

Stellungnahme zum Antrag

CDU-Gemeinderatsfraktion

Vorlage Nr.: **2022/0932**

Verantwortlich: **Dez. 2**

Dienststelle: **OA**

Unfallhäufungspunkte identifizieren - Radverkehr schützen

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Planungsausschuss	10.11.2022	3.1	x	

Kurzfassung

Die Verwaltung berücksichtigt gemeinsam mit dem Polizeipräsidium Karlsruhe im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit bei allen Maßnahmen das umweltfreundliche Verkehrsmittel Rad.

Unfallhäufungsstellen werden in Karlsruhe regelmäßig identifiziert und in der Unfallkommission behandelt, unabhängig von den beteiligten Verkehrsarten. Im Rahmen der zur Verfügung stehenden Ressourcen werden Unfallstellen mit Personenschäden besonders priorisiert.

Konfliktstellen mit vorhandenen Unfällen unter Beteiligung des Radverkehrs werden in Karlsruhe rot eingefärbt. Präventive Rotmarkierungen erfolgen an festgelegten Verkehrsführungen für den Radverkehr.

Je nach Örtlichkeit und nach Analyse der Unfalldaten können verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Situation geprüft und angeordnet werden. Die Kosten variieren je nach Maßnahme sehr stark. Kleinere Maßnahmen werden aus dem laufenden Unterhaltungstopf des Tiefbauamtes bezahlt. Ein Antrag auf Gewährung einer Zuwendung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) wird daher nur bei Umbaumaßnahmen in Erwägung gezogen.

Die Verwaltung empfiehlt, den Antrag als erledigt zu betrachten.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>			
<input type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:		Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:	
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates		Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.	
CO ₂ -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridor Thema:	
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit	

Ergänzende Erläuterungen

Wie das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und das Land Baden-Württemberg unterstützt auch die Stadt Karlsruhe den Gedanken von „Vision Zero“ in ihrer Verkehrssicherheitsarbeit. Sowohl im Programm für Aktive Mobilität aus dem Jahr 2021 als auch im Verkehrssicherheitskonzept (2014/2020) ist die Zielsetzung dahingehend formuliert.

1. Die Stadtverwaltung identifiziert Unfallhäufungspunkte mit Fahrrad-Beteiligung

Um zu ermitteln, wo sich Verkehrsunfälle häufen, werden anhand der polizeilich erhobenen Verkehrsunfalldaten elektronische Unfallsteckkarten angelegt. Diesen Prozess regelt die Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei. Hierin wird ausgeführt, dass sich „die dabei heranzuziehenden Grenzwerte für die Bestimmung von Unfallhäufungen ... nach den Empfehlungen des Merkblatts zur örtlichen Verkehrsunfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in der jeweils gültigen Fassung richten“. Örtlichkeiten, bei denen sich das Unfallgeschehen diesen Grenzwerten stark nähert, diese aber noch nicht erreicht werden, werden als „andere auffällige Bereiche“ bezeichnet und an die zuständige Straßenverkehrsbehörde gemeldet. Ein gesonderter Grenzwert für Unfallhäufungsstellen, ausschließlich unter Bezug auf Verkehrsunfälle unter der Beteiligung von Radfahrenden, existiert nicht. Unabhängig davon werden Radverkehrsunfälle im Rahmen sogenannter Sonderkarten anlasslos und im Einzelfall durch das Polizeipräsidium Karlsruhe hinsichtlich möglicher Auffälligkeiten ausgewertet und gegebenenfalls an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet.

Die Meldungen der Polizei werden von der Verwaltung systematisch abgearbeitet. Vorortbesichtigung, Prüfung von Maßnahmen, Erörterung in Fachrunden bis zur Behandlung in der Unfallkommission (Fachkreis der mit Verkehrsangelegenheiten befassten Dienststellen unter Leitung der Straßenverkehrsbehörde). Kritische Stellen im Radverkehr werden darüber hinaus in einer speziellen Radverkehrsschau unter Teilnahme der Radverkehrsverbände vor Ort befahren und entsprechende Verbesserungsmaßnahmen erarbeitet und umgesetzt. Die Bearbeitung, beziehungsweise Entschärfung von Unfallhäufungsstellen wird im Rahmen der Ressourcen vorrangig behandelt. Ein Mehr wäre aber zweifellos auch aus fachlicher Sicht wünschenswert. Weitere Maßnahmen, wie zum Beispiel die systematische Markierung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) und vorgezogenen Haltelinien tragen ebenfalls zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs bei.

Im Antrag wurde auf die aus dem Unfallatlas lokalisierten Örtlichkeiten mit Unfällen unter Fahrradbeteiligung verwiesen. Der Unfallatlas speist sich aus den von der elektronischen Unfallsteckkarte der Polizei (EUSKa) an das Statistische Landesamt übermittelten Daten. Daher kann grundsätzlich von einer Deckungsgleichheit der Daten ausgegangen werden. Ob es sich bei einer Örtlichkeit aber um eine Unfallhäufungsstelle (UHS) handelt, richtet sich ausschließlich nach den oben beschriebenen Grenzwerten. Die Polizei hat die angeführten Stellen im Einzelnen überprüft. Zusammenfassend hat sich folgendes Ergebnis gezeigt: Von den 15 bezeichneten Stellen handelt es sich bei sieben Stellen um keine UHS im Sinne des M Uko. Bei zwei Stellen wurden bereits Maßnahmen zur Verbesserung getroffen. Bei drei Stellen besteht seitens der Polizei anhand der Unfallauswertung die Auffassung, dass eine Kenntlichmachung der Radverkehrsführung keine oder nur eine bedingte Auswirkung auf das Unfallgeschehen hätte. Bei weiteren drei Stellen sind Markierungen einer Radverkehrsführung rechtlich nicht zulässig. Die detaillierte Auswertung des Polizeipräsidiums Karlsruhe ist als Anlage beigefügt.

2. Weiterhin schlägt die Stadtverwaltung an diesen Orten Maßnahmen vor, wie zum Beispiel die rote Einfärbung und Beschichtung von Konfliktstellen und -wegen, um die Sicherheit für den Radverkehr auch präventiv zu erhöhen.

Konfliktstellen mit vorhandenen Unfällen werden in Karlsruhe rot eingefärbt. Ebenfalls eine Roteinfärbung erhalten grundsätzlich Radfahrstreifen, die vom rechts abbiegenden Kraftfahrzeugverkehr gekreuzt werden oder Einmündungen auf Zweirichtungsradwege. Die Verwaltung unterstützt die Roteinfärbung von Teilen der Radverkehrsinfrastruktur auch an potentiellen Konfliktpunkten zur Prävention von Unfällen sowie die Umsetzung der „Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg“. Aktuell beschäftigt sich eine Masterthesis mit weiteren Konfliktpunkten des Radverkehrs, die grundsätzlich für eine Roteinfärbung in Frage kommen könnten.

Das Polizeipräsidium Karlsruhe vertritt die Ansicht, dass sich das pauschale präventive Einfärben von Radverkehrsführungen negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken kann. Die Abnahme der Griffigkeit eingefärbter Flächen, vor allem aber der einsetzende Gewöhnungseffekt bei den motorisierten Verkehrsteilnehmenden, verhindert dabei den gewünschten Effekt der Hebung der Verkehrssicherheit durch Erhöhung der Aufmerksamkeit (siehe hierzu: „Arbeitspapier Einfärbungen, linienhafte Kennzeichnungen und die Wiedergabe von Verkehrszeichen auf der Fahrbahn für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2021).

Im Ergebnis wird die Verwaltung Roteinfärbungen abseits der bereits festgelegten Bereiche gemeinsam mit den verkehrlichen Fachdienststellen bewerten und im Einzelfall entscheiden.

3. Zusätzlich stellt die Stadtverwaltung dar, welche finanziellen Mittel dafür aufgewendet werden müssen, und prüft, ob diesbezüglich Fördermittel genutzt werden können.

Sobald eine Unfallhäufungsstelle identifiziert wurde, können je nach Örtlichkeit und nach der Analyse der Unfalldaten verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Situation geprüft und angeordnet werden. Diese Maßnahmen können zum Beispiel der Rückschnitt von Bewuchs oder das Sperren von Stellplätzen für eine bessere Sicht, das Aufstellen weiterer Verkehrsschilder und Neumarkierungen oder einen Umbau der Unfallhäufungsstelle bedeuten.

Die Kosten variieren je nach Maßnahme sehr stark. Kleinere Maßnahmen wie zum Beispiel der Rückschnitt von Bewuchs, das Aufstellen von Beschilderung oder Neumarkierungen werden aus dem laufenden Unterhaltungstopf des Tiefbauamtes bezahlt. Hierbei sind die Kosten in der Regel nicht so hoch, dass die vorgeschriebene Bagatellgrenze von 20.000 Euro für eine Förderung nach LGVFG erreicht wird. Ein Antrag auf Gewährung einer Zuwendung nach LGVFG wird daher nur bei Umbaumaßnahmen in Erwägung gezogen. Hierbei muss jedoch berücksichtigt werden, dass die Antragserstellung sehr umfangreich ist und das Genehmigungsverfahren lange dauern kann.

Die Verwaltung empfiehlt den Antrag als erledigt zu betrachten.