

Unfallschwerpunkt

Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

Amt für Straßen und Verkehr, Referat 31 Verkehrstechnik
August 2019

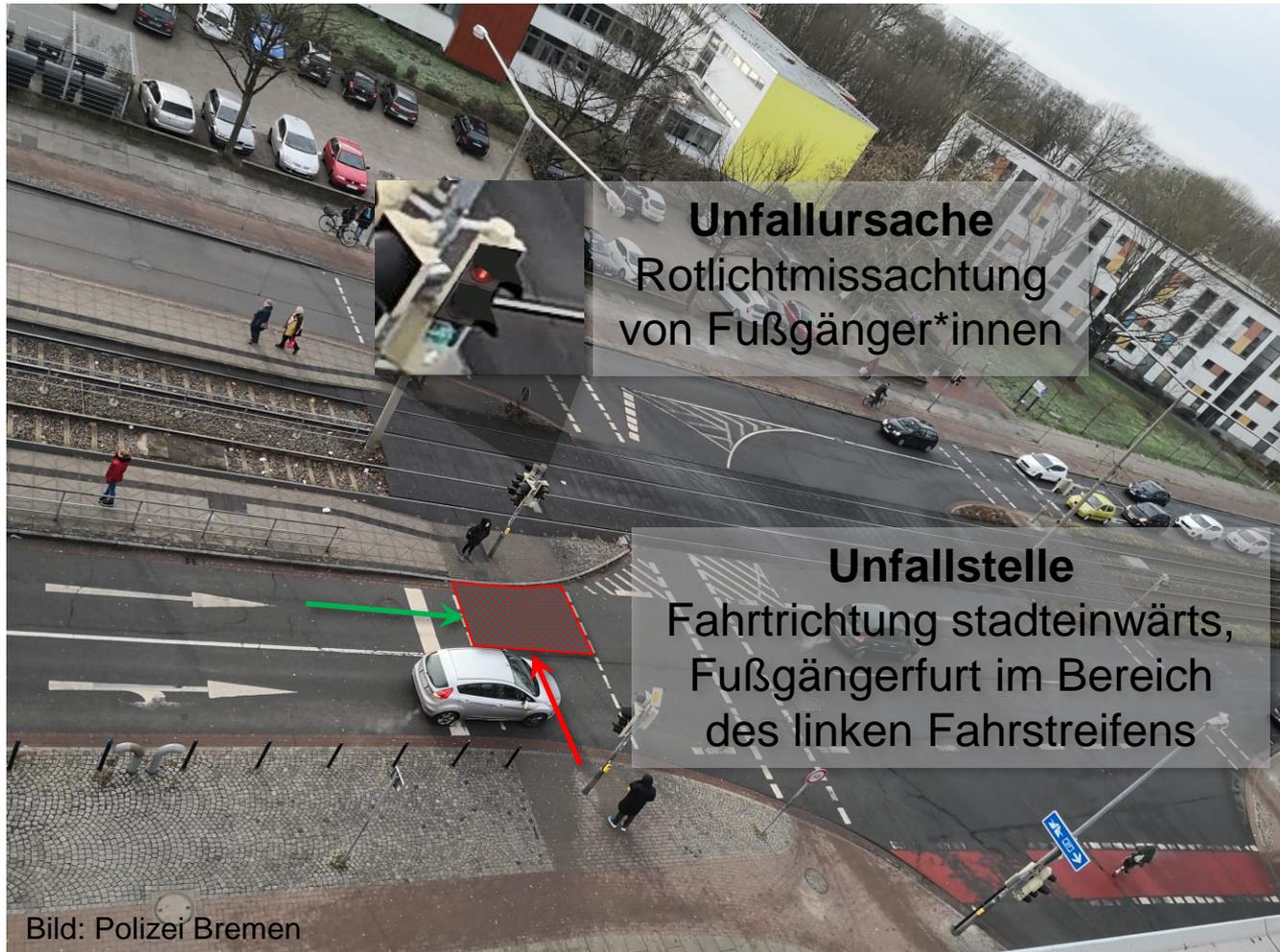
Unfallsehwerpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

Gliederung

1. Unfalllagebild der Polizei Bremen
2. Unfallstelle und Unfallursache
3. Darstellung der Wegebeziehungen
4. Zusammenfassung der Ausgangslage
5. Verkehrsuntersuchung
6. Prüffälle 1-10
7. Fazit der Untersuchung
8. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

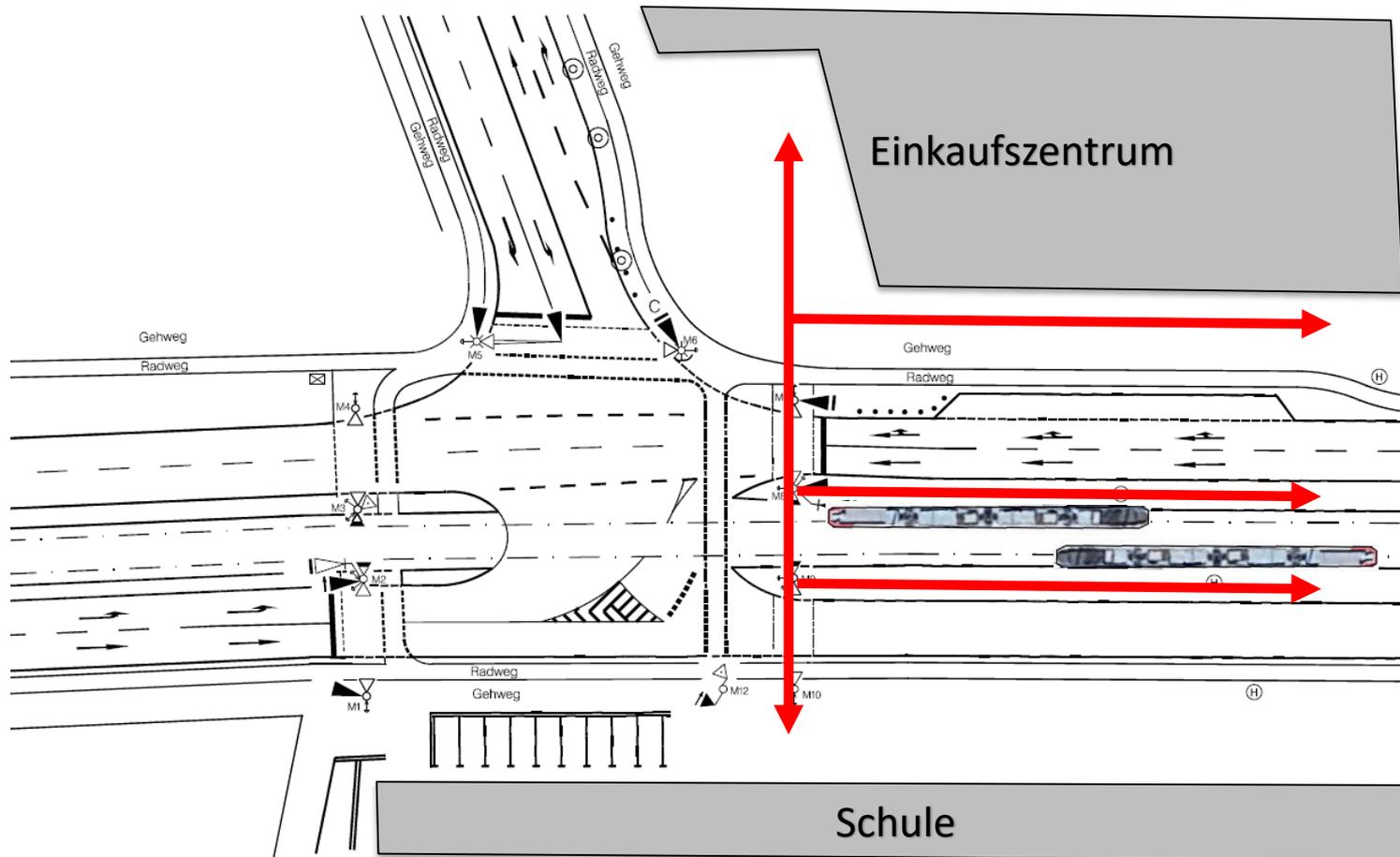
Unfallsehwerpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

