatz von Trixi-Spiegel zur besseren Kreuzungseinsicht für Lastwagen.

Auch die Stellungnahmen der Polizeiinspektion Bamberg Stadt sowie der Verkehrsbehörde und der Verkehrsplanung weisen auf die individuelle Behandlung der jeweiligen Knotenpunkte hin. Lösungen, wie Lichtsignalanpassungen für den Radverkehr müssen diesbezüglich geprüft werden.

Zu Punkt 2:

„Die Verwaltung erörtert mit dem Staatlichen Bauamt, ob als Sofortmaßnahme ein Trixi-Spiegel angebracht werden kann, um die Sichtbarkeit des vorfahrtsberechtigten Radverkehrs zu erhöhen.“

Da sich die zu bewertenden Kreuzungen innerhalb der Baulastträgerschaft der Stadt Bamberg befinden obliegt die Bewertung der Anbringung von Trixi-Spiegeln der Stadt.

Pauschal kann die Frage zur Anbringung eines Trixi-Spiegels noch nicht beantwortet werden. Es obliegt dem Straßenbaulastträger, den Bamberger Service Betrieben eine Ersteinschätzung vorzunehmen. Für die individuelle Bewertung der Kreuzungen am Berliner Ring steht die Unfallauswertung von Seiten der Polizeiinspektion Bamberg Stadt noch aus.

Zu Punkt 3:

„Die Verwaltung geht mit der Forderung nach Schwerpunktkontrollen der vorgeschriebenen Schrittgeschwindigkeit von abbiegenden LKW auf die Verkehrspolizei zu.“

Die Polizeiinspektion Bamberg Stadt weist darauf hin, dass bei den schweren Verkehrsunfällen, welche sich z. B. im Bereich des Berliner Rings/ Zollner Straße ereigneten, die Hauptunfallursache nicht auf die überhöhte bzw. erhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen ist. Diese Unfälle ereigneten sich beim MIV-Abbiegevorgang nach rechts („toter Winkel“) bei gleichzeitig einsetzender Grünphase für die beteiligten Verkehrsteilnehmer.

Eine Schrittgeschwindigkeitskontrolle der LKW-Abbiegevorgänge sei nicht messbar.

Zu Punkt 4:

„Die Verwaltung führt auf, wie viele LKW im Bestand der Stadt und der städtischen Unternehmen insgesamt sind und wie viele davon bereits mit einem Abbiegeassistenten ausgerüstet sind.“

Unternehmen/ Abteilung	Anzahl LKW > 7,5 t	Anzahl LKW mit Abbiegeassistent
BSB - Entwässerung	7	5
BSB - Entsorgung	22	16
BSB – SuB		
STWB	3	0
Schlachthof	1	0
Gartenamt		
Stadtbau	0	0

Die Nachrüstung von Abbiegeassistentensystemen bei den Betrieben der Stadt erfolgt sukzessive für die Bestandsfahrzeuge.

Sachstand zum Abbiegeassistenten:

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat sich bei der Europäischen Kommission und bei den anderen EU-Mitgliedstaaten stets für eine Ausrüstungspflicht mit Abbiegeassistenten eingesetzt und diese erreicht. Laut der EU-Verordnung 2019/2144 zur Typgenehmigung, die am 16. Dezember 2019 verkündet wurde, sind Abbiegeassistenten (dort: „Totwinkel-Assistent“) ab 6. Juli 2022 für neue Fahrzeugtypen und ab 7. Juli 2024 für neue Fahrzeuge verpflichtend. Das Ministerium hatte sich im Vorfeld stets für eine schnellere verpflichtende Einführung (ab 2020 für alle neuen Fahrzeuge) eingesetzt; sich aber auf europäischer Ebene gegen andere Mitgliedstaaten nicht durchsetzen können.

Es ist der Initiative des BMDV zu verdanken, dass Abbiegeassistentensysteme anders als zunächst geplant zukünftig in allen **neuen** Kraftomnibussen und Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse (Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 und N3) verpflichtend vorgeschrieben sind.

Quelle: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/abbiegeassistent.html>

Zu Punkt 5:

„Die Verwaltung wirbt mit einem Anschreiben bei örtlichen Unternehmen für die Ausstattung von LKW mit Abbiegeassistentensystemen.“

Die Verwaltung folgt der Empfehlung und bewirbt die Aktion Abbiegeassistentensysteme des BMDV bei den örtlichen Unternehmen.

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/abbiegeassistent.html>

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Mobilitätssenat nimmt den Sitzungsvortrag zur Kenntnis.
2. Die Stadtverwaltung folgt der Empfehlung und bewirbt das Abbiegeassistenzsystem bei den ansässigen Unternehmen.
3. Der Mobilitätssenat beauftragt die Verwaltung unfallauffällige Knotenpunkte am Berliner Ring gemeinsam mit den Teilnehmern der Routine Verkehr zu überprüfen und ggf. optimierende Maßnahmen einzuleiten.
4. Der Antrag der Stadtratsfraktion Grünes Bamberg vom 10. Mai 2022 von ist damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

X	1.	keine Kosten
	2.	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	3.	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:
	4.	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 Stadtratsfraktion Grünes Bamberg vom 10. Mai 2022

Verteiler:

Referat 5
Staatliches Bauamt Bamberg
BSB-SuB
Amt 31
Polizeiinspektion Bamberg Stadt Bamberg
Radverkehrsbeauftragte
Amt 80 Wirtschaftsförderung