

GRÜNE Fraktion in der Bezirksversammlung Hamburg-Nord
Bussestraße 1, 22299 Hamburg | Tel. 040 5117919 | fraktion@gruene-nord.de

25. Februar 2014

Antrag

an die Bezirksversammlung Hamburg-Nord

Sicherheitsaudit bei der Planung von Verkehrsanlagen

Oft wird vermutet, dass bei Straßenbaumaßnahmen die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden dann gewährleistet ist, wenn alle Regelwerke eingehalten werden. Dennoch kommt es auf neu oder umgebauten Straßen zu Unfällen, die auf ein negatives Einwirken der Straßengestaltung bzw. der Lichtsignalanlagen schließen lassen. Untersuchungen haben gezeigt, dass durch eine optimale Berücksichtigung aller Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit bereits bei Planung und Detailentwurf ein Großteil solcher Unfälle vermieden werden könnte.

Bereits 2001 heißt es im Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen *„Bei der Straßengestaltung dürfen sich Querschnitte, Linienführung, Ausstattung und Unterhaltung nicht allein an den Belangen von Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und den Interessen der Straßenanlieger orientieren, sondern müssen vor allem einen sicheren Verkehr gewährleisten. Deshalb sollen Straßenplanungen einem so genannten Sicherheitsaudit unterzogen werden“*.

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen hat vor kurzem die „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit an Straßen (ESAS)“ veröffentlicht. Damit wird das Sicherheitsaudit nun auch in Deutschland eingeführt. Das Sicherheitsaudit ist ein formalisiertes Verfahren. Es wird nach festen Regeln von unabhängigen Auditoren durchgeführt, der Auditbericht geht in den Abwägungsprozess des für die Straße zuständigen Straßenbaulastträgers ein.

Für die Auditoren gelten hohe Anforderungen: Sie müssen unabhängig sein und umfassende Kenntnisse in den Bereichen Straßenplanung und Straßenentwurf, Unfallforschung und Verkehrssicherheit haben. Die Kosten eines Audits richten sich nach dem jeweiligen zeitlichen Aufwand und sind nicht von den Kosten des untersuchten Projekts abhängig. Daher erreichen sie oft noch nicht einmal den Wert von 1% der Projektkosten. Der Nutzen von Sicherheitsaudits für Straßen ist in erster Linie in der Sicherheitserhöhung für alle Verkehrsteilnehmenden bzw. den dadurch verringerten volkswirtschaftlichen Schäden infolge vermiedener Unfallkosten zu sehen. Auch eventuelle nachträgliche Umgestaltungen von Straßen entfallen so.

Die Planung von Verkehrsanlagen findet in Hamburg derzeit so statt, dass die zuständige Fachbehörde oder die Bezirksämter entweder selbstständig durch eigene Ingenieurinnen und Ingenieure, durch den Landesbetrieb Straßen Brücken und Gewässer (LSBG) oder durch externe Ingenieurbüros eine Planung entwerfen und diese den Trägern öffentlicher Belange (TÖB) vorlegen. Deren Stellungnahmen werden berücksichtigt und eingearbeitet, wenn es der planenden Stelle sinnvoll erscheint. Begutachtung und Bewertung durch unabhängige Instanzen finden nicht statt (vgl. Drs. 20/10765 [3]).

In den letzten Monaten sind gelegentlich Sicherheitsmängel an überplanten Verkehrsanlagen aufgetreten:

- Die Kreuzung **Brombeerweg/Maienweg/Hummelsbüttler Landstraße/Ratsmühlendamm** wurde im September 2013 überplant. Nach Freigabe kam es zu einer Häufung von Unfällen des motorisierten Verkehrs (innerhalb von 12 Tagen acht Verkehrsunfälle, davon fünf mit verletzten Personen. Von den acht Unfällen waren sechs bei Abbiegevorgängen in den Brombeerweg aufgetreten. (vgl. Niederschrift des RegA FuLA vom 11.11.13)
- An der **selben Kreuzung** wurde von Radfahrenden darauf hingewiesen, dass die Ableitung des Radverkehrs von separaten Wegen auf die Straße unsicher gestaltet sei. Autofahrende würden an der Stelle nur unzureichend darauf hingewiesen, dass Radfahrende auf die Straße abgeleitet würden. Es sei schon mehrfach zu gefährlichen Situationen gekommen (Vgl. Niederschrift des RegA FuLA vom 20.01.14)
- Bei der Überplanung der **Fuhlsbüttler Straße** in Ohlsdorf fehlten bei der Vorlage zur Kenntnisnahme im Ausschuss die Aufmessungen der Straße. In der schriftlichen Vorlage wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass keine PLAST-gerechte Planung von Rad- und Fußverkehrsanlagen möglich sei.
Die geplante Anlage von Hochbordradwegen widerspricht den Empfehlungen des Regelwerks ERA und der Verwaltungsvorschrift zur StVO (vgl. Niederschrift des RegA FuLA vom 20.01.14 sowie Drs. XX-3654). [1]

Der deutsche Städte- und Gemeindebund betont den präventiven Charakter des Sicherheitsaudits von Straßen und ermutigt die Städte und Gemeinden, Audits durchzuführen. [2] Dabei sollte neben Kostengesichtspunkten auch berücksichtigt werden, dass jeder vermiedene Verkehrsunfall erheblich zu einer Erhöhung der Attraktivität der Städte und Gemeinden und zu einer Erhöhung des Sicherheitsempfindens der Verkehrsteilnehmenden beiträgt, die als zu Fuß Gehende und Rad Fahrende den Verkehrsraum am unmittelbarsten erfahren und am stärksten direkt gefährdet sind.

Die systematische Anwendung von Sicherheitsaudits für Straßen kann für alle Verkehrsteilnehmenden bewirken, dass die neue bzw. um- oder ausgebaute Verkehrsanlage deren Bedürfnissen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit gerecht wird.

Daher möge die Bezirksversammlung beschließen:

1. Das vorsitzende Mitglied der Bezirksversammlung möge sich bei den zuständigen Fachbehörden dafür einsetzen, dass
 - a. bei der Planung von neuen Verkehrsanlagen Sicherheitsaudits durchgeführt werden;
 - b. die Kenntnisnahme der bezirklichen Gremien erst erfolgt, wenn das Ergebnis des Sicherheitsaudit vorliegt;
 - c. das Ergebnis des Sicherheitsaudits und der Auditbericht den bezirklichen Gremien als Entscheidungshilfe zur Verfügung gestellt werden.
2. Das Bezirksamt Hamburg-Nord handelt bei von ihm durchgeführten Straßenplanungen entsprechend.

Michael Werner-Boelz
Carmen Wilckens
Thorsten Schmidt
und GRÜNE-Fraktion

- [1] PLAST = Planungshinweise für Stadtstraßen ERA = Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
StVO = Straßenverkehrsordnung
- [2] archiv.dstgb.de/homepage/kommunalreport/archiv2004/newsitem00942/index.html
- [3] www.buergerschaft-hh.de/Parldok/tcl/PDDocView.tcl?mode=show&dokid=43916&page=0

Weiterführende Links:

- Sicherheitsaudit für Straßen: 10 Fragen und Antworten (Deutscher Städte- und Gemeindenbund):
archiv.dstgb.de/homepage/kommunalreport/archiv2004/newsitem00942/942_2_7087.pdf
- Sicherheitsaudits für Stadtstraßen - Stärkung der Verkehrssicherheitsbelange in der Straßenplanung (Bergische Universität Wuppertal, Abt. Straßenverkehrsplanung und -technik)
www.svpt.de/fileadmin/bauing/svpt/Publikationen/Sicherheitsaudits_f%C3%BCr_Stadtstra%C3%9Fen.pdf

Anlagen:

Auszug aus Niederschrift der Sitzung des RegA FuLA, 11.11.13, TOP 7.4

(noch nicht online verfügbar)

Herr Helms spricht Probleme an der umgebauten Kreuzung Ratsmühlendamm/ Maienweg für Linksabbieger in Richtung Poppenbüttel an. Dort hätte es bereits mehrere Unfälle gegeben. Im Woermannsweg sei nach der Fertigstellung des Kreuzungsumbaus die Einbahnrichtung wieder umgekehrt worden. Im Woermannsweg liege ein Kabel in einem Schacht über die Straße. Das darauf hinweisende Warnschild bediene aber immer noch die vorherige Einbahnrichtung.

Herr Lewin fragt, ob es richtig sei, dass die Unfälle auf eine fehlerhafte Ampelschaltung beruhen.

Herr Rüland berichtet, dass nach der Inbetriebnahme der neuen Lichtzeichenanlage am 13.10.2013 innerhalb von 12 Tagen acht Verkehrsunfälle ereignet haben, davon fünf mit verletzten Personen. Von den acht Unfällen waren sechs Abbiegevorgänge in den Brombeerweg. Daraufhin ist sofort die Verkehrsdirektion informiert worden. Nach einem weiteren Unfall zum Zeitpunkt einer Ortsbesichtigung durch die Verkehrsdirektion wurde der Linksabbieger gesperrt. Die Fa. Vattenfall hat innerhalb von wenigen Tagen ein neues Schaltprogramm erstellt. Nunmehr wird dem Linksabbieger in den Brombeerweg eine eigene Grünphase zugewiesen. Damit dürften es gleichgelagerte Unfälle nichtmehr geben.

Auf Nachfrage von Herrn Kegat erläutert Herr Rösler, dass Vattenfall als Dienstleister tätig werde. Herr Bartsch ergänzt, dass Ingenieurbüros die Berechnungen erstellen, die Verkehrsdirektion ordnet auf dieser Grundlage nach Prüfung die Umschaltung an und Vattenfall führt aus.

Auszug aus der Niederschrift des RegA, 20.01.14, TOP 5.3 (Drs. XX-3654)

(noch nicht online verfügbar)

Herr Kloebe fragt nach den Querschnitten der Fahrbahn.

Herr Meyer (LSBG) nennt die Fahrbahnbreite mit 11,37m, zukünftig entstünden Radfahrstreifen mit 2,52m einschl. Sicherheitsstreifen zu den parken Fahrzeugen auf beiden Seiten, die Fahrbahnen weisen eine Breite in Summe vom 6,32 m auf, die unveränderten Parkstreifen verbleiben bei zwei Metern, die Fußwege schwanken zwischen zwei und drei Metern.

Herr Kloebe stellt fest, dass demnach nicht nach der PLAST geplant wurde. Für den Kfz-Verkehr stünden also nur ca. 3,10 m je Richtung statt 3,25 m zur Verfügung.

Herr Baumann (LSBG) weist auf die fehlende Vermessung hin. Für diese Planungsvariante wurde die Engstellen vor Ort vermessen.

Herr Meyer sagt eine Überprüfung nach Vermessung zu und erwartet, die Mindestbreite lt. PLAST überall herstellen zu können.

Auszug aus der Niederschrift des RegA, 20.01.14, TOP 5.4

Ein Bürger befürchtet, dass am Ratsmühlendamm am Beginn des Radfahrstreifens Unfallgefahren entstünden, weil diese Führung für Autofahrer überraschend geschehe. Er regt an, die Autofahrer mit einem geeigneten Hinweis auf die Situation hinzuweisen.

Frau Wiemer (LSBG) sieht eher keine Möglichkeit. Der Anspruch an die Autofahrer entspricht dem generellen Verhalten im Straßenverkehr. Sie werde dazu aber noch Gespräche mit der Polizei führen.

Auszug aus der Drs. XX-3654

ratsinformation.web.hamburg.de:85/bi/___tmp/tmp/45081036695917974/695917974/01008014/14.pdf

(...)

Der Bau eines (..) PLAST-gerechten Radweges im Hinblick auf die Mindestbreite ist nicht möglich bzw. sieht die Vorplanung derzeit nicht vor.

(...)