Unfallstelle und Unfallursache



Unfallschwerpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

Darstellung der Wegebeziehungen



Unfallsschwerpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

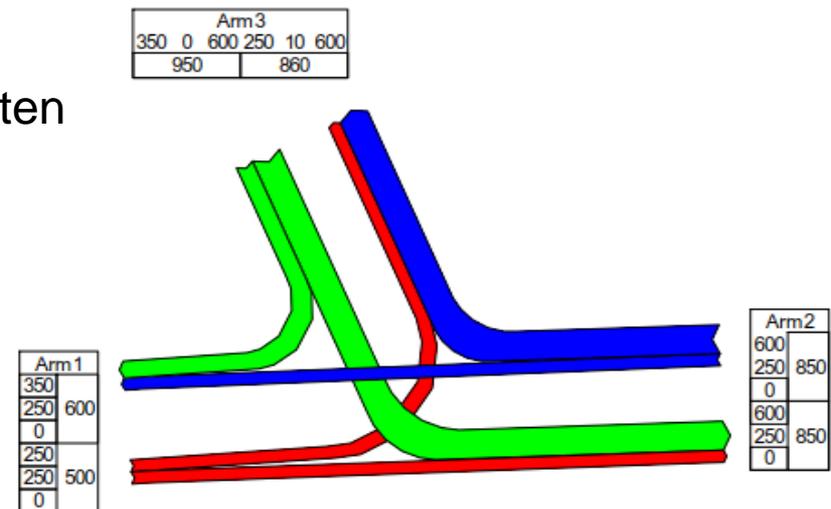
Video vom Donnerstag, 21.03.2019, 11:13h

Unfallsschwerpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

Zusammenfassung der Ausgangslage

- hohes Fußgängeraufkommen
- unterschiedliche Ziele (EKZ, Haltestelle, Schule, Ärzte, etc.)
- hoher Anteil mobilitätseingeschränkter Menschen
- zeitweises hohes Verkehrsaufkommen
- Unfallursache ordnungswidriges Verhalten

*Verkehrskontrolle der Polizei am 11.06.2019
von 11:30h-13:30 48 Rotlichtmissachtungen*



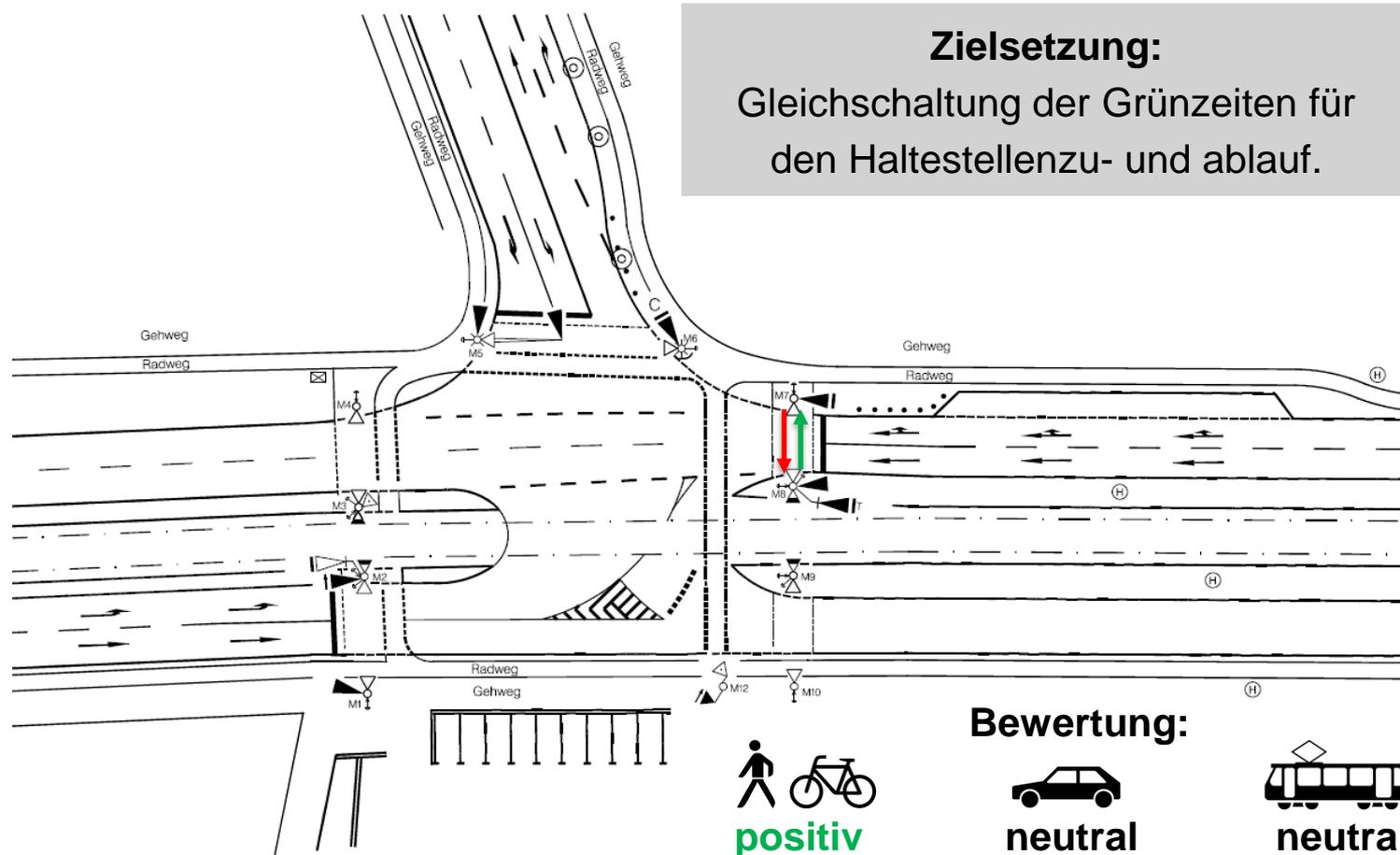
Unfallsschwerpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

Verkehrsuntersuchung

- Erarbeitung der Prüffälle
- Untersuchung durch Ingenieurbüro
- Bewertung der Prüffälle nach:
 1. Auswirkungen auf die Verkehrsarten (F / R / IV / ÖPNV)
 2. Leistungsfähigkeit nach HBS
 3. Verkehrssicherheit und Unfallvermeidung
- Insgesamt wurden 10 Prüffälle untersucht

Unfallsschwerpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

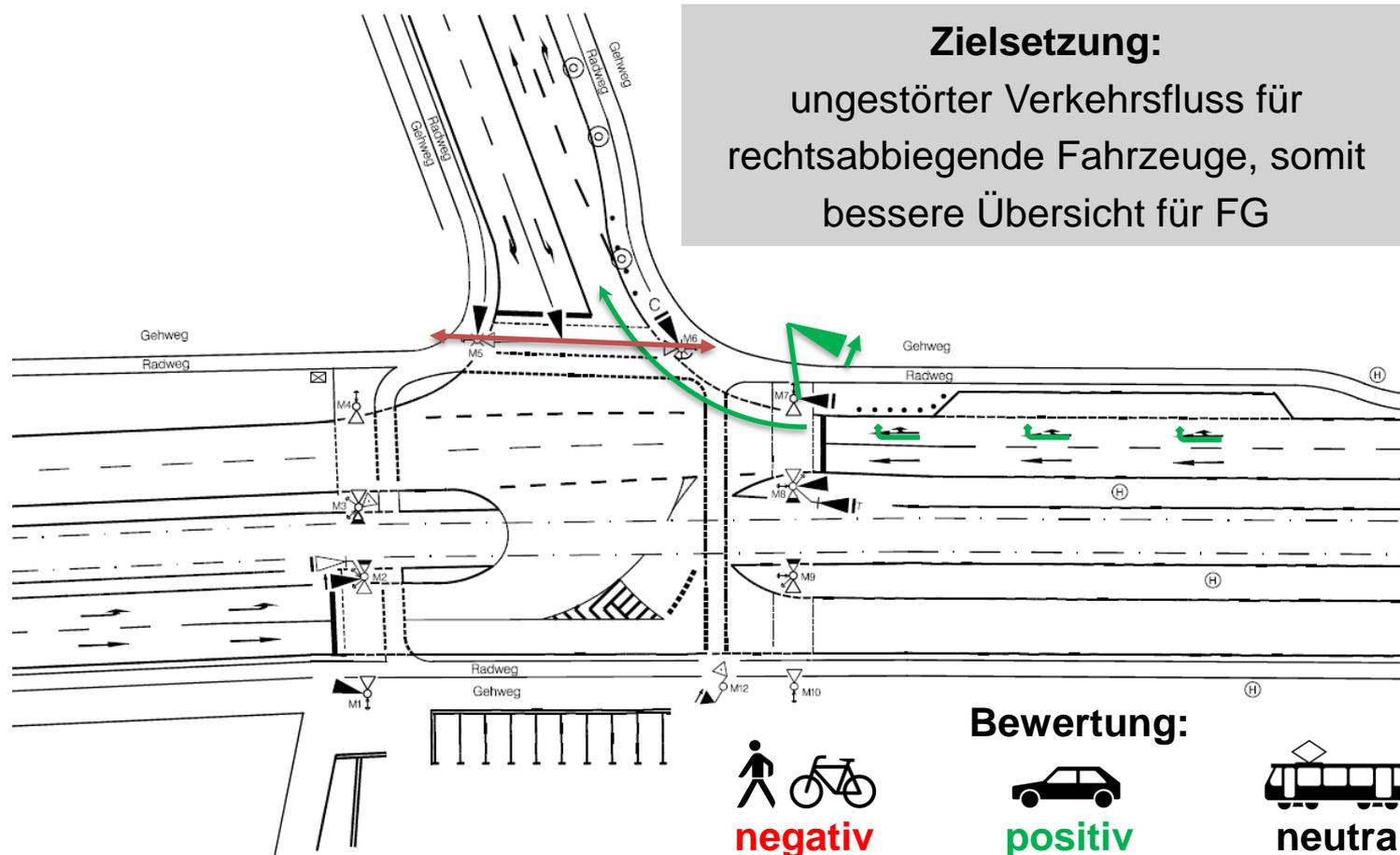
Prüffall 1 – Synchronisierung FG-Grünzeit



Fazit: positiv - mehr Grünzeit zum Erreichen der Haltestelle -> Umsetzung 10/2018

Unfallschwerpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

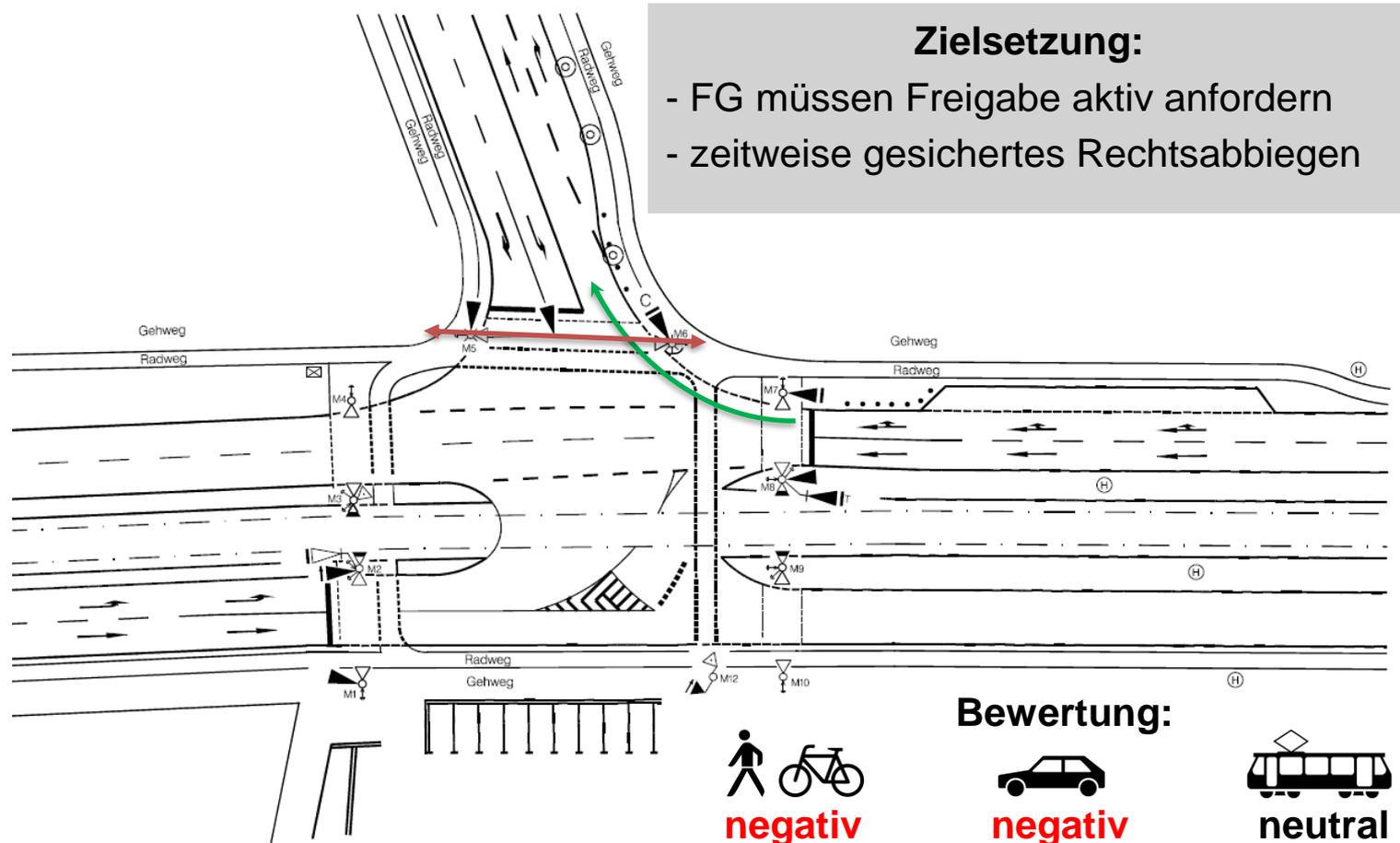
Prüffall 2 – separate Signalisierung der Rechtsabbieger



Fazit: negativ - weniger Grünzeit für Fußgänger // signaltechnische Trennung der stadteinwärtigen Fahrspuren -> gefährliche Scheinsicherheit

Unfallsschwerpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

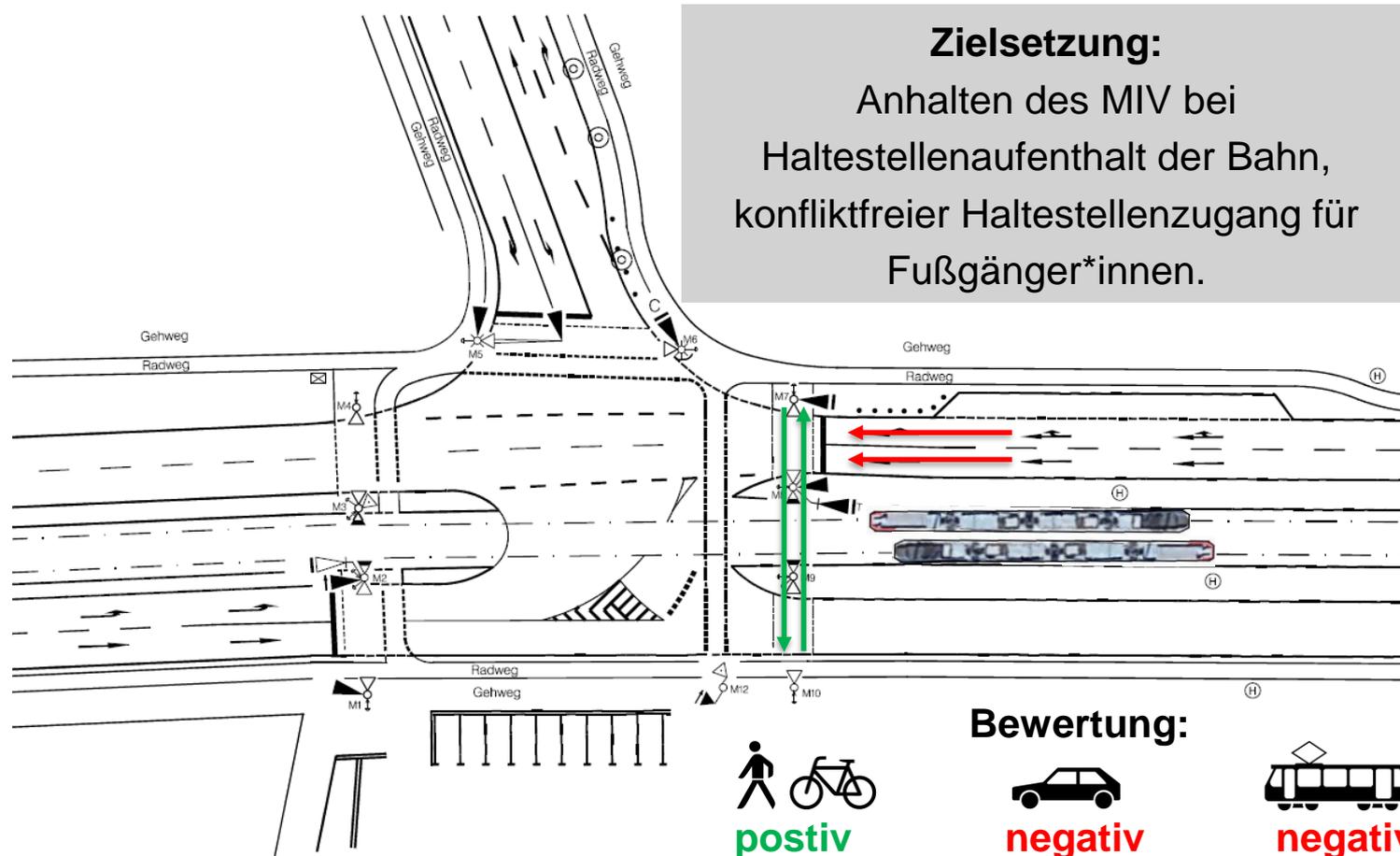
Prüffall 3 – FG über Karl-Kautzky-Str. nur auf aktive Anforderung



Fazit: negativ – Wartezeiten für FG // Verlust der Leistungsfähigkeit, da weniger Freigabe // nur zeitweise gesichertes Rechtsabbiegen -> gefährlich

Unfallsschwerpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

Prüffall 4 – PKW gesperrt bei Haltestellenaufenthalt der Bahn

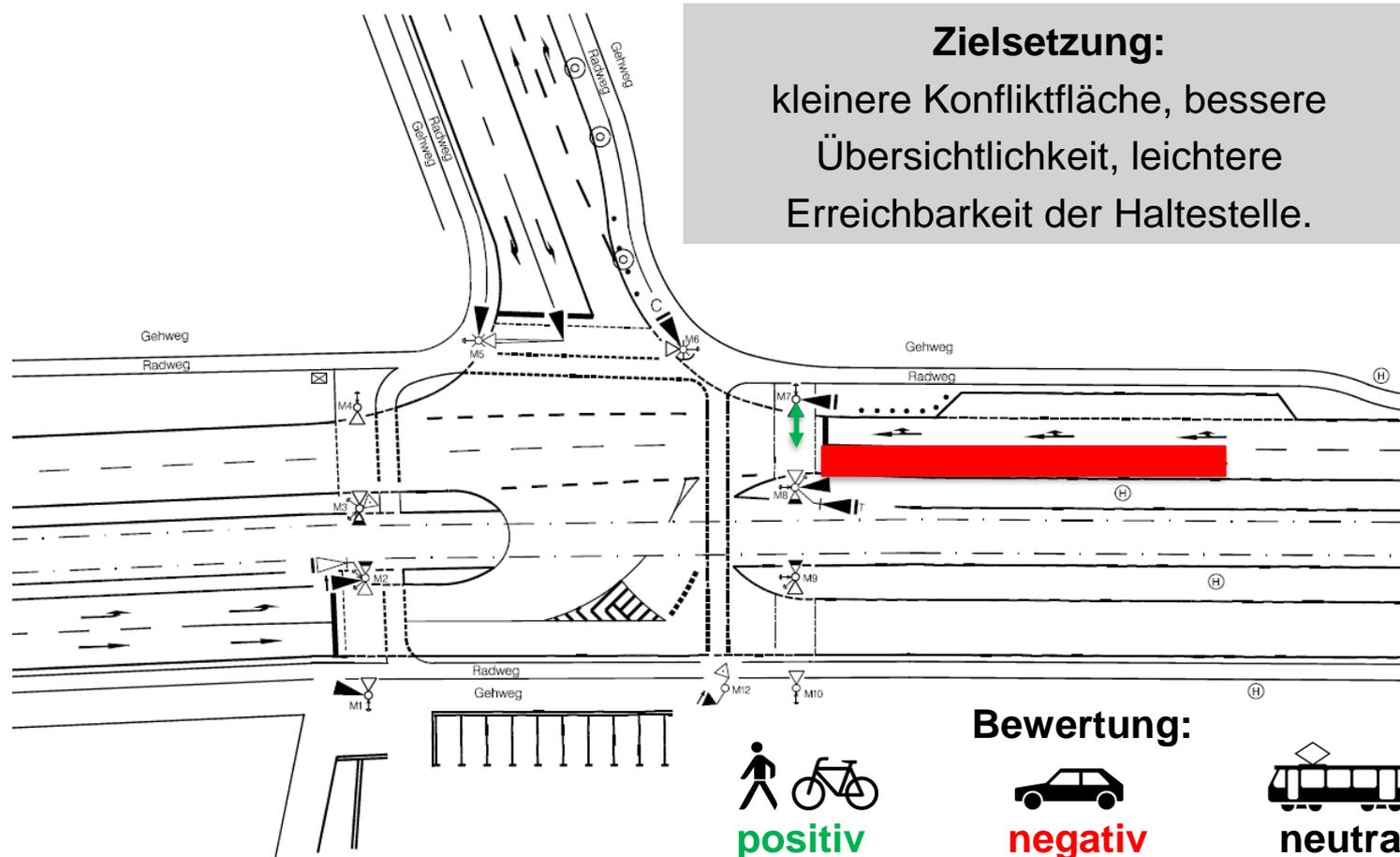


Fazit: negativ – erhebliche Einschränkung der Leistungsfähigkeit, da kompletter Stillstand.

Ergänzende Prüfung, dass die kritische Furt separat freigegeben wird -> **gefährlich**

Unfallschwerpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

Prüffall 5 – Zufahrt Ost einspurig



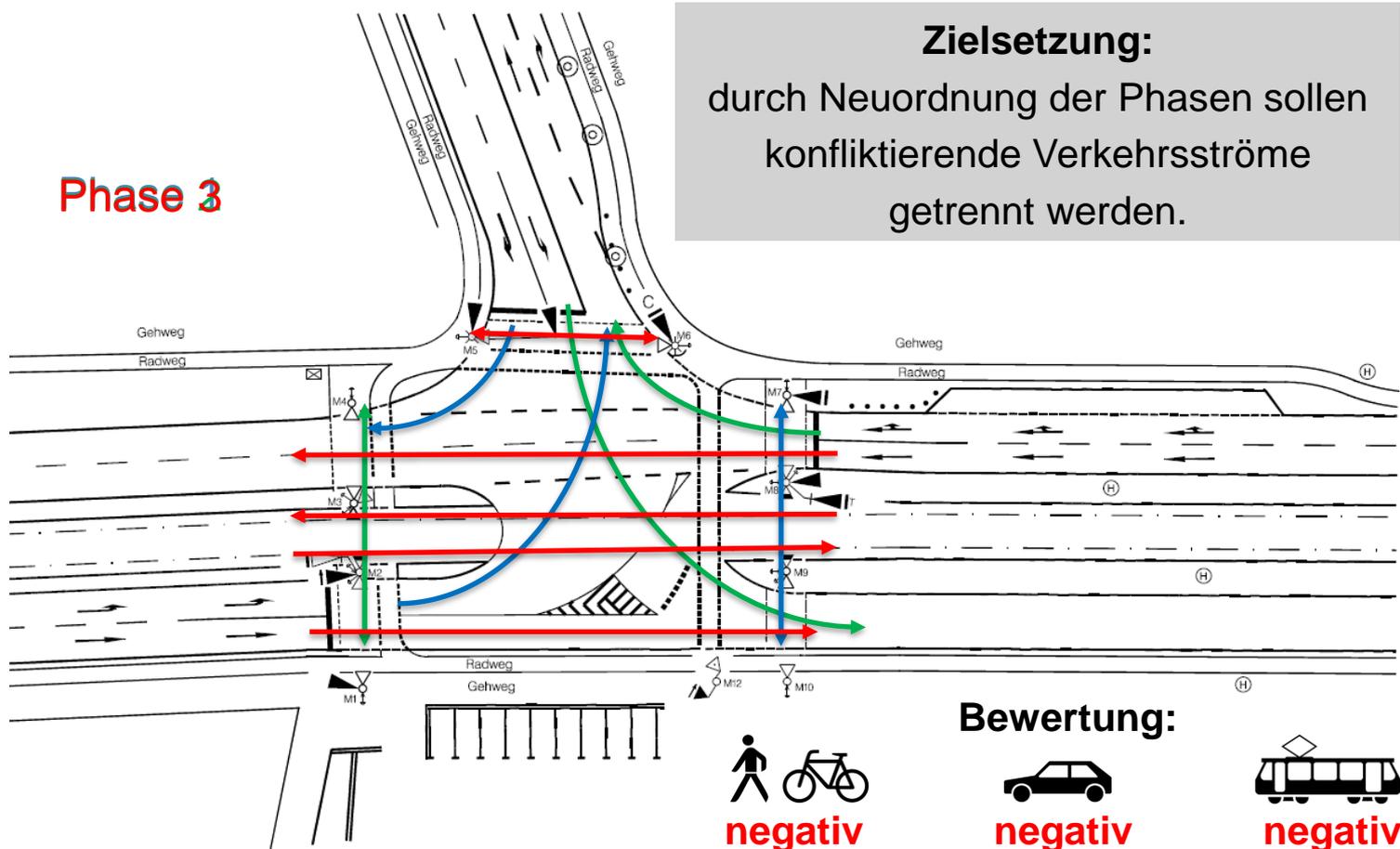
Fazit: negativ – erhebliche Einschränkung der Leistungsfähigkeit, da Hauptlastrichtung auf einen Fahrsteifen reduziert wird.

Unfallschwerpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

Prüffall 6 – neuer Phasenablauf

Phase 3

Zielsetzung:
durch Neuordnung der Phasen sollen
konfliktierende Verkehrsströme
getrennt werden.



Bewertung:


negativ


negativ

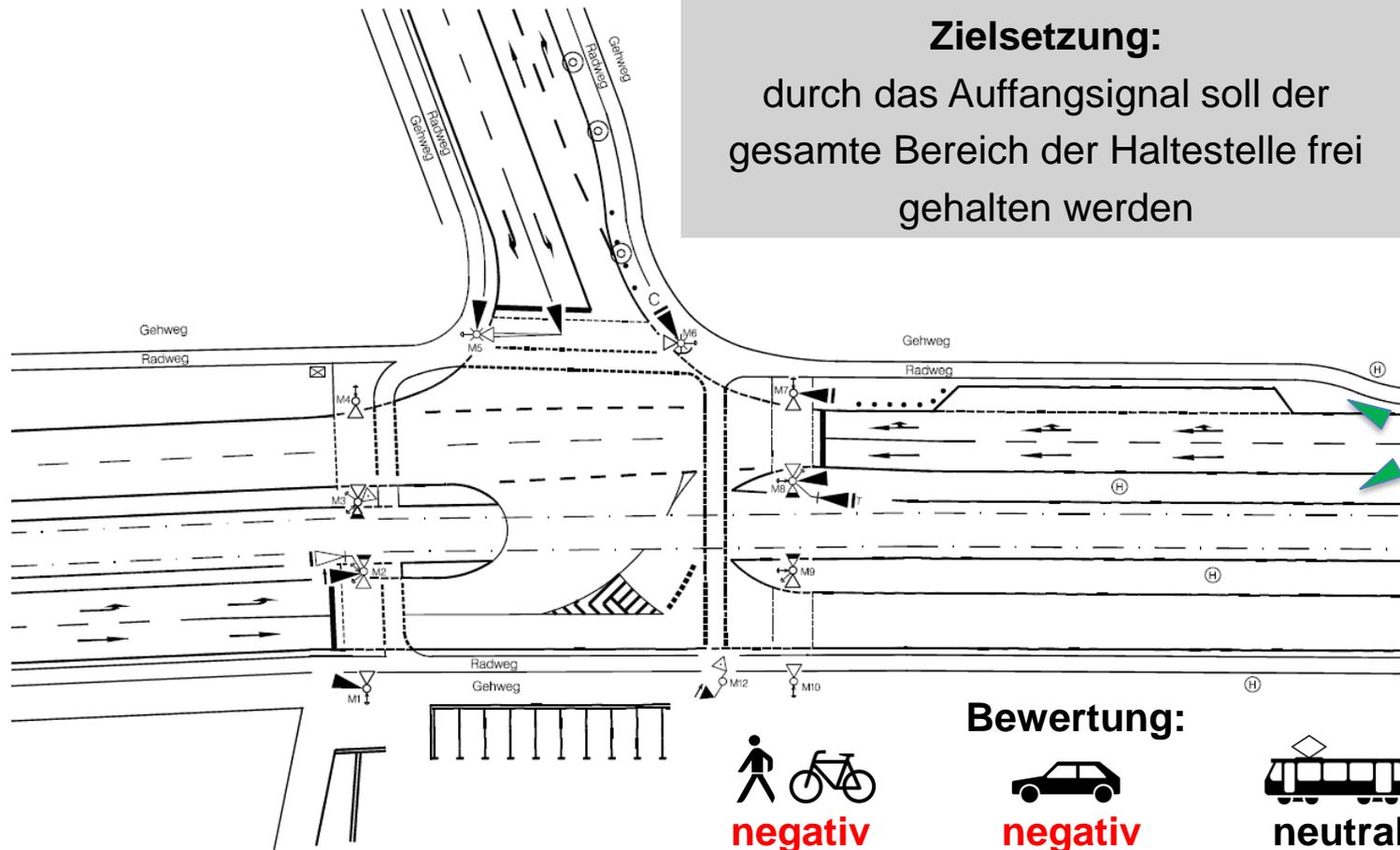

negativ

Fazit: negativ – starres System mit erhebliche Nachteilen für alle Verkehrsarten, heutiger 5-phasiger Ablauf ist verkehrsgerechter.

Unfallsschwerpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

Prüffall 7 – Auffangsignal

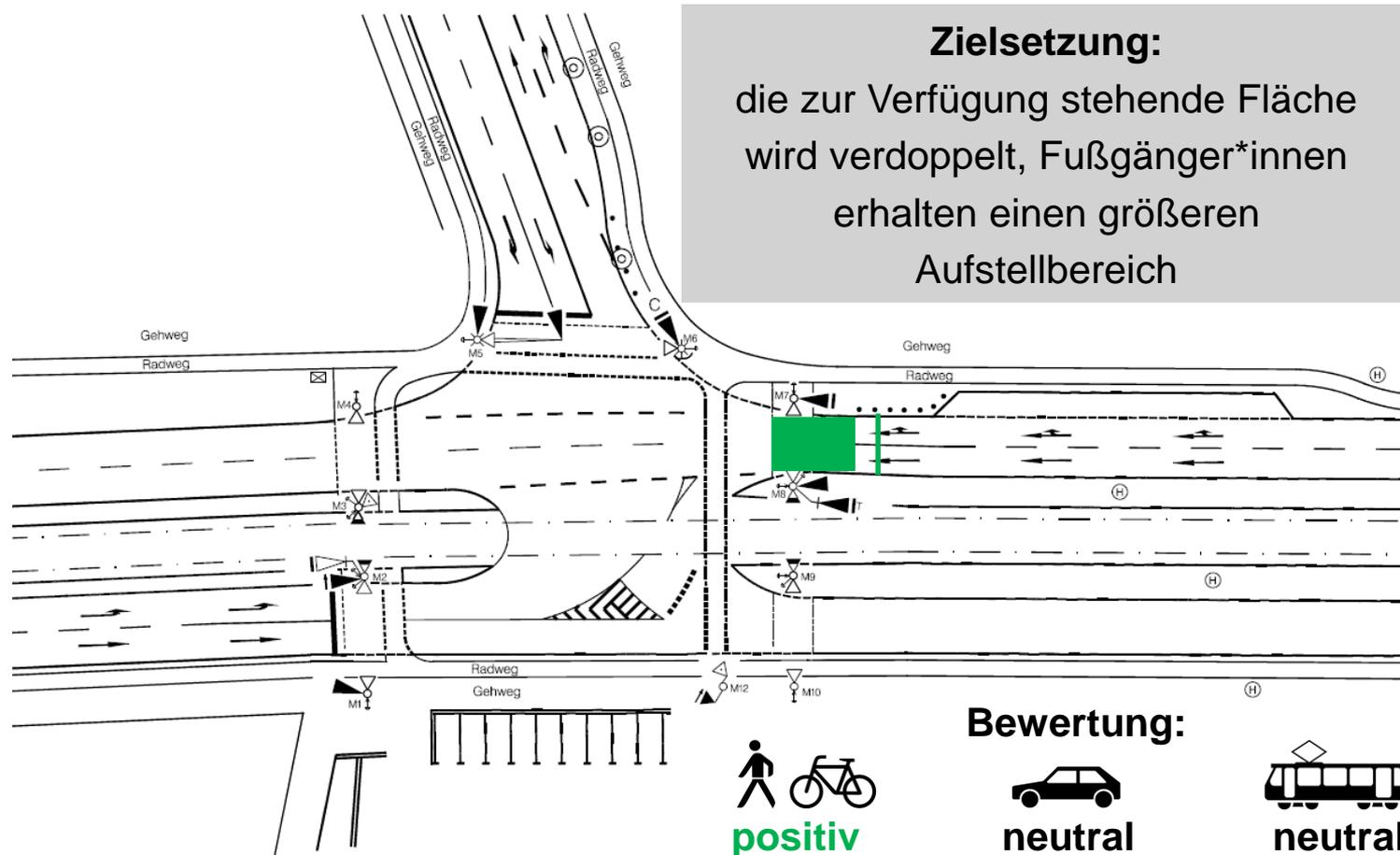
Zielsetzung:
durch das Auffangsignal soll der
gesamte Bereich der Haltestelle frei
gehalten werden



Fazit: negativ – erhebliche Einschränkungen in der Leistungsfähigkeit, verleitet zum Queren außerhalb der Furten -> **gefährlich**

Unfallsschwerpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

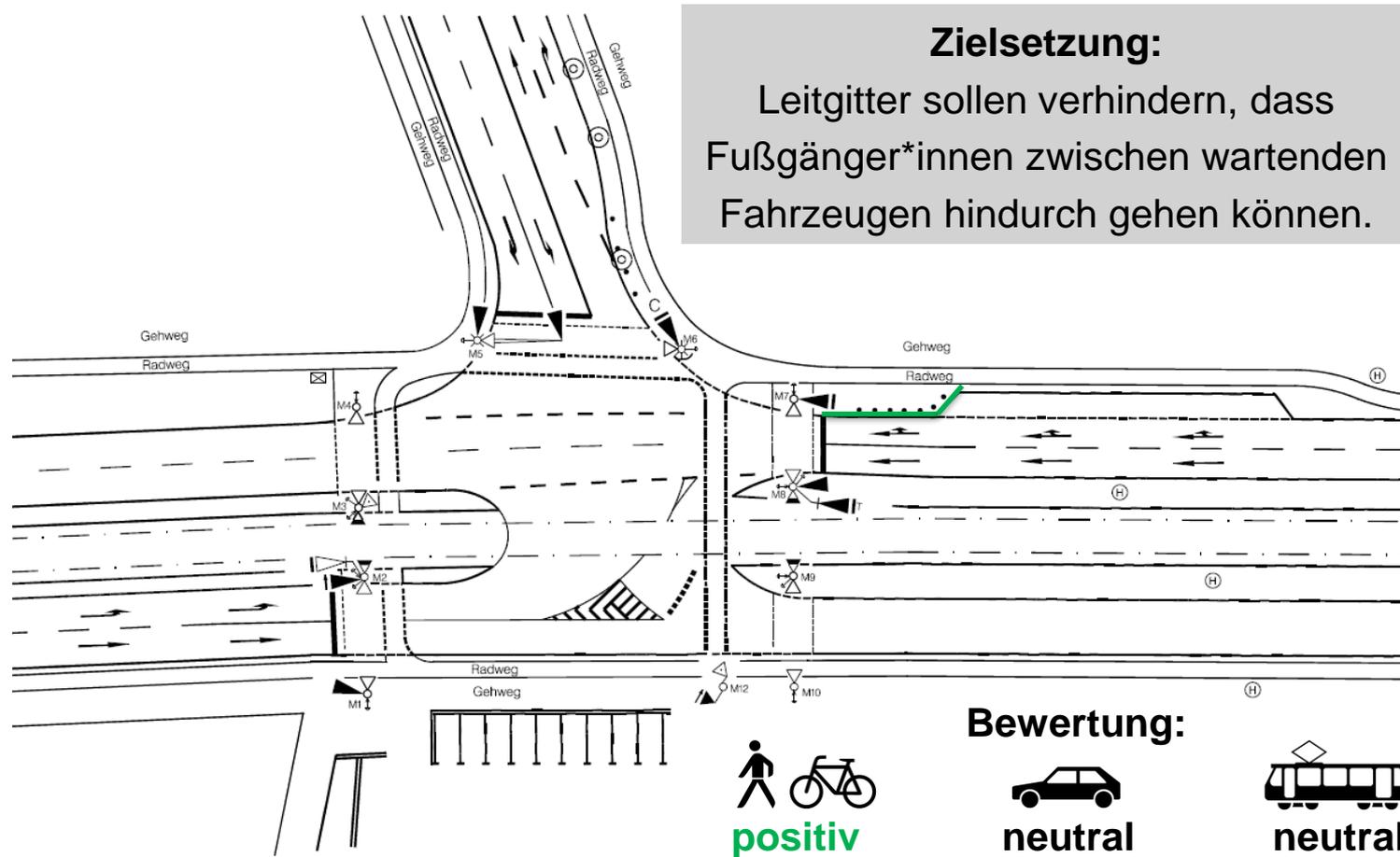
Prüffall 8 – Verbreiterung Fußgänger-Furt



Fazit: positiv – die größere Querungsfläche ermöglicht eine übersichtlichere Ordnung und einen besseren Haltestellenzu- und Abgang, Nachteile für den IV und ÖV ergeben sich nicht.

Unfallsschwerpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

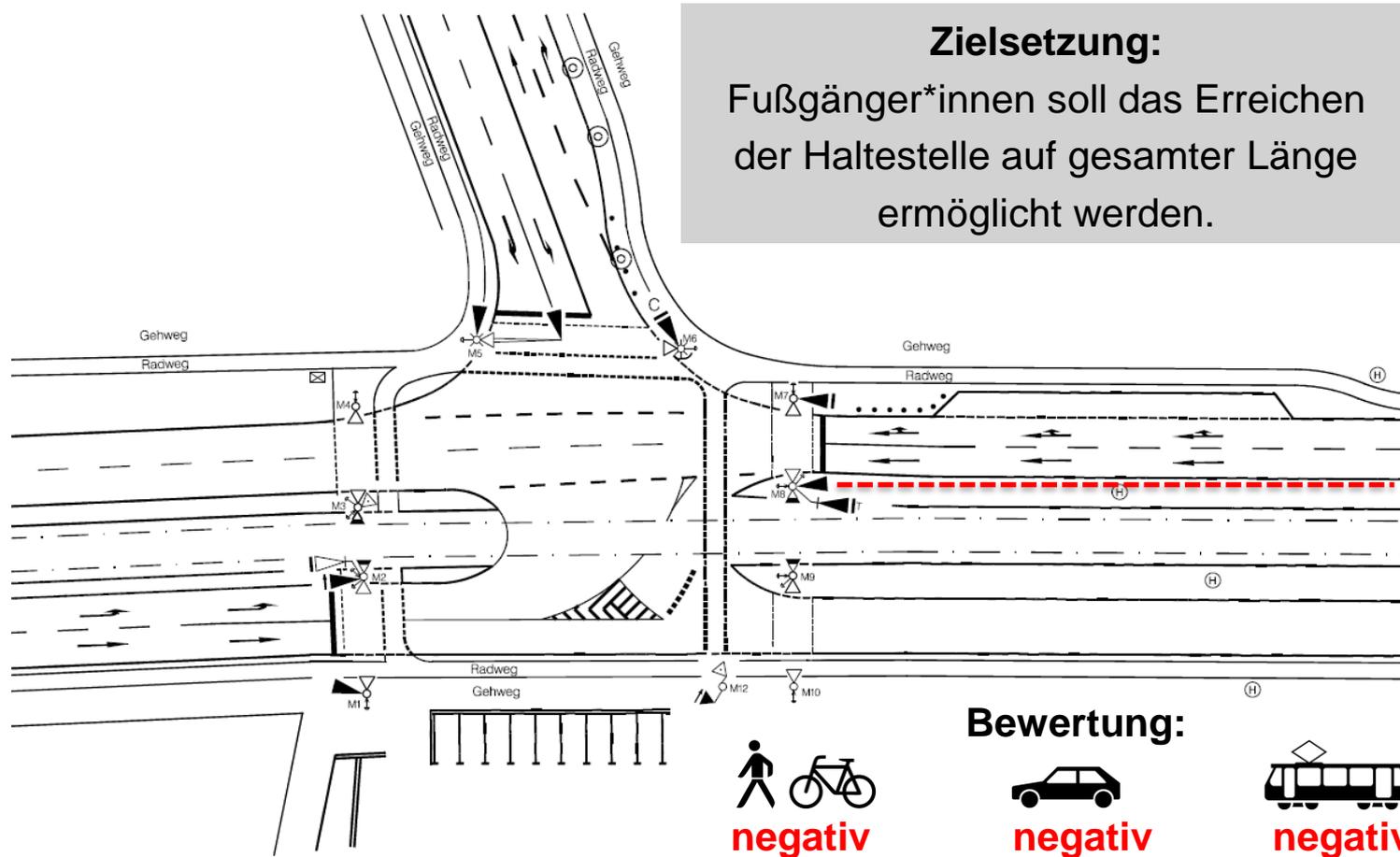
Prüffall 9 – Leitgitter zur Kanalisierung



Fazit: positiv – Fußgänger*innen werden durch die Leitgitter zum Überweg geführt

Unfallsschwerpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

Prüffall 10 – Leitgitter im Zuge der Haltestelle entfernen



Fazit: negativ – durch den freien Haltestellenzugang entstehen unübersichtliche und gefährliche Querungssituationen.

Unfallschwerpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

Auswertung der Untersuchungsfälle

Sicherheit Leistungsfähigkeit

↓ ↓

Maßnahme	signaltechnische Maßnahmen														verkehrsplanerische Maßnahmen							
	1		2		3		4		5		6		7		8		9		10			
Auswirkung auf	Synchronisierung FG		Rechtsabbieger separat		FG über KKS nur auf Anfo		PKW gesperrt bei ÖPNV		Zufahrt Ost einspurig		neuer Phasenablauf		Auffangsignal		Verbreiterung FG-Furt		Leitgitter zur Kanalisierung		Leitgitter entfernen			
	mehr Grünzeit für HST-Zugang		zur HST kurze Grünzeit, Scheinsicherheit durch Fahrspurtrennung		Wartezeit durch Anforderung		konfliktfreier Bahnzugang		weniger Konfliktfläche zu queren		Wartezeiterhöhung/ weniger Grün		verleitet "rot" zu ignorieren		mehr Fläche zum Queren		Konzentration auf Furt		freier HST-Zugang			
	+	+	-	-	0	-	+	+	+	0	-	-	0	-	0	+	0	+	0	-	0	
			leichte Verbesserung für Rechtsabbieger		nur zeitweise gesichertes Abbiegen/weniger Freigabe/Q-D/F		erhebliche Freigabezeitverluste/Q-D/F		erhebliche Freigabezeitverluste/Q-D/F		konfliktfreies Abbiegen/Q-E/F		erhebliche Freigabezeitverluste/Q-D/F		geringe Freigabezeitverluste				unübersichtlich durch freies Queren			
	0	0	+	0	+	-	0	-	0	-	+	-	0	-	0	0	0	0	0	-	0	
							erhebliche Freigabezeitverluste												unübersichtlich durch freies Queren			
	0	0	0	0	0	0	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	
Fazit	mehr Grünzeit für FG zur HST -> umgesetzt		Gefahr durch Scheinsicherheit		Wartezeit- und Freigabezeitverluste		erhebliche Einschränkung Leistungsfähig.		erhebliche Einschränkung Leistungsfähig.		starres System mit Nachteilen für den FG		Gefahr/ Freigabeverluste/ Fehlverhalten wird legitimiert		Furt verbreitern/ Einfärben Radw./ Tempo 30				gefährlich			
	+	+	-	-	+	-	+	-	+	-	+	-	-	-	-	+	0	+	0	-	-	0
Gesamt	++		--		-		--		-		--		--		+		+		--			
	ASV/FA		ASV		ASV		ASV/FA		ASV		ADFC		FA		FA		FA		---			

Unfallsschwerpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

Fazit der Untersuchung

- Die Signalanlage entspricht vergleichbaren Anlagen im Stadtgebiet.
- Änderungen der Abläufe negativ für die Verkehrsqualität/-Sicherheit.
- Fehlverhalten mit signaltechnischen Mitteln nicht zu verhindern.
- Durch bauliche Anpassungen im Straßenraum bessere Strukturierung des Verkehrsraums möglich.

Unfallsschwerpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

geeignete Maßnahmen

- **Synchronisierung der Grünzeit (Fall 1)** – um 18 Sek. erhöhte Freigabezeit
32 Sek. zu 14 Sek. in der alten Steuerung // Nachteil: FG werden ggf. auf der Insel gefangen.
- **Verbreiterung der FG-Furt (Fall 8)** – bessere Ordnung und Übersichtlichkeit
- **Aufstellen von Spritzschutzwänden (Fall 9)** – definierte Laufwege
- **zusätzliche Maßnahmen sinnvoll**

Unfallsschwerpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

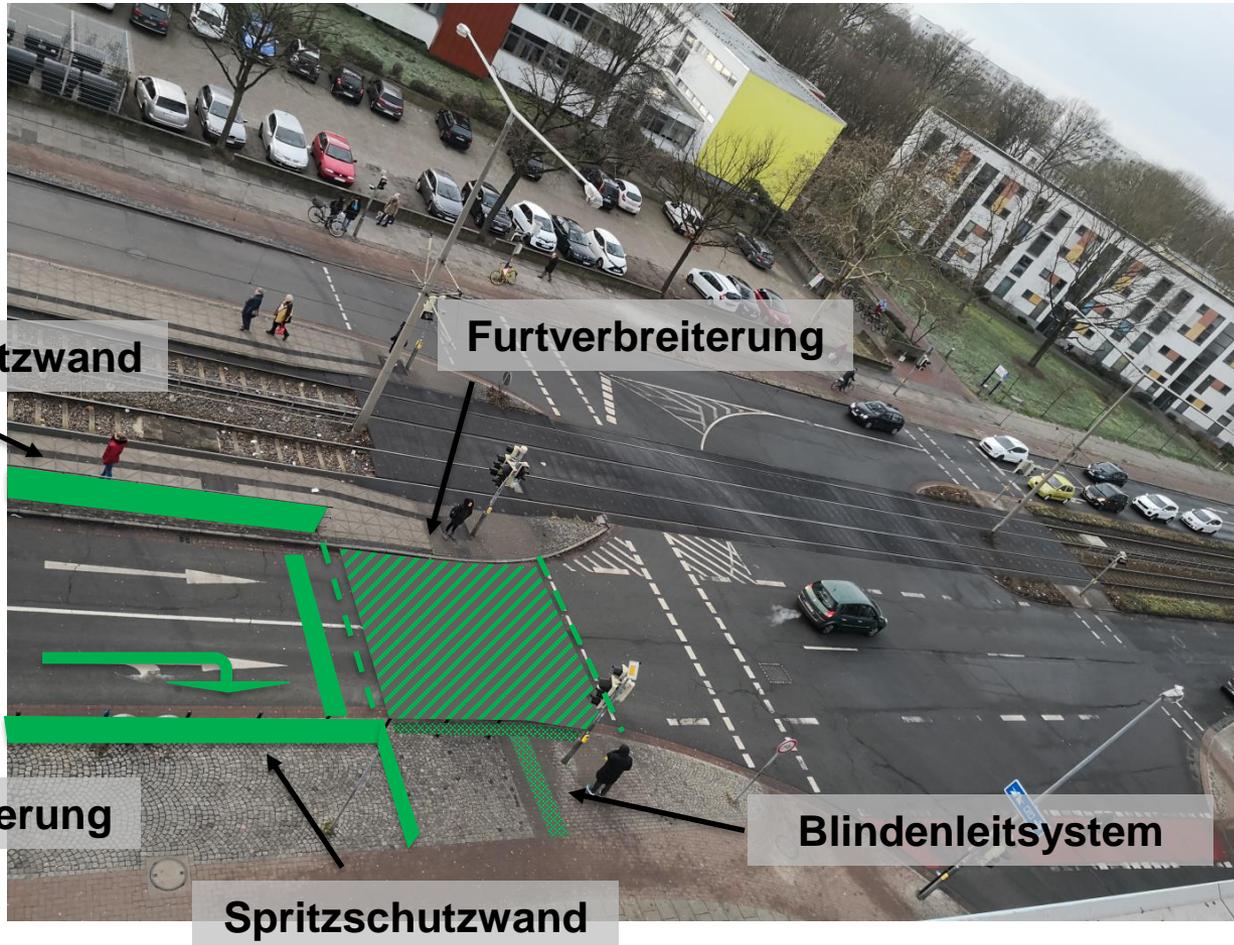
Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

zusätzliche Maßnahmen

- **Tempo 30 stadteinwärts** – Reduzierung möglicher Unfallfolgen (Umsetzung KW 36)
 - **Neuordnung der Stellplätze** – Verbesserung der Sichtbeziehungen
 - **Aufstellen von Fahrradbügeln** – zusätzliche Radstellplätze
 - **Blindenleitsystem** – barrierefreier Haltestellenzugang
 - **Änderung Fahrspuraufteilung** – Vermeidung von Fahrspurwechsel im Knoten
- Wie kann man sich die Maßnahmen in der Örtlichkeit vorstellen?

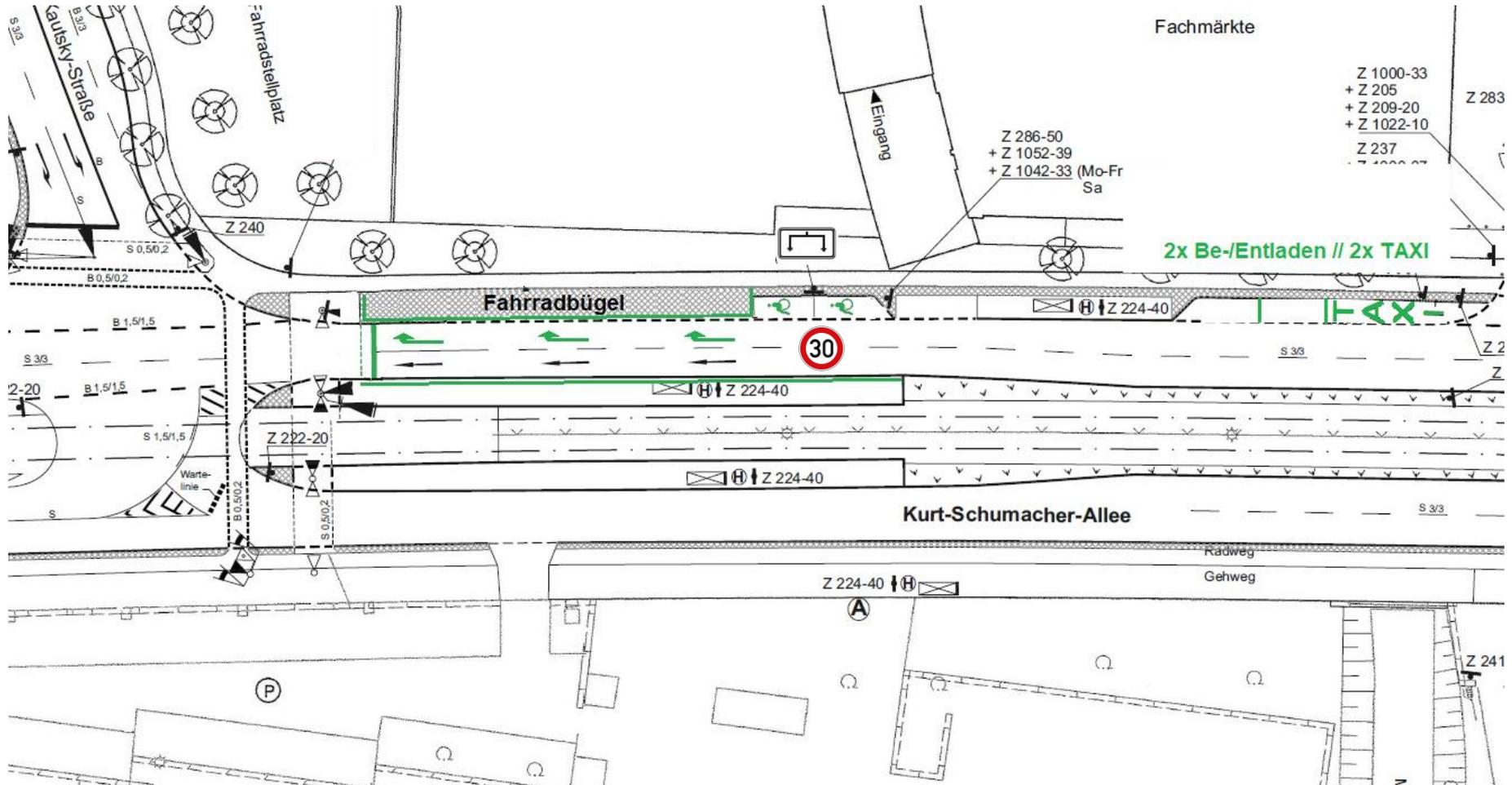
Unfallsschwerpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit



Unfallschwerpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit



Unfallsschwerpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautzky-Str.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit