



## INFORMATIONSVORLAGE

VORL.NR. 102/18

**Federführung:**

FB Sicherheit und Ordnung

**Sachbearbeitung:**

Schlichczin, Richard

**Datum:**

10.08.2018

**Betreff:** Unfallkommission 2017

**Bezug SEK:** Masterplan Mobilität

**Bezug:** Bericht über die Unfallschwerpunkte aus dem Jahr 2016

**Anlagen:** Anlage 1 Markierungsplan Schorndorfer-/Mömpelgardstraße

### **Mitteilung:** Bericht der Unfallkommission

#### 1. Allgemein:

Die Arbeit von Unfallkommissionen ist ein wesentlicher Bestandteil der Gesamtkonzeption zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland. Bund, Länder, Kreise und Gemeinden tragen Verantwortung für die Sicherheit im Straßenverkehr. „Die Bekämpfung der Verkehrsunfälle“ im Rahmen der Örtlichen Unfalluntersuchung ist nach der VwV-StVO zu § 44 Aufgabe der Unfallkommissionen, in denen Polizei, Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden ständige Mitglieder sind. Unfallkommissionen haben demnach die Aufgabe, Unfallhäufungen

- zu erkennen,
- sie zu analysieren und
- Maßnahmen zu ihrer Beseitigung zu beschließen.

Außerdem muss das Gremium sicherstellen, dass

- beschlossene Maßnahmen umgesetzt werden und
- eine Wirkungskontrolle erfolgt.

Das Spektrum der Maßnahmen umfasst bauliche, verkehrsrechtliche und verkehrspolizeiliche Maßnahmen.

Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit liegen neben der Unfallkommission im Präventionsbereich. Dazu gehören:

- regelmäßige Signal- und Verkehrsschauen werden durch die Straßenverkehrsbehörde durchgeführt
- Hinweise des städtischen Vollzugsdienstes bei Auffälligkeiten im Streifendienst
- Geschwindigkeitskontrollen und Überwachung des ruhenden Verkehrs durch den städtischen Vollzugsdienst/Kommunaler Ordnungsdienst und das Polizeirevier
- Schulwegempfehlung für die Grundschulen
- Einrichtung Elternhalt
- Radschulwegempfehlung an den weiterführenden Schulen
- Verkehrserziehung des Polizeipräsidiums Ludwigsburg an den Grundschulen
- Arbeit der Verkehrswacht
- Teilnahme an Workshops mit Living LaB
- Jugendverkehrsschule

## **2. Beispiel aus der bisherigen Tätigkeit der Unfallkommission:**

Der Kreuzungsbereich Bottwartalstraße / Reichertshalde war jahrelang ein Unfallschwerpunkt. Es wurden mehrere Varianten erarbeitet, die zur Vermeidung des Unfallschwerpunktes beitragen sollten. Die Unfallkommission hat gemeinsam mit dem Polizeipräsidium Ludwigsburg eine Variante bevorzugt, die auf eine eigene Rechtsabbiegespur in die Reichertshalde verzichtet und die Einfädelspur vor die Kreuzung legt. Als positiver Nebeneffekt wird durch die verminderte Geschwindigkeit beim Rechtsabbiegen in die Reichertshalde, nochmals eine Entschleunigung des in Richtung Hoheneck fahrenden Verkehrs erzielt.

Mit einer zunächst provisorischen Maßnahme (Baustelleneinrichtung) wurde eine Testphase eingerichtet, in der die Verflechtung der beiden Spuren vorverlegt wurde.

Erste Beobachtungen und Geschwindigkeitsmessungen hatten damals gezeigt, dass das Geschwindigkeitsniveau in der Bottwartalstraße erheblich geringer geworden ist. Bei früheren Messungen wurden Geschwindigkeiten bis zu 90 km/h gemessen. Viele Autofahrer haben diesen kurzen Abschnitt als Rennstrecke, bzw. Überholspur genutzt. Durch die Verkürzung der Einfädelspur hat sich die Situation erheblich verbessert und das hohe Geschwindigkeitsniveau konnte herabgesenkt werden. Außerdem ist für die Ausfahrenden aus der Reichertshalde die Übersicht besser geworden, da nicht mehr zwei Fahrspuren aus Richtung der Marbacher Straße vorhanden sind.

Erfreulicherweise hat sich während der Testphase nur ein Unfall im Juni 2016 ereignet. Die ergriffene Maßnahme zur Verbesserung der Unfallsituation hat seine erwartete positive Wirkung gezeigt. Die Straßenverkehrsbehörde hatte daher den Fachbereich Tiefbau und Grünflächen gebeten, die Verkehrsführung der Testphase bei seiner Belagssanierung, unter Berücksichtigung der Belange der Radwegführung, baulich umzusetzen.

### 3. Fakten / Zahlen:

Verkehrsunfälle im Stadtgebiet LB:

	2016	2017
Verkehrsunfälle-gesamt	1.607	1.649
Verkehrsunfälle-Personenschaden	415	350
Verkehrsunfälle-Sachschaden	1.192	1.299
Leichtverletzte	463	380
Schwerverletzte	53	31
Getötete	0	0

Im Stadtgebiet von Ludwigsburg war zu beobachten, dass die Zahl der Verkehrsunfälle insgesamt um 2,6 % anstieg, erfreulicherweise aber sowohl die Zahl der Leichtverletzten (-17,9 %) wie auch die Zahl der Schwerverletzten (-41,5 %) rückläufig ist.

### 4. Unfallhäufungsstellen:

Die Unfallhäufungsstellen 2016 im Stadtgebiet Ludwigsburg stellen sich wie folgt zusammen:

LfdNr	Ort	1JK*	3P**	3SP***
1	Arsenalstraße	8	8	1
2	Arsenal-/Schiller-/Myliusstraße	9	15	0
3	August-Belbel-Straße/Calwer Straße Radunfälle	3	6	0
4	B27/L1138	11	13	0
5	Friedrich-Ebert-Straße	13	23	0
6	Heilbronner Straße/Marienstraße/Favoritegärten	5	9	0
7	Hofer-/Bahnhof-/Uhlandstraße	6	10	0
8	Hohenzollernstraße/Elmar-Doch-Straße	6	5	0
10	L1129/K1672	5	6	2
11	Tamm L1133/Frankfurter Straße	7	10	0
12	L1140/Möglinger Straße	12	21	0
13	Martin-Luther-Straße/Wernerstraße	2	5	0
14	Schorndorfer Straße/Mömpelgardstraße	8	7	0
15	Schorndorfer Straße/Harteneckstraße	5	9	0
16	Schieberdinger Straße/Martin-Luther-Straße	7	11	0
17	L1140/BAB81 AS Süd	4	14	0

1JK\* = Einjahreskarte mit allen Verkehrsunfällen 2016 (EUSka)

3P\*\* = Verkehrsunfälle mit Personenschaden in drei Jahren

3SP\*\*\* = Verkehrsunfälle mit schweren Personenschaden in drei Jahren

Die Unfallkommission tagte am 26.09.2017 mit Vertretern der Fachbereiche 32, 61, 67 und dem Polizeipräsidium Ludwigsburg. Bei der Voruntersuchung zusammen mit dem Polizeipräsidium Ludwigsburg am 04.07.2017 wurden auch die aktuellen Unfallzahlen aus dem Jahr 2017 herangezogen, um einen Trend in der Entwicklung der Zahlen abschätzen zu können. Erfreulicherweise war bei einigen Unfallhäufungsstellen das Unfallgeschehen in 2017 rückläufig.

In dem Knotenpunkt **Arsenalstraße/Schillerstraße/Myliusstraße** (meist Radunfälle) sind in der aktuellen Jahreskarte keine 5 gleichartigen Unfälle zu verzeichnen. Die häufigste Unfallursache ist das illegale Abbiegen der Kraftfahrzeuge aus der Schillerstraße nach rechts in die Myliusstraße. Hier hat der Fachbereich 67 den Auftrag erhalten, mit auffälligeren Pylonen die Radfahrer vor den illegalen Linksabbiegern besser zu schützen. Eine Abstimmung möglicher neuer Pylone bzw. Bauteile erfolgt in der Fachrunde Verkehr.

Die **Friedrich-Ebert-Straße** wurde auf der gesamten Länge untersucht. Bis zum Zeitpunkt der Voruntersuchung am 04.07.17 waren drei Unfälle und bis zum Ende 2017 weitere drei Unfälle zu verzeichnen. Das Unfallgeschehen ist rückläufig. Der Radweg an der Bärenwiese gehört zur Radroute 6, die zusammen mit Route 3 A viel Schülerverkehr aufnimmt und deshalb höchste Priorität genießt. Zurzeit arbeitet der FB 61 an Planungen, wie die Friedrich-Ebert-Straße östlich der Fasanenstraße und die Alleenstraße zu einer Fahrradstraße umgewandelt werden kann. Hierbei sind aber weitreichende Verkehrsuntersuchungen über die Auswirkungen der notwendigen flankierenden verkehrlichen Maßnahmen notwendig. Die Sperrung der Alleenstraße am Schulcampus (probeweise) ist eine Voraussetzung für den Ausbau der Radinfrastruktur. Im Interesse unserer Schüler soll eine durchgehende und sichere Verbindung vom Bildungszentrum West über den Schulcampus bis über die Oststadt hinaus entstehen.

In der Kreuzung **Hohenzollernstraße / Elmar-Doch-Straße** sind die Linksabbiegerunfälle auffällig. Der FB 67 ist beauftragt, eine eigene Grünphase für Linksabbieger unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit zu prüfen. Die technischen Grundlagen für eine mögliche Umstellung der Verkehrsströme befinden sich aktuell in der Prüfung. Die Ergebnisse werden in der Fachrunde Verkehr vorgestellt und diskutiert und dann in die Entscheidungsfindung mit einbezogen.

Das Unfallgeschehen im Knotenpunkt **Tamm L 1133 / Frankfurter Straße** ist auch in 2017 rückläufig. In 2017 wurde nur ein Rotlichtverstoß dokumentiert. Die Dunkelziffer ist erfahrungsgemäß weitaus höher. Die Unfallkommission hat beschlossen, dass der FB 67 eine Änderung an den Schaltzeiten an der Lichtsignalanlage 601 Porschestraße prüfen soll – mit möglichen Auswirkungen auf die Lichtsignalanlage 602. Der Knotenpunkt liegt zur Hälfte auf der Gemarkungsgrenze und muss mit dem Landratsamt Ludwigsburg abgestimmt werden. Der FB 32 regt danach beim Landratsamt LB eine Rotlichtüberwachung an.

Auf der L 1140 / **Möglinger Straße** sind ebenfalls in 2017 die Unfälle rückläufig. Im Jahr 2017 kam nur ein Unfall mit einem Rotlichtverstoß zur Anzeige. Wie die vergangenen Jahre aber gezeigt haben, können im darauffolgenden Jahr die Unfälle wieder ansteigen. Die in der Unfallkommission in 2016 beschlossene Geschwindigkeitsmessanlage ist seit Dezember 2017 in Betrieb.

An der Unfallhäufungsstelle **Martin-Luther-Straße / Wernerstraße** soll das Radroutenkonzept durch den FB 61 bevorzugt bearbeitet werden.

Der Knotenpunkt **Schorndorfer / Mömpelgardstraße** ist in den vergangenen Jahren immer wieder als Unfallschwerpunkt auffällig geworden. Bereits 2010 wurde eine Änderung der Signalisierung mit einer eigenen Phase für die Linksabbieger diskutiert. Ein Gutachten aus dem Jahr 2011 zeigte jedoch, dass eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs zur Spitzenstunde in diesem Fall nur mit einem Verzicht auf das bestehende „Rundumgrün“ für die Fußgänger möglich ist.

Der Streckenzug Schorndorfer Straße soll im Zuge der Umsetzung des Radroutenkonzepts unter Berücksichtigung einer möglichen BRT-Trasse umgeplant werden. Das ist grundsätzlich bei allen möglichen Maßnahmen zu berücksichtigen. Eine Einschränkung der Leistungsfähigkeit ist angesichts des hohen Busverkehrsaufkommens kritisch zu sehen, kann aber zur Verbesserung der Sicherheit hinter diese Leistungsansprüche gestellt werden.

Ein Umbau der Lichtsignalanlage mit Ergänzung eigener Signale für die Linksabbieger und einer Neuprogrammierung ist nur in Verbindung mit einer Erneuerung der gesamten Lichtsignalanlage (Steuergerät, Außenanlage) möglich. Hierbei ist mit Kosten in Höhe von rund 50.000 € zu rechnen.

In einem ersten Schritt soll eine Verbesserung der Situation durch eine Ummarkierung mit eigenen Fahrstreifen für die Linksabbieger erreicht werden (Anlage 1).

Linksabbieger können sich dann ohne Behinderung des in gleicher Richtung fahrenden Geradeausverkehrs aufstellen. Die Verkehrsqualität in der Spitzenstunde könnte sich auch in diesem Fall verschlechtern. Die Markierungsarbeiten können schnell umgesetzt werden und die Entwicklung des Verkehrsgeschehens wird dann über die Verkehrskamera beobachtet und ausgewertet. Der Vorteil dieser Maßnahme ist, dass relativ kostengünstig Verbesserungen an der Sicherheit im Straßenverkehr erreicht werden kann, andererseits die Maßnahme aber problemlos wieder rückgängig gemacht werden kann.

#### **Unterschriften:**

**Heinz Mayer**

**Verteiler: FB 61, FB 67, TDL, Polizeipräsidium Ludwigsburg**