

VU mit tödlichem Ausgang in der UK (Berlin)

Erfahrungen und Ergebnisse nach Anwendung des § 21 Abs. 2 MobG BE

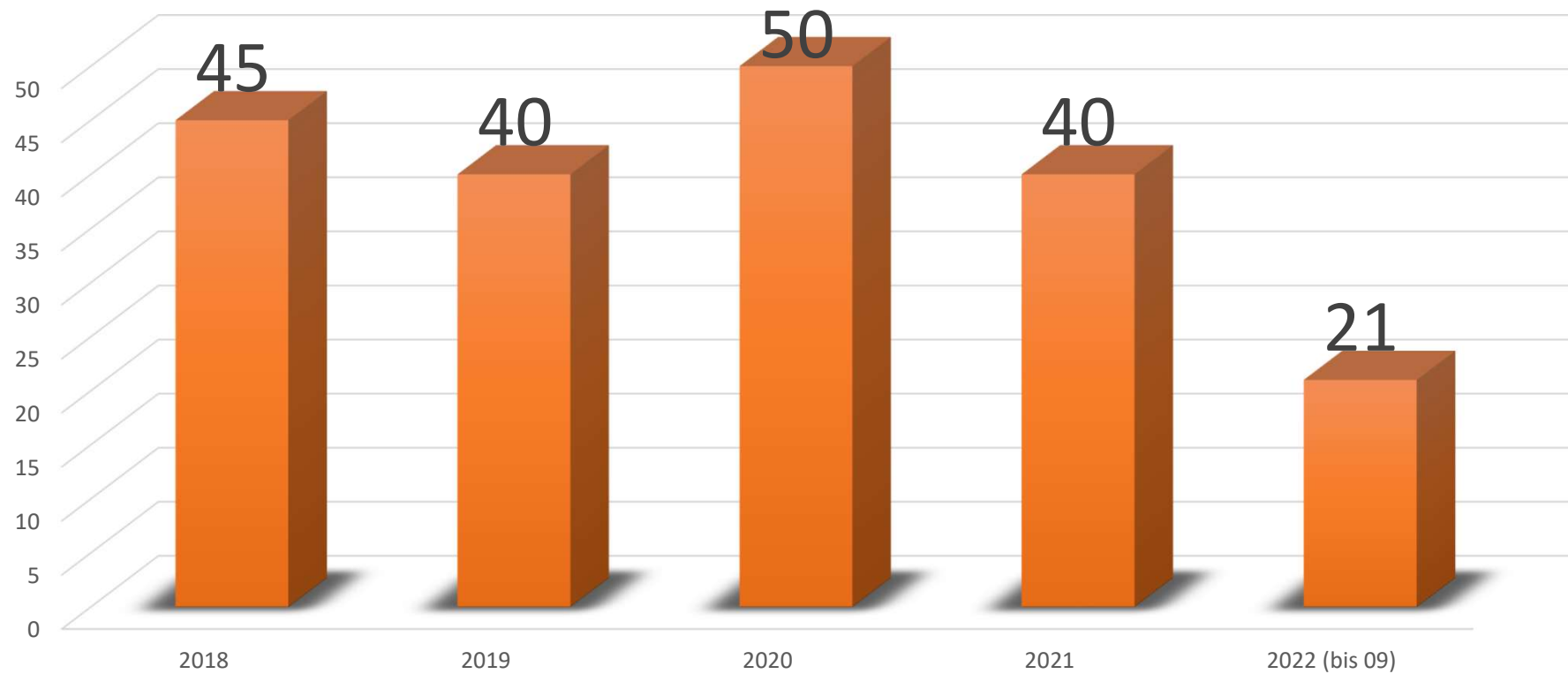
§ 21 Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit




...

(2) Nach jedem Unfall mit Verkehrstoten an einem Knotenpunkt soll von der für Verkehrssicherheit im betreffenden Fall zuständigen Stelle unverzüglich geprüft werden, ob Maßnahmen kurz-, mittel- und langfristig ergriffen werden können, um weitere Unfälle mit Personenschaden zu vermeiden. Dasselbe gilt für Unfälle mit schwer verletzten Personen an einem nach polizeilicher Unfallstatistik bekannten Unfallschwerpunkt oder einem Knoten, der durch diesen zusätzlichen Unfall per Definition zu einem Unfallschwerpunkt würde. Das Ergebnis der Prüfung ist im Internet zu veröffentlichen.

...

Bei VU getötete Verkehrsteilnehmende



Unfall	Getötete Person	Örtlichkeit	Unfallbeteiligte	Tödlich verunglückt	Unfallhergang	Maßnahmen kurzfristig	Maßnahmen mittelfristig	Maßnahmen langfristig	Keine Maßnahmen mit Begründung	Sachstand
5	7	Oderstraße	Lkw/Rad	 1. Rad fahrende Person	Unfallbericht	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliches Vz 239 (sichtbar aus Emser Straße) ist angebracht worden. • Modifizierung der Gehwegpflasterung Vermeidung des opt. Eindrucks eines kombinierten Rad-/Gehwegs soll kurzfristig erfolgen 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorzugsweise Herauslösung aus Tempo-30-Zone, stattdessen Vz 274-30 + vorfahrregelnde Zeichen. Rahmenbedingungen und gestalterische Konsequenzen werden dafür abgeglichen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Anpassung der Fahrbahnen und Nebenanlagen an die bevorzugte Lösungsvariante 		Planungen wurden nach Abstimmung in der UK-Sitzung am 30.04.2021 konkretisiert und mit beteiligten BA erörtert. Die Umsetzung inkl. Schutzstreifen (kurz- und mittelfristig Abhilfe) ist eingeleitet.
6	8	Berliner Allee / <u>Feldtmannstraße</u>	Lkw/Rad	 2. Rad fahrende Person	Unfallbericht	<ul style="list-style-type: none"> • Rückverlegung der Haltelinie für Kfz (Zeitvorsprung) • Einfärbung und ggf. Aufweitung des Aufstellbereichs für Radfahrende und Piktogramm (vgl. 4.4.2 ERA). 	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung einer Radfurt über die <u>Feldtmannstraße</u> bei Realisierbarkeit einer Auffanglösung im gegenüberliegenden Knotenarm. 	<ul style="list-style-type: none"> • Durchgehende Radverkehrsanlagen in der Berliner Allee (B 2) erforderlich, in diesem Zusammenhang entsprechendes Kreuzungsdesign, ggf. LSA-Anpassung. 		Bestätigt in der UK-Sitzung am 21. 5. 2021. Eine Umsetzung wird im Rahmen weiterer Umgestaltungen gesamtheitlich erfolgen.
7	9	Prenzlauer Allee / <u>Wisbyer Straße</u>	Lkw/Fuß	 3. zu Fuß gehende Person	Unfallbericht				Der Unfallhergang liefert nach derzeitigem Stand keine Anhaltspunkte dafür, dass das Risiko für ein ähnliches Ereignis durch eine Veränderung der örtlichen Infrastruktur reduziert werden könnte.	Bestätigt in der UK-Sitzung am 18.06.2021.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Unfallkommission Berlin

Straßenverkehrsunfall mit tödlichem Ausgang

Verkehrsunfall Lkw / zu Fuß gehende Person

Am 30.06.2021 um 11:20 Uhr in 12550 Berlin-TrK6, Pablo-Neruda-Str. 2, dortige Lieferzufahrt des REWE-Einkaufsmarkt, fuhr ein 29-jähriger Lkw-Fahrer rückwärts auf der Lieferzufahrt des Allende-Centers. Eine 81-jährige zu Fuß gehende Person betrat die Lieferzufahrt und wurde von dem rückwärtsfahrenden Lkw hinten rechts erfasst und vollständig überrollt. Die zu Fuß gehende Person erlitt schwerwiegende Verletzungen an Oberkörper und Kopf und verstarb noch am Unfallort.

Der Text ist eine bearbeitete Version der formalen Nachricht zum Verkehrsunfall



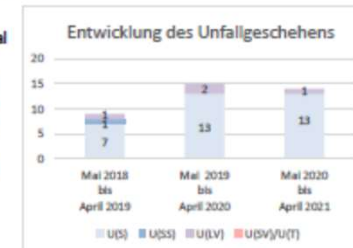
Quelle: Geoportal Berlin – Digitale farbige Orthophotos 2020 (DOP20RGB)

In den letzten 36 Monaten (01.05.2018 – 30.04.2021) wurden auf der Strecke Pablo-Neruda-Str., zw. Salvador-Allende-Str. und Müggelheimer Damm (RBS-Nr.42012 Abs. 10) 38 Verkehrsunfälle (ohne Semi-VU) polizeilich registriert. Darunter waren 4 VU mit verletzten Verkehrsteilnehmenden. 4 Personen wurden leicht verletzt (darunter eine zu Fuß Gehende und 2 Rad fahrende Personen).

Kurzmitteilung zur Unfalllage

Als häufigste Unfallursachen wurden folgende registriert

- Ungenügender Sicherheitsabstand (Ursache 14) = 23 – mal
- Fehler beim Wenden/Rückwärtsfahren (Ursache 36) = 7 – mal
- Fehler beim Einfahren in den Fließverkehr (Ursache 37) = 6 – mal
- Andere Fehler beim Fahrzeugführenden (Ursache 49) = 3 – mal



Der beschriebene Unfall ist in dieser Statistik nicht enthalten.

Abt. VI
B 4-7

Pablo Neruda Straße / Allende Center
VT 21/2021

Bezugnahme: Unfallbericht Polizei

Das Allende Center an der Pablo Neruda Straße verfügt im Norden über eine Lieferzone, die durch eine Umfahrung erreicht wird. Hier befand sich ein Lkw, der nach dem Ladegeschäft in der Ladezone zurücksetzte. Zwischen den Wohnblocks und der Schwimmhalle führt ein Fußweg zum Allende Center, über den sich eine Seniorin auf dem Weg zum Center näherte und die Ladezone betrat [11:20]. Der rückwärtsfahrende Lkw erfasste die Zulußgehende und verletzte diese so schwer, dass sie am Unfallort verstarb.



Ortsbesichtigung: 06.07.2021, 13:00 – 14:00

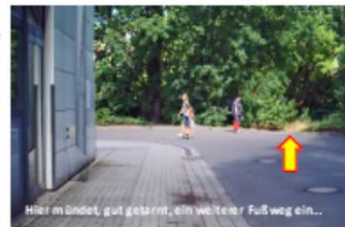
Befunde:

- Der Unfall ereignete sich während ein Unwetter mit Starkregen Berlin heimsuchte, der Autor musste selbst zeitgleich eine Ortsbesichtigung abrechnen. Vor diesem Hintergrund können schlechte Sichtverhältnisse unterstellt werden. Der Lkw verfügte nach ersten Erkenntnissen nicht über Assistenzsysteme und wurde während des Rückwärtsrangierens nicht eingewiesen.

- Dies vorangestellt, sind die Sichtbeziehungen zwischen dem einmündenden Fußweg und der Ladezone als schlecht zu bezeichnen. Dichter Bewuchs erfordert hier eine hohe Aufmerksamkeit von allen VT. Das obere Foto zeigt den Blick des in die Ladezone einfahrenden Kfz, das untere Foto die „Sicht“ von Zulußgehenden auf einfahrende Kfz. Der Unfall Lkw fuhr aus der Gegenrichtung rückwärts.



- Der Vollständigkeit halber muss darauf hingewiesen werden, dass hier sogar mehrere Fußwege von den Wohnblocks (sämtlich ähnlich schlecht zu erkennen) in die Ladezone einmünden und ein reger Fußgängerverkehr herrscht. Zum einen sind dies Kund*innen, die dem hinteren Center-Eingang („REWE“) zustreben, zum anderen aber auch Besucher*innen der nördlich angrenzenden Schwimmhalle incl. Kindergruppen/Schulklassen sowie Passant*innen, die das Center auf dem Weg zu vorne liegenden Geschäften und Imbissen über die Ladezone umrunden.



- Die Verkehrsregelung im Bereich der Centerumfahrung/Ladezone ist unübersichtlich und keineswegs konsequent gelöst, geschweige denn beschildert. Von Osten (Pablo Neruda-Straße/Wohnblocks) verläuft die Anliegerstraße auf der rechten Seite über eine langgestreckte Parkbucht, während auf der linken Seite ein durch Materialwechsel angelegter Gehweg zwar freigehalten bleiben soll (Schilder weisen auf Halteverbot und Kameraüberwachung hin), aber offenkundig von Laden-/Centerbedienten zum Parken und/oder Ausladen genutzt wird. An der Einfahrt wird der gesamte Bereich als Privatgrundstück und Halteverbotszone ausgewiesen, wobei Vz 286 praktisch nicht mehr zu erkennen ist, augenscheinlich auch keinerlei Parkraumüberwachung erfolgt und die Funktion der von Parkenden frequentierten Buchten offen bleibt. Ein Hinweis auf die Gültigkeit der StVO fehlt ebenso wie eine wie auch immer geartete Geschwindigkeitsvorgabe oder ein Hinweis auf Zulußgehende und deren Berücksichtigung. Auch eine etwaige Einbahnstraßenregelung findet sich nicht.





Hinweise / Empfehlungen:

- Die Problematik einer Entschärfung der Situation ist aus ähnlich gelagerten Fällen bekannt: es handelt sich um einen öffentlich zugänglichen Verkehrsraum, zum anderen um Privatgelände ohne wirkliche Zuständigkeit der Verkehrsbehörden. Für alle Beteiligten (Zufußgehende, den Wegweis Abkürzung nutzende Radfahrende, trotz Verbot Parkende aber auch für den Lieferverkehr selbst) wären klare, unmissverständlich wahrnehmbare, der StVO entsprechende Regelungen sicher hilfreich. Die EAR, Pkt. 6.4.1 weist hierzu aus: „Auf Parkplätzen und in Parkbauten außerhalb des öffentlichen Straßenraums sollten ebenfalls die amtlichen Verkehrszeichen verwendet werden.“ Üblicherweise wird hier bei einem Hinweis auf Privatgelände auf die Gültigkeit der StVO gesondert verwiesen.
- Die EAR (Auszug) empfiehlt für entsprechende Märkte die Anordnung von Ladezonen für mindestens zwei größere Lkw sowie die Möglichkeit, in Vorwärtsfahrt auszufahren. Beides ist hier offenkundig aktuell nicht verlässlich gegeben. *Derzeit keine Möglichkeit als Ladezone abzugrenzen mit Verkehrszeichen, sondern je nach Lage von den Bescheidern die Verkehrszeichen 293 (Fußgängerüberweg) oder Verkehrszeichen 294 (Fußgängerüberweg) zu setzen. Die Verkehrszeichen 293 und 294 sind jedoch nicht für die Anordnung in der Situation geeignet, da sie nicht klar sind.*
- Da ein Verbot der Mitnutzung der Zufahrt durch Zufußgehende und Radfahrende praktisch kaum möglich sein wird, empfiehlt sich m.E. eine Regelung, die klare, aus der StVO bekannte Verhaltensregelungen impliziert (Einbahnstraßen-Regelung, Tempo 20 Zone oder verkehrsberuhigter Bereich? Letzteres würde mit regulieren, wo Anlieger halten/parken können). Bereiche, in denen Zufußgehende (zumal unerwartet!) die Ladezone queren müssen, sollten gem. EAR, Pkt. 6.4.3.3 gesichert werden: „Aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs sollten Gehwege auf großen Parkplätzen durch bauliche oder gärtnerische Maßnahmen so abgegrenzt werden, dass sie jederzeit als solche erkennbar sind und gegen Zweckfremdung geschützt werden können. Lässt sich die Überquerung von Hauptfahrbahnen nicht vermeiden, sind diese Stellen durch auffällige Beleuchtung und eine Markierung entsprechend Zeichen 293 StVO („Fußgängerüberweg“) besonders sichern.“ Mindestens erforderlich und kurzfristig realisierbar wäre sicher die Herstellung der Sichtbeziehungen durch Rückschnitt der Sträucher im Bereich der Fußwegmündungen. Zusätzlich können FGÜ-Markierungen die Querungsbereiche deutlicher betonen.
- Ergänzend ist unabhängig dafür Sorge zu tragen, dass nicht ein einzelner Lkw bei seinem Ladegeschäft die einzige Ausfahrt blockiert und so nachfolgende Fahrzeuge zu gefährlichen Rangiermanövern innerhalb einer Mischverkehrsfläche motiviert. Sollte dies nicht zu erreichen sein, kann nur empfohlen werden, für den Bedarfsfall entsprechend ausgebildetes und schnell verfügbares Personal für die Einweisung/Sicherung von Rangierbewegungen vorzuhalten oder die Einfahrt eines weiteren Lieferfahrzeugs

durch Lichtsignal zu unterbinden. Ob eine Umkehrung der Befahrung das Problem womöglich entschärfen könnte (zwischen der Feuerwehrzufahrtsfläche und dem derzeitigen Ladebereich würden zwei Lieferfahrzeuge u. U. ohne großes Rangieren aneinander vorbeikommen), kann nur vor Ort und mit den Betreibern eingeschätzt werden.



- Eine Nachbesserung im Bereich des „Allende Centers“ erscheint mir dringend notwendig, um weitere, ähnlich gelagerte Gefährdungen oder gar VU nach Möglichkeit auszuschließen. Den Betreibern der Anlage kann nur empfohlen werden, dazu Abstimmungen mit den Verkehrsbehörden und der Polizei zu suchen. Die aktuelle Beschilderung/Markierung erfüllt die geforderten Standards m.E. nicht.

Wendt
07.07.2021



SenUMVK Berlin - VI B 4-7



SenUMVK Berlin - VI B 4-7

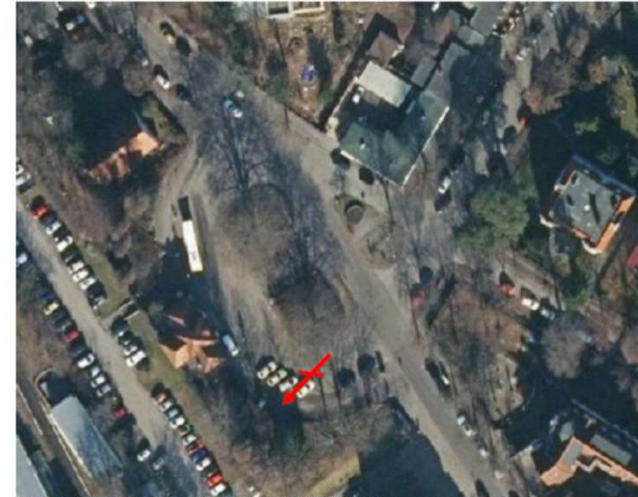
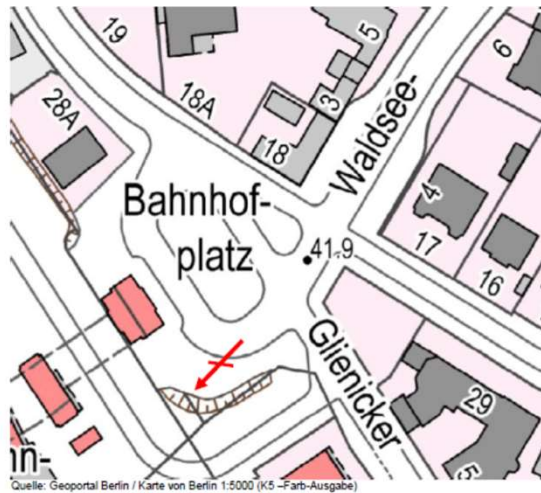
Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
Unfallkommission Berlin

Straßenverkehrsunfall mit tödlichem Ausgang (nachverstorben)

Verkehrsunfall Pkw / sonstiger Verkehrsteilnehmer

Am 08.07.2022 um 13:45 Uhr in 13467 Berlin-Rein, Glienicker Str./ Schloßstr./ Waldseeweg/ Bahnhofplatz, befuhr eine 83-jährige Pkw fahrende Person den Waldseeweg in Richtung Schloßstr. / Glienicker Str. / Bahnhofplatz. Aus bisher ungeklärter Ursache überquerte sie die Kreuzung ungebremst und fuhr weiter in den Bereich des Bahnhofplatzes, welcher als BVG-Haltestelle am S-Bahnhof Hermsdorf dient und mit Sitzbänken versehen ist. Dort kollidierte sie auf dem Gehweg mit einer Sitzbank, riss diese aus der Verankerung und verletzte eine dort wartende 73-jährige Passantin schwer. Die Passantin wurde lebensbedrohlich verletzt in ein Krankenhaus verbracht und verstarb dort am 12.07.2022. Die fahrerführende Person verletzte sich ebenfalls schwer, eine weitere Passantin wurde leicht verletzt.

Der Text ist eine bearbeitete Version des Sachverhaltes zum Verkehrsunfall.



Quelle: Geoportal Berlin- Digitale farbige Orthophotos 2021 (DOP20RGBI)

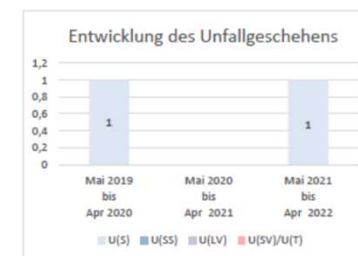
In den letzten 36 Monaten (01.05.2019 – 30.04.2022) wurden auf dem Knoten Waldseeweg / Glienicker Str. / Schloßstr. / Bahnhofplatz (RBS-Nr. 476602) **2** Verkehrsunfälle (ohne Semi-VU) polizeilich registriert. Dabei wurden **keine** Verkehrsteilnehmer verletzt.

Kurzmitteilung zur Unfalllage

Als einzige Unfallursachen wurden registriert:

- Unzureichender Sicherheitsabstand (Ursache 14) = einmal
- Fehler beim Wenden o. Rückwärtsfahren (Ursache 36) = einmal

Der beschriebene Unfall ist in dieser Statistik nicht enthalten.

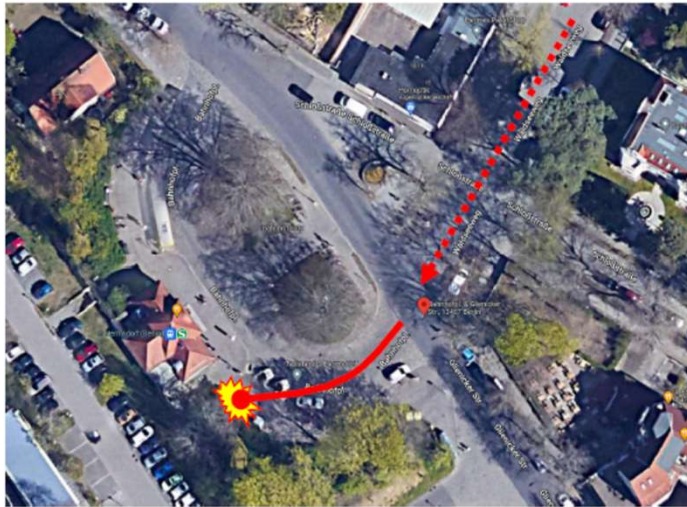


Abt. VI
B 4-7

Bahnhofplatz / Glienicker Straße / Schloßstraße / Waldseeweg
VT 9/ 2022

Bezugnahme: Unfallbericht Polizei

Eine betagte Person befuhr mit ihrem Pkw den Waldseeweg auf den Knoten Glienicker Straße/Schloßstraße zu (13:45). Im Kreuzungsbereich angekommen überquerte das Kfz plötzlich ungebremst den Knoten, geriet in den Bahnhofsvorplatz, wo sich u.a. Bushaltestellen und Sitzbänke befinden. Dort kollidierte der Pkw mit einer Sitzbank, riss diese aus der Verankerung und verletzte dabei eine dort sitzende Passantin so schwer, dass sie vier Tage später im KH verstarb.



Ortsbesichtigung: 13.07.2022, 13:00 – 14:00
Befunde:

- Der gesamte Knotenbereich um den S-Bhf Hermsdorf ist verkehrsberuhigt, die Vorfahrt durch Rechts vor Links geregelt. Die Ortsbesichtigung erfolgte zur gleichen Zeit, zu der das tragische Unfallgeschehen seinen Lauf genommen hat. Die gesamte Verkehrssituation kann nur als *extrem entspannt* bezeichnet werden: das Verkehrsaufkommen war so gering, dass praktisch keine Begegnungsfälle von Fahrzeugen aufgenommen werden konnten. Zufußgehende und Radfahrende bewegten sich vollkommen unbehindert.



Blick von der Glienicker Straße (den Bahnhofplatz im Rücken) in den Waldseeweg



Blick vom gleichen Standort (180° gedreht) in Richtung des Bahnhofplatzes (Unfallort)



Blick aus der Glienicker Straße Richtung Norden, links die Einfahrt des Bahnhofplatzes

- Der Bahnhofplatz direkt vor dem S-Bhf Hermsdorf wird als Wendeschleife für Linienbusse genutzt, die Haltestellen und Überliegerplätze befinden sich v.a. im nördlichen Bereich. Im südlichen Bereich, dem Ort der Kollision, scheinen sich ausweislich der Pläne üblicherweise Taxen aufzustellen (während der Ortsbesichtigung waren dies nur wenige Fahrzeuge). Hier befand sich auch die Bank, die vom Unfall-Pkw erfasst und zerstört wurde.





- Soweit während der Ortsbesichtigung zu erkennen, befahren die Busse den Vorplatz sämtlich in Nord-Süd-Richtung, ausdrücklich vorgegeben ist diese Fahrrichtung durch Vz allerdings nicht. Eine Einfahrt in Gegenrichtung macht jedoch kaum wirklich Sinn, da sich dort keine Parkplätze befinden und man bei der Ausfahrt lediglich wieder die Schloßstraße erreicht. Auch ein Wenden wirkt aufgrund der Gesamtsituation (große Insel zwischen Glienicker- und Schloßstraße) wenig plausibel. Die in der Luftaufnahme erkennbaren P&R-Parkplätze neben dem Empfangsgebäude sind höher gelegen als der Platz und werden nicht vom Bahnhofplatz, sondern südlich von der Glienicker Straße aus angefahren.



- Dies alles zusammengenommen bleibt der VU insgesamt rätselhaft, zumal der Pkw rund 50 m in den Bahnhofplatz gefahren sein muss – eine Strecke, die bei den hier normal gefahrenen Geschwindigkeiten (geschätzt 20 – 40 km/h) deutlich ausgereicht hätte, um das Fahrzeug zum Stehen zu bringen oder wenigstens der Fahrbahn folgend zu lenken. Und selbst wenn dies, warum auch immer, nicht gelingen konnte, wäre doch die Kollision mit der von einer Passantin besetzten Sitzbank nicht unvermeidlich gewesen.
- Soweit ergänzende Informationen vorliegen, soll die fahrerführende Person zwar betagt (83), die Fahrtüchtigkeit aber wohl nicht beeinträchtigt gewesen sein.

Hinweise / Empfehlungen:

- Es finden sich keine Hinweise dafür, dass die Infrastruktur, die Verkehrsregelung oder deren Verdeutlichung durch Vz diesen VU begünstigt oder gar ausgelöst haben könnten. Die gesamte Verkehrssituation rund um dem Bhf Hermsdorf ist nahezu mustergültig beruhigt und es wurden auch nicht ansatzweise bedenkliche Abläufe registriert.
- Am plausibelsten erscheint eine Art Blackout des Fahrerführenden und/oder ein Fahrzeugdefekt (wobei dann Lenkung und Bremse gleichzeitig ausgefallen sein müssten).
- Vor dem Hintergrund der Befunde kann der VU m.E. nur als tragischer Unglücksfall ohne begünstigende Aspekte in der Infrastruktur registriert werden. Empfehlungen für deren Veränderung sind entsprechend nicht abzuleiten.

Wendt
14.07.2022



SenUMVK Berlin - VI B 4-7

Verkehrslenkung Berlin

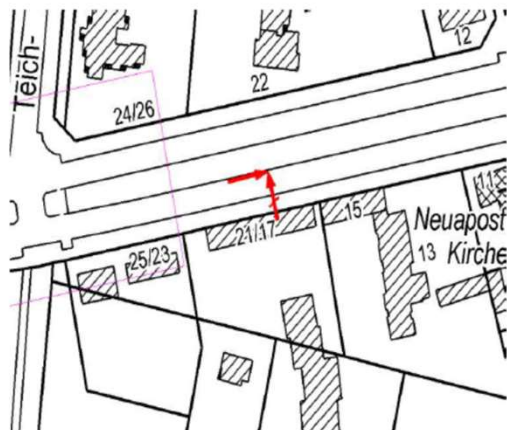
VLB UK

Straßenverkehrsfall mit tödlichem Ausgang

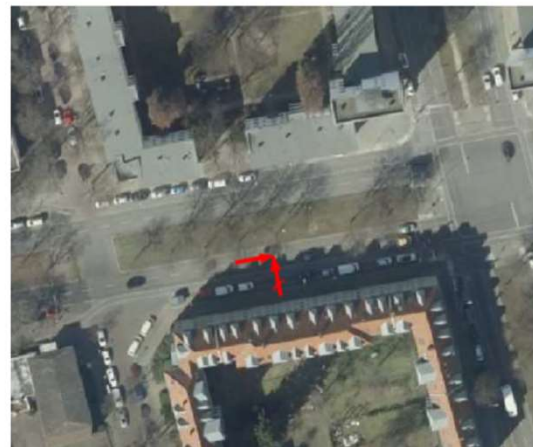
Verkehrsunfall Krad Fahrer / zu Fuß Gehende

Am 24.03.19 um 13:45 Uhr in 13407 Berlin-Rein, Gotthardstr. 19, lief die 73-jährige zu Fuß Gehende zwischen zwei geparkten Pkw ohne Beachtung des Fließverkehrs auf die Fahrbahn. Dabei übersah sie den herannahenden 26-jährigen Krad Fahrer. Dieser leitete eine Gefahrenbremsung ein, konnte einen Zusammenstoß mit der zu Fuß Gehenden jedoch nicht mehr verhindern. Der Kradfahrer stürzte über das Lenkrad vom Motorrad ab und verletzte sich dabei leicht. Die zu Fuß gehende stürzte ebenfalls und wurde schwer verletzt. Sie verstarb am 25.03.19 an den Folgen der Verletzungen.

Der Text ist eine bearbeitete Version der formellen Nachricht zum Verkehrsunfall.



Quelle: Geoportal Berlin / Karte von Berlin 1:5000 ((K5 – SW-Ausgabe)



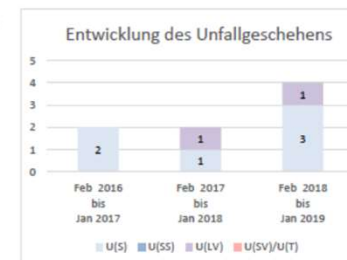
Quelle: Geoportal Berlin / Digitale farbige Orthophotos 2018 (DOP20RGB)

In den letzten 36 Monaten (01.02.2016 - 31.01.2019) wurden in der Gotthardstr. (RBS-Nr.001641 Abschnitt 40) 8 Verkehrsunfälle (ohne Semi-VU) polizeilich registriert. Darunter waren 2 VU mit verletzten Verkehrsteilnehmenden. 2 Verkehrsteilnehmende wurden leicht verletzt (darunter eine Rad fahrende Person).

Kurzmitteilung zur Unfalllage

Als häufigste Unfallursachen wurden folgende registriert:

- Fehler beim Einfahren in den Fließverkehr (Ursache 37) = 3-mal
- Nicht angepasste Geschwindigkeit (Ursache 13) = 1-mal
- Ungenügender Sicherheitsabstand (Ursache 14) = 1-mal



Gotthardstraße
Getöteter VT 7/2019

Bezugnahme: Unfallbericht Polizei – getötete Person

Eine Zufußgehende wollte die Gotthardstraße von S nach N überqueren und wurde von einem Krad erfasst. Der Krad-Fahrer stürzte und verletzte sich leicht, die Zufußgehende verstarb am nächsten Tag an ihren schweren Verletzungen.

Ortsbesichtigung: 27.11.2019, 13:20 – 14:35

Befunde:

- Die Gotthardstraße weist zwei Fahrstreifen je Richtung, zusätzlich Parkstreifen (Längsparken) und einen breiten, begrünten Mittelstreifen auf.
- Auf der Nordseite befinden sich große Wohnblöcke, auf der Südseite der Straße sind ebensolchen Wohnblöcken Einkaufs- und Dienstleistungstrakte vorgelagert. Hier sorgen mehrere Nahversorger, Friseur, Fußpflege, Ärztezentrum etc. für regen Fußgängerverkehr. Als geschützte Querung steht die Kreuzung Gotthardstraße/Teichstraße zur Verfügung, jedoch bedeutet dies einen Umweg von 200 – 300 Metern und wird insbesondere von älteren Zufußgehenden augenscheinlich vermieden.
- Zwischen dem Zugang der Wohnblocks 16 – 22 (Nordseite) und dem EDEKA-Nahversorger Nr. 15 (Südseite) zeichnet sich ein Trampelpfad auf der Mittelinsel ab, der auf die auch bei der Ortsbesichtigung von allen Querenden genutzte Hauptquerungsstelle hinweist. Diese liegt insoweit „verkehrsgünstig“, als sich Lücken im fließenden Verkehr durch die benachbarten LSA-Knoten bilden, die Sicht an keiner Stelle günstiger und die Wegstrecken (incl. Fahrbahnquerung) hier am kürzesten sind.



- Die auf der Gotthardstraße im fließenden Verkehr erlebten Geschwindigkeiten waren für eine mehrstreifige Hauptverkehrsstraße durchaus angemessen und nicht überhöht.

Fazit: Eine Querung der Straße zwischen den Knoten ist aufgrund der gerade für ältere Menschen empfindlichen Umwege kaum zu vermeiden. Die sich dabei herausgebildete Hauptquerungsstelle ist die objektiv günstigste, eine Verlagerung in Richtung Westen oder Osten dürfte die Gefahrensituation kaum entschärfen. Die Sichtverhältnisse wären grundsätzlich gut, würden nicht die am Fahrbahnrand parkenden Kfz die Sichtbeziehungen einschränken. Auch führen diese für Zufußgehende mit Rollatoren oder Einkaufstrolley zu Schwierigkeiten und die naturgemäß nicht abgesenkten Borde tun ein Übriges:



Vorgeschlagen wird eine Querungshilfe in Form vorgezogener Seitenräume gem. Pkt. 6.1.8.4 RAST 06. Die Anlage ist bei Verzicht auf ein bis zwei Parkstände je Richtung problemlos möglich (Achtung: Kanaldeckel zu beachten!) und würde die Sichtverhältnisse optimieren. Die Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts wäre ergänzend wünschenswert aber m.E. zunächst verzichtbar. Sollten sich weitere Probleme ergeben, könnte ggf. auch mit Vz 133, im Notfall sogar Vz 274 reagiert werden.



Der schräg sich abbildende Trampelpfad sollte in der Geometrie aufgegriffen werden, weil er bereits die Laufrichtung dem jeweils zu beachtenden Verkehrsstrom entgegen darstellt. So werden die Sichtbeziehungen optimal aufgegriffen. Von taktilen Elementen würde ich zunächst abraten, weil die Querungsstelle für sehbehinderte Menschen auch damit nicht wirklich „sicher“ gestaltet werden kann, eine vollständig barrierefreie Lösung aber interimsmäßig m.E. nicht zu erreichen sein wird.




Wendt
29.11.2019



SenUMVK Berlin - VI B 4-7



SenUMVK Berlin - VI B 4-7

Unfall	Getötete Person	Örtlichkeit	Unfallbeteiligte	Tödlich verunglückt	Unfalldatum und -hergang	Maßnahmen kurzfristig	Maßnahmen mittelfristig	Maßnahmen langfristig	Keine Maßnahmen mit Begründung	→ Sachstand →			
										UK-Beschluss	Prüfung/Planung	Anhörung/Anordnung	umgesetzt
4	4, 5, 6	Am Treptower Park	Pkw (Alleinunfall)	 2., 3. und 4. im Pkw mitfahrende Person	02.02.2021 Ein Pkw kam mit hoher V von der Fahrbahn ab u. kollidierte mit Bäumen, Mast u. Container – 3 der 4 Insassen verstarben				Der Unfallhergang liefert nach derzeitigem Stand keine Anhaltspunkte dafür, dass das Risiko für ein ähnliches Ereignis durch eine Veränderung der örtlichen Infrastruktur reduziert werden könnte.	●	entfällt		
5	7	Oderstraße	Lkw / Rad	 1. Rad fahrende Person	18.03.2021 Ein nach rechts abbiegender Lkw erfasste eine auf dem ehemaligen Radweg geradeaus Rad fahrende Person	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliches Vz 239 (sichtbar aus Emser Straße) • Modifizierung der Gehwegpflasterung zur Vermeidung des opt. Eindrucks eines kombinierten Rad-/Gehwegs 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorzugsweise Herauslösung aus Tempo-30-Zone, stattdessen Vz 274-30 + vorfahrregelnde Zeichen • Rahmenbedingungen und gestalterische Konsequenzen werden abgeglichen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Anpassung der Fahrbahnen und Nebenanlagen an die bevorzugte Lösungsvariante 		●	●	●	●
6	8	Berliner Allee / <u>Feldtmannstraße</u>	Lkw / Rad	 2. Rad fahrende Person	22.03.2021 Ein nach rechts abbiegender Lkw erfasste eine geradeaus Rad fahrende Person	<ul style="list-style-type: none"> • Rückverlegung der Haltelinie für Kfz (Zeitvorsprung) → nein • Einfärbung und ggf. Aufweitung des Aufstellbereichs für Radfahrende → nein • Piktogramm (vgl. 4.4.2 ERA). → nur an Grundstückszufahrten 	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung einer Radfurt über die <u>Feldtmannstraße</u> bei Realisierbarkeit einer Auffanglösung im gegenüberliegenden Knotenarm → nicht realisiert 	<ul style="list-style-type: none"> • Durchgehende Radverkehrsanlagen in der Berliner Allee (B 2) erforderlich → Rf-Streifen enden vor dem Knoten • In diesem Zusammenhang entsprechendes Kreuzungsdesign, ggf. LSA-Anpassung → Rf wechseln an LSA auf den Gehweg! 		●	●	?	?