

Betreff:

Bericht der Unfallkommission zu Fahrradunfällen 2023

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

21.05.2024

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Status

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 13.08.2024

Ö

Sachverhalt:

Im Juli 2020 wurde der Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ durch den Rat beschlossen (DS 20-13342-02). Die unter Ziel 1 „Sicherheit des Radverkehrs erhöhen!“ verordnete Maßnahme 2 stellt einen jährlichen Bericht der Unfallkommission zu Fahrradunfällen in Aussicht.

Mit dieser Drucksache wird der Bericht zu Fahrradunfällen über das Unfallgeschehen 2023 vorgelegt. Die Berichterstattung erfolgt durch die Polizei. Sie hat die Geschäftsführung der Unfallkommission, die aus Mitgliedern der Polizei, der Straßenbaubehörde und der Straßenverkehrsbehörde besteht.

Eine Präsentation zum Bericht ist für die Sitzung des AMTA am 13.08.2024 vorgesehen.

Leuer

Anlage/n:

UKO Bericht Radverkehr



Unfallkommission Braunschweig



POLIZEIINSPEKTION
BRAUNSCHWEIG

14.05.2024

Bericht der Arbeit der Unfallkommission Braunschweig (UKo) im Jahr 2023

Betrachtung des Radverkehrs auf Grundlage einer 3-Jahres-Auswertung – Verkehrsunfälle mit Personenschaden – (3JK-P) der Jahre 2020 - 2022

Allgemeines

Die UKo trat in 2023 zu 4 Sitzungen zusammen.

In 2023 bestanden im Stadtgebiet Braunschweig 73 Unfallhäufungsstellen (UHS). Die Anzahl verteilte sich dabei auf 59 UHS schwer und 14 UHS leicht.

Im Jahr 2022 hatten 59 UHS, davon 46 UHS schwer und 13 UHS leicht bestanden.

Eine UHS schwer liegt vor, wenn sich 5 Verkehrsunfälle (VU) mit Personenschaden innerhalb einer 3-Jahres-Betrachtung an einer Stelle ereignet haben.

In den Sitzungen wurden die UHS sowie Radverkehr – Strecken - Unfallhäufungen untersucht.

Bei 29 UHS wurde die Wirksamkeit von Maßnahmen geprüft. 16 UHS wurden aufgrund einer Wiedervorlage, 28 UHS neu bzw. wiederholt untersucht.

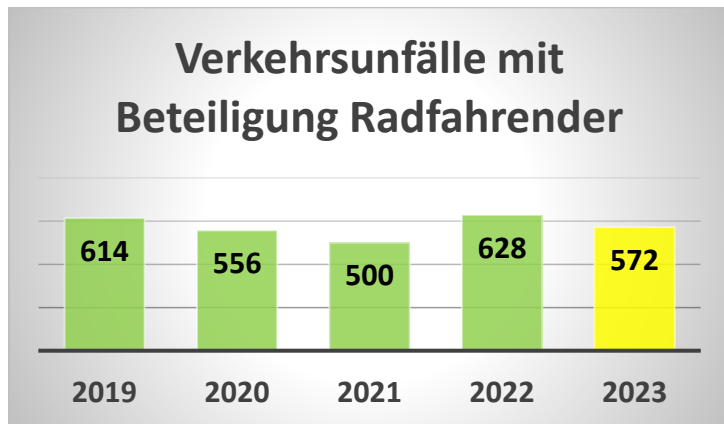
Mit Ablauf des Jahres 2023 wurden damit alle UHS im Stadtgebiet einer Untersuchung unterzogen.

Nach der Corona-Zeit ist in 2022 ein Anstieg von Verkehrsunfällen im Stadtbereich Braunschweig nach 6433 im Jahr 2021 auf 6944 verzeichnet. Damit ist auch eine Erhöhung der Anzahl von UHS um 14 zu berichten.

Radverkehr

Verkehrsunfälle (VU) mit Radfahrerbeteiligung im zu Grunde liegenden Zeitraum ereigneten sich im Stadtgebiet Braunschweig wie folgt (in Klammern die Werte aus dem Betrachtungszeitraum 2019-2021):

	VU mit Beteiligung Radfahrender	davon mit Personenschaden	davon mit Schwerverletzten	davon mit Getöteten
gesamt	1684 (1670)	1159 (1117)	183 (193)	3 (9)
Fahrrad	1500 (1672)	973 (990)	150 (168)	2 (8)
Pedelec	277 (192)	217 (147)	39 (30)	1 (1)



Durch die wieder deutlich gestiegene Anzahl von Verkehrsunfällen mit Beteiligung Radfahrender in 2022 hat sich die Gesamtzahl im Betrachtungszeitraum 2020 - 2022 im Vergleich zur Vorjahrsbetrachtung des Zeitraums 2019 - 2021 um ca. 1% erhöht.

Die UKo hat bei der Bearbeitung der UHS die sich dort ereigneten VU mit Radfahrerbeteiligung untersucht.

In den UHS ereigneten sich:

	VU mit Radfahrerbeteiligung	davon mit Personenschaden
	406 (387)	318 (308)
	davon 63 (41) Pedelec	davon 44 (29) Pedelec
im Verhältnis zur Gesamtzahl der VU mit Radfahrerbeteiligung	24 (22) %	27 (26) %

Orientiert an den Kriterien für die Festlegung einer UHS, ergeben sich 21 UHS schwer, in denen der Radverkehr besonders betroffen war.

Im Betrachtungszeitraum 2019 – 2021 hatten 19 UHS die Kriterien erfüllt. Von diesen erfüllen die UHS

- Werder/Wendenstr.
- Helmstedter Str./Brodweg
- Bevenroder Str./Volkmaroder Str.
- Heinrich-Büssing-Ring 40-42
- Rudolfplatz/Goslarsche Str.

im Betrachtungszeitraum 2019 – 2021 die Kriterien nicht mehr. Dort hat sich die Unfalllage in Bezug auf den Radverkehr verbessert.

Zu den UHS wird im Folgenden die Beteiligung des Radverkehrs anhand der Unfallkategorien schwerverletzt (SV), leichtverletzt (LV) und Sachschaden (Sach.) im Zeitraum 2020 – 2022 beschrieben, sowie das VU-Aufkommen in 2022.

	2020 -2022				2022			
	gesamt	SV	LV	Sach.	gesamt	SV	LV	Sach.
Fr.-Wilhelm-Str.	23	3	16	4	8	1	7	0
BAB36 Ast Stöckheim/Mascheroder Weg	11	0	8	3	3	0	1	2
Celler Str./Petritorwall	10	2	7	1	3	0	3	0
Hamburger Str./Rheingoldstr.	9	2	6	1	3	0	3	0
Celler Str./Freisestr.	9	1	7	1	3	1	2	0
Altewiekring/Leonhardstr.	7	2	4	1	3	1	1	1
Leonhardstr./Steintorwall	7	1	6	0	4	1	3	0
Alte Frankfurter Str./Th.-Heuss-Str.	7	1	6	0	3	1	2	0
Rüniger Weg/Siekgraben	7	0	7	0	1	0	1	0
Hagenring/Jasperallee	7	0	6	1	2	0	1	1
Am Theater	7	0	6	1	1	0	1	0
Güldenstr./Sonnenstr.	6	3	3	0	3	2	1	0
Fallersleber Str./Theaterwall	6	1	4	1	0	0	0	0
Neustadtring/Celler Str.	6	0	4	2	3	0	3	0
Am Wendentor/Wendentorwall	6	0	3	3	2	0	1	1
Fallersleber Str./Wilhelmstr.	6	0	2	4	1	0	1	0
Steinweg/Wilhelmstr.	5	2	2	1	4	2	1	1
Güldenstr./Lange Str.	5	1	4	0	3	1	2	0
Münchenstr. /A391 Ast Weststadt süd	5	1	4	0	1	0	1	0
Celler Str./Sudetenstr.	5	0	4	1	2	0	1	1
Güldenstr./Bäckerkint	5	0	4	1	1	0	0	1

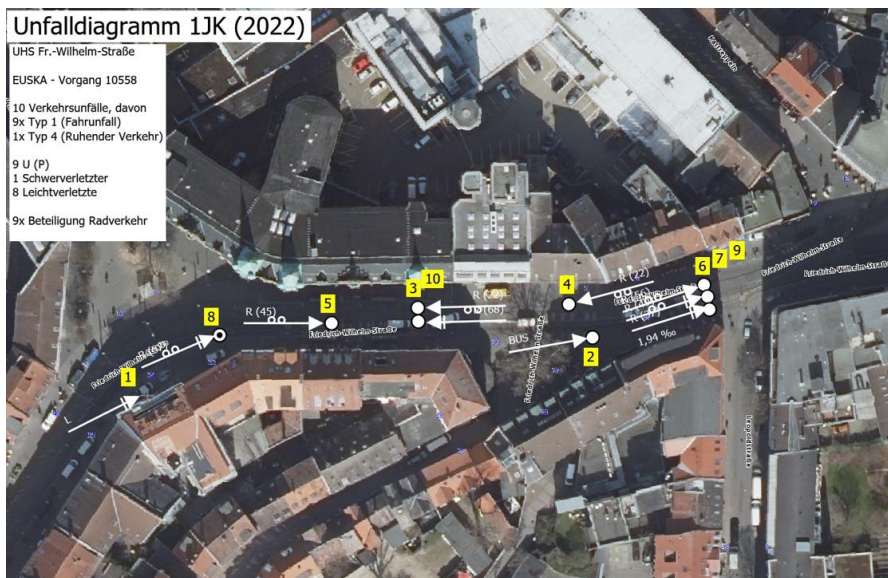
Für die UHS

- Altewiekring/Leonhardstr.
- Alte Frankfurter Str./Theodor-Heuss-Str.
- Hagenring/Jasperallee
- Fallersleber Str./Theaterwall
- Neustadtring/Celler Str.
- Am Wendentor/Wendentorwall

sind Wirksamkeitsprüfungen 2024 vorgesehen.

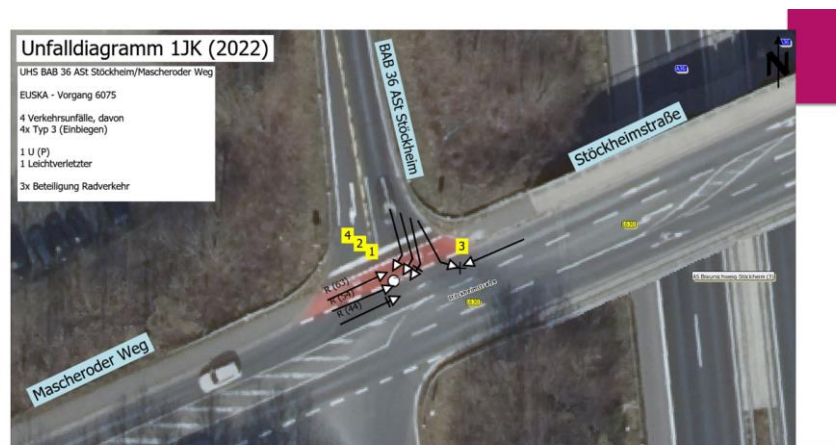
Zu den weiteren UHS wurde Folgendes festgestellt bzw. empfohlen:

UHS Friedrich-Wilhelm-Straße



Die VU-Lage hat sich nicht geändert. Es wird festgestellt, dass bauliche Maßnahmen nicht möglich sind. Auch eine andere Führung des Radverkehrs scheint nicht geeignet. Ein auffälligeres Schild für die Gefahrenstelle wurde entworfen und aufgestellt.

UHS BAB 36, AS Stöckheim/Mascheroder Weg

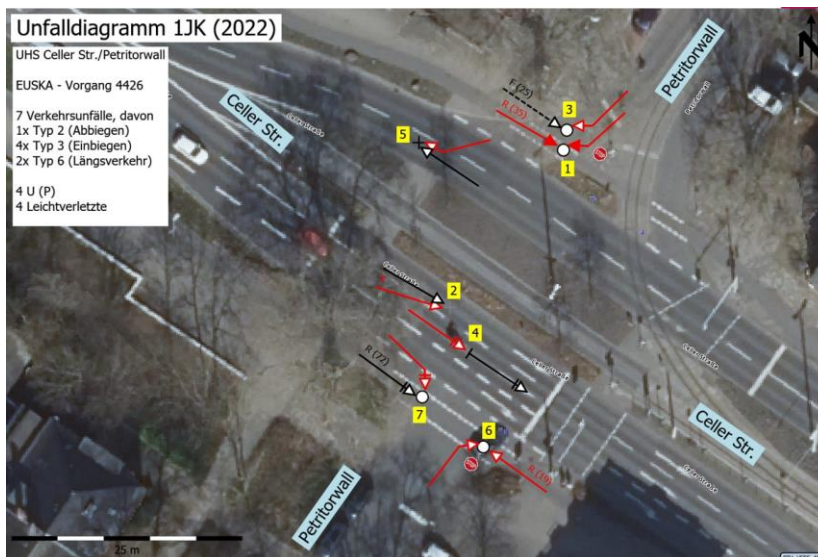


UHS	Maßnahme	Unfallgeschehen 3JK-P 2019-21	2020-22	EJK 2019	2020	2021	2022	
BAB 36 AS Stöckheim/Mascheroder Weg	Verengung durch Leitschwellen	13 (1 SP) – ges. 21	9 - ges. 18	7 (6 P, 1 SP)	8 (5 P)	6 (3 P)	4 (1 P)	Verbesserung

Anhand des Unfalldiagramms EJK für 2022 wurde dargestellt, dass sich nach Einbau der Leitschwellen und der damit verbundenen Reduzierung auf einen Fahrstreifen für den abbiegenden Verkehr an der Anschlussstelle Stöckheim die Gesamtunfallsituation gemessen an den Verkehrsunfällen und insbesondere den Folgen verbessert hat.

Die Situation wird weiter beobachtet => Wiedervorlage 2024

UHS Celler Str./Petritorwall

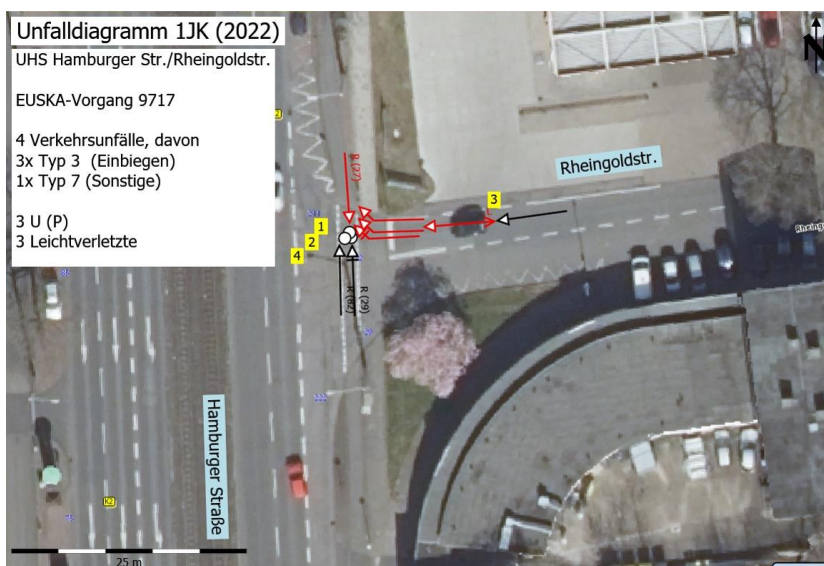


Die VU-Lage hat sich leicht verbessert, die VU verteilen sich über die Kreuzung, VU-Schwerpunkte sind nicht mehr vorhanden.

Die UHS soll weiter beobachtet werden => Wiedervorlage 2024

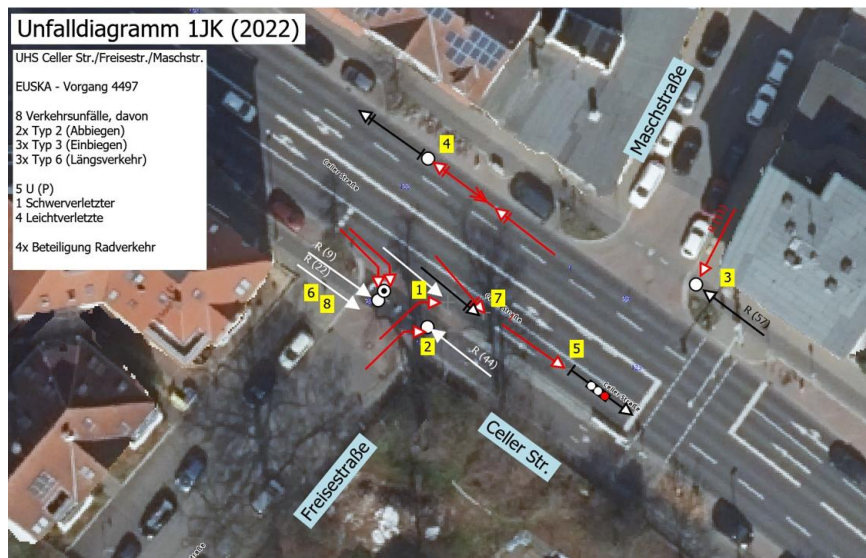
Die Kreuzung wird in 2024 für die Belange des Radverkehrs (Teil der Veloroute Wallring) umgebaut.

UHS Hamburger Straße/Rheingoldstraße



Es hat sich keine Veränderung ergeben. Die Radfahrerfurt soll in 2025 dauerhaft Rot-markiert werden. Für die Zwischenzeit hat die Fa. BELLIS die Furt temporär mit roter Farbe markiert.

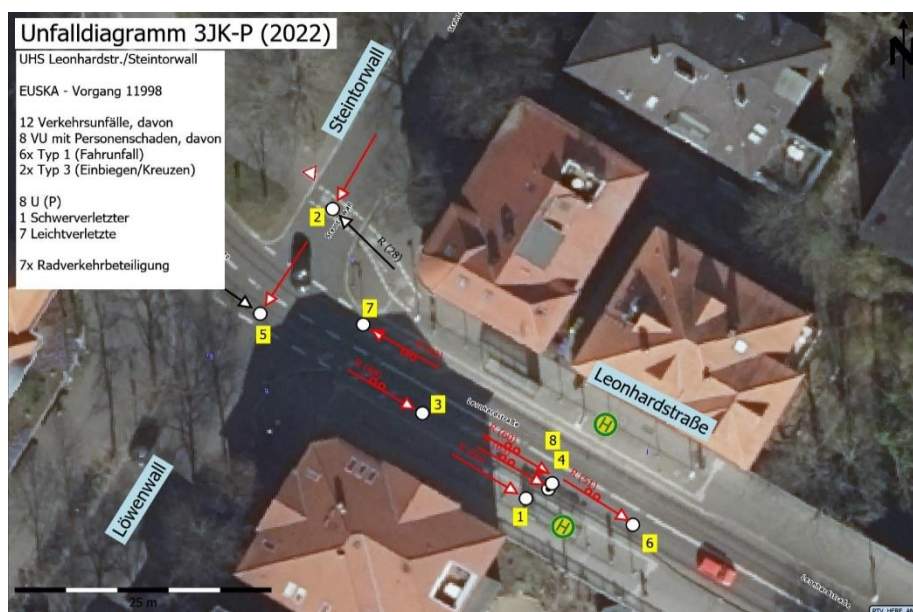
UHS Celler Straße/Freisestraße



Insgesamt hat sich VU-Lage verschlechtert. Als Schwerpunkt ist die Einmündung Freisestraße zu erkennen. Da auch durch Rechtsabbieger von der Celler Str. in die Freisestr. VU verursacht wurden, stellte sich die Frage, ob Sichtbehinderungen ursächlich sein könnten.

Vor Ort wird festgestellt, dass grundsätzlich keine Sichtbehinderungen bestehen. Dennoch wurde zur Verbesserung ein Verkehrszeichen versetzt und das Wurzelwerk von Büschen entfernt. Zudem wurden auf einem Parkplatz westlich der Einmündung Freisestraße Anlehnbügel für Fahrräder errichtet, um die Sichtbeziehungen zu verbessern.

UHS Leonhardstr./Steintorwall



Ursächlich sind hier die Stürze von Radfahrenden beim Benutzen der Fahrbahn (Schienen der Stadtbahn).

Der auf der Fahrbahn fahrende Radverkehr vom Magnitorwall kommend soll durch Markierungen und Piktogramme deutlich auf den gemeinsamen Geh-/Radweg der Leonhardstraße geführt werden. Um die Auffahrt auf den Geh-/Radweg barrierefrei zu gestalten, sollten die Standorte der Poller verändert werden.

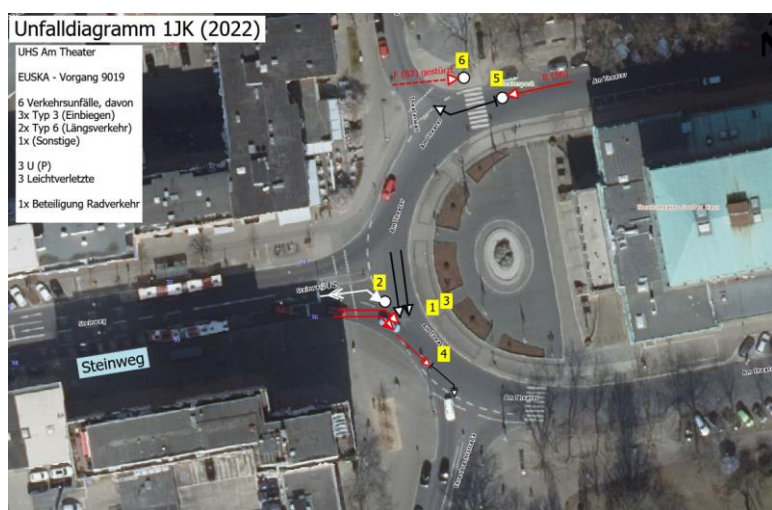
Zur besseren Erkennbarkeit soll das VZ 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) nach links an den dortigen ersten Lichtmast der Haltestelle verändert werden.

UHS Rüniger Weg/Siekgraben



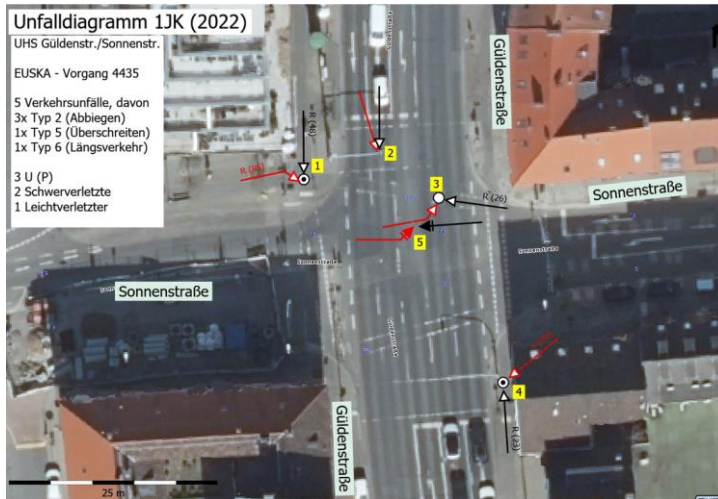
Die VU-Lage hat sich verbessert. Zudem wurde in 2023 die Radfahrerfurrt rot-markiert. Die UHS wird weiter beobachtet => Wiedervorlage 2024.

UHS Am Theater



Es hat sich in der VU-Lage eine Verbesserung für den Radverkehr ergeben. Im Rahmen der Veloroute Wallring soll auch der Bereich Theater für den Radverkehr verbessert werden. Die Umsetzung ist in 2025 geplant. Die UHS wird weiter beobachtet => Wiedervorlage 2024

UHS Güldenstraße/Sonnenstraße



Es ist kein Schwerpunkt der VU-Verursachung zu erkennen. Die UHS soll weiter beobachtet werden.
=> Wiedervorlage 2024

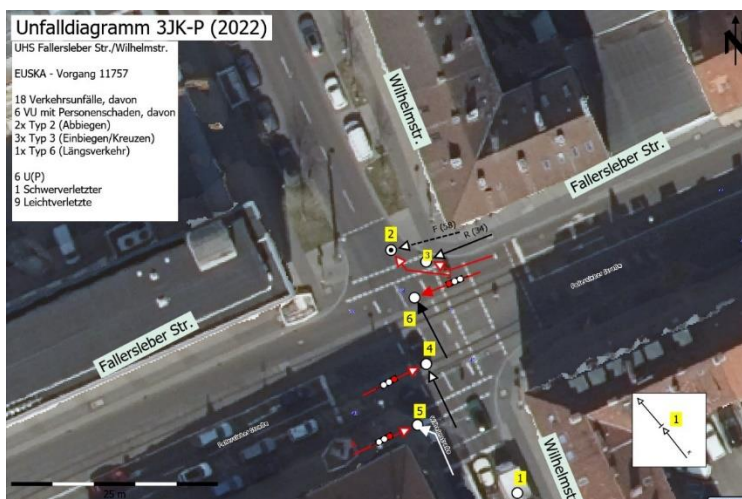
Güldenstr./Lange Str.

Für die UHS wird kein ursächlicher Schwerpunkt festgestellt.
⇒ Wiedervorlage 2024

Münchenstr./BAB 391 ASt Weststadt – süd

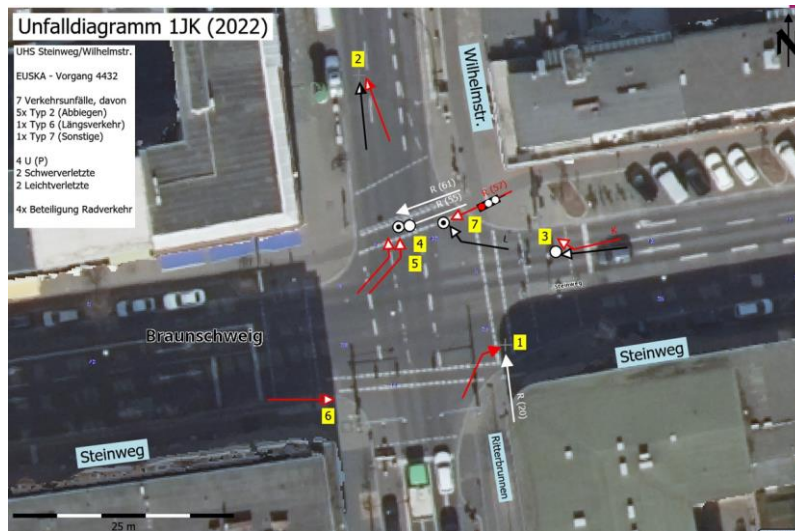
Die umgesetzten Sofortmaßnahmen wirken. Die Unfalllage hat sich deutlich verbessert.
=> Wiedervorlage 2024

UHS Fallersleber Str./Wilhelmstr.



Ursächlich sind zu einem größeren Teil Rotlicht-Verstöße. Die Sichtbarkeit der LSA ist in Ordnung. Die UHS soll weiter beobachtet werden => Wiedervorlage 2024.

UHS Steinweg/Wilhelmstraße

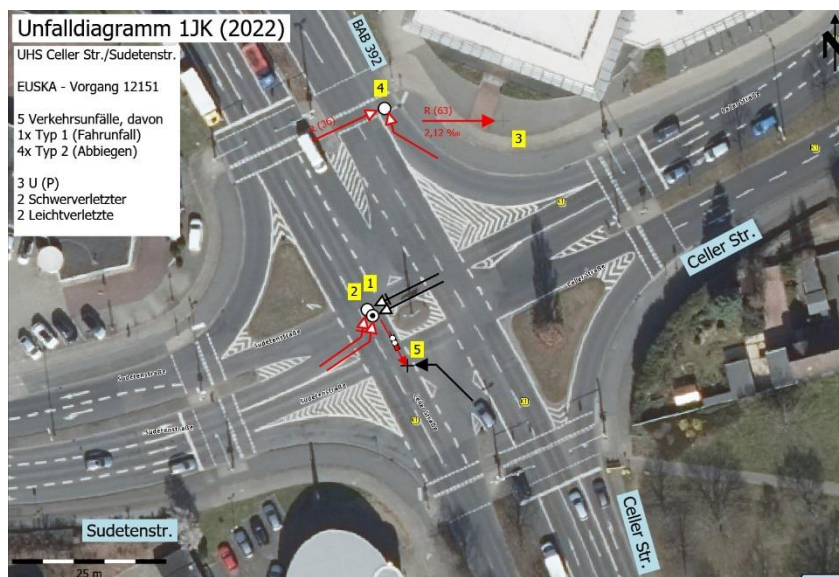


Ein gewisser Schwerpunkt hat sich als Verursachung auf das Nichtbeachten des Radverkehrs durch Linksabbieger des Steinwegs verändert.

Ursächlich könnte das fälschlicherweise Beachten der Signale für den Fußgängerverkehr sein.

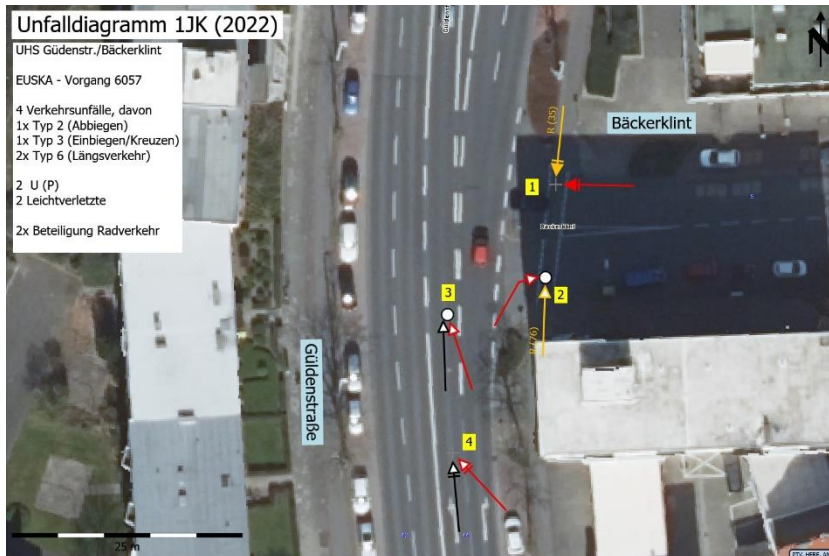
Es soll geprüft werden, ob die Signale für Rad- und Fußgängerverkehr gleichgeschaltet werden können.

Celler Str./Sudetenstr.



In Bezug auf den Radverkehr (2 VU in 2022) wird festgestellt, dass hier Fehlverhalten der Radfahrenden ursächlich war.

Güldenstr./Bäckerklint



Ein Teil der Unfalllage ist die Beteiligung des Radverkehrs.

Die Einmündung war im Programm der Rotmarkierungen und ist am 15.05.23 markiert worden.

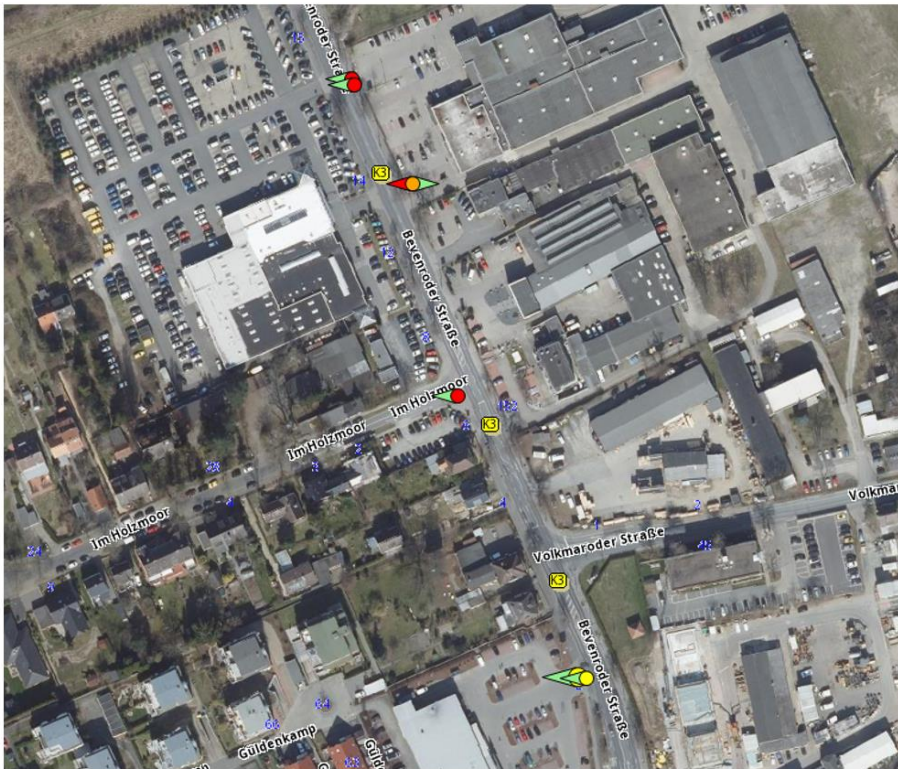
Zudem wurde der Querschnitt durch Sperrflächenmarkierung verkleinert.

Zur Reduzierung der Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten wurde der Einmündungstrichter durch eine Schraffur der Radien reduziert.

UH Bearbeitung Radverkehr

Linien	Abschnitt	Anzahl VU
Bevenroder Str.	ABRA - Lidl	6
Kastanienallee		7
Willy-Brandt-Platz ost	Zufahrt Nebeneingang HBF -Ausfahrt ZOB	6
Alte Frankfurter Str.	Nr. 214 bis Fr.-Seele-Str.	6
Münchenstr.	Broitzemer Str. - A 391	8
Sophienstr.	Cyriaksring - Juliusstr.	6
UHS		
Güldenstr./Sonnenstr.		6
Celler Str./Freisestr.		8

Bevenroder Straße Abschnitt ALDI/ABRA bis Lidl/STRABAG



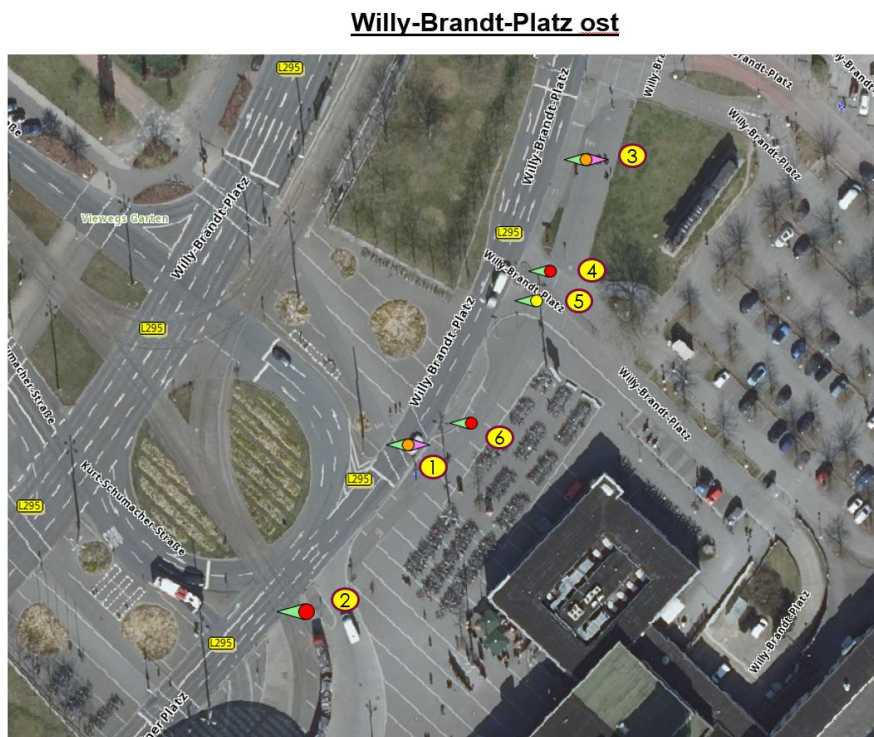
Zur Unfallverursachung tragen u.a. der schlechte Zustand der Gehwege (freigegeben für den Radverkehr aufgrund der starken Verkehrsbelastung der Fahrbahn) als auch die verkehrswidrige Nutzung der Gehwege in Gegenrichtung durch den Radverkehr bei.

Die UKo schlägt vor:

- verstärkte Überwachung des Radverkehrs
- zu prüfen, ob eine Querungshilfe i.H. ALDI realisierbar ist
- Ergebnis: Der Baulastträger schlägt vor, diesen Bereich im Zuge des Ausbaus der Bevenroder Straße zu optimieren.

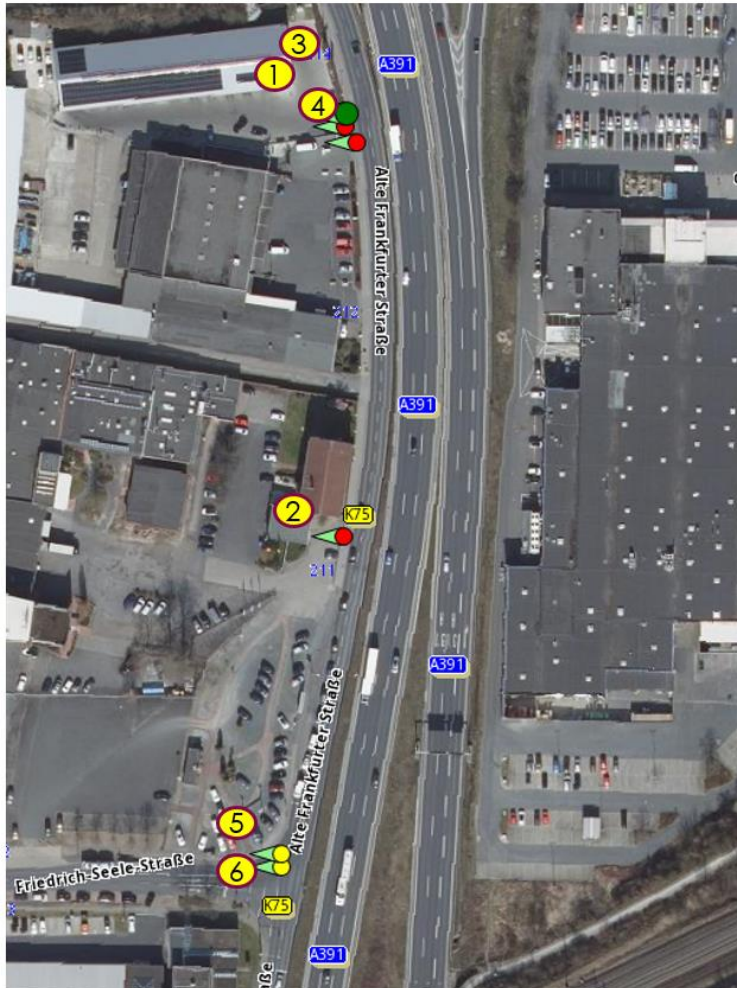


Für die Unfallverursachung ist kein Schwerpunkt erkennbar. Der Abschnitt wird weiter beobachtet
=> Wiedervorlage 2024



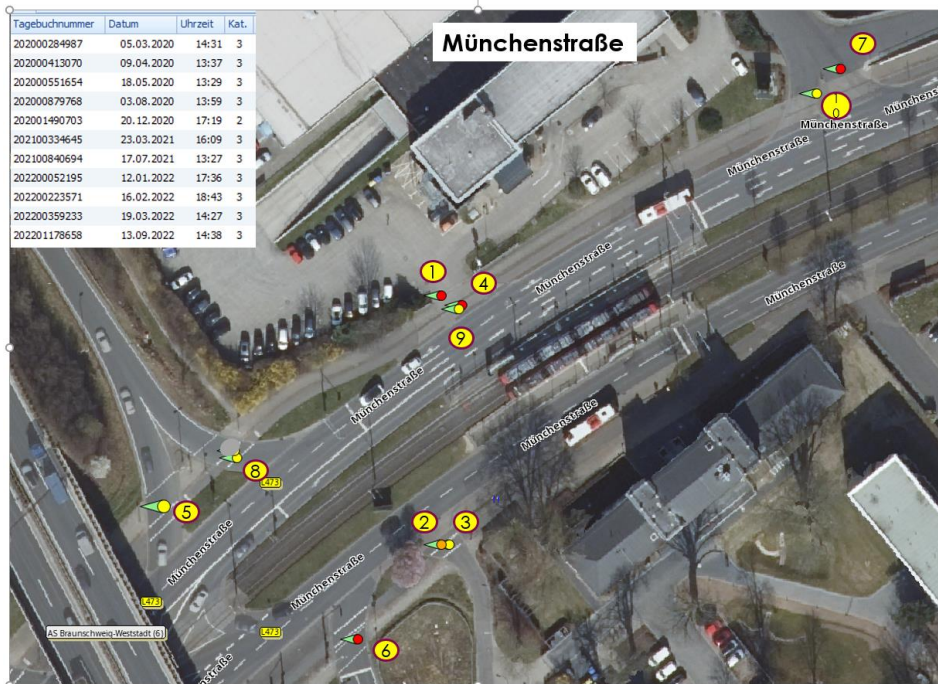
Für die Unfallverursachung ist kein Schwerpunkt erkennbar. Der Abschnitt wird weiter beobachtet =>
Wiedervorlage 2024

Alte Frankfurter Straße



Für die Ausfahrt „blitz blank SB – Waschcenter“, Alte Frankfurter Straße 214, empfiehlt die UKo, Kontakt zum Betreiber aufzunehmen, um ein VZ „Fahrradverkehr auch von rechts“ zu installieren. Der Betreiber veranlasste die Aufstellung des VZ als auch eines „Stop“ – Schildes.

Für die Einmündung Alte Frankfurter Str./Friedrich-Seele-Str. wird empfohlen zu prüfen, ob ein Black-Spot-Mirror-Spiegel installiert werden kann. Haushaltsmittel dafür stehen derzeit nicht zur Verfügung.



Die Verkehrssicherheit verbessernde Maßnahmen wurden erst im 4. Quartal 2022/1. Jahreshälfte 2023 umgesetzt.

Die Wirkung soll weiter beobachtet werden => Wirksamkeitsprüfung 2024

Sophienstraße



Für die Unfallverursachung ist kein Schwerpunkt erkennbar.
Der Abschnitt wird weiter beobachtet => Wiedervorlage 2024

Radverkehr Unfallhäufungsstrecke Südstr.



Bereits Ende 2022 als auch in den Sitzungen 2023 wurde die Unfalllage behandelt. Feststellbar ist hier deutlich der Konflikt des Radverkehrs mit geparkten und aus Privatausfahrten ausfahrenden Kfz. In der Südstraße besteht inzwischen im Bereich Nr. 26 – 30 eine Unfallhäufungsstelle mit 14 Verkehrsunfällen in der 3-Jahres-Betrachtung, darunter 8 VU mit Personenschaden (1 Schwerverletzter, 6 leichtverletzte Radfahrende, 1 leichtverletzter, alkoholisierte Pkw-Führer)

Die UKo empfiehlt, das Parken in der Südstraße nur noch auf einer Seite zuzulassen.

Es werden zwei Varianten für ein nur noch einseitig zugelassenes Parken entsprechend der Empfehlung der UKo vorgestellt.

Zunächst wird die Variante mit Parkverbot auf der Nordseite favorisiert. Nach Diskussion wird angeregt, eine Variante mit hälftigen Parken auf Nord- und Südseite auf Machbarkeit zu prüfen. Nach Vorstellung dieser Variante zur Einschränkung des Parkens in der Südstraße, wird diese einstimmig von der UKo empfohlen.

Der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben hat nunmehr in seiner Sitzung am 30.04.2024 mit der Drucksache 23-21756-01 der geplanten Neuordnung der Verkehrsflächen in der Südstraße zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Straßenabschnitt zwischen der Alten Knochenhauerstraße und dem Bankplatz gemäß Variante 1 zugestimmt.



Unfallkommission Braunschweig



Die Planung der Variante 1 sieht dabei Folgendes vor:

Die Nutzungen der Verkehrsfläche werden neu geordnet, sodass eine durchgängig ausreichend breite Fahrbahn für die vorhandene Nutzung entsteht und die Sicht für aus Privatgrundstücken ausfahrende Fahrzeuge verbessert wird.

Auf der nördlichen Straßenseite wird das halbhohe Parken und Halten auf dem Gehweg im Bereich der Hausnummern 30/31 beibehalten. Zwischen den Hausnummern 12 und 16 wird die südliche Fahrbahnseite für das Halten, Parken, Taxi (nachts) und die Freisitzfläche genutzt. Durch den Wechsel des ruhenden Verkehrs von der Nord- auf die Südseite („Versatz in der Fahrbahn“) wird eine Geschwindigkeitsreduzierung erzielt.

In den übrigen Bereichen wird ein absolutes Haltverbot angeordnet, damit die Breite der Fahrgasse eine durchgängig sichere Nutzung der Straße gewährleistet. Mit den absoluten Haltverboten ist eine effektive und gerichts feste Ahndung von Verstößen möglich. Die mit absolutem Haltverboten belegten Flächen können in den Abend- und Nachtstunden für das Anwohnerparken freigegeben werden. Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung wurden ausschließlich tagsüber dokumentiert, sodass der Handlungsbedarf sich nach aktuellem Kenntnisstand auf diese Zeiten beschränken lässt.

Die neu angeordneten Parkstände sollen gem. den „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR) mit einer der heutigen Fahrzeugen angepassten Breite von 2,15 m markiert werden.

Durch die entstehende durchgängige Fahrgassenbreite von ca. 5,20 m bzw. 6,20 m besteht die Möglichkeit für Radfahrende im Begegnungsfall mit einem entgegenkommenden Kfz, den erforderlichen Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen einzuhalten.

Die Taxistände werden auf die Südseite vor die Hausnummer 13 verlegt.

Ausblick 2023

Mit wieder rückläufiger Anzahl von Unfällen hat sich auch die Anzahl der UHS im Stadtgebiet auf 63 reduziert, davon 52 UHS schwer und 11 UHS leicht. Diese werden im laufenden Jahr 2024 von der Unfallkommission bearbeitet.

Im Auftrage

Uwe Mickler

(bei elektronischem Versand ohne Unterschrift gültig